

# Ottendorfer Zeitung

Lokal-Anzeiger für Ottendorf-Okrilla und Umgegend

## Unterhaltungs- und Anzeigebblatt

Diese Zeitung veröffentlicht die amtlichen Bekanntmachungen des Gemeinderates zu Ottendorf-Okrilla.

Mit den Beilagen „Neue Illustrierte“, „Mode und Heim“ und „Der Robold“.

Schriftleitung, Druck und Verlag Hermann Rähle, Ottendorf-Okrilla.

Man kann auch an den...  
Die...  
Gemeinde - Otto - Konto Nr. 121.

Nummer 119

Mittwoch, den 8. Oktober 1930

29. Jahrgang

### Amtlicher Teil.

#### Personenstands- und Betriebsaufnahme.

Die Haus- und Grundbesitzer oder deren Vertreter werden ersucht, die ihnen zugegangenen Vordrucke zu den Haus-Haltungskarten unverzüglich an die Haushaltungsvorstände und die Vordrucke zu den Betriebsblättern an die Inhaber oder Vertreter der Betriebsstätten weiterzugeben.

Jeder Haushaltungsvorstand ist verpflichtet, die ihm übermittelte Haushaltungskarte nach Maßgabe der auf Seite 1 ersichtlichen Anweisungen sorgfältig auszufüllen, zu unterschreiben und spätestens bis zum 11. Oktober 1930, mittags dem Richter des Grundbüchses oder seinem Stellvertreter zu übergeben.

Die gleiche Verpflichtung haben Körperschaften, Behörden und Einzelpersonen wegen des ihnen zugegangenen Vordrucks für die Betriebsblätter.

Die Grund- und Hausbesitzer oder ihre Vertreter werden ersucht, die Haushaltungskarten und Betriebsblätter mit der für jedes Hausgrundstück nach dem Stande vom 10. Oktober 1930 anzufüllenden und zu unterschreibenden Karte bis zum 15. Oktober 1930 im Rathaus — Verwaltungszimmer — einzureichen.

Die vorgeschriebenen Fristen haben die Verpflichteten pünktlich einzuhalten. Die Erfüllung dieser Verpflichtungen kann durch Geldstrafen erzwungen werden.

Ottendorf-Okrilla, am 4. Oktober 1930.

Der Gemeinderat.  
Richter, Bürgermeister.

### Vertikales und Sächsisches.

Ottendorf-Okrilla, am 7. Oktober 1930.

Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ konnte am Sonntag glücklich seiner Sachsenfahrt auf dem Wege von Leipzig nach Weitz am Mittag und von Weitz nach Friedrichshagen am Nachmittag auch von den höher gelegenen Teilen unseres Landes gesehen werden. Vor allem in den Mittagsstunden, wo das Luftschiff fast eine Stunde über Dresden und seiner Umgebung kreuzte, konnte es bei seinen Schleifenfahrten gut beobachtet werden und bot, einmal wenn die Sonne die Hülle wie Silber anblitzen ließ, einen wundervollen Anblick.

Während des Sonntagvormittagspiels wurde auf dem Sportplatz aus einem unverschlossenen Umkleideraum aus dem Kleidungsstücke der Spieler nicht weniger als 5 Portemonnaies mit Geldbeträgen von 2 bis 7 RM. Inhalt gestohlen. Sportplatzbesucher welche Personen bemerkten, die sich in verdächtiger Weise an der rechten Umkleidekabine zu schaffen machten, werden gebeten, ihre Wahrnehmungen an den Spielwart H. Rumberger zu unterbreiten. Da jedoch auch die Wahrscheinlichkeit besteht, daß einige Kinder den Diebstahl ausgeführt haben, werden die hiesigen Geschwäftsleute gebeten, die Namen der Kinder, die sich durch größere Geldausgaben verdächtig machen, ebenfalls an vorstehende Adresse gelangen zu lassen.

Am Montag kurz nach der Mittagspause wurde in dem hiesigen Glashüttenwerken der Fa. Aug. Walthers & Söhne A.-G. der Betriebschemiker R. in seinem Zimmer schwer gasvergiftet aufgefunden. Die sofort aufgenommenen Wiederbelebungsversuche mittels Sauerstoffapparates waren nach einiger Zeit von Erfolg.

Öffentl. Sitzung der Gemeindeverordneten am 3. d. M. Von einem Untersuchungsberichte der Lande-stelle für öffentl. Gesundheitspflege nahm man Kenntnis. Die untersuchten Nahrungsmittel waren einwandfrei. Herr Bürgermeister berichtet über die Entscheidung des Obergerichtes, welches hinsichtlich der Aufwertung der bei der Sparkasse in Klotzsche aufgenommenen Gasmwerksdarlehne von 160 000 Mt. der Treuhänder hatte eine Aufwertung zu 25% beantragt. Auf Einspruch der Gemeinde hatte der Kreiswahnspruch eine Aufwertung auf nur 12,5% für angemessen erachtet. Die Beschwerdestelle beim Obergericht hat nun auf die Beschwerde des Treuhänders den Aufwertungssatz endgültig auf 18,75% festgelegt. Der Aufwertungsbeitrag stellt sich auf 11 625 RM., gegenüber der ursprünglichen Forderung des Treuhänders ist für die Gemeinde eine Erleichterung um 3 873 RM. eingetreten. Der Darlehensurkunde mit der Sparkasse Klotzsche stimmt man zu. Ein weiterer Bericht über die Zahl der Wohlfahrtsberwerblosen zeigte, wie sich die Wirtschaftskrisis auch in unserer Gemeinde verhängnisvoll auswirkt und eine geordnete Finanzabklärung unumgänglich macht.

Während in den Monaten Januar bis April die Zahl der zu unterstützenden ausgesetzten Erwerbslosen 17 betrug stieg sie im Mai auf 25, im Juni auf 28, im Juli auf 39, im August auf 47 und im September auf 76. Im letzten Monat mußten 4134 RM. aufgewendet werden. Dabei ist mit einer weiteren Steigerung zu rechnen. Insgesamt müssen jetzt 107 Personen aus öffentlichen Mitteln unterstützt werden. Die Sparkasse Waldheim hat auf Ersuchen den Zinsfuß für das zuletzt angenommene Wasserwerks-Darlehen von 17 000 RM. von 9% auf 8% gesenkt. Wegen eines bei der Sparkasse Waldheim für den Ofsenbau im Gaswert aufgenommenen Darlehens von 15 000 RM. schweben gleiche Verhandlungen. Ein Antrag der R. P. D.-Fraktion forderte einen Protest an die Reichsregierung gegen die Steuernotverordnung. Da der Antrag nicht die nach der Geschäftsordnung erforderliche Unterstützung von 5 Mitgliedern fand, wurde er nicht zur Verhandlung gestellt. Nach einem Beschlusse des Bauausschusses soll die scharfe Kurve im Zuge der Maderburgstraße hinter der Schafmühle beseitigt und hierbei Wohlfahrtsberwerblose beschäftigt werden. Die Gemeindeverordneten traten dem Beschlusse einstimmig bei. Der Bauamtsplan über das Bachberggelände wurde angenommen. Hierauf folgte eine geheime Sitzung.

Dresden. Der tschechoslowakische Gesundheitsminister Dr. Spina beauftragte mit Vertretern der Deutschen Arbeitsgemeinschaft für Volksgesundheit und der Deutschen Hauptstelle für Seidungsarbeiten und Wohnkultur die Internationale Hygieneausstellung.

Kündigungen bei der Dauhener Eisengießerei. Dauhener. Die Dauhener Eisengießerei und Maschinenfabrik A.-G. die vor kurzem ihre Zahlungen eingestellt hat, hat nach Genehmigung des beim Arbeitsministerium eingereichten Stilllegungsantrages ihren Angestellten und Arbeitern gekündigt. Wie verlautet, besteht Hoffnung, daß bis zum Ablauf der Kündigungsfrist sich die Lage des Unternehmens so weit gebessert hat, daß die Belegschaft ganz oder teilweise weiterbeschäftigt werden kann.

