

in Tripolis.

tripolis, 9. Mai.
Wagen an den Start.
durch, und diese acht
Sie legten vor aller
Zuverlässigkeit deut-
neunter und geheimer
Homo. Hermann
gelsen noch ein Hoff-
der Sieger in einem
die beste europäische
den Kampf, der in der
lucht, nach über
wichtigem Tempo unter
erhöhter Nervenbeans-
der neuen Motorzeit
lib. als erster durchs
verjüngte Wille
1:25,4 Sekunden, gleich
dem Sieger presste
er mitten in den bei-
mit dem Auto-Union
ht viel mehr als eine
del der deutschen St-
von Delfus auf Auto-
meraden Hans Stud
lofa am Steuer des
Mercedes-Benz und
Mündigten den deut-
le roten Alfa Romeo

2:27:57,67 Stun-
anden gleich 524 km.
2:28:07,32 Stb.
2:29:11,55 Stb.
9,59 Stb.
2:29:53,02 Stb.
2:32:07,55 Stb.
16,06 Stb.

te Runde zurück.

en zurück.

erfuss auf Material
n mit einem Stun-
leiter wurde Franco
nden benötigte.

inleite".

er Michel-Berlin
Bauh-Dortmund
(Hannover-Rad); 6.
Hilde-Hannover; 6.
8. Wile-Berlin;
urt; 11. Diederichs-
Mittels-Magdeburg
nd; 14. Schulzen-

1. Ober-
Hadebeck-Chemnitz;
Dömling-Schweinf-
furt 6:46:08 Stb.;
Hegler-Schweinfurt
6:50:26 Stb.; 9.
11. Butt-Bielefeld.

Verfolgungsrennen
er zusammen mit
gegen die Belgier
und Teilnehmer an

ttet.

enhausen 13:9.
Berlin 7:9.

nden 5:1.
berg 11:10.

adt 7:13.
heim 8:5.

ndballer.

erhausen führen.

Platzvorteils vom
Welt; mit 7:13 be-
Niederlagen in
den Rennen liegen.
dem Kampf gegen
er führte zwar
seiner Endspurt
zum Schluss noch

um eine gute
en. Hölsterhausen
und erst kurz vor
reichenden Treffer

or der Sportring
us Hölsterhausen
bei Verlaufsstelle

ne 7:13.
Bielefeld 5:7
Hfen 7:7.

1 33:20 6:2
1 34:28 5:3
0 18:17 4:2
2 19:23 3:5
2 34:37 4:4
3 19:32 0:6

Zeno-Zeitung

Rheider Volkszeitung
Generalanzeiger für Bocholt
Anholter und IJelburger Zeitung.

65. Jahrgang

Verleger: Bocholt.
Verlegerin: Dortmund.

Volksblatt
für Bocholt und den Kreis Borken

Nummer 129

Dienstag, den 11. Mai 1937

Jahrgang 1937

Mittleuropa bis Mittelmeer.

Von Dr. Max Claus, Berlin.

„Der friedliche Aufbau steht voraus, daß die geschichtlichen und natürlichen Lebensrechte der europäischen Völker mit gegenseitigem Verständnis behandelt und berücksichtigt werden.“ Mit diesen Worten hat Reichsaussenminister v. Neurath am Abschluß seines römischen Besuchs, der kurz nach der Aussprache des Generals Göring mit Mussolini stattfand und die engen Freundschaftsbeziehungen erneut befestigte, das Gemeinsame der deutschen und italienischen Politik bezeichnet. Er hat auch, allen Verdächtigungen zum Trotz, den deutsch-italienischen Standpunkt in der spanischen Frage auf denselben Nenner



Neueste Aufnahme König Georgs VI. mit seiner Gemahlin. (Scherl-M.)

ner gebracht, daß nämlich beide Regierungen durch ihre Anerkennung der nationalen Souveränität der Pyrenäen-Halbinsel nichts anderes zum Ausdruck bringen wollten als den Schutz der geschichtlichen und kulturellen Güter Europas, die Achtung vor dem Recht des spanischen Volkes auf Selbstbestimmung. „Jugendwelche verborgenen egoistischen Absichten liegen uns fern“, sagte Herr v. Neurath weiter, und tatsächlich ist ja die Achse Berlin-Rom, den Diplomaten aller Länder heute ein hochpolitischer Begriff, in Wirklichkeit für die beiden Völker bereits viel mehr geworden, nämlich eine lebendige, von Tag zu Tag natürlicher empfundene Verbundenheit. Minister und andere führende Persönlichkeiten des nationalsozialistischen Deutschlands reisen nach Rom und werden von Mussolini empfangen, Faschisten in stetig wachsender Zahl kommen herüber zu uns über die Alpen und nehmen, wie kürzlich in Berlin am 1. Mai, an unseren Volksfeiertagen teil, lernen eine befreundete Nation im Alltag und bei festlicher Freude gründlich kennen. So hat sich nach Überwindung des Nationalismus durch den nationalen Sozialismus in den beiden im 19. Jahrhundert geeinten Ländern erfüllt, was 1860 der Graf Cavour, Garibaldis Gegenspieler, prophetisch voraussah: „Die Unabhängigkeit Italiens und die Unabhängigkeit Deutschlands setzen einander selbst voraus, denn sie sind die beiden Ecksteine des neuen europäischen Gebäudes.“

Einsteine Europas oder Achse Berlin-Rom, es spricht immer ein konstruktiver Sinn aus solcher deutsch-italienischen Begriffsbildung. In der aufbauenden Tat haben sich denn auch heute diese beiden „selbstbewußten Völker“, um mit Dr. Goebbels zu sprechen, durch ihre Führer gefunden. Das ist das ganze Geheimnis einer Zusammenarbeit, die im Westen von Unbekannten viel beargwöhnt und berechtigt wird, während sie sich auf allen Gebieten der Politik, Wirtschaft und Kultur mit vollkommener Selbstverständlichkeit

(Fortsetzung auf der 2. Seite)

Helium und Luftschiffahrt.

