

Befehlung!
ich den von mir

Wildbad
April

essen und Getränke
rit. Dunkel entgegen-
ungen u. Auto-
gen.
swohlst
uffaint jr.

Freunde und
ds. Jb.
Calmbach
ier
arter,
in Calmbach.
Calmbach.

g.

e
e
ppe

Suppe
würfel.
die besten.

eines Sägewerks
Lehrstelle

enbürg.
a Jahre
72
den auf Samstag
abends 7/9 Uhr
Red. Eintracht
zu einer Be-
treffs der 40er
eingeladen.
ehrere 72er.

Rundschau.

Anlässlich der „Titanic“-Katastrophe hatte ein Marconi-Telegraphist der „Titanic“, Bride, den Dampfer „Frankfurt“ vom Norddeutschen Lloyd beschuldigt, daß er auf das ihm seitens der „Titanic“ zugegangene drahtlose Hilfesuch nicht reagiert habe. Wie Bösmanns Telegraphenbureau in Bremen jetzt aber meldet, hat der Kapitän der „Frankfurt“ auf eine mittels Funkenspruchs bei ihm erfolgte Anfrage der Direktion des Norddeutschen Lloyd auf gleichem Wege erwidert, daß die „Frankfurt“ auf das Hilfesignal nordwärts gesteuert sei und an der Unfallstelle die Dampfer „Irma“, „Virginian“ und „Carpathia“ angetroffen habe.

Bei der Katastrophe der „Titanic“ erscheint immer mehr als der eigentliche Hauptschuldige der mit an Bord der „Titanic“ befindlich gewesene Direktor der White Star-Linie, Jsmay. Er soll trotz der dringlichen Meldungen über sich nähernde Eisberge noch eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit des Dampfers angeordnet haben. Jsmay fühlt sich offenbar selber schuldig, denn er machte in New-York, wo er mit den 4 geretteten Offizieren und 12 Mann der „Titanic“ auf Anordnung der Untersuchungskommission des Senats zu Washington noch zurückgehalten wird, einen Fluchtversuch. Es gelang ihm, mit Hilfe einiger Freunde, an Bord des zur Abfahrt nach Europa im New-Yorker Hafen bereit liegenden Dampfers „Gedric“ zu kommen. Aber die Untersuchungskommission hatte Wind von der Sache erhalten und es gelang ihr, die geplante Flucht Jsmays noch in letzter Stunde zu vereiteln. Ferner wird Jsmay vom Major Peuchen aus Toronto beschuldigt, er habe das New-Yorker Bureau der White Star Linie von der „Carpathia“ aus drahtlos auffordern lassen, die „Gedric“, die am Donnerstag abfahren sollte, zurückzubehalten, um die Mannschaft der „Titanic“ sofort nach England wieder einzuschiffen. Dieser Anordnung, die lediglich den Zweck verfolgte, die Mannschaft an der Ablegung ihres Zeugnisses über den Hergang der Katastrophe vor den Behörden zu verhindern, wurde jedoch nicht entsprochen.

Im amerikanischen Senate ist bereits ein Antrag eingebracht, der eine strenge Untersuchung des gesunkenen Rumpfes der „Titanic“ verlangt; in diesem Zusammenhange werden genauere Angaben über die Meerestiefen der Unfallstätte gemacht. Die „Titanic“ versank ungefähr unter dem 31. Grad 16' nördlicher Breite und 50 Grad 14' westlicher Länge. Hier ist das Meer rund 3300 Meter tief und in dieser Tiefe ruht nun das Unglücksschiff von seiner ersten Fahrt aus. In einer solchen Tiefe ist der Wasserdruck so gewaltig — rund 2 1/2 Zoll für jeden Quadratfuß — daß an Bergungsarbeiten unter gar keinen Umständen gedacht werden kann. Ein Mensch, der zu solchen Tiefen ins Meer hinabsteigen wollte, würde ein Gewicht zu tragen haben, das etwa 12 eisenbeladenen Güterzüge mit Lokomotiven entspräche. Unter diesem riesenhaften Drucke ist der Schiffsrumpf also wahrscheinlich wie Seidenpapier zusammengedrückt worden, die wasserdichten Schotten sind gesprengt und die meisten Einrichtungsgegenstände zerdrückt. Die „Titanic“ wird in den Tiefen des Ozeans, in der absoluten Stille und der ewigen Nacht des Meeresgrundes bleiben. Schon in Tiefen von 60 Meter arbeiten Taucher nur mit großer Mühe und unter schwierigen Bedingungen. In der Tiefe aber, in der die „Titanic“ nun ihr Grab gefunden hat, ist jedes Tauchen unmöglich und unsere Technik verfügt auch über keine mechanischen Mittel, die imstande wären, bei einem so gigantischen Wasserdrucke Bergungsarbeiten zu leisten. Nur die Natur allein, die in einer trostigen Laune dieses riesenhafte Werk menschlicher Arbeitskraft in wenigen Sekunden zur Vernichtung verurteilte, hätte die Macht, durch irgend eine seltsame und alles erschütternde Umwälzung der Menschheit wieder die Reste jenes Schiffes zu zu zeigen, das so stolz auszog, das Meer zu beherrschen und das so tragisch schon bei dem ersten Versuche zugrunde gehen sollte.

