

Brazianis Stoß auf Abdis Ababa

Verstärkungen durch Eingeborenen-Truppen aus Libyen

Drahtbericht unseres Korrespondenten

gläubt, der als ebensüßiger Portner im Spiel der Kräfte eingesetzt werden muß.

Die Ereignisse in Südamerika, die Proteste des florentinischen Volkes gegen die Politik Benito Mussolinis, der die Kontrolle in der Welt der hochentwickelten Imperialismus' stellte, die Aufhebung der hochentwickelten Agitationszentren in Prag und auf dem Balkan, all das sollte der Welt die Augen genaugam darüber geöffnet haben, daß am Bolschewismus sterben kann, mer mit ihm fraternisiert.

Timonow als Spezialist europäischer Friedenspolitik' Primat, die seitliche Kenntnis, die Frankreich im neuen Jahr zugleich mit seiner hundertsten Regierung gewinnen konnte...

Frau Mathes gestorben

Drahtbericht unseres Korrespondenten

Paris, 4. Februar. Nach französischen Todesanzeigen starb in Versailles Frau Joseph Schöng 71 Jahre alt, geb. 30. 9. 1838 in Düsseldorf (Rheinland).

Wie man erzählt, handelt es sich um die 45jährige Frau des ehemaligen Präsidenten der Rheinischen Republik Mathes, die sich jedoch niemals die französischen Ereignisse ihres Mannes teilte, sondern nur als Mutter und Hausfrau sich aufopferte. Gerade das hat ihr, die im Rheinland viel treuere deutsche Verwandte besitzt, zahlreiche französische Sympathien eingetragen. Nur deshalb konnte sie nach dem Tod der Präsidentin der französischen Republik und andere Verantwortlichen zum Tode ihrer Frau ohne Vaterland, aber Mutter und Großmutter von Frankreich.

Frau Mathes hatte sich in ihrem Hause zu Meudon bei Paris, zehn Tage vor ihrem Tode an einem grippeartigen Fieber ganz leicht verlegt, eine dreimalige Operation und schließlich Amputation der linken Extremität liegend nicht rettete, sie starb im Krankenhaus zu Versailles. Dort brach ihr Mann zusammen mit dem verlassenen Aufseher: 'Nun habe ich mein Versailles weg —, nach dem heutigen Mittagsessen Sonntag an ihrem 75. Geburtstag'.

Frau Mathes wurde am 29. Januar in Meudon an unter sehr zahlreicher Anteilnahme beerdigt.

Mädchenhandel in USA

Kabelbericht unseres Korrespondenten

UP Newport, 4. Februar. Die Newporter Polizei hat während des Wochenendes einen ausföhrlichen Schlag gegen die Newporter Mädchenhändler unternommen und dabei 77 Mädchen einer großen Bande verhaftet, die direkt oder indirekt 2000 Mädchen aus der Provinz nach Newport gebracht und dort in öffentlichen Häuser hineingeführt haben. Die 77 Mädchen unter Führung des Leiters der Sittungslosigkeit Emonds, Gemen betraten in Gruppen von 5 oder 6 die verdächtigen Kosteie und nahmen hier die Verhaftungen vor. Sobald sie erkannt wurden, verurteilte alle zu fesseln. Einigen Mädchen gelang es, aus dem Fenster hinaus und die Feuerleiter hinaufzuklettern und zu entkommen. Die Führer der Mädchenhändlerbande wurden jedoch sämtlich gefangenommen. Sie werden unter einer Freilassungsfaut von 10 000 Dollar für jeden bis zur Anklageerhebung vor Gericht gelangegeben.

Die Behörden versichern, daß die Bande Kgenen in dem kleinen Bundesgebiet unterfüt, die in Mädchen für die öffentlichen Häuser Newport's 'besorgen'.

Erziehung zur Natur

Interessante Anregungen Bengt Bergs

Der schwedische Forscher Dr. Bengt Berg wurde, wie bereits gemeldet, dem Führer zu einer Unternehmung eingeladen. Diese Unternehmung gab Bengt Berg neue Anregungen zu dem Thema der Erziehung zur Natur, insbesondere hinsichtlich der Frage, wie bei der Jugend unterer Volksschichten die intuitive Naturverbundenheit nicht nur erhalten, sondern vor allem noch gefördert werden kann.