Die Schwierigkeiten liegen in der Seltenheit und im hohen Preis dieses Gases.

Das amerikanische Monopol.

Berlin, 10. Mai.

In der amerikanischen Presse wird die Frage der Verwendung von Helium für Luftschiffe lebhaft erörtert. Bekanntlich besteht ein Regierungsverbot, Helium aus den Vereinigten Staaten auszuführen. Aus den vorliegenden Berichten läßt sich noch keine Klarheit über eine etwaige Abgabe des amerikanischen Heliums an das Ausland gewinnen. Die deutsche Untersuchungskommission wird auch diese Frage bei den zuständigen amerikanischen Stellen zur Sprache bringen.

Im Kongreß und in Regierungskreisen wird die Möglichkeit einer Erleichterung der amerikanischen Heliumausfuhr beproben, nachdem der Senatsausschuß für Militärsachen bereits eine dahingehende Vorlage angenommen hat. Beamte des Innenministeriums erklären, laut Associated Press, daß Roosevelt keine gesetzgeberischen Maßnahmen abzuwarten brauche, um Ausfuhrbeschränkungen aufzuheben, die bisher mit Rücksicht auf den militärischen Wert des Heliums bestanden. Amerika hat praktisch das Monopol dieses nicht entzündbaren Gases und es herrscht Einmütigkeit darüber, daß mit Helium das Flugzeug nicht eingetretet wäre. Vereinzelt werden Stimmen laut, Amerika hätte zwecks Förderung des Luftschiffverkehrs nicht so hartnäckig auf seinem Heliummonopol bestanden sollen. Deutschland würde fraglos vom Heliumgebrauch Gebrauch haben, wenn man den Bezug dieses Gases von amerikanischer Seite erleichtert hätte.

Heliumvorkommen, die abbaufähig sind, gibt es nur in den Vereinigten Staaten von Amerika und vereinzelt auch in Kanada. Auf einer der Haupterzeugungstätten, in Sonly in Texas, beträgt der Heliumgehalt der Naturgase nur 1,5 v. H., während in den Staaten Utah und Colorado Naturgasquellen mit einem Heliumgehalt von 3,6 und 7,7 v. H. vorhanden sind. Das seltene abbaufähige Vorkommen des Heliums bringt es natürlich mit sich, daß das Gas viel teurer als Wasserstoffgas ist. Aber nicht nur dies ist eine in Betracht kommende Besonderheit des Heliums, die die Wirtschaftlichkeit des Luftschiffverkehrs stark berührt, zumal die Luftschiffahrt gezwungen sein kann, zum Gewichtsausgleich Traggas abzugeben, was bei einer Füllung mit dem billigen Wasserstoffgas finanziell nicht besonders ins Gewicht fällt. Als zweites kommt für die Füllung der Gaszellen mit Helium in Betracht, daß seine Verwendung für die Luftschiffahrt zwar die Sicherheit steigert, aber auch eine Veränderung der Konstruktionspläne erforderlich machen würde. Denn die Tragfähigkeit des Heliums liegt um ein Drittel unter dem Auftrieb des Wasserstoffgases. Für Heliumfüllung war das jetzt verunglückte Luftschiff „Hindenburg“ schon konstruiert worden. Denn darauf war es vor allem zurückzuführen, daß man von den 114 000 Kubikmeter Reingassolumen des „Graf Zeppelin“ zu den 190 000 Kubikmetern des „Hindenburg“ kam. Aber wegen des hohen Preises des Heliums und weil bei reiner Heliumfüllung das Luftschiff, sollte es nur zu neun Zehnteln mit diesem unverbrennbaren Gas gefüllt werden, einen Gasinhalt von 300 000 Kubikmetern hätte erhalten müssen, war geplant, daß ein Heliummantel um einen Wasserstoffkern gelegt werden sollte. Man wollte die Gaszellen zu 70 v. H. mit Helium und die restlichen 30 v. H. mit Wasserstoffgas füllen. Die Unverbrennbarkeit der Gaszellen würde dadurch ebenso wie das Abblauen

billigen Traggas gewährleistet sein. Aber nun besteht sowohl das amerikanische Ausfuhrverbot für Helium, als auch würde, wie Dr. Edener noch dieser Tage erklärt hat, die Füllung mit Helium in Deutschland technisch kaum durchführbar sein, weil, solange nur mit einem Luftschiff über den Ozean gefahren wird, für den Transport einer für eine Füllung ausreichenden Heliummenge von Amerika nach Friedrichshafen rund 35 000 Gasflaschen notwendig wären. Also wird auch der vor der Vollendung stehende LZ 130, der im September mit seinen Probefahrten beginnen soll, diese wie auch die erste Fahrt nach Nordamerika mit Wasserstoffgasfüllung durchführen müssen. In Amerika kann dann das Schiff das erforderliche Helium in seine Zellen übernehmen und damit die Rückfahrt antreten.