London, 22. April. Die nicht von Sachverständigen, sondern von Politikern des amerikanischen

Senats in gerichtlicher Form gegen Jsmay, den Präsidenten des Aufsichtsrats der White Star Linie, geführte Untersuchung und die Festhaltung Jsmays und einer Anzahl Seeleute in New-York erregt hier Verstimmung in weiten Kreisen. Sie entspricht auch gar nicht dem hierzulande in solchen Fällen üblichen besonnenen und selbst gegen einen wirklichen Angeklagten besonders unparteiischen Verfahren. In den Zeitungen freilich findet diese Verstimmung nur indirekten Ausdruck. Man nimmt sich vor den Vereinigten Staaten eben überhaupt mehr zusammen, als vor irgend einer Macht der Welt, und die von den Blättern ohne besondere Anregung geübte Zurückhaltung ist ein Zeichen hoher politischer Reife und würde alle Nachahmung verdienen. Im übrigen sind die Blätter voll Berichten über die Einzelheiten der Untersuchung und sonstige Nachrichten von dem großen Unglück.

London, 22. April. Daily Telegraph meldet aus New-York vom 21.: Ein Heizer der mit dem Kapitän Smith im Augenblick des Untergangs der „Titanic“ auf dem Brückenstand, berichtet: Als das letzte Boot flottgemacht wurde, brach das Wasser über die Brücke. Der Kapitän, der schon bis an die Knie im Wasser stand, rief aus: Jungens, ihr habt eure Pflicht getan. Ich verlange nichts mehr von euch, ich entlasse euch. Ihr kennt die Gehege der See. Jedermann stehe gut für sich selbst. Gott segne euch! Dann nahm er ein weinendes Kind, das auf der Brücke neben ihm stand und sprang ins Meer. Ein Geretteter bestätigte die Aussage des Heizers. Er sagte, er habe den Kapitän mit einem Kind auf dem Arm schwimmen sehen. Smith habe das Kind in ein Boot gebracht, sich aber geweigert, selbst in das Boot zu gehen. — Für den Untersuchungsstand zu Gunsten der Hinterbliebenen der Opfer der „Titanic“ sind über 2 Mill. Mark gesammelt worden, darunter 1,9 Mill. in London.

Berlin, 22. April. Gutem Vernehmen nach haben die an der Haftung für Verluste der untergegangenen „Titanic“ beteiligten deutschen Versicherungs-Gesellschaften durch Rundschriften den Beschluß gefaßt, auf Grund der Aussagen Geretteter die „White Star Line“ für alle erwachsenen Zahlungsverpflichtungen haftbar zu machen.

Frankfurt a. M., 21. April. Gestern war die Leistungsfähigkeit des Luftschiffes Viktoria Luise auf eine besondere Probe gestellt worden, es mußte über 100 Fahrgäste — Mitglieder des Frankfurter Luftschiffervereins befördern. Das gelang auch in 4 Fahrten ohne jede Schwierigkeit.

Mannheim, 21. April. Vor der Strafkammer hatte sich der 61jährige ledige Architekt Th. Brug, dessen Vermögen man auf 3 Millionen schätzt, wegen schwerer Sittlichkeitsvergehen zu verantworten. Das Urteil lautete auf 1 1/2 Jahre Zuchthaus und Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte auf 5 Jahre. Unter den bei Brug beschlagnahmten Papieren fand man eine testamentarische Stiftung zugunsten der Technischen Hochschule in Karlsruhe in Höhe von einer Million Mark.