Blutige Auseinandersetzung zweier Brüder. Langenhennersdorf. Hier trug sich eine schwere Bluttat zu. Zwei Brüder, namens Herrmann, von denen der ältere in Dresden wohnt, standen schon seit längerer Zeit im Streit, weil das in Langenhennersdorf gelegene elterliche Grundstück dem älteren Bruder gehört. Als dieser nach hier kam, gerieten sie in eine heftige Auseinandersetzung, in deren Verlauf der jüngere Bruder einen Revolver zog und drei Schüsse auf seinen Bruder abgab, der an Brust und Arm schwere Verletzungen erlitt und in lebensgefährlichem Zustand dem Krankenhaus zugeführt wurde.

Pirna. Tödliches Motorradunglück. Im benachbarten Graupa fuhr der Fiegeleipächter Blümel aus Merzdorf mit seinem Motorrad gegen einen Baum und prallte hierauf gegen einen zweiten Baum. Er blieb mit zertrümmertem Schädel tot liegen.

Blauen. Selbstmord an der Hochspannung. In Birk kletterte der 39 Jahre alte Postkassierer Degenhart an einem Mast der 3000-Volt-Hochspannungsleitung empor und umfaßte mit beiden Händen die Drähte. Degenhart erlitt fürchterliche Brandwunden und war auf der Stelle tot. Die Gründe, die ihn zum Selbstmord trieben, sind unbekannt.

### Flugzeugkatastrophe bei Dresden

#### Pilot, Monteur und sechs Fahrgäste getötet

Dresden. Das Flugzeug „D 1930“, das sich auf dem Fluge Berlin—Wien befand und scheinbarmäßig um 9.15 Uhr in Dresden landen sollte, ist Montagvormittag über einem Reichswehrstützpunkt in der Dresdener Heide abgestürzt. Es war mit einem Piloten, einem Monteur und sechs Passagieren besetzt.

Das Flugzeug war aus unbekanntem Gründen zum Niedergehen gezwungen, stürzte aber ab und wurde völlig zerstört. Die zerstörte Maschine liegt am Kanonenhakenweg in der Dresdener Heide.

Von der Direktion der Luftwaffe erfahren wir, daß sich an Bord der Maschine der Pilot, der Bordmonteur und sechs Passagiere befanden. Sieben Personen waren sofort tot, die achte ist auf dem Transport ins Krankenhaus ihren Verletzungen erlegen. Es handelt sich bei der Maschine um eine Messerschmidt M 20, die für 15 Personen zugelassen ist. Dieser Typ ist bei der Deutschen Luftwaffe seit langem in Dienst. Die Maschine war erst vor einigen Tagen in Dienst gestellt worden.

Ueber die Ursache läßt sich im Augenblick noch nichts sagen. Die Maschine ist von dem Ausbruch vollkommen zerstört, aber nicht verbrannt. Das Flugzeug war im Begriff, die übliche Schleife vor der Landung zu ziehen, um den Windverhältnissen entsprechend von Ost-Südost sich dem Boden zu nähern. Augenzeugen haben nur gesehen, daß sie in der Schleife hinter den Bäumen eines Hügel verschwand. Im Weiter kann die Ursache nicht zu suchen sein, da die Sicht 3 km Kilometer und die Wolkendecke 600 Meter betrug.

Aus den Aussagen der wenigen Augenzeugen, — das Flugzeug ist in dem waldigen Gelände der Reichswehr- und Volkseisenbahn abgestürzt — läßt sich vorerst nur entnehmen, daß das Flugzeug zweimal bereits zur Landung angelegt hatte, als es plötzlich einige trüberräthliche Bewegungen machte. Gleich darauf gelang es offenbar dem Piloten, das Flugzeug wieder in normale Lage zu bringen. Unmittelbar darauf erfolgte der Absturz. Das Flugzeug muß fast senkrecht abgestürzt sein, da die in der Nähe stehenden zahlreichen Bäume fast keine Beschädigungen aufweisen. Einige Augenzeugen wollen bemerkt haben, daß das Motorgeräusch in der letzten Zeit vor dem Absturz nicht mehr gehört worden sei. Jedoch ist diese Aussage noch nicht nachgeprüft worden. Die Passagiere haben sämtlich schwere Schädelbrüche erlitten, die als Todesursache anzusehen sind. Man vertritt die Ansicht, daß das Flugzeug durch eine starke Böe niedergedrückt worden sein muß. Ob sich die Ursache des Unglücks überhaupt wird vollständig aufklären lassen, läßt sich zur Zeit noch nicht sagen. Die erforderlichen Untersuchungen seitens der Polizei und der übrigen Behörden sind in vollem Gange.

Der Reichsverkehrsminister hat sofort einen Kommissar an die Unfallstelle entsandt, dem sich eine Sachverständigenkommission der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt angeschlossen.

Die mit der Untersuchung des Unfalles auf dem Flugplatz Dresden beauftragte technische Kommission hat ihre Tätigkeit am Montag bis zum Einbruch der Dunkelheit ausgeübt. Es gelang bisher nicht, einen mechanischen Fehler festzustellen und die Ursache des Unfalles zu klären. Auch aus den Zeugnisaussagen war Klarheit nicht zu gewinnen. Die Kommission wird am Dienstag die Untersuchung fortsetzen. Ueber das Ergebnis wird Bericht erstattet werden.

### Die Liste der Verunglückten

1. Flugkapitän Bull, Berlin;
2. Bordmonteur und Bordhüter Lange, Berlin;
3. Schriftsteller Dr. August Anshutt, Dresden, Theaterplatz 4;
4. Fräulein Margarete Bäumel, Lehrerin Berlin-Friedenau, Hühnerstraße 13;
5. Frau Wilhelmine Geise, Frankfurt (Oder), die Gattin des Piloten der Luftwaffe in Sofia;
6. Hermann Kallit, Angestellter der Luftwaffe, Eglau;
7. Philipp Wilhelm Diackwell, Handelschüler aus Hongkong, mit dem Reisezettel Prag;
8. Paul Höfles Kaufmann aus Wien, der im Garnisonlazarett starb.

Der Führer des Flugzeuges, Pilot Bull, hatte bereits mehr als 400 000 Kilometer zurückgelegt und galt als außerordentlich zuverlässiger Flugzeugführer. Die Toten sind in eine Dresdener Leichenhalle übergeführt worden.

Besonders tragisch ist der Tod des Passagiers Dr. Kühnelt. Er war Vorsitzender des Oesterreichischen Schriftstellerverbandes. Sein Flugheilm war ursprünglich für Dienstag ausgesetzt, wurde aber dann auf seinen Wunsch für den Montagtag umgeschoben, bei dem er nun verunglückt ist.

### Turnen, Spiel, Sport

#### Turnverein Jahn e. V.

(Deutsche Turnerschaft.)

Sonntag, den 6. Oktober 1930.

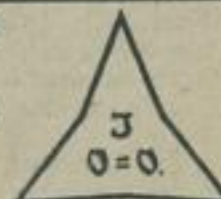
Handball.

Jahn Jgd. — G. B. J. M. Jgd. 5:3 (4:1)

Zwei wertvolle Punkte sicherte sich die Jugend in einem Spiel wo sie größtenteils den Ton angab. Besonders gut war ihr Zuspiel in der ersten Halbzeit was auch in dem Torergebnis deutlich zum Ausdruck kommt.

Jahn I. — Jahn II. 8:2 (3:2)

Nach fast einstündiger Verspätung konnte das Spiel, nachdem sich der Gegner so nach und nach eingefunden hatte, seinen Anfang nehmen. Die Jahnleute hatten, trotzdem der Gegner wenige Minuten nach Beginn den Führungstreffer erzielen konnte, das Spiel bald vollkommen in der Hand und konnten somit einen wohlverdienten Sieg landen. Das Zuspiel strotzte dreimal bei Jahn (bis auf einige kleine unvermeidliche Schimper) vorzüglich.