In diesem Zusammenhang und auch im Hinblick auf die in Amerika bestehenden Schwierigkeiten für die Ausfuhr von Helium ist eine Meinung interessant, die der Kommandant des Marineflugzeuges von Kalesburg, Commander Rosendahl, zu dem schwererleichten Kapitän Lehmann gemacht hat. Die letzten Worte, die Rosendahl seinem deutschen Kameraden sagen konnte, waren: „Erst, wir werden euch so viel Heliumgas geben, wie ihr benötigt. Niemals wieder darf es zu einer derartigen Tragödie kommen.“ Bemerkenswert ist, daß bisher nur verhältnismäßig kleine Mengen Helium aus den Vereinigten Staaten ausgeführt worden sind, und zwar

vorwiegend nach Kanada. Für Luftschiffungen ist überhaupt noch kein Helium ausgeführt worden.

Ueber die Weltvorräte an Helium ist folgendes zu sagen: Aus Untersuchungen, die die britische Admiralität 1930 anstellen ließ, ging hervor, daß aus den in Kanada vorhandenen natürlichen Gasquellen jährlich etwa 300 000 Kubikmeter Heliumgas zum Preise von etwa 300 Pfund Sterling je 1000 Kubikmeter gewonnen werden könnten. Die Vereinigten Staaten würden nach einer Schätzung der Luftfahrtabteilung des amerikanischen Marineministeriums etwa 60 Jahre lang jährlich 750 000 Kubikmeter Helium gewinnen können. 1929 verbandte die amerikanische Kriegsmarine nur 200 000 Kubikmeter Heliumgas, und seit den großen amerikanischen Luftschiffkatastrophen, die zur Einstellung der Marineluftschiffahrt führten, wurde sogar noch weniger verbraucht. Man versucht, die nicht verwandten Heliumvorräte zu „lagern“, doch verurteilt das sehr hohe Kosten, die nach amerikanischen Schätzungen 2 500 Dollar je 1 000 Kubikmeter betragen, eine riesige Summe, deren Höhe aber verhältnismäßig wird, wenn man bedenkt, daß für je fünf Kubikmeter zu lagernden Heliumgases 70 Kilogramm Stahl benötigt werden. Bei den noch in anderen Teilen der Welt festgestellten Heliumvorkommen, so in den Naturgasquellen von Trinidad, bei Toulon und bei Rüsselheim haben die zu erwartenden sehr hohen Gewinnsummen von einer großzügigen Ausbeutung abgesehen.

Die englischen Krönungszeremonien.

Die strapaziöse Feierlichkeit in Westminster.

F. L. London, 10. Mai.

Das Königspaar zieht am Krönungstag um 11 Uhr in die Westminsterabtei ein und verläßt sie erst wieder um 14.15 Uhr. Nur die letzte halbe von den mehr als drei Stunden steht dem König und der Königin zur Verfügung, um sich der drückendsten Gewänder und Insignien zu entledigen, ein paar Bissen zu sich zu nehmen und sich wieder auf den andertthalbhündigen öffentlichen Umzug in vollem Ornat vorzubereiten. Es ist wahr, daß der Verkehrsregelung zuliebe die geladenen Gäste sieben oder acht Stunden in der Abtei ausharren müssen und daß nur eine günstig platzierte Minderheit darunter ihre Lebensgeister am Anblick der Zeremonien wachhalten kann — die anderen Plätze (auch die zahlreicher Journalisten) zwingen zur inneren Schau. Aber keiner, dem dieses Lebermaß von Ausruhen beizubringen ist, beneidet das königliche Paar um seine halb so lange Geduldsprobe.

Was die Chronik berichtet.

Die Chronik läßt uns nicht im Zweifel über die seltsame Strapaze, die es bedeutet, Mittelpunkt der Krönungszeremonie zu sein. Manche Krönungen haben denn auch Charaktere enthielt. König John Plantagenet, der sich auf dem Stuhle Edwards des Heiligen vor 600

Jahren das Leben nicht verheizen konnte und vor dem Ende der Feier davonlief, zeigte sich schon hier ebenso boshaft wie albern. Unabdingbar bei seiner Krönung muß aber auch dem ersten Hannoveraner auf englischem Thron (1714—1727) gewesen sein. „Ich“, die Krönung ohne ein Wort Englisch zu verstehen — lebte Augenblicke während der langen Zeremonie eine Künstlerin der Stuhl-Partei fürchten, deren Kronpräsidenten fernzuhalten, dieser Georg I. doch eigens nach England gerufen worden war. Als der Augenblick bevorstand, wo das „Voll“ in der Westminsterabtei mit seinem „Ja“ die Legitimität des Königs bekräftigen würde, erläuterte eine fanatische Pöbel die Lage mit der halbautonomen Bemerkung: „Glaubt der alte Esel, daß hier ein Kleinlager wird bei all diesen geschätzten Degen?“ Der vorletzte Hannoveraner zu Zeiten der Personalunion, Georg IV. (1820—1830), verbrachte die langen Stunden auf dem lagenhaften Krönungsthrone im Schweiße seines Angesichts. Er verbrauchte ungezählte Taschentücher, die die Zeremonie mühte unterbrochen werden, damit der König in der Seitenkapelle Edwards des Heiligen eine Weile Luft schöpfen konnte. Auch er hatte freilich besondere Gründe, unter den Anstrengungen des Tages zu leiden. Während der Krönung halfste die Königin, mit der er im Zeremonien lebte, draußen von einem Zugang zum anderen, vergeblich Einlaß begehrend. „Diese schandliche Geschichte“, bekannte er später, „verdarb meine ganze Krönung... Ich war von der Furcht geplagt, sie könnte in die Abtei eindringen, und das die Hölle in meiner Robe... madten mich beinahe verrückt.“

Es wird von einer Zeremonie berichtet, die bis zum Dunkelwerden dauerte, und bei faum einer Krönung hat der Chronist vergessen, die Hungerqualen der Anwesenden zu beschreiben.