Wie die erste Frau über den Kanal flog. Vor wenigen Wochen durfte sich eine junge Engländerin rühmen, als erste Frau in einer Flugmaschine über den Kanal getragen worden zu sein: aber sie war nur Passagierin. Jetzt hat die erste Frau selbständig und allein, als Führerin ihres eigenen Flugzeuges, die Luftfahrt über den Kanal gewagt und glücklich vollendet: eine junge Amerikanerin ist es, Miß Harriet Quimby, die für die weiblichen Lustpiloten diesen Rekord eines Ueberwasserfluges aufgestellt hat. Sie hat erst kürzlich in Hendon in der Flugschule ihren Blériot-Eindecker meistern gelernt und nun kürzlich den Kanalflug gewagt. Bei Dover stieg sie auf um 1/16 Uhr morgens, erhob sich sofort zu großer Höhe und nahm den Kurs auf Frankreich. Die junge Fliegerin wollte bei den Paraden von Calais landen, aber die Morgennebel verhallten den Landungsplatz, sie verlor die Richtung, überflog Boulogne in einer Höhe von 300 Meter, folgte dann dem Saum der Südküste und begann schließlich zu kreuzen, um wieder genaue Orientierung zu gewinnen. Es ge-

lang ihr dabei von weitem Hardelet zu sehen; hier beschloß sie zu landen und kam um 6 Uhr 35 auch in schlankem Gleitfluge glücklich zu Boden. Miß Quimby ist mit dem nächsten Dampfer wieder nach England gereist; sie ist von Beruf Journalistin und schreibt für die in Amerika erscheinende Zeitschrift „Ladies Weekly“ regelmäßig europäische Theater- und Kunstbriefe. Sie hat sich bereits im vorigen Jahr ihr Flugzeugnis erworben und von Anfang an den Plan gehabt, als erste Frau den Kanal zu überfliegen.

Ein neuer Sieg des deutschen Kriegsschiffbau über den englischen und französischen Kriegsschiffbau.

Was für Ueberraschungen eine künftige Seeschlacht mit modernen Kriegsschiffen bringen wird, kann kein Mensch voraussagen. So viel aber steht schon jetzt fest, daß die Widerstandsfähigkeit und die Leistungsfähigkeit der Kriegsschiffe bei dem Ausgange einer Seeschlacht eine ungemein große Rolle spielen wird, und daß deshalb das Wettrüsten zur See die größte Bedeutung hat. In dem stillen, aber tatsächlich mit großen Anstrengungen durchgeführten Wettkampfe im Kriegsschiffbau zwischen den Nationen ist jetzt ein erfreulicher Sieg auf deutscher Seite zu verzeichnen. Die argentinische Regierung hatte sowohl auf einer deutschen Werft, wie in England und Frankreich Torpedobootzerstörer bestellt, die jetzt ihre Probefahrten gemacht haben. Hierbei ist es nun offensichtlich zum Austrag gekommen, daß die deutsche (Schichau) Werft ihre Rivalen geschlagen hat. Dies ist um so bemerkenswerter, als es sich um den ersten deutschen Torpedobootzerstörer für Argentinien handelte. Das Fahrzeug, „Cordoba“ benannt, übertraf bei der Probefahrt die vertraglich vereinbarte Schnelligkeit um 2 1/2 Seemeilen, indem es in der Stunde 34,7 Seemeilen lief. Es ist 1150 Tonnen groß und mit 25 000 PS. Schichauturbinen ausgestattet. Der zweite Torpedobootzerstörer „La Plata“ etwa von ähnlichen Abmessungen, übertraf diese Leistung um ein noch wesentliches, indem er sogar 36,8 Seemeilen lief und zwar bei voller Ausrüstung und mit gefüllten Kohlenbunkern. Nehalich günstig verliefen die Probefahrten mit dem auf der Krupp'schen Germaniawerft erbauten Zerstörer „Catamarca“. Diese Ergebnisse befriedigten die argentinische Abnahmekommission außerordentlich. Bei allen diesen Probefahrten ist zu bemerken, daß sie keineswegs unter günstigen Seeverhältnissen stattfanden, sondern zum Teil bei nicht unerheblicher Windstärke und starker Dünung. Gegenüber diesen recht erfreulichen Resultaten stachen die Versuchsfahrten der in England und Frankreich gebauten Boote dieser Art ganz wesentlich ab. Diese mußten nämlich wegen Maschinenschäden ihre Fahrten einstellen, und die Leistungen der französischen Torpedobootzerstörer fielen in ganz erheblichem Maße ab. Sogar ohne Ausrüstung erreichten sie bei den Probefahrten nur eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 27 Seemeilen, was gegenüber den erwähnten Schnelligkeitsergebnissen der deutschen Schiffe eine ganz gewaltige Differenz darstellt. Hoffentlich bringt dieser ganz im stillen ausgefochtene Sieg der deutschen Schiffbauindustrie neue Aufträge.