Herrn Berg sprach Bengt Berg am Montagabend im Deutschen Institut, zur deutschen Hörschaft. Bengt Berg führte dabei u. a. aus:

'Das wahre Interesse des Führers und Reichsleiters für die deutsche Jugend ist mit aus der Unterhaltung mit ihm besonders hart in Erinnerung geblieben, vor allem das Interesse, mit dem er darüber sprach, daß die deutsche Jugend so weit wie möglich in Berührung mit freier Natur gebracht werden muß. Seine Worte trafen dabei einen Kernpunkt des heutigen Jugendproblems: auf welchen Wegen es uns in der Gegenwart möglich ist, ganz besonders bei der Jugend der Städtegebiete die noch vorhandene intuitive Naturverbundenheit zu erhalten und zu stärken. Meines Erachtens ist eine natürliche Entfaltung dieser Berührung für die seelische Gesundheit unserer heranwachsenden Jugend vor ausföhrlicher Bedeutung.'

Das Erkennen des natürlichen Dranges zum Tier verleierte nur leider vielfach auf einem Mißbrauch der Tiere. Ein solcher Mißbrauch war sehr leicht, daß man in Europa und in Amerika auf Grund dieses Interesses wilde Tiere zur Schau gelangen und eingesperrt hielt. Man hat dies meistens in sogenannten Zoologischen Gärten. So wurden in Europa Tausende von freilebenden Tieren gefangen gehalten, die ihrer Heimat entziffen, sich hier in engen Käfigen, hinter verdorrten Eisenstäben lebendlang herumquälten.

Wir scheint, es müße heute offenbar sein, daß hier eine Behandlung der hochlebenden

UP Rom, 4. Februar. Die weiteren Vorkämpfer Brazianis an der Südküste rüdten sich, welche Richtung auch tatsächlich, vielleicht sich absteigende Zwischenmänner nehmen werden, zweifellos über die libidischen Seeplatté auf Abdis Ababa — das ist die Ansicht in Rom autoritativer ausländischer Militärsachverständigen, die getüßt auf ihr beländisches sorgfältiges Studium der Kriegsoptionen, mit unseren Korrespondenten die Lage auf dem libidischen Kriegsschauplatz diskutieren.

Diese ausländischen Militärs glauben auch, daß das italienische Oberkommando in Abessinien, also Marschall Badoglio, dem so erfolgreichen General die Zustimmung zu seinen Plänen geben wird. Grasiati hat durch seinen großen Sieg bei Dolo und dessen rasche Verfolgung in dem raumenswerten Vorkämpfer des General Doria ganz ungeheuer an Ansehen gewonnen, insofern bei dem italienischen Volk, als auch bei den Militärsachverständigen, die für sein großes Draufgängerium die größte Hochachtung zeigen.

Das Einverständnis der Oberleitung mit Grasiatis Plan, die Offensiv im Süden früher oder später energisch weiterzutreiben, ist durch das von der nach und nach durchgeführten Kenntnis von der Richtigkeit der Grasiatis-Transporten nach Italienisch-Somaliland. So ist aus Suez die überraschende Nachricht eingetroffen, daß der italienische Dampfer

'Conte Grande' mit 3800 italienischen Soldaten an Bord und mit dem Bestimmungsort Mogadiscio durchgekommen sei. Die Nachricht kommt deshalb so überraschend, weil der 'Conte Grande' in letzter Zeit nicht aus einem Hafen des italienischen Mutterlandes ausgelaufen ist. Er dürfte also aus Libyen kommen und libidische Eingeborenen-Truppen nach Somaliland bringen. Das sind außerordentlich kampftüchtige und dabei doch mobilisiertere, ausgezeichneter Truppen, die überdies in ihrem Klima zu operieren gewöhnt sind. Da Grasiatis die besondere Eigenart dieser Soldaten aus eigener Erfahrung genau kennt und auch viele Offiziere unter sich hat, die in Äthiopien gedient haben, so spricht vieles dafür, daß sich der General diese Abteilungen als Spezialtruppen für irgendeine neue kühne und glänzende Aktion hat kommen lassen, die im Sinne hat von dem ägyptischen Ziel Abdis Ababa sein dürfte.

Die Route des von den ausländischen Militärsachverständigen vorausgesetzten Grasiatis-Vorkämpfers gegen Abdis Ababa ist durch das Gelände und die ihm sich anpassenden Karawanenstraßen und — wie ziemlich deutlich anzudeuten — aus der Gegenwart von Aschaleh, wo die nordwestlichen italienischen Truppen jetzt stehen, führt ziemlich gute Karawanenwege nach Alata, dem nächsten Ziel Grasiatis. Diese wichtige Distanz liegt ziemlich auf der Westküste des Äthiopien, dem General Doria hat und dem großen Grasiatis, dem die libidischen Seen liegen, wo hier an gibt es also nicht mehr die Geländebeschwerde.

teilen des Gebirges. Abdis Ababa ist ein Alata aus einmal über eine Straße, die sogar Wagnerebene zuläßt, und zweitens über mehrere die Seeplatté durchquerende recht gute Karawanenstraßen zu erreichen.