# Das englische Luftschiff „R 101“ vernichtet

Paris, 5. Okt. Das englische Luftschiff „R. 101“, das größte Luftschiff der Welt, das am Sonnabend abend zur Fahrt nach Indien aufgestiegen war, ist in der Nähe von Allonne bei Beauvais, etwa 150 Kilometer von Paris entfernt, am Sonntag morgen gegen 2 Uhr verunglückt. Das Luftschiff flog in der Dunkelheit gegen einen Hügel und explodierte. Von 66 Personen, die sich an Bord des Schiffes befanden, kamen 56 in den Flammen um. Acht Personen der Besatzung wurden schwer verletzt in das nächste Krankenhaus eingeliefert. Nur zwei Mechaniker blieben wie durch ein Wunder unverletzt. Unter den Toten befinden sich der englische Luftfahrtminister Lord Thomson, der Leiter des englischen zivilen Flugwesens, Seston-Brander, und der Kommandant des Luftschiffes. Von den Passagieren des Luftschiffes wurde keiner gerettet.

Paris, 5. Okt. Das englische Luftschiff „R. 101“ stieg am Sonnabend abend um 20 Uhr in Cardington mit 66 Personen an Bord zu der schon seit langer Zeit geplanten Fahrt nach Indien auf. Infolge des über ganz England und Nordfrankreich lagernden Nebels waren die Wetterverhältnisse wenigstens für den Beginn der Fahrt keineswegs besonders günstig. Aus diesem Grunde kam das Luftschiff auch verhältnismäßig langsam vorwärts und erreichte erst Sonntag früh gegen 2 Uhr die Stadt Beauvais, die etwa 150 Kilometer nördlich von Paris liegt. Die Ungunst des Wetters zwang das Luftschiff, verhältnismäßig niedrig zu fliegen.

Etwa 1,2 Kilometer südlich von Beauvais bei der kleinen Ortschaft Allonne wurde die „R. 101“ von einer Vertikalböe plötzlich gegen den Erdboden gedrückt. Die unmittelbare Folge war die Explosion der Brennstofftanks, worauf das Luftschiff in Flammen aufging. Der ersten Explosion folgte dann kurz darauf eine zweite. In kurzer Zeit waren die ersten Einwohner von Allonne zur Stelle, die versuchten, zu retten, was noch zu retten war. Nach den bisherigen Feststellungen sind von den 66 Personen, die sich an Bord befanden, im günstigsten Falle 10 gerettet worden, von denen aber die meisten schwere Verletzungen davongetragen haben.

Das zerstörte Luftschiff liegt mit dem Bug in den Bäumen am Fuße eines Hügels, der dem Luftschiff vielleicht zum Verhängnis geworden ist, und mit dem Achterschiff auf der Landstraße von Allonne. Das Achterschiff ist zum Teil noch erhalten. Vom Heck flattert noch die britische Flagge. Unter den verunglückten fünf Offizieren, 42 Mann Besatzung und 19 Fahrgästen, befanden sich auch der englische Luftfahrtminister, Lord Thomson, und der Leiter der englischen Zivilluftfahrt, Seston-Brander, die ebenso wie die beiden Führer des Luftschiffes, Scott und Trevin, ums Leben gekommen sind.

Erst nach zwei Stunden ist es gelungen, des Feuers Herr zu werden und in das Wrack des Luftschiffes einzudringen, aus dem nach und nach die Verletzten und die Toten geborgen wurden. Die zum Teil völlig unkenntlichen Leichen sind vorläufig in die Totenkammer des Krankenhauses von Beauvais überführt worden.

Die Nachricht von der furchtbaren Katastrophe verbreitete sich auch in Paris mit größter Schnelligkeit. Der Luftfahrtminister, Laurent-Eynac, traf wenige Stunden darauf am Schauplatz des Unglücks ein.

## Ueber die Gründe der Katastrophe

Gibt ein Bericht des mit schweren Brandwunden geretteten Ingenieurs Leech wenigstens teilweisen Aufschluß. Leech erklärt, daß die Motoren bis zum Augenblick des Unglücks ausgezeichnet gearbeitet hätten. Das Luftschiff befand sich in einer heftigen Sturmböe, der durch möglichst niedriges Fliegen ausgewichen werden sollte. Während mit Ausnahme der Führer und der Wachmannschaften alles schlief, wurde die „R. 101“ plötzlich von einer heftigen Böe erfasst und zu Boden gedrückt. Die Explosion erfolgte, wie Leech bestätigt, erst nach dem Aufschlagen auf die Erde. Nach den Angaben von Leech, der genau wußte, wo sich die einzelnen Fahrgäste während der Katastrophe befunden haben mußten, wurde die Rettungsaktion später weitergeführt.

Aus dem Innern des Luftschiffes hörte man das Stöhnen und Schreien der Verbrennenden, ohne ihnen Hilfe leisten zu können. Einige Passagiere konnten sich durch das Flammenmeer einen Weg ins Freie bahnen, kürzten dann aber als brennende Kackeln wenige Meter vom Luftschiff entfernt nieder.

Im Zusammenhang mit der Ursache des Unglücks verdient noch bemerkt zu werden, daß einige Einwohner von Beauvais schon kurze Zeit vorher besondere Leuchtzeichen von Bord des Luftschiffes beobachtet hatten. Man hielt diese Leuchtzeichen für Signale, daß das Luftschiff landen wollte. Erst die genaue Vernehmung aller Überlebenden wird vielleicht ergeben, ob sich das Luftschiff schon vorher in Schwierigkeiten befunden hat. Zwei Mann der Besatzung sind wie ein Wunder dem Tode dadurch entronnen, daß nach dem Aufschlagen des Luftschiffes auf den Erdboden der Wasserbehälter, der sich über ihrem Aufenthaltsraum befand, platzte.

## Das Ausmaß der Katastrophe.

Allonne sur Oise, 5. Okt. Aus den Trümmern des Luftschiffes „R. 101“ wurden bis in die Nachmittagsstunden 47 vollkommen verkohlte Leichen geborgen. Drei weitere tote Liegen noch unter den Trümmern. Acht Personen gelang es noch, das in Flammen aufgehende Schiff zu verlassen. Während zwei von ihnen unverletzt blieben, wurden die übrigen sechs schwer verbrannt in das Krankenhaus von Beauvais überführt, wo zwei von

ihnen bereits ihren Verletzungen erlagen. Einer der Verletzten soll irrtümlich geworden sein. Von den Toten konnten bisher nur der englische Luftfahrtminister Thomson und wenige andere Persönlichkeiten identifiziert werden.

Die Anzündstelle, die von einem kleinen Wädchen auf der einen Seite und einer Böschung auf der anderen Seite begrenzt ist, bietet ein Bild grauenhafter Verwüstung. Das Gerippe des Riesenschiffes liegt mit dem Bug auf der Böschung, während das Heck noch in die Luft ragt. Hier und da sieht man einige Ketten der Hülle, sonst nichts als verbogene Aluminiumträger, Drahtverpannungen, zerplündernde Fensterheben und eingedrückte Motoragendeln. An einigen Stellen steigt noch eine leichte Rauchfahne gen Himmel und zeichnet den vielen Flugzeugen den Weg, die aus London und anderen Städten eintreffen. Die Passagiergondel liegt völlig eingedrückt unter den Trümmern. Nur Glassplitter und Mechanikteile, die rings herum liegen, deuten darauf hin, daß hier einst das Herz des Schiffes gewesen ist.

Am Abhang der Böschung sind die 47 Leichen aufgebahrt. Die Identifizierung ist nur an Hand der bei ihnen gefundenen Gegenstände möglich. Um sich ein Bild von dem schrecklichen Anblick der Leichen zu machen, sei erwähnt, daß die sterblichen Ueberreste einer großen Anzahl der Verunglückten in Kinderjüge gelegt werden konnten. Die Truppen des 51. Infanterieregiments von Beauvais haben im Verein mit der Landgendarmarie die Einäscherung übernommen, die sehr langsam vorzudringen geht, da die Holzjüge in aller Eile im Dorf hergestellt werden müssen. Große zweirädrige Bauernfuhrwerke dienen als Leichenwagen und bewegen sich langsam über das Rübenfeld, der Chauffee zu, um jedes Mal drei oder vier Särge im Bürgermeisteramt abzuliefern. Die große Zahl der Toten erklärt sich vor allem daraus, daß sowohl die Passagiere, wie auch ein Teil der Mannschaft während des Unglücks schliefen.