Triumph der Tradition.

Rechnete man unter dem vorigen Könige im vergangenen Jahre damit, daß der viel an ihm bemerkte Hang zum Vereinfachen, zum ungeduldrigen Durchgehen von zeremoniellen Knoten sicher mit der Krönung keine Ausnahme machen würde und sich der König damit auf Widerstand, weil diese Meinungsverschiedenheit an die Wurzel der ältesten Einrichtung Englands ging und sich damit auch auf deren Zukunft erstreckte, so kann man nachträglich nur sagen, daß der irrationale Sinn der Krönung damals mit großer Sicherheit des Gefühls verankert worden ist und daß er heute seinen Triumph feiert. Der Ernst, mit dem die Geschichte den „altmodischen Charakter“ der Krönung predigt, wird im weltlichen Geiste Englands in leicht erkennbaren Spiegelbildern aufgefangen. Dem Symbolismus der Riten, dem mit ihnen überlieferten Glauben an die übernatürliche Beziehung des Königtums kann selten mit lauter Liebe und Ehrfurcht nachgespürt worden sein, wie es heute in England geschieht. Sicher ist diese Empfindungswelt grundverschieden von der warmen Loyalität, die den letzten verstorbenen König zu Ende seiner Regierung übertrug. Georg V. war ja vor allem ein rein menschlicher König für die Engländer gewesen. Die Persönlichkeit des neuen Monarchen spielt einwilligen nicht die Rolle, die einen Vergleich mit dieser Art von Volkstümlichkeit zuließe. Unverkennbar aber gibt seine Krönung den Anstoß zu einer Wiedergeburt des englischen Traditionalismus. Sie erstreckt sich kaum



Die Ankunft des Generalfeldmarschalls von Blomberg in London.

Vor dem Hause der deutschen Botschaft wurde der Generalfeldmarschall (rechts) von einer Gruppe deutscher Mädel begrüßt, die ihm einen Blumenstrauß überreichte. Links der Botschafter von Ribbentrop. (Scherl)

*) Georg IV., der sich frühzeitig zum eleganten, aber wüsten, halbleben und eifigen Lebemann (der „erste Gentleman von Europa“) entwickelte, schloß 1785 eine heimliche Ehe mit der verwitweten Maria Fitzherbert, mußte aber später, als das Parlament die Deckung seiner riesigen Schulden übernahm, in eine handesgemäße Heirat einwilligen; 1795 vermählte er sich mit der Prinzessin Karoline von Braunschweig. Diese Ehe war höchst unglücklich. Nach der formellen Thronbesteigung (29. Januar 1820) strengte Georg sofort vor dem Oberhaus den Scheidungsprozeß an, der sich zum schmachvollen Scheitern ausweitete und am Widerstand der öffentlichen Meinung scheiterte.

kte und Fronten
om, sondern um
Aufbau aus
dnung durch
sinn in
par'es, was die
im nationalsozia-
d nie begreifen
erechnet den Na-
tionisten Mussor-
zur Verzögerung
lehen zu können.
Strefa Anfang
Wacht am Bren-
rerschaft des Pan-
ihnen über den
Beistandspakte,
nung von Franz-
it um das Reich
Faschismus der
nn freilich die
im Mittelmeer
rerschaft des Pan-
er italienischen
reitung Deutsch-
hatten, da ver-
ischen Schwester.

war dann Unter-
sehr im Inter-
sens Genf und zu
in Paris und
vollendete Tal-
ch's Äthiopien
die Reimmal-
egen das neue
nen, so dachten
ohl lieber ruhig
rückfahren, statt
llen". Selbst
er, die gar nicht
Zug einer ande-
ihre überleben
noch Bedeutun-
mit dem starken
Nicht in kriege-
ch Italien und
den, wohl aber
ugung ihrer ge-
den Volkswis-
daß es innere
kriegezeit auf-
länger mehr

h jener ganzen
en Stempel von
redierter Gleich-
weiterlebt im
Frangosen und
gen ist das
chse Ver-
r ganzen Frie-
ständigung, die
Selbstständigkeit
en ändern, be-
d Faschismus
che durchschaut,
n und Lebens-
kkes wider be-
f konnten sich
er den Punkt
und der euro-
ffier ihr „Kon-
ter Österreich.
t gezeugt, das
Duce in Afrika
keine Beden-
stait zu sehen,
den bei Wolf
ormel mit dem
h im ganzen
Stallen auf-
geleitet wer-
tischland noch
ist fest, da sie
deslangier von
de, schon ihre
die Franzo-
h-Ungarns im
als die kleine
er Feindschaft
age und Ver-
nauweislich
oslawien und
Ausgleich ge-
wird von Sta-
chnung einge-
tewirtschaften,
und vom
Wölfer getra-

von Mittel-
wahrhaft
es Frie-
Angsten der
Mut zur be-
wußte Wölfer
res Glaubens
die den glei-
t und das
ch Volkssord-

angelegenheiten,
g des Reichs-
einem Besuch
tag auf dem
eitet von sechs
triums, unter
Ministerial-
waren von
n Rappard und
tra erschienen.