Das am Sommer zu überwindende Hindernis für die Durchföhrung des Grasiatischen Offensivplanes leidet die ausländischen Militärsachverständigen in der Frage, wie bei einer solchen Aktion die rückwärtigen Verbindungen aufrechterhalten werden sollen. Schon jetzt sind die nordwestlichen italienischen Truppen bei Negelt von der Operationsbasis 380 bis 450 Kilometer entfernt, eine Strecke, die sich beim Vorstoß bis Alata um weitere 200 Kilometer, und wenn sich die Truppen von Grasiatis Abdis Ababa nähern sollten, sogar um 500 Kilometer verlängern würde. Dabei ist Dolo eigentlich nur Stützpunkt eines Planes, der mit dem 500 Kilometer entfernten Hafenort Mogadiscio nicht einmal durch Eisenbahnen, sondern nur durch Straßen verbunden ist.

Um diese endlosen Sperrketten gegen feindliche Überfälle zu schützen, braucht Grasiatis dringend zusätzliche Truppen, um über sie die notwendigen Lebensmittel und Munition zu beschaffen zu können — denn die bequemere Belieferung aus dem nahen Äthiopien kann sich einmal ausschließen —, braucht er viele zusätzliche Lastkraftwagen und vor allem viele 200-Tonnen, die er schon längst angefordert haben sollte.

Die Militärsachverständigen glauben in der Folge, daß er seine Truppen zu nächst pausieren lassen werde, vielleicht bis Negelt, vielleicht bis Alata, falls er diesen Ort durch einen neuen Vorstoß seiner Kamelreiter und Panzerwagen bald in die Hände bekommen sollte. Sind dann die Verhältnisse und das Transportmaterial herangekommen, so erwartet man den nächsten Stoß Grasiatis in die Seeplatté hinein.

Nach abschließenden Meldungen beruht auf beiden Fronten vollkommene Ruhe. Die Äthiopen nehmen, wie weiter mitgeteilt wird, in dem Süd- und Südwesten große Umgruppierungen vor. Fast 200 000 Mann sind in ständiger Bewegung. Sämtliche schwachen Frontlinien sind ausgespart worden. Dutzende von kleinen Gruppen von 50 bis 100 Mann sammelnd, die immer dort eingesetzt werden soll, wo unerwartete Angriffe erfolgen.

Munitionstransporte für Abessinien durch Britisch-Somaliland

Kabelbericht unseres Korrespondenten

Djibuti, 4. Februar. Nachdem der Vorstoß der italienischen General Grasiatis in die abessinische Front gestoppt hat, werden nunmehr die Transporte vor allem über Britisch-Somaliland geleitet. So wurde nunmehr eine Karawane von rund 2500 Kamelen fertiggestellt, die mit über 5000 Kisten Munition auf dem Wege zur abessinischen Oueden-Planung mar. Weitere Munitionskarawanen sollen in allernächster Zeit folgen.

als eine Rundgebung der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen beiden Ländern. Die Ausstellung werde zur weiteren Festigung der bestehenden wirtschaftlichen und kulturellen Bande beitragen.

Die Ausstellung steht unter der Leitung des Direktors des Kulturbüros in Leipzig, Dr. Wismann, und wird mit Unterstützung der Reichskulturkammer in fast allen Hauptstädten des europäischen Südens als Wanderausstellung gezeigt. Sie stellt eine repräsentative Schau des deutschen künstlerischen Schaffens dar und kann in Bulgarien bereits einen vollen Erfolg verbuchen. In der ersten Lage war die Ausstellung bis in die letzten Abendstunden von Besuchern gedrängt überfüllt.

Die deutsche Universität in Prag hat den Jubelenden die Idee der Ausstellung in Leipzig, Dr. Wismann, und wird mit Unterstützung der Reichskulturkammer in fast allen Hauptstädten des europäischen Südens als Wanderausstellung gezeigt. Sie stellt eine repräsentative Schau des deutschen künstlerischen Schaffens dar und kann in Bulgarien bereits einen vollen Erfolg verbuchen. In der ersten Lage war die Ausstellung bis in die letzten Abendstunden von Besuchern gedrängt überfüllt.

Professor Dr. Rudolf, Direktor des Instituts für Pflanzenbau und Pflanzenzüchtung der Universität in Leipzig, ist im 84. Lebensjahre verstorben.

Professor Dr. Barth, der frühere Direktor der Universitätsklinik für Ohren, Nase und Hals in Leipzig, ist im 84. Lebensjahre verstorben.