Württemberg.

Stuttgart, 22. April. Eine bemerkenswerte Abmachung wurde zwischen der badischen und der württembergischen Eisenbahnverwaltung getroffen. Die südlichen badischen Stationen haben im Verkehr mit den nördlichen für Verladung und Leitung den Weg über Württemberg zu benutzen, soweit die Entfernung über diese Linie fühlbar kürzer ist als über Baden. Von dieser Neuregelung werden sämtliche nördlichen Stationen östlich von Neudorf, Helmstadt und Strombach, sowie die Stationen der Strecke Pforzheim-Mühlacker und die südlichen Stationen östlich von Sommerau, Neustadt i. Schw. und Säckingen betroffen, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß je nach der Stationsverbindung kleine Verschiebungen eintreten. Die Verladung und Leitung über Württemberg gilt vorerst nur für die Abfertigungen im Binnenverkehr, d. h. für alle im badischen Verlanbuch abgefertigten



Sendungen, also auch für vorkommende Umkartierungen an der Grenze. Durch die Abmachung ist die Idee der Vereinheitlichung unserer deutschen Bahnen wieder um einen Schritt vorwärts gekommen.

Stuttgart, 22. April. Der Pferdemarkt nahm heute seinen Anfang. Zuführt sind über 1000 mittlere und schwere Pferde und etwa 200 Luxuspferde. Nachfrage ist nach schweren Pferden. Im Laufe des Vormittags wurden die für die Lotterie als Gewinn bestimmten 20 Pferde von der Kommission angekauft. — Die dem Pferdemarkt angegliederte Wagen- und Geschirrausstellung in der Gewerbehalle ist auch heute wieder gut besucht. Solide und geschmackvoll ausgestattete Luxuswagen, Chaisens, Breaks und Geschirre sind in einer großen Menge von Exemplaren vorhanden. Daneben sind Automobile in verschiedenen Typen vertreten.

Rottenburg, 22. April. Aus einer Pfarrei des Dekanats Rottenburg erzählt die Rottenburger Zeitung folgendes hübsche Geschichtchen. Ein Erstkommunikant schrieb an seinen hohen Vaten, den König, und lud ihn zur hl. Kommunionfeier. Auf eine Anfrage aus dem Kgl. Kabinett fragte der Pfarre der Knaben: „Warum hast du denn an den König geschrieben.“ Antwort: „Sie haben es ja gesagt, wir sollen unsere Vaten einladen, mein Vate ist der König.“ Der hohe Vate sandte dem Erstkommunikanten eine Gabe von 20 Mark.

Friedrichshafen, 22. April. Graf Zeppelin wollte gestern in Potsdam, um eine eingehende Besichtigung des Luftschiffhafens vorzunehmen.

Friedrichshafen, 23. April. Das neue Militärluftschiff „Z 3“ (L 3 12) wird voraussichtlich noch in dieser Woche mit seinen Probefahrten beginnen. Das nötige Gas ist für die Füllung vorhanden. Sobald eine militärische Abnahmekommission hier eingetroffen ist, wird der erste Aufstieg erfolgen.

Waldsee, 22. April. In dem Weiler Gaishaus, Gemeinde Wolfegg, ist gestern früh während des Gottesdienstes in dem Anwesen des Küsterbesizers Ott Feuer ausgebrochen, das so schnell um sich griff, daß das ganze Bohn- und Delonomieanwesen eingeschert wurde. Das Vieh und sämtliches Inventar sind mitverbrannt. Später bemerkte man, daß die 76 Jahre alte Mutter und ein 4 1/2 Jahre altes Kind des Besitzers vermisst wurden; sie sind anscheinend in den Flammen umgelommen. Zwei Kinder des Besitzers wurden von einem des Wegs kommenden Bauern gerettet.