London im Krönungsschmuck.

370 000 Tribünenplätze. — 35 000 Soldaten stehen Exakter.

Gestern war Generalprobe

London, 10. Mai.

Auch wer zum ersten Male die Hauptstadt des britischen Reiches betritt, und verwirrt von der Farbenorgie der Acht-Millionen-Stadt der City näherkommt, findet sofort den Weg heraus, den der feierliche Krönungszug nehmen wird, denn diese ganze 10 1/2 Kilometer lange Strecke ist zu beiden Seiten von mächtigen Tribünenbauten umfäumt, deren Farben mit denen der Stahenzüge abgestimmt sind. Die königliche Residenz, der Buckingham-Palast, von dem aus die Krönungsprozession, wie sie hier heißt, ihren Ausgang nimmt, ist ohne allen Schmuck geblieben.

Die ganze breite Mall herunter wehen von hohen weißen Masten die Fahnen in den Farben des Königs- hauses mit den Wappen des Königs und der Königin. Über die hohen Tribünen hinweg fällt der Blick auf die drei Türme des Parlaments, jenes prächtigen gotischen Bauwerkes zwischen der Westminster-Abtei und der Westminsterbrücke. Auf der gegenüberliegenden Seite wehen lange Fahnen von dem dunklen Backsteinbau des St. James-Palastes. Die deutsche Botschaft, die auf der gleichen Straßenseite liegt, hat ebenfalls Fest- schmuck angelegt, der besonders schlicht gehalten ist. Von weinroten Tüchern, die sich an den ganzen Fronten ent- langziehen, heben sich Girlanden auf frischem Grün wir- lungsvoll ab, die zusammen mit dem hellen Ton des Steines eine fein abgestimmte Farbenharmonie ergeben.

Durch den Admiralsbogen biegt der Zug dann in die Whitehall, die Wilhelmstraße Londons, ein, an der der höchste Sitz der Militärbehörden, das Foreign Office (Auswärtiges Amt), der neue Monumentalbau des Kriegsministeriums und andere Verwaltungsgebäude liegen. Inmitten des Parlamentsplatzes ist in Form eines großen Vierecks ein Tribünenblock errichtet.

Die im 11. Jahrhundert errichtete Westminster- Abtei, das Pantheon des britischen Reiches, in dem die Könige Englands aus der Geschichte, den Wissen- schaften und Künsten beigeleitet oder durch ein Denkmal geehrt sind, in dem auch das Grab des unbekannten Soldaten liegt, ist am 12. Mai Mittelpunkt des britischen Reiches. Ihr Inneres hat durch den Einbau gewaltiger Tribünen, ihr Äußeres durch den Einbau eines Emp- fangshauses grundlegende Umgestaltung erfahren. Dieser Einbau, der nach der Krönung wieder entfernt wird, ist mit hohen schmalen Fenstern versehen, deren Gitter mit dem Wappen des Königreiches und der Länder von Wappentieren gehalten werden. Ein weitgespannter Baldachin führt bis zur Gartentreppe.

Nach den Würdenträgern, der Geistlichkeit und dem hohen Adel wird dem Königspaar anschließend an die Krönung zunächst von der englischen Jugend ge- schuldig, denn auf der Rückfahrt führt der Krönungszug am Themse-Ufer dem „Victoria-Embarkment“ entlang, dessen Tribünen den Schülern vorbehalten sind. Auf der Themse liegen die ganz überfüllten Boote. Jeder der an- schließenden Strahlenzüge, die Northumbor- land-Avenue, der Trafalgarplatz, die Pall Mall, die St. James-Straße, ist in anderen Farben, rot-weiß- blau, blau-gelb, rot-gold oder weiß-gold gehalten. Überall tragen die Krönungsschmückten Mästen andere Farben, andere Fahnen und Embleme. Einheitslich sind nur die immer wiederkehrenden Initialen des Königs und der Königin. In den großen Geschäftstraßen, der Regent und der Oxford-Straße, sind alle Schaufenster ausgeräumt und zu verdeckten Tribünen umgestaltet. Heute schon sieht man die Kartenbesitzer ein „Probe- sitzen“ abhalten, bei dem sie feststellen wollen, was sie von ihren Plätzen aus alles sehen können.

Für diese Krönungsfeier wird überhaupt unent- wagt geprobt. Seit Wochen führt jeden Sonntag morgen die Staatsstatue, bespannt mit den acht Windsor-Grausimmeln, deren Namen jedem guten Londoner geläufig sind, durch die Feststraße. Viermal hat der König die Krönungszeremonie in der Abtei mit dem Erzbischof von Canterbury geprobt, seit Wochen üben die 35 000 Soldaten des Heeres und der Marine, der Luftwaffe und der Kolonialarmee, die zur Spalierbil- dung kommandiert sind, den Auf- und Abmarsch und nicht weniger lange wird durch die Hüter der Ordnung, die Männer des Sanitätswesens und alle anderen Mitwir- tenden geübt und geprobt. Am Montag aber erlebte London das großartige Schauspiel der Krönungsfeierlich- keiten bei der Generalprobe, an der mit Ausnahme des Königspaares alle Beteiligten in ihren prunkvollen Kostümen, in Uniformen, zum mindesten aber in Fest- kleidung vertreten waren.