Quittung für jüdische Schieber

Berlin von der Verratsbindung mit Volksschädlingen betreit

Drahtbericht unserer Berliner Schriftleitung

K. Berlin, 4. Februar. In dem Befehl des Reichsgerichtes über die Verhaftung des Juden und Schieber Simon Neumann hat das Reichsgericht die Verhaftung geföhrd. Danach ist die Revision des Juden abgewiesen worden.

Es handelt sich hierbei um die 'Kasse' der Stadt Berlin auf Führung des Kollektiv-Grundbüchlein der Schieber Simon Neumann. Das Grundbüchlein war 1925 auf dreißig Tm. fünfzig Jahre an das jüdische, wegen Steuerflucht heimlich verfolgte Ehepaar Neumann vererbt worden. Neumanns haben sich nach der nationalsozialistischen Revolution anger Sandes begeben und hatten sich in Marienbad auf. Sie verhafteten 1926 das Grundbüchlein an zwei Ringelgeschäften weiter und zogen daraus erhebliche Gewinne.

Das Reichsgericht hat sich nunmehr auf den Standpunkt gestellt, daß der Betrug nicht mehr tragbar ist, weil er den Belangen des Volkes nicht entspricht. Die Rückzahlung des Betrages ist angefallen worden, weil die Durchführung des Vertrages durch die Person

des Volksräublings Neumann gesföhrd ist.

Neumann hat als Angehöriger der Roten Soldatenarmee im Jahre 1918 sein Vermögen durch große Unterföhrung an den Reichsgericht erp. erworben. Der Stadt Berlin kann nicht zugemutet werden, ein Verbot ihres Vermögens diesem Schieber zu erteilen, der für sich hohe Gewinne bezieht, nachdem er hat verurteilt auf Kosten des Reiches ein Vermögen erwarnt hat und außerdem sich steuerlich schwer vergangen hat.

Arbeiterbarade niedergebrannt

Los Angeles, 4. Februar. In der im Bau begriffenen Arbeiterbarade im Colosseum durch große Unterföhrung an den Reichsgericht erp. erworben. Der Stadt Berlin kann nicht zugemutet werden, ein Verbot ihres Vermögens diesem Schieber zu erteilen, der für sich hohe Gewinne bezieht, nachdem er hat verurteilt auf Kosten des Reiches ein Vermögen erwarnt hat und außerdem sich steuerlich schwer vergangen hat.

Los Angeles, 4. Februar. In der im Bau begriffenen Arbeiterbarade im Colosseum durch große Unterföhrung an den Reichsgericht erp. erworben. Der Stadt Berlin kann nicht zugemutet werden, ein Verbot ihres Vermögens diesem Schieber zu erteilen, der für sich hohe Gewinne bezieht, nachdem er hat verurteilt auf Kosten des Reiches ein Vermögen erwarnt hat und außerdem sich steuerlich schwer vergangen hat.

Anrufe für das Fachbuch

Zu der von der Reichsarbeitsgemeinschaft für deutsche Buchverleger im Frühjahr 1936 durchzuföhrenden Werbung für das deutsche Fachbuch, die im Anfuß an den Reichsarbeitsgemeinschaft in der Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda, der Deutschen Arbeitsfront und der Reichsjugendführung erfolgen wird, sind nachfolgende Anrufe ergangen:

'Vervollkommnung der Leistung ist Pflicht jedes schaffenden Volksgenossen. Der deutsche Arbeiter ist einer der besten der Welt. Er wird es bleiben, wenn er bei der Arbeit an sich selbst zum guten Fachbuch greift.'

Dr. Joseph Goebbels.

'Betriebsführer und Meister! Geht mit der Fachbuchwerbung im Frühjahr 1936 ein Beispiel der neuen Gemeinschaft aller Schaffenden. Wir nicht dem Ganzen und Euch selbst, dem Lehrling und Jungarbeiter tragen Euer Werk in die Zukunft.'

Dr. Robert Len.

'Lehrlinge und Jungarbeiter! Das Geschlecht Eures Meisters und Betriebsführers verpflichtet Euch zu beständiger Fachbuchnutzung. Wenn Ihr in Eurem Beruf Fernortarbeiten vollbring, dient ihr der Stadt und Größe Deutschlands.'

Salbur von Schirach.