(Landesproduktionsberichte Stuttgart). Bericht vom 22. April. In abgelaufener Berichtwoche ist auf den amerikanischen Getreideterminbörsen eine stürmische Panne eingetreten und wenn auch abgeklungen, so haben doch die anderen Ausfuhrländer diesem Beispiel Folge geleistet. Neben den schlechten Saatensandberichten Amerikas und dem Fehlen greifbarer Ware waren es politische Gründe und insbesondere die Blockierung der Dardanellen durch Italien, die diese Auswärtsbewegung hervorriefen. Nach dem sich für Wehl bessere Nachfrage eingestellt hat und größere Posten Weizen zu höherem Preise aus dem Markte genommen wurde, wurde das Geschäft sehr lebhaft. Die heutige Börse war infolge des Pferdemarktes sehr stark besucht und es fanden größere Umsätze statt. — Wehlpreise per 100 Kilogramm inklusive Saft Wehl Nr. 0: 35.50 M bis 36.— M.

Der Diamant des alten Fril.

Autorsierte Uebersetzung aus dem Norwegischen des Fredrik Stiller von Friedrich Kästner.

60)

(Nachdruck verboten.)

Ich suchte wieder um eine Unterredung bei dem alten Fril nach. Er ließ sich verleugnen, sandte mir aber nachmittags folgenden Brief:

Geheter Herr Monk! Ich will Ihnen geradewegs herausfagen, daß wir beide wohl keine Freude mehr an unserer gegenseitigen Gesellschaft finden werden. Weder Einar, noch Sigrid Fril werden ihren Fuß mehr in dieses Haus setzen und ihr Name hier nicht mehr genannt werden.

Die Rolle, die Sie, Herr Monk, während der letzten Begebenheiten gespielt haben, kenne ich nicht so genau und will auch nicht weiter danach forschen. Es genügt mir, zu wissen, daß Sie mit helfen wollten, das verbrecherische Treiben meiner Bruderkinder zu demanteln. Daß es für Sie einschuldige Umstände geben kann, das weiß ich wohl; aber ich vermag nicht einzusehen, weshalb wir uns treffen oder darüber sprechen sollten. Bartholomäus Fril.

Monk blickte von seinen Notizen auf und sagte: „Seit der Zeit habe ich mit dem alten Fril nicht mehr gesprochen.“

„Aber Du hast doch wohl versucht, eine Erklärung von ihm zu verlangen?“ frug ich.

„Versucht, ja; allein das war leichter gesagt als gethan. Seit jenen Vorfällen hat er überhaupt kaum mehr mit einem Menschen gesprochen, am wenigsten

Nr. 1: 34.50 M bis 35.— M, Nr. 2: 33.50 M bis 34.— M, Nr. 3: 32.— M bis 32.50 M, Nr. 4: 29.50 M bis 29.— M Kleie 13.50 M bis 14.— M (ohne Saft netto Kaffe).

Ueber Friedhofspflege.

Ueber die Anlegung und Erhaltung von Friedhöfen hat das R. Ministerium des Innern unlängst Gesichtspunkte aufgestellt, welche den heutigen Anschauungen und Bestrebungen in dankenswerter Weise entgegenkommen. Die Friedhofspflege in manchen Gemeinden läßt mitunter viel zu wünschen übrig. Nicht wenige Friedhöfe sind überhaupt ganz lahl und machen einen verödeten Eindruck. In manchen Fällen wurde nachgewiesenermaßen schönster Baum- und Strauchschmuck zur Schonung einer Mauer oder zum Zweck der Einhaltung der Gräberreihe ohne weiteres abgeräumt, und zwar ist dies öfter geschehen auf Veranlassung der Totengräber, ohne vorherige Anfrage bei der Gemeinde- oder Kirchenbehörde. Der genannte Min.-Erlaß bricht nun mit dreierlei veralteten Anschauungen: 1. mit der bisherigen Vermeidung hoher schattenwerfender Bäume aus gesundheitspolizeilichen Gründen, 2. mit dem absoluten Gebot der Regelmäßigkeit der Gräberreihen, 3. mit der starren Einhaltung der Benützung des gerade an die Reihe kommenden Grabes. Hierzu wird ausgeführt, daß namentlich in Amerika, neuerdings auch in Deutschland mit park- oder sogar waldbartigen Friedhöfen durchaus günstige Erfahrungen gemacht und Nachteile bezüglich der Verwesung nicht wahrgenommen wurden. Es heißt sodann weiter: „Da, wo vorhandene schöne Bäume oder Baumgruppen die Regelmäßigkeit der Gräberreihen stören oder zu stören drohen, sollte, bevor zu deren Beseitigung geschritten wird, genau untersucht werden, ob nicht das, was mit der Regelmäßigkeit der Gräberreihen bezweckt wird, auf andere Weise erreicht und dem Friedhof dadurch der Schmuck, den die Bäume für ihn bilden, erhalten werden kann.“ Diese Forderung sollte insbesondere auch in dem Fall beachtet werden, in welchem ein an die Reihe kommendes Grab ohne Füllung eines mit der Zeit herangewachsenen Baumes nicht benützt werden kann. Da sollte man doch einfach dieses Grab übergehen. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn die bürgerlichen oder kirchlichen Gemeindebehörden darin bei Unterhaltung und namentlich bei Vergrößerung oder Neuanlage der Friedhöfe diesen Gesichtspunkten Beachtung schenken und hierbei sachverständigen Rat sich holen würden. Ein schöner Friedhof, in unjeter Zeit noch eines der wenigen Gemeingüter, kann in verschiedener Richtung heilsam wirken, erfreuend und veredelnd, ganz abgesehen davon, daß er vielen Gemeinden die einzige Auge und Herz erfreuende Gartenanlage ist, eine Stätte der Sammlung, der stillen Erholung, des treuen Gedankens!