Einen Vorgehensmaß dessen, was sich am Krönungstage in London abspielen wird, konnte man bereits am Son- ntagabend, noch mehr aber am Sonntag in der Haupt- feststraße der Stadt erleben. In den am meisten ge- schmückten Umzugsstraßen drängten sich die Schaulustigen in den Abendstunden so stark, daß aller Verkehr ins Stocken geriet und sogar an einigen Brenn- punkten berittene Polizei eingesetzt werden mußte. Tau- sende und aber Tausende von Privatwagen strömten in die Innenstadt, deren Infassen bereits vor der Krönung einen Eindruck von der Feststimmung bekommen wollten. Da- zwischen drängten sich Hunderttausende von Fremden aus allen Teilen der Welt. Obwohl das Wetter wenig verlockend war, brachten Tau- sende die Nacht auf der Straße zu, die in den frühen Morgenstunden des Sonntag den letzten Probe- umzug mit den Staatskarossen und den Aufmarsch der Militärformationen durch die Feststraßen miterleben wollten. Den ganzen Sonntag über hielt das Gedränge in der Stadt an. Es stellte die Polizei vor die schwere Aufgabe, die gewaltige Menge von Kraftwagen durch den rechten Verkehr zu schleusen. Teilweise geriet er dennoch für lange Zeit ins Stocken. Der Streik der Omnibusfahrer wirkte sich in einem häufig lebens- gefährlichen Gedränge bei den andern Verkehrsmitteln aus. Ebenso wie die Menschenmassen zum Buckingham- Palast, zur Westminster-Abtei und nach Whitehall strömten, so fuhren sie auch themseaufwärts, um die hier anstehende Krönungsabordnung der britischen Flotte zu besichtigen.

Der feierliche Akt der Krönung vollzieht sich nach einem Jahrhunderte realen Jeroniel, von dem die Engländer sagen, daß es mehr als tau- sende Jahre alt und bereits bei der Krönung der ersten Kor- manentönige und noch früher angewandt worden sei. Danach wird der König gekrönt, mit den Zeichen seiner Würde, dem Ring, dem Schwert, dem Reichsapfel und den Sporen bekleidet. Er führt sich selbst das Staats- schwert um und wird endlich von dem Erzbischof mit der Krone Edwards des Bekenners gekrönt, während er nach der Zeremonie beim Rückweg zum Königspalast die Krone mit der kaiserlichen Krone des Reiches vertauscht. Sie trägt den bekannten Rubin des schwarzen Prinzen, einem Saphir aus dem Fingerring Edwards des Be- kenners, vier große Perlen aus dem Schatz der Königin Elizabeth und endlich den berühmten „Stern von Afrika“, das größte Teilstück des Cullinan-Diamanten, von dem ein anderer Teil in einem der beiden Zepier eingearbeitet ist.

Eine besondere Bemerkung hat es endlich mit dem Krönungszug, einem schlichten aus Eichenholz geschnittenen Sessel, der auf vier goldenen Löwen ruht und im Jahre 1300 zum Preise von ganzen 100 Schilling hergestellt wurde. Ohne Zweifel aber hat dieser einfache Holzstuhl symbolisch in den Augen der Engländer wohl den höchsten Wert, denn er steht auf dem Stein von

Stone, auf dem ursprünglich die schottischen Könige gekrönt wurden und der nach der Legende unter dem Haupte Jakobs lag, als er im Traume die Himmels-leiter sah.

Das feierliche Ereignis der Krönungskrönung wird nicht nur in London selbst, sondern auch in Dorf und Stadt des Königreiches und darüber hinaus in allen Tei- len des britischen Staatenverbandes fest- lich begangen werden. Alle Städte und Ortschaften in England sind farbenprächtig mit Fahnen, Girlanden und Wappenschildern geschmückt. Am Abend des Krönungs- tages werden auf den Berggipfeln große Freudenfeuer abgebrannt werden. In Australien fanden am Sonntag in allen Kirchen besondere Krönungsgottesdienste statt. Die Teilnahme der Dominien kommt auch dadurch zum Ausdruck, daß am Sonntag zum ersten Mal Truppen aus den englischen Dominien die Wache an den königlichen Palästen in London übernom- men haben. Am ersten Tage wurde die Wache von lano- discher Infanterie gestellt, die von einer australischen Ab- teilung abgelöst wurde. Auch die übrigen Truppenteile aus den Dominien und aus Indien werden besonders ehrenvolle Aufgaben durchzuführen haben.

Das Fest des britischen Imperiums.

53 nichtenglische Nationen als Gäste. — Zwei Millionen Besucher der Krönungsstadt.

London, 10. Mai.

Zur Krönungskrönung am Mittwoch erwartet Lon- don, die zweitgrößte Stadt der Welt, mit ihren 82 Mil- lionen Einwohnern noch zwei Millionen Gäste aus allen Erdteilen. Neben den Großen des britischen Reiches werden die Vertreter von 53 nichtenglischen Na- tionen Augenzeugen dieser feierlichen Stunden werden! Nicht nur die Krönungsstadt, ganz England und alle über- seeischen Besitzungen des britischen Reiches haben unge- heure Aufwendungen für den historischen Tag gemacht. Sie sind in Zahlen kaum zu schätzen, gehen jedenfalls in viele, viele Millionen Pfunde.