Die Ersten, die unmittelbar nach der Katastrophe an der Anzündstelle eintrafen, waren die Feuerwachen von Allonne, die sich leider erfolglos bemühten, die Klammern zu löschen.

Erst in den Morgenstunden war es möglich, mit den Bergungsarbeiten zu beginnen, da bis dahin die allfälligen Eisenmassen jede Annäherung verhinderten. Mit Brechkränen und Eisenjagen mußte zu Werke gegangen werden, um die eingelassenen Leichen unter den Trümmern hervorzuholen.

Ein Ingenieur, der sich unter den Geretteten befindet, ließ es sich nicht nehmen, trotz schwerer Verletzungen persönlich die Bergungsarbeiten zu leiten, da er genaue Angaben über den Aufenthalt der einzelnen Opfer während der Katastrophe geben konnte. Gegen Mittag trafen die ersten englischen Flugzeuge mit führenden Persönlichkeiten des englischen Luftfahrtministerium ein an deren Spitze sich der Prinz von Wales befindet soll. Ein französischer Offizier, der die Bergungsarbeiten mitteilt, schildert dem Vertreter der Telegraphenunion, von dem der Bericht stammt, den furchtbaren Augenblick der Katastrophe folgendermaßen:

Es sei kurz vor 2 Uhr nachts gewesen, als er plötzlich von lautem Motorengeräusch geweckt worden sei. Die Nacht sei außerst dunkel gewesen, doch habe man sich den Leib des Riesenschiffes vom Himmel abheben sehen. Er habe sich kaum wieder zur Ruhe begeben, als das Zimmer von einem hellen Lichtschein, wie von einem Blitz, erleuchtet worden sei, dem unmittelbar darauf eine furchtbare Explosion gefolgt sei. Seine Frau habe geküffert, es handle sich sicher um den „Graf Zeppelin“, der seine Bomben abwerfe (!) Wenige Minuten später habe man bereits Alarm geblasen, und seine Kompanie sei zur Hilfeleistung ausgerückt.

Anderer Bewohner von Allonne und Beauvais wollen erzählen haben, wie das Schiff mehrere Male im Kreise herum fuhr, um anscheinend nach einem geeigneten Landeplatz Ausschau zu halten. Man vermutet, daß es dabei zu tief gegangen ist und mit dem Bug gegen die Böschung stieß.

Im Krankenhaus von Beauvais fand am Nachmittag ein Gottesdienst statt, an dem neben dem englischen Generalkonsul und den inzwischen aus London eingetroffenen Persönlichkeiten, der französische Luftfahrtminister Laurant und eine Reihe anderer hoher amtlicher Würdenträger teilnahmen. Alle Fahnen der Stadt sind auf halbmast gesenkt und mit Trauerfloren umgeben. Ein französischer Militärflugzeugeschwarm traf im Laufe des Nachmittags hier ein, umkreiste die Trauerstätte und warf einen Kranz ab.

Der gerettete Ingenieur Leech erklärte, daß man kurz vor dem Aufschlagen des Luftschiffes mehrere Stöße verspürt habe. Der Führer habe versucht, Höhe zu gewinnen, doch habe das Höhensteuer schon in diesem Augenblick nicht mehr funktioniert. Ein Radiotelegraphist, der sich ebenfalls unter den Geretteten befindet, schildert den Hergang der Katastrophe folgendermaßen:

Das Luftschiff habe Beauvais insoweit als schlechten Wetter in sehr geringer Höhe überflogen, als es plötzlich von einer vertikalen Luftströmung heruntergedrückt worden sei, ohne jedoch den Boden zu berühren. Es sei dem Führer gelungen, das Luftschiff noch einmal aufzurichten. Eine zweite gleiche Luftströmung habe es jedoch gleich wieder heruntergedrückt. Diesmal sei es auf den Erdboden aufgeschlagen und wenige Sekunden später sei die Explosion erfolgt, wobei 172 500 Kubikmeter Wasserstoff und 25 Tonnen flüssiger Brennstoff verbrannt seien.

## Der erste Bericht vom Schauplatz des Unglücks.

Das Luftschiff „R. 101“ erschien um 1.43 Uhr (franz. Winterzeit) über Beauvais und schien in großen

Schwierigkeiten zu sein, da es trotz des Rückenwindes nur etwa mit einer Geschwindigkeit von 25 Stundenkilometern flog. Die Explosion, die sich 5 Kilometer nördlich von Beauvais in der Nähe des Waldes von Pecqu ereignete, wurde von den Bewohnern der Stadt deutlich vernommen. Das Luftschiff befand sich beim Absturz in einer Höhe von etwa 100 Metern. Durch den heftigen Aufsprall fing es Feuer und stand im Nu in hellen Flammen. Auf dem englischen Luftfahrtminister Lord Thomson waren an Bord noch weitere Mitglieder des britischen Luftfahrtministeriums, sowie ein Vertreter des indischen Staatssekretärs und ein Vertreter der australischen Luftstreitkräfte, die ebenfalls in den Flammen umgelommen sind.

## Amtlicher Bericht des französischen Luftfahrtministers.

Paris, 5. Oktober. Der französische Luftfahrtminister Laurant befindet sich bereits am Ort der Katastrophe und hat folgenden amtlichen Bericht über das Luftschiffunglück herausgegeben:

„An Bord des verunglückten Luftschiffes befanden sich 5 Offiziere, 42 Mann Besatzung und 19 Fahrgäste. Die furchtbare Katastrophe des „R. 101“ ereignete sich kurz vor 2 Uhr nachts, als sich das Luftschiff zwei Kilometer nördlich von Beauvais befand. Das Luftschiff flog infolge der Wetterverhältnisse sehr niedrig und ist vermutlich durch eine Sturmböe in die Bäume des Waldes gedrückt worden, worauf die Explosion erfolgte. Die Überlebenden Disley, Radcliffe, Sewory, Cook, Bell, Binks und Peck wurden ins Krankenhaus übergeführt, während der schwerverletzte Church an Ort und Stelle behandelt wurde. Man hofft, sie am Leben erhalten zu können. Nur Peck und Disley sind in der Lage, Aussagen zu machen und durch ihre Angaben die Behörden zu unterstützen.“

## Der Eindruck in London.

London, 5. Oktober. Die Nachricht von dem Unglück des „R. 101“ schlug in London wie eine Bombe ein. Es eilten einigen Sonntagszeitungen gelungen war, schon kurz nach dem Unglück über das Unglück herauszubringen, was die Nachricht sehr frühzeitig bekanntgeworden, so daß Hunderte von Personen auf die Straßen eilten, um Einzelheiten über das Unglück zu erfahren. Der Eingang zum Luftfahrtministerium wurde von einer riesigen Menschenmenge belagert, die endlich auf Nachrichten wartete. Nach den bisherigen Meldungen sind vier Personen unverletzt, jedoch fehlen noch weitere Einzelheiten. Die Ursache der Explosion wird viel erörtert, doch steht man zunächst vor einem Rätsel. Auf dem „R. 101“ befanden sich im Gegensatz zum „R. 100“ und dem deutschen Luftschiff, Motoren, die mit Schwereöl betrieben wurden. Dieser Versuch war unternommen worden, um die Explosionsgefahr möglichst auszuschalten, da das Luftschiff für den Verkehr mit den Tropen bestimmt war. Nach den Versuchen, die angestellt worden waren, nahmen die Konstrukteure an, daß die Explosionsgefahr so gut wie ausgeschlossen wäre. Das Luftschiff „R. 101“ war bekanntlich erst vor acht Tagen fertig geworden, nachdem es einen Umbau erfahren hatte. Man hatte, um die Tragfähigkeit des Luftschiffes zu erhöhen, eine neue Gangzelle eingebaut und die Motoren verbessert. Zwei Motoren waren auf Rückwärtsgang eingerichtet, um dem Schiff eine bessere Manövrierfähigkeit zu geben.

## Beileidskundgebungen.

London, 5. Oktober. Im englischen Luftfahrtministerium liefen den ganzen Sonntag über unausgesehene Beileidstelegramme ein. Das englische Königspaar sandte ein Telegramm an den Ministerpräsidenten, in dem die Katastrophe als ein furchtbares nationales Unglück bezeichnet wird.