Vermishtes.

Anlässlich der Sonnenfinsternis wurde jetzt folgender alte Witz wieder aufgewärmt: Aus einer Garnison wird folgende wahre Begebenheit erzählt: Anlässlich der jüngsten Sonnenfinsternis war auch

in verschiedenen Kasernen einer Garnisonstadt Anweisung erteilt worden, die Mannschaften in geeigneter Weise auf das Phänomen aufmerksam zu machen. Der Oberst gab den Befehl an den Hauptmann und dieser gab ihn an den Feldwebel weiter. Der Feldwebel entledigte sich der Aufgabe durch folgende Ansprache an die Mannschaften: „Auf Befehl des Herrn Hauptmann findet heute mittag 1 Uhr eine Sonnenfinsternis statt. Zu diesem Zweck haben die Mannschaften im Kasernenhof anzutreten. Der Herr Hauptmann wird die Sonnenfinsternis persönlich vorführen. Das möcht ich aber gesagt haben, daß mir keiner von euch Kerle z' noch na' geht, net daß a Dglad passiert.“

Die längste Schülerin. Dieser Tage ging eine Meldung durch die Presse, daß die größte Schülerin in Preußen ein 14 jähriges Mädchen in Münster in Westfalen sei. Hierzu teilt ein Kölner Bürger aus dem Vorort Sülz mit, daß seine 14-jährige Tochter, die am 31. März aus der Schule entlassen wurde, 1.87 Meter mißt und über 150 Pfund wiegt. Der größten Schülerin müßte eine besondere Bank angefertigt werden. Wenn sich nicht noch „hervorragendere“ Schülerinnen melden, wird man der Kölnerin wohl den Preis zuerkennen müssen, die größte Schülerin im Reiche zu sein.

Der „Wüstchenkönig“ von London ist gestorben. Wenn man das liest, könnte man glauben, daß dies eine höchst unwichtige und gleichgültige Nachricht sei; man irrt sich aber, denn Hr. William Harris war eine der bekanntesten Gestalten Londons. Er hatte als Sohn des Volkes ganz von unten auf angefangen und seine Laufbahn als Laufbursche begonnen; zwanzig Jahre später besaß er etliche Millionen. Berühmt wurde Harris durch seine Ueberspanntheit. Als er feststellen konnte, daß von 20 000 Paar Wüstchen, die täglich auf einem Markt in London verkauft werden, mindestens 14 000 aus seiner Wurstfabrik stammten, erkannte er sich selbst zum „Wüstchenkönig“. Wie er denn überhaupt einer der eingebildetsten Menschen von ganz London war. Er ging den ganzen Tag im Frack spazieren und trug an seiner Hemdbrust Brillantknöpfe von geradezu unwahrscheinlichen Größen. Seine drei Söhne nannte er alle William, und zwar William I., William II. und William III. In seinem Dienste standen schon seit zwanzig Jahren Journalisten, die die Aufgabe hatten, alle zwei oder drei Wochen Geschichtchen über den „Wüstchenkönig“ zu erfinden und zu veröffentlichen; für seine Waren war dies natürlich eine großartige Klamme. So kam es, daß von Zeit zu Zeit über Harris die unglaublichsten Anekdoten im Umlauf waren. Es schwören z. B. in London Tausende von Leuten, daß der „Wüstchenkönig“ eines Tages aus dem Rücken eines Ebers von London nach Brighton geritten sei. Im übrigen war Harris ein gutmütiger und sehr wohlthätiger Herr. Jedes Jahr schenkte er für die Armen Londons eine halbe Million Wüstchen; außerdem bedingte er dreimal im Jahre jedem Londoner Schutzmann und jedem Londoner Drotschensentlicher je ein Kilogramm Wurst.