Von den überseeischen Besitzungen sind die größten, Kanada, Australien, Südafrika und Neu- seeland, durch die Premierminister, alle an- deren von A bis Z, von Aden bis Zanzibar, durch die Gouverneure und andere hohe Würden- träger in London vertreten. Nur der Vizekönig von Indien und der Gouverneur von Bermuda sind in ihren Ländern geblieben und übermittelten ihre Bots- schaften durch den Botschafter. Indien ist offiziell durch die Maharadschas von Ratlam, Jodhpur, Palampur, Rawan- gar und Varoda vertreten, zu denen noch eine ganze Reihe weiterer Fürstentümer tritt.

Als Vertreter des Führers und damit des deutschen Volkes ist bereits am Sonntag der Reichsstatthalter Generalfeldmarschall v. Blomberg in der Krönungs- stadt eingetroffen. Österreich wird durch den Außen- minister Dr. Schmidt, Belgien durch den Bruder des Königs, den Grafen von Flandern, Bulgarien durch den Prinzen Kyrill, Dänemark durch den Kronprinzen und die Kronprinzessin, Frankreich durch den Außen- minister Delbos und General Gamelin, Griechenland durch Kronprinz Paul, Ungarn durch den Außenminister Ranyo, Italien durch den Londoner Botschafter Graf Gradi, Japan durch den Bruder des Kaisers, Prinz Chichibu, Jugoslawien durch den Prinzenregenten Paul, Holland durch die Kronprinzessin Juliana, und Prinz Bernhard, Norwegen durch Kronprinzen Olaf, Polen durch Außenminister Bed, Rumänien durch Kronprinz Michael, Schweden durch Kronprinz Gustaf Adolf, die Vereinigten Staaten durch den früheren amerikanischen Botschafter in Berlin, J. M. Gerard, und General Pershing vertreten. Viele Länder haben ihre diplomatische Vertreter in London und anderen europäischen Hauptstädten beauftragt, darunter besonders die latein- und mittelamerikanischen Staaten.

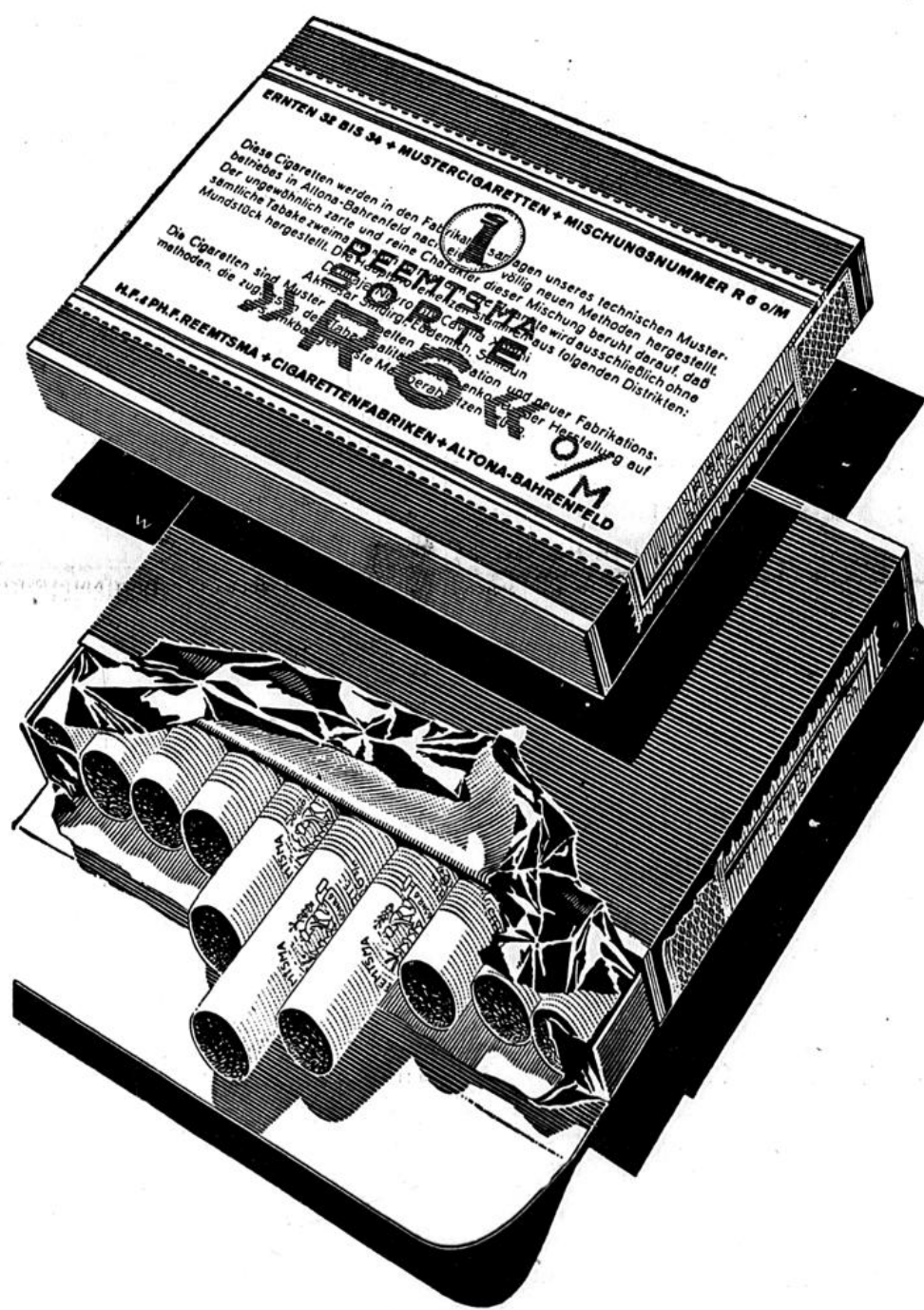
Seit Monaten haben unzählige Ausschüsse in der Krönungsstadt ihre Vorbereitungen für eine würdige Aus- stattung getroffen, amtliche und private, die letzteren vie- leicht sogar in der Mehrzahl. Das Ergebnis ist überwältig- end in jeder Beziehung. Die Stadt hat sich durch die Ausschmückung und die zahlreichen Neubauten, durch Ren- ovierungsarbeiten größten Stils dergeßelt verändert, daß auch gute Kenner verwundert durch die Straßen irren. Nichts ist von dem grau-schwarzen, überhaulerten, lärm- den London übrig geblieben. Man kann nicht mehr von einem Farbenrausch, sondern nur noch von einer far- benorgie sprechen. Es gibt vielleicht den besten Be- griff von dem Aufwand, den London treibt, wenn man als Beispiel ein großes Kaufhaus in der Oxford-Straße nimmt, das seine mächtigen, viele hundert Meter langen Fassaden von oben bis unten mit überlebensgroßen Dar- stellungen aus der englischen Geschichte bedeckt, über allen Portalen Kolossalfiguren der Britannia angebracht und auf dem Dach einen gewaltigen Friedensengel, ähnlich der Freiheitsstatue im New Yorker Hafen, aufgestellt hat. Da- für wurde eine Million Reichsmark bezahlt.