Berlin, 5. Oktober. Reichskanzler Dr. Brüning hat anlässlich der furchtbaren Luftschiffkatastrophe an den englischen Ministerpräsidenten MacDonald ein in warmen Worten gehaltenes Beileidstelegramm übersandt. Reichsaussenminister Dr. Curtius hat dem englischen Außenminister Henderson ein in herzlichen Worten gehaltenes Beileidstelegramm übersandt.

London, 5. Oktober. MacDonald ist auf die Nachricht von dem Luftschiffunglück sofort nach London gekommen und hat im Luftfahrtministerium vorgepresst. Er sandte später ein Beileidstelegramm, in dem er erklärte, das Opfer der Verunglückten reiche sich würdig an die glorreiche Liste von Engländern, die auf unerforschte See und in unerforschte Länder gingen und ihren Tod als Forscher fanden. Besonders herzliche Worte widmete er dem verunglückten Minister Thomson, der ihm ein aufrichtiger Freund gewesen sei.

Im Luftfahrtministerium sind ungeheuer viele Telegramme aus der ganzen Welt, darunter auch aus Deutschland, eingegangen, die das tiefste Mitleid mit der Katastrophe aussprechen.

Rom, 5. Oktober. Der italienische Minister für Luftfahrt hat dem englischen Staatssekretär für Luftwesen telegraphisch sein aufrichtiges Beileid zu der erschütternden Katastrophe des „R. 101“ übermittelt.

## Das Beileid der Deutschen Luftthansa.

Berlin, 5. Oktober. Die Deutsche Luftthansa richtete an das Zivildepartement des englischen Luftfahrtministeriums folgendes Beileidstelegramm:

Tief erschüttert durch die furchtbare Katastrophe von „R. 101“ bitten wir, aufrichtiges Beileid entgegenzunehmen. Hervorragende Männer, deren Namen auch in Deutschland besten Klang haben, setzten ihr Leben als Biomere für die hohe Idee der Luftfahrt ein. Mit dem ganzen englischen Luftwesen trauert die Deutsche Luftthansa. Aufsichtsrat und Vorstand.

# Wie R. 101 zu Grunde ging.

## 46 Todesopfer.

London, 6. Okt. Entgegen anders lautenden Meldungen gibt die englische Verlustliste, die vom Luftfahrtministerium herausgegeben wurde, die Zahl der Toten mit 46 an. Im ganzen befanden sich nach Mitteilung des Luftfahrtministeriums nur 54 Personen an Bord.

### Die letzten Minuten vor der Katastrophe.

Bericht des geretteten Ingenieurs Leech.  
Paris, 6. Okt. Ingenieur Leech, der mit schweren Brandwunden an der Hand gerettet werden konnte, gab am Sonntagabend eine genaue Schilderung der letzten Minuten vor der Luftschiffkatastrophe. Er erklärte: Wir waren 54 Mann an Bord. Seit der Nacht schliefen alle Mannschaften mit Ausnahme von 12 Leuten, die den Nachtdienst verfahren und die unter meiner Leitung standen. In den 5 Motorengehäusen hatte je ein Offizier die Aufsicht. Der Funker gab alle 10 Minuten Funkprüche ab. Um 1.50 Uhr funkten wir unseren Standort 1 Kilometer südlich von Beauvais. Dieser Funkpruch, der von der Funkstation in Beauvais deutlich vernommen wurde, enthielt folgende Mitteilung: „Die Passagiere haben ausgezeichnet geheißt und zahlreiche Anarren gerächt. Sie sind gerade dabei, sich zur Ruhe zu begeben.“ In den hinteren Kabinen befanden sich außer dem Führer ein Navigator und vier Leute, die innerhalb des Schiffes Wache hielten.

### Kurz vor Beauvais setzte ein furchtbares Unwetter ein.

„Wir waren das Schiff hin und her. Trotzdem hatte ich Vertrauen zu der soliden Bauart und neuerer ohne Verunsicherung meinen Kurs weiter. Als wir über Beauvais waren, zeigte die Uhr genau 1.40 Uhr. Ich hatte den Eindruck, daß das Heck des Luftschiffes ungewöhnlich heftig stampfte und daß wir sehr langsam vorwärts kamen, da wir dauernd hin und her geschaukelten. Um 1.43 Uhr fanden wir mit Le Bourget in funktentelegraphischer Verbindung und man teilte uns mit, daß wir uns zwei Kilometer südlich von Beauvais befanden. Ich suchte diesen Ort, ohne zu wissen, in welcher Höhe ich fuhr, wobei ich mit aller Gewalt gegen den Wind anzukämpfen versuchte, der uns immer härter in den Boden drückte.

Von neuem setzte starker Regen ein, der das Gewicht des Luftschiffes noch vermehrte. Fast gleichzeitig mußte ich die erschreckende Feststellung machen, daß die Maschinen sowie die Steuerung nicht mehr in meiner Gewalt waren. Trotz größter Bemühungen gelang es mir nicht, das durch den Sturm immer tiefer gedrückte Luftschiff wieder in die Höhe zu bringen. Zweimal war es möglich, das Schiff ein wenig hoch zu reihen, dann aber gab es eine unangenehme Erschütterung. Die Spitze des Luftschiffes hatte den Boden berührt. Im gleichen Augenblick entstand eine furchtbare Explosion und helle Flammen schossen aus dem Luftschiffkörper heraus. Ich löste mich sofort in eine der Seiten-Schotten und arbeitete mich durch das Gestränge, um in eine Öffnung zu gelangen. Im nächsten Augenblick schlugen die Flammen um mich empor. Ich weiß dann nicht mehr, wie ich den Weg ins Freie gefunden habe, da ich erst wieder auf dem Felde zur Besinnung kam.

### Die Pariser Blätter zur Katastrophe.

Paris, 6. Okt. Die Pariser Morgenblätter nehmen in langen Artikeln zu der Luftschiffkatastrophe Stellung. Das „Echo de Paris“ zollt dem starken Willen des eng-

lischen Volkes großes Lob und betont, daß nichts dieses Volk zu seinen Bemühungen aufhalten werde. Selbst ein so furchtbares Unglück wie das des „R. 101“ werde es nur darin bestärken, die Arbeit fortzusetzen, um endlich das Ziel zu erreichen. Ein französischer Offizier, der oft an Bord des „Graf Zeppelin“ reiste und in Luftschiffen bewandert ist, äußerte sein Erstaunen darüber, daß „R. 101“ trotz des sehr schlechten Wetters nur in etwa 100 Meter Höhe geflogen ist. Bei solchem Wetter, so betonte er, sei die geringste Höhe, die der Führer des Luftschiffes nehmen müsse, 500 bis 800 Meter. Es sei sehr gut möglich, daß der Grund des Unglücks in einem Fehler der Führung liege.

### Das Luftschiff „R. 101“

London, 5. Oktober. Die auf der Fahrt nach Indien verunglückte „R. 101“ ist von den königlichen Luftschiffwerken in Cardington erbaut worden. Das Luftschiff wurde etwa Ende September 1929 endgültig fertiggestellt, nachdem sich vorher kleinere Bauänderungen noch als notwendig herausgestellt hatten. Im Laufe der dann folgenden zahlreichen Probeflüge erwies sich später dann noch die Notwendigkeit konstruktiver Änderungen, die im Laufe des Sommers dieses Jahres durchgeführt wurden.

Das Gasfassungsvermögen belief sich auf ungefähr fünf Millionen Kubikfuß, womit die „R. 101“ das größte Luftschiff der Welt war. Die Tragfähigkeit des Luftschiffes betrug etwas mehr als 150 Tonnen. Die Länge war etwa 217 Meter, der größte Durchmesser 39,3 Meter, die Höhe (einschließlich Gondel) 42 Meter. Die Tankbehälter konnten nahezu 29 Tonnen Schweröl aufnehmen.