mit mir; er ist hartnäckig wie ein alter Ose. Doch, laßt mich weiter berichten; je eher ich mit diesen traurigen Aufzeichnungen fertig werde, desto besser ist es.

28. Juni. Ich verbringe die Zeit damit, den Schauspieler und Evelines Mutter zu beobachten; eine schwierige Sache, da ich meine lächtigen Polizisten entbehre und ausschließlich auf mich selbst oder mangelhafte gebundene Werkzeuge angewiesen bin. Eveline geht nie aus; sie soll krank sein. Madame Riefers ist oft betrunken, spielt ihre Rolle als Märtyrerin an Stelle der Tochter und soll eine ansehnliche Geldsumme vom alten Fril erhalten haben. Der Schauspieler setzt sein stotteres Leben fort; er scheint einiges Kleingeld zu haben, doch nicht im Ueberfluß.

Ich habe mit Herrn Howell gesprochen. Er benahm sich und sprach wie ein Gentleman — aber ich glaube ihm nicht. Er drückte sein größtes Bedauern darüber aus, in die Geschichte verwickelt worden zu sein. Er lasse es sich nicht ausreden, sagte er, daß es nicht Eveline gewesen sei, die er mit dem Diamanten in der Hand vor dem Schranke fotografiert habe. (Ja, was half das jetzt, wenn die angegebene Zeit und die Kleidung dagegen sprachen!) Er wolle in einigen Tagen nach England reisen, was auch die Polizei dagegen sagen möge. Er wolle nicht noch einmal vor dem Schwurgericht erscheinen; man besäße ja bereits sein Zeugnis aus der früheren Gerichtsverhandlung.

Ich fragte, was der alte Fril gegen seinen Brudersohn Einar habe. Howell antwortete, das könne er nicht verstehen; er habe umsonst versucht, dem Alten Vernunft beizubringen, sagte er. — Howell plauderte

anscheinend ganz offen; aber ich habe nichts Neues aus ihm herausgebracht. Weiß er nichts? Oder verhehlt er etwas?

5. Juli. Eine ganze Woche ist verstrichen, ohne daß ich etwas ausgerichtet habe. Die Zeit nähert sich, in welcher die Angelegenheit wieder vom Schwurgericht verhandelt werden soll, und alle sind überzeugt — o, es ist entsetzlich, dies zu schreiben! — daß Sigrid verurteilt werden wird! Ich habe an Einar Fril in Hamburg geschrieben, sogar zweimal, aber keine Antwort erhalten, ob schon ich auf mein Telegramm an das Hotel durch dieses vernommen habe, daß er sich dort aufhält und meine Briefe bekommen hat. Es ist, als wenn ich überall mit dem Kopf gegen eine Mauer stieße, oder besser gesagt, gegen ein hartes, unüberwindliches Hindernis. Ist es des Schicksals Wille, daß die Tragödie zu Ende gespielt werden soll?

Ich bin bei dem Pfandleiher Abrahamson gewesen. Zuerst traf ich nur einen budligen Schreiber an, der mich mit einem spöttischen Lächeln betrachtete; darauf kam Abrahamson selbst. Er sagte, daß er vor Gericht alles mitgeteilt, was er gewußt habe, und daß er keine Zeit hätte, mit mir zu sprechen. — Er ist nicht mehr wie damals, als ich noch Detektivchef war!

Vorgehens geschah etwas Wichtiges; Schauspieler Fredriksen reiste mit dem Nachzug nach Kopenhagen. Ich konnte ihn nicht aufhalten und die Polizei wollte ihm keine Hindernisse in den Weg legen. Und doch ahne ich, daß mit ihm eine der Möglichkeiten verschwunden ist, die uns Aufklärung über den Diamantendiebstahl hätte verschaffen können. (Z. I.)