Der eigentliche Festbezirk ist nicht der älteste Stadtteil Londons, die City, die nach uralten verbrieften Rechten nicht einmal der König selbst ohne die Bewilligung des Lordmayors betreten darf, sondern das offizielle London mit den obersten Landesbehörden: Westminster. Die schönsten Straßen dieses Stadtteils wird der Krönungs- zug passieren. Die Tribünenplätze — 370 000 an der Zahl — fallen je nach ihrer Lage 50 bis 300 Mark. In diesem Preise ist allerdings die volle Ver- pflegung eingeschlossen, denn unter zwölf Stun- den wird niemand seinen Platz verlassen können. Der Sperrbezirk, in dem nur Fußgängerverkehr erlaubt ist, hat ein Vielfaches des Umfanges, denn an der Feststraße können im Höchstfall zwei Millionen Menschen unter- kommen. Damit sind jedoch alle Tribünen, alle Fenster, alle Dächer und alle Strahenzüge bis an die Grenze der Aufnahmefähigkeit belegt. Viele weitere Millionen wollen aber wenigstens in der Nähe weilen und Ohrenzeuge am Lautsprecher sein. Der Festbezirk selbst wird auf allen Zugangsstraßen durch große, 2 1/2 Meter hohe massive Holzstore geschlossen, wenn der Auf- marsch der Massen, der zweifellos schon am Vorabend be- ginnt, vollzogen ist. Dann kann am Krönungstag bis zum Spätnachmittag, wenn nicht bis zur Nacht, niemand mehr diesen Stadtteil betreten oder verlassen. Zwar werden nach Ablauf der Festlichkeiten die Tore wieder geöffnet, zugleich aber hebt ein Hoffest größten Stiles in dem gleichen Bezirk und natürlich in ganz London an. Wie die Millionen in dem — nach Londoner Maßstäben gemessen! — kleinen Bezirk trotz der rund 100 Verpflegungsgasse ers- frischt und gespeist werden sollen, das ist eines der vielen Rätsel, die die Krönungsstadt London aufgibt.

Der Reichsstatthalter Generalfeldmarschall von Blomberg hatte am Montag dem englischen Kriegs- minister Duff Cooper sowie dem britischen Generalkom- mandeur Sir Cyril Deverell einen Besuch ab. Er folgte hierauf einer Einladung des Army-Council, des Rates der britischen Armee, die zu Ehren der militärischen Ver- treter und der Delegierten der fremden Mächte ergangen war. Am Abend nahmen von Blomberg und Botschafter von Ribbentrop am Staatsbankett der britischen Regierung für die ausländischen Abordnungen teil. Der Generalfeldmarschall und Botschafter von Ribbentrop folgten auch der Einladung des Sprechers des englischen Unterhauses, der in seiner Dienstwohnung im Westminster- Palast einen Empfang gab, zu dem sämtliche Krönungs- abordnungen und die in London beglaubigten Botschafter erschienen waren.

Diese Cigarette

bietet ein überzeugendes
Beispiel dafür, bis zu
welcher Vollkommenheit
der Fachmann
eine Tabakqualität durch
die Mischungskunst zu
entwickeln vermag.



Doppelt
fermentiert
48

die unen-
nalsozia
Garantie