Ursprünglich sollte die „R. 101“ etwa 100 Passagiere tragen können. Noch während des Baues kam man von diesem Plan ab, weil man das erheblich billigere Schweröl, für das andere Motoren eingebaut werden mußten, für das neue Luftschiff verwenden wollte, womit man gleichzeitig eine größere Sicherheit gegen Feuer und Explosionsgefahr zu erreichen hoffte. Auch in anderer Hinsicht ist dem Sicherheitsgedanken mancherlei geopfert worden. Während „Graf Zeppelin“ nach englischen Angaben von höchstens 25 Stundenkilometern standhalten kann, wurde die Widerstandsfähigkeit der „R. 101“ gegen Vertikalböden mit 72 Stundenkilometern angegeben. Für die Erbauer dürfte es besonders tragisch sein, daß das Luftschiff gerade in diesem Punkte versagt haben sollte, vorausgesetzt, daß es wirklich einer Vertikalböde zum Opfer gefallen ist.

### D. 2000 in Belgrad.

Belgrad, 5. Oktober. Am Sonntag mittag traf das Junkersflugzeug D. 2000 auf dem Belgrader Flugplatz ein. Bei der Landung spielten sich unbeschreibliche Szenen der Begeisterung ab, als die riesige Menschenmenge die Militär- und Polizeikette durchbrach und dem Flugzeug mit begeisterten Zurufen entgegenströmte. Der Rumpf war derart von Menschen umdrängt, daß es der Besatzung längere Zeit nicht möglich war, auszustiegen. Als die Rundflüge begannen, entfiel ein regelrechter Kampf um den Zutritt. Leute, die bereits die Treppe zum Flugzeug erklommen hatten, wurden wieder heruntergerissen und andere drängten sich vor. Erst als eine Militärverteilung eingetroffen war, konnte der Platz geräumt werden.

### Bergehliches Warten auf D. 2000 in Butarest.

Butarest, 5. Oktober. Eine mehrtausendköpfige Menschenmenge, darunter der deutsche und der schwedische Gesandte, fast die gesamte Generalität, fast alle Minister, der Polizeipräsident, die Vertreter der Zivilbehörden usw. erwarteten am heutigen Sonntag mehrere Stunden lang das deutsche Großflugzeug D. 2000. Erst nach einer Mitteilung des Junkersvertreeters, daß die Ankunft des Riesensflugzeuges auf Montag früh verschoben sei, machte sich unter den Menge lebhaft Enttäuschung bemerkbar.

# Die nationalsozialistischen Führer bei Brüning.

Berlin, 5. Oktober. Amlich wird mitgeteilt: Nach verschiedenen Besprechungen mit dem Parteivorsitzenden Prälaten Kaas hat heute im Rahmen der mit den Vertretern der Fraktionen getätigten Besprechungen auch eine Besprechung des Reichskanzlers mit den stellvertretenden Vorsitzenden der Zentrumsfraktion, Esser und Perltius, stattgefunden.

Außerdem empfing der Reichskanzler in den Abendstunden als Vertreter der Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei den Vorsitzenden Hiltner, sowie die Reichstagsabgeordneten, Minister Fried und Goering.

Im Laufe des morgigen Tages wird der Reichskanzler Vertreter der Deutschnationalen Volkspartei empfangen.

### Aus aller Welt.

Die fünfte Uralzeff-Verhaftung. Die Dresdner Staatsanwaltschaft hat in Berlin eine neue, und zwar die fünfte Verhaftung im Fall des russischen Betrügers Uralzeff vorgenommen. Diesmal ist ein polnischer Staatsangehöriger Philipp Ritzges, gegen den ein Auslieferungsverfahren bei der Wiener Staatsanwaltschaft schwebt, festgenommen und nach Dresden geschickt worden. Er hat bei den Vernehmungen am Sonnabend bereits seine Beteiligung an den Urkundenfälschungen zugestanden. Weitere Verhaftungen stehen nach unseren Erkundigungen bevor. Unter diesen Umständen ist nicht damit zu rechnen, daß der Prozeß gegen Uralzeff und Genossen noch in diesem Jahr durchgeführt werden kann.

Hauseinsturz in Newyork. Im Newyorker Stadtteil Greenwich stürzte ein kleines Wohnhaus ein, während die Bewohner schliefen. Fünf Personen wurden getötet, acht schwer verletzt.

Der „Graf“, der es plötzlich eilig hatte. Aus Frankfurt a. M. wird uns berichtet: Unter dem Namen Udo Wolf Graf von Redem-Witte, Staatsanwalt und Dr. jur., führte sich vor einigen Wochen in ersten Familien der Stadt ein junger eleganter Mann ein. Besonders gut hatte er es in einer Direktorfamilie, in der sich eine heiratsfähige Tochter befand. Freunde des Hauses zogen Erkundigungen nach dem „Grafen“ ein und erfuhr, daß es in Deutschland einen Staatsanwalt jenes Namens nicht gebe. Man verständigte die Polizei, die den „Grafen“ eines Tages bei seinen Gattinern aufsuchte. Als der „Graf“, der gerade mit seiner Dame heimkehrte, auf dem Flur von dem Hausmädchen hörte, er werde im Salon von zwei Herren erwartet, verschwand er mit dem Bemerkten, er müsse schnell noch etwas besorgen, aus dem Hause. Man konnte ihn nicht mehr einholen. Inzwischen hat sich herausgestellt, daß die Familie einem Schwindler ersten Ranges in die Hände gefallen ist.

### Die Überreste der Andree-Expedition in Stockholm

Stockholm, 5. Oktober. Der Kreuzer „Evensund“ mit den Überresten der Andree-Expedition an Bord traf am Sonntag nachmittag im Stockholmer Hafen ein, geleitet von zwei Kriegsschiffen und einem Flugzeuggeschwader. An der Landungsstelle hatten sich u. a. Vertreter der schwedischen und der norwegischen Regierung, sowie viele Vereine angesammelt. Unter Kanonenschall wurden die Särge an Land überführt, wo eine kurze Feierlichkeit stattfand. Draußen setzte sich der Trauerzug nach der großen Kirche in der Stockholmer Altstadt in Bewegung. Überall bildeten dichte Menschenmassen Spalier. Die Begräbnisfeierlichkeiten leitete der erste Pastor von Stockholm. Nach ihm hielt Erzbischof Söderblom eine Ansprache. Den ersten Kranz legte der schwedische König nieder.

# Die sieben Sorgen des Doktor Zosf.

Roman von Marie Diers.

(Nachdruck verboten.)

Dieser Zukunftsaussicht war jetzt die einzige von den Sorgen, die in diesem unvergleichlichen Winter dem Doktor sehr stark lebendig geliebt war. Hätte er Jungen gehabt, so hätte er sie für das Leben fertig gemacht und dann: Nun heißt es selbst. Das trat auch bei Maria zu. Ein paar Jahre auf der Universität in Zürich kostete sie ihm noch ein großes Geld, dann hand sie sich für sich. Aber bei allen den anderen war es unabsehbar.

Teilnehmende Damen sagten ihm: „Ihre reizenden Mädchen werden ja doch alle heiraten.“ Das dünkte ihn keineswegs.

Er hatte für die anderen sechs Töchter Renten gekauft, die zu bezahlen ihm schwer genug fiel und die dennoch nicht reichen würden, einer jeden auch nur das Dasein zu fristen. Wenn er darüber nachdachte und sich vorstellte, daß er auch sein ewiges Leben haben und hin sein könnte, ehe die Mädchen wußten, was sie wollten und sollten, dann konnte ihm sogar dieser Winter vergällt werden. Aber er war stark und arbeitestrob, fühlte eine Aussenkraft in sich, zählte, daß ihm noch zwei Jahre an den fünfzig fehlten, und daß er gewiß noch drei Jahrzehnte werden und zurücklegen könnte — das hob ihn immer wieder, und in der Rückerinnerung war diese Zeit, von den Herbstferien bis zum Mai, wie ein klares, frohes Bild, auf dem die Sonne durch ein Blätterdach scheint, man selber selig laut im Grase liegt und die Tage über sich hinstreifen läßt wie die weiche Luft, die kommt und geht, ohne daß man's merkt.

Und doch, wenn er später an diese Zeit zurückdachte, mußte er, daß dieses Auge gelogen hatte und daß es nur die Stille vor dem Sturm gewesen war.

Vorkünftig machte er noch in aller Gemächlichkeit seine Pläne mit den Kindern. Heide und Peterchen würden sicher nicht heiraten, er konnte es sich bei beiden nicht vorstellen. Die würden dann hier im Hause wohnen, wenn er „hin“ war. Sie hatten dann den Garten, in dem sie ihre Gemüse ziehen konnten, vielleicht verwelkete sie auch das obere Stockwerk an irgendeiner von den alten Strich- und Stichtanten ab, an denen Gensenden reich war. Peterchen war musikalisch, schien es ihm, zwar verstand er nicht davon, aber die kleinen Finger tippelten sich auf dem alten Klavier jede Melodie zurecht die man vordem gehört

hatte. Da konnte es ja noch ein paar Ruffstunden bekommen und später welche geben, wenn es selber Lust hatte. Dafür waren die Gensenden höheren Töchter immer zu haben.

Warer war jetzt ein starkes, hübsches Dingelchen von elf Jahren. Die war nun wirklich diejenige, die Sinn für die Hauswirtschaft hatte, nur, daß sie — als zu klein — noch nicht recht in Betracht kam. Aber in den Ferien gab es sicherlich immer Eierluchen, die sie gebacken hatte und die die ganze Familie lobte. Auch konnte sie keinen Staub sehen und vergaß ihr französisches Exerzitium, weil sie unter allen Schranken aufwachte und das Dienstmädchen damit aufs höchste beleidigte. Sie war bei allem, was sie tat, frisch und entschlossen und freundlich, so daß kein Mensch um sie Sorge haben oder ihr eine spöttische Zukunft prophezeien konnte. Der Doktor bildete sich ein, daß sie sich nie um irgend etwas aufregen könne und sich daher in jede Lage finden werde.

Wie Ammey und ihrer vorausachtlichen Zukunft konnte man sich nicht so leicht beschreiben. Rührte sich nicht jeder vernünftige Mensch fragen: was soll nur aus diesem zerfahrenen, toten, wilden Kinde werden? Zwar, schon ließ die Toberei und Poltererei, die das ganze Haus mit Spektakel füllte, allmählich nach, als einer fünfzehnjährigen nicht mehr gemäß. Aber eine unendliche Unordnung und Unzuverlässigkeit, eine Unfartigkeit und Aberglaubenheit der Gefühle zeichneten diesen Vorkind aus.

Solange Inge noch zu Hause war, war Ammey geborgen. Inge stand in allen Lagen für sie ein und hatte auch wohl eine Art Einfluß auf sie. Aber das hatte jetzt ein Ende, denn Inges Schicksal stand an einem Wendepunkt.

Als der Doktor über Inges vermeintliche Wunderlichkeit in der Kleiderfrage die Augen aufriß, hatte er es noch nicht so weit gebracht, der Sach, etwas tiefer nachzugehen und nach ihren Zusammenhängen zu forschen. Er mußte es erst durch andere Leute hören, daß seine Tochter ein auffallendes Malotient habe, aus dem er etwas machen müsse. Alles Künstlertum lag ihm so himmelweit, daß er erst darüber stolpern mußte, ehe er es sah.

Der Amtsrichter Rote war der erste, der einmal im Laufe des Winters mit ihm davon sprach. Er fragte im Grunde nicht viel nach der Rotes; der Amtsrichter war ein Rechtskumpen von Doktor Nager ein begabter Kopf, aber laut und ein wenig verworren, war bei seinen Vor-

gesetzen nicht besonders gut vermerkt und kam in seiner Karriere gar nicht vorwärts. Seine Frau war eine hübsche, oberflächliche Buppe, gutmütig und unzuverlässig, und die beiden Söhne waren Knabunde wie der Vater. Der Älteste, Adolf, hatte zwar schon mit seinen achtzehn Jahren das Abiturium hinter sich und man konnte sich einer glänzenden Zukunft von ihm versehen. Aber er war ein eitles Bengel, ein Weiberheld und Kenomist. Das Doktorauge von Zosf sah in diesem Korpsstudenten, der gern mit seinen Zechereien prahlte, schon den heranschleichenden Verfall eines völlig haltlosen Menschen.

Dennoch, wie wenig auch Doktor Zosf von dieser Familie halten konnte und wie wenig er diesen Verlebr nachfragte, hingen die Nottes mit einer jähden Treue an ihm und bewiesen ihm bei jeder Gelegenheit: Ein so naives Vertrauen, daß sie ihm doch allmählich anwuchsen und er das Abschütteln mecht und nicht vermag. Adolf Rote veräumte keine Aktien, ohne mit seinem hübschen feischfingigen Gesicht im Doktorhaus aufzutreten und sich mit den Wädeln herumzucken. Doch er bei jeder dieser Gelegenheiten irgendeinen Wink vom Doktor krieche, verschlug ihm nicht viel.

Von diesem jähden und unzuverlässigen alten Freund dem Amtsrichter, bekam Doktor Zosf die erste Kunde, daß seine Familie eine junge Künstlerin berue. Das habe sich in der Stadt herumgesprochen.

Der Doktor glaubte nicht an die Kunst. Was ist das? Blauer Dunst, den sich manche Narren harmonisch um nicht arbeiten zu brauchen. Er glaubte vor allem nicht an die Ehrlichkeit und Würde der Kunst, sondern sah in ihr eine Spielerei für müßige Leute. Die Wäffeler seiner ältesten Tochter verhand er, es war ein harter, gerader Zug darin, den er achtete. Er hätte Inge auch verstanden, wenn sie Schneiderin hätte werden wollen, aber es erschien ihm komisch, wie ein Mensch sein Leben lang Bilder malen könne.

Als der Amtsrichter die Sache von allen Seiten beleuchtete, so sogar die Hilfe seiner Schwägerin angeboten hatte, die eine tüchtige Malerin war und die Sommermonate in Gensenden verbringen wollte, trank er des Doktors Wein aus, denn er hatte sich bei Zosf zu einem Abendschwätzchen eingeladen, freute sich eine neue Artgehe ein und trötte sich, voller Befriedigung über ein auttes, selbstloses Werk, das er vollbracht hatte.

Der Doktor aber sah hinter ihm drein, schüttelte den Kopf, lachte ärgerlich und ging hinüber, wo seine Töchter saßen. (Fortsetzung folgt.)



**Prima gutkochende  
Herbst-Kartoffeln**

weiße Str. 2.40  
rote " 2.50

Selbstgekochte treffen in Kürze ein.  
**Max Herrich.**  
Gewähre auch hierauf 6 Proz. Rabatt.

**Neue  
Winter-Fahrpläne**

eingetroffen a. —.50 Mk.

**Buchhandlung Herm. Rühle.**



*„Gottlieb  
zum Lobe sagt die Weibermäuer  
Ihre Liddy hat's halt spürbar aus!  
Als großer Liederer mit der wölgren Reiter  
hat er, Arin Dinder, das macht  
Rumbo-Saife!“*

Schon das Kind weiß es von der Mutter, daß die Rumbo-Seife  
übertrifft ist in Wasch- und Schaumkraft, Reinheit und  
Milde, und als bester Pfleger der kostbaren Wäsche gilt. Auch  
die Hausfrau wird es nur Rumbo-Seife verwenden, denn da-  
durch wird die Anstreuerwäsche jahrelang wie neu bleiben.  
**Rumbo-Seifen-Werke, Dresden-Freital**  
Herstellern des beliebten, selbsttätigen Waschmittels Rumbo-  
Überalles

Bestellungen auf  
**Beyer- u. Vobach-Schnitte  
und Aufbügelmuster**

nimmt entgegen.  
**Buchhandlung Herm. Rühle.**

**DER  
RASENDE  
JUNGGESSELL**

Copyright by Romanet „Digo“, Berlin W 30  
Nachdruck verboten  
Roman von Gustav Hochstetter  
13 Fortsetzung.  
„Heiraten?“ rief sie erschrocken. „Den? Der ist ein  
Schurke, ein Verräter, ein Hämmerwensch!“ Sie suchte  
vergeblich nach Worten, die des Franzosen Nieder-  
tracht brandmarken konnten. Sie raffte sich auf, setzte  
sich auf den Bettrand neben die Tante, deren gekrümm-  
ten Rücken sie nun mit ihren schlanken Mädchenarmen  
umschlang. „Liebe Tante Frida,“ bat sie, „steht du,  
ich kann das nicht alles so aussprechen. Aber ich  
schwöre dir, ich habe mir nicht das Geringste vergeben.  
Es war eine Tollheit, eine Laune, nichts weiter. Ich  
schwöre es dir bei allem, was mir heilig ist. Hebe  
Tante Frida, du mußt es mir glauben. Und du  
mußt es den Eltern sagen. Ich kann mit den Eltern  
nicht so reden wie mit dir. Du bist immer so lieb  
und gut zu mir. Glaube mir! Und sag' den Eltern,  
daß du mir glaubst.“  
„Das will ich tun,“ sagte die Tante.  
Sie gab Beronika einen Kuß auf die feberbeissen,  
trockenen Lippen und ging wieder hinunter ins Speis-  
zimmer.  
Aber dort erlebte sie wenig Freude mit ihrer Bot-  
schaft.  
„Ich wollte nichts sagen, wenn ein Brief ge-  
kommen wäre,“ rief der Vater, „aber es sind zwei  
gekommen.“  
„Und die Sache mit der englischen Stunde,“ er-  
zählte die Mutter, „gerade in der Woche.“  
„Ich wollte nichts sagen,“ fuhr der Direktor fort,  
„wenn nicht alles haarscharf stimmte. Aber dazu  
braucht man, weiß Gott, kein Sherlock Holmes zu  
sein, um hier zu durchschauen, wie die Sache liegt.“

**Alle Steuer- u. Rechtsfragen**

bearbeitet gewissenhaft und billig  
**Dr. jur. Fritz Rubin**  
Diplom-Inhaber der H.-H.-Berlin  
Weinbergstrasse 10.

Sprechstunden: Dienstags und Freitags von 10 bis 1 Uhr.

**Postkarte als Grammophonplatte**  
Stück 25 Pfg.

**Buchhandlung H. Rühle.**

Morgen Mittwoch von  
1/2 9 Uhr ab gelangt auf  
Bahnhof Süd ein Waggon

**gute  
Speise-Kartoffeln**

Str. 2.20 Mk.  
zum Verkauf.  
I. A: Zichlesche.

**Landhaus**

gute Lage, evtl. oh. Wohnung  
sucht zu kaufen.

**Noack, Köpchenbroda**  
Reignertstraße 28

**Landwäscherei**

**Dörffeldt Nachf.**  
Weinbergstr. 10

wäscht Ihre Wäsche sauber  
pro Pfund 30 Pfg, garantiert  
chlorfrei und liefert frei Haus.

**Dacharbeiten**

übernimmt und führt sauber  
solid und preiswert aus.

**Alwin Kern.**  
Dresdnerstraße 47 im Portier-  
hause der Fa. Brodowig AG.

**Das  
Seifersdorfer  
Cal**

Preis 50 Pfennig.

Von Wallber Buchholz,  
Seifersdorf.

Zu haben i. d. Buchhandlung  
von

**Hermann Rühle**

**Ein neues Kosmos-Rad!  
Deutschland-Rad**

Im Handumdrehen  
zeigt dieses kleine drehbare Nachschlagewerk alles wichtig  
über die siebzehn deutschen Länder, wie Oberfläche, Ein-  
wohnerzahl, Wappen usw. an.

Als Lehrmittel für Schüler unentbehrlich. Als Hilfsmittel für Jung u. Alt willkommen  
Preis nur 1.— Mk.

**Buchhandlung Herm. Rühle.**



**Die Indianer  
kommen!**

Unerschütterlich trat Tante Frida ein für Beronikas  
Reinheit und Wahrheit.  
„Du verstehst das nicht so, Frida,“ redete Frau Was-  
sen auf ihre Verwandte ein, „du bist eben noch nie  
in eine solche Ansetzung gekommen. Ich ja auch nicht,“  
sagte sie mit einem Blick auf den Gatten hinzu,  
„wenigstens nicht in solche. Aber ich weiß schließlich  
doch einigermaßen, wie sich die Männer benehmen  
und in welcher Situation ein häßliches, junges Mädchen  
kommen kann.“  
„Daß deine Philosophien!“ herrschte der Bankdirektor  
seine Gattin an, ohne zu bedenken, daß diese Philo-  
sophien mit seinen eigenen Gedanken vollkommen über-  
einstimmten: „hier gibt es nur zwei Wege: entweder  
erklärt Beronika ohne weiteres, daß sie den unver-  
schämten Menschen heiratet, oder sie verläßt noch heute  
mein Haus, und ich habe keine Tochter mehr!“  
„... wir haben keine Tochter mehr!“ pflichtete  
die Mutter verbeugend bei.  
„Gut,“ sagte Tante Frida, und ihr helles Stirn-  
chen klang auf einmal ganz energisch. „Dann ver-  
läßt Beronika heute noch euer Haus.“  
„Und wo geht sie hin?“ zweifelte der Vater.  
„Zu mir!“ antwortete die Tante.  
Und nun stand sie zum drittenmal auf von dieser  
Mahlzeit, die ihr für lange Zeit die letzte im Hause  
Wassen sein sollte.  
Als sie nach einer halben Stunde, ohne mit diesen  
Radeln einen weiteren Wort gewechselt zu haben,  
die tempelhaft stattliche Grunewaldvilla verließ, um  
nach ihrem Lichterfelder Häuschen zurückzukehren, lag  
an ihrer Seite ein blaßes, weinendes, schönes Mäd-  
chen: Beronika, die von den Eltern keinen Abschied  
genommen hatte.  
Viertes Kapitel.  
In dem kleinen Lichterfelder Hause, wo Tante Frida  
in der oberen Etage wohnte — und Beronika nun  
auch —, da ging es nicht so spöttig zu wie in der  
stattlichen Grunewaldvilla. Tante Frida lebte mit

der bescheidenen Mente, die das von den Eltern Er-  
erbte ihr trug.  
Zwischen Beronika und der Tante war ein förmlicher  
Vertrag — wenn auch nur mündlich — geschlossen  
worden. Beronika wollte im nächsten Monat ihr  
Lehrerinegamen machen und dann so schnell wie mög-  
lich eine Stellung an einer Mädchenschule der weit-  
lägen Vororte zu erhalten suchen. Bis dahin nahm  
sie die Gastfreundschaft des Lichterfelder Hauses an;  
sowie sie aber erst Geld verdiente, wollte sie nur  
noch als zahlende Mieterin ihr Zimmerchen bei der  
Tante behalten. Beronika rechnete genau nach, um  
wieviel sich der wöchentliche Verbrauch des Haus-  
halts erhöht hatte, seit sie zugezogen war. Wenn auch  
Tante Frida an der eigenen Küche nichts verdienen  
sollte — ständig zulegen sollte sie erst recht nicht!  
Beronika bestand das Lehrerinegamen mit der Note  
„Gut“ und fand Anstellung an einer Großhändler-  
seiler Privatseiler für „höhere“ kleine Mädchen.  
Was war sie stolz, als sie ihre erste Stunde er-  
stehen durfte!  
Was war sie glücklich, als sie am Monatschluss das  
erste selbstverdiente Geld in den feinen, zarten Hän-  
geln hielt und der sanft widerstrebenden Tante die  
„Auslagen“ dieses Monats auf Groschen und Pfennig  
zurückzahlen konnte!  
Und unwillig machte Beronika ihr Zimmer eigen-  
händig sauber; Bedienung war in dem billigen Preise  
nicht mit eingegriffen. Früher spielte sie Tennis —  
leht wachte sie die Stube auf, das war ebenso gesund.  
Früher spielte sie Golf — leht machte sie ihr Bett  
und trug die schwere Waschtanne, das stärkte die  
Muskeln ebenso gut. Bewegung in frischer Luft schulte  
ihre gleichfalls nicht; viermal täglich nach der Schule  
oder zurück, war das nichts?  
Daß über eine tempelhaft stattliche Villa am Grunewald,  
über einen gewissen Bankdirektor und seine  
Gattin sowie über einen gewissen französischen Weigen-  
finkler niemals ein Wort fallen sollte, schien still-  
schweigende Vereinbarung zwischen den beiden Frauen  
zu sein.  
(Fortsetzung folgt.)