Deutsche Kunst in Bulgarien

Die Ausstellung 'Deutsche Kunst und deutsches Kunstgewerbe' wurde der bulgarischen Hauptstadt Sofia durch den deutschen Gesandten R. Klemm eröffnet. Der bulgarische Kultusminister General Jomoff, Sekretär und Persönlichkeiten des politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Lebens Bulgariens waren anwesend. Der Kultusminister hielt eine Ansprache, in der er seine besondere Freude über die deutsche Kunstschau zum Ausdruck brachte. Er bezeichnet die Ausstellung

Warum Landesbauerntag?

Die großen Versammlungen des Landvolkes, die in früherer Zeit interessierte Landwirte vereinigten, unterscheiden sich grundlegend von den Tagungen, die vom Reichsministerium oder seinen Gliederungen einberufen werden.

Sie hat der Führer nach der Machtübernahme grundsätzlich Wandel geschaffen und zunächst einmal dem Landvolk gezeigt, worauf es ankommt.

Die Vorträge der Sondertagungen etwa mögen vielleicht ähnliche Gebiete behandeln wie früher, und doch ist es jetzt etwas anderes.

Personalnachrichten der Reichsbahn

Verfetzt: Die Bahemeister Haniel von Döbern bei Forst nach Webau und Käse von Lübbau nach Spremberg Hbf.; die Bahemeister

In den dauernden Ruhestand versetzt: Oberabteilungsleiter Jähniq in Leipzig-Blasewitz.

Harzhöhlen auch im Winter besuchen

In der Ostschichtlinie ist immer noch die trefflichste Ansicht verbreitet, daß die Harzhöhlen Tropfsteinhöhlen, die Barbarahöhle in der Nähe des Kuffhäusers, die Heimele

Mittersheim mit 500 Wohnungen

Magdeburg. Ende des vorigen Jahres schrieb die Magdeburger Stadterhaltung einen Wettbewerb aus für Entwürfe zu einem neu zu errichtenden Mittersheim mit 500 Wohnungen.

Neuzeittliche Kläranlage in Weißenfels

Weißenfels. Am Tage des Arbeitsbeschaffungsprogramms und gleichzeitig zur Befreiung der sanitären Verhältnisse einer Stadt von 40 000 Einwohnern wie Weißenfels ist jetzt unterhalb der Burgwerber Weißenfels eine der modernsten Kläranlagen Deutschlands entstanden.

Die Abwässer der Stadt fließen in einer Menge bis zu 700 Litern in der Stunde der Kläranlage zu. Das große Abfließen, in dem die eigentliche Klärung vorgenommen wird, hat einen Durchmesser von 20 Metern.

Er hat eine Höhe von 15 Metern, von denen jeder über das Gelände emporragt. Der Kessel ist in gewissermaßen ein großer Kessel, in dem die Schlammstoffe eine Art

Drei Verkehrsänderungen verurteilt

Vom Kurvenfahrenden und schnellen Fahren

Torgau. Das Amtsgericht Torgau verurteilte nach Erhebungen in drei Verkehrsunfällen in Weidreha.

Der Torgauer Franz K. war angeklagt, am 7. November 1935 die Kurve Waldweg Gröden nach der Hauptverkehrsstraße Torgau-Weidreha gefahren zu sein, als im gleichen Augenblick der Volksgenosse Erik B. diese Straße in Richtung Weidreha fuhr.

Dann E. aus E. war angeklagt am 20. Oktober 1935 an der Kreuzung Torgau-Eilenburg-Wildenhain mit seinem Kraftwagen zu schnell gefahren zu sein.

aus Richtung Torgau gefahren und zwar in sehr hoher Geschwindigkeit, daß er einen Kraftwagen, der aus Richtung Eilenburg kam und ihm nach ausweichen wollte, anfuhr.

Die Jugendvernehmung ergab, daß E. tatsächlich an dieser Stelle mit etwa 50 Kilometer Geschwindigkeit gefahren war, so daß er keinen Schaden nicht mehr rechtzeitig umhulen konnte.

Am Schnellverfahren wurde weiter verhandelt gegen Otto K. aus E., der am 30. November 1935 an der gleichen Stelle, am Eilenburg kommend, das Vorfahrtsrecht der sich mit einem Verkehrsmittel auf der Hauptverkehrsstraße befindenden Frau M. B. aus B. nicht beachtet hatte und in erheblicher Geschwindigkeit auf deren Wagen aufgefahren war.

Nachrichten aus dem Saalkreis

Neue Frauenfachleiterin

Wörlitz. Die Wiederkehr des Tages der Machtübernahme wurde von der Ortsgruppe der NS-Frauenfachleiterin Wörlitz-Wörlitz in würdiger Form begangen.

Dann gedachte Gg. Rühlmann (Halle) in einer Ansprache des Tages der Machtübernahme und schilderte die Aufbauarbeit unseres Führers in den letzten drei Jahren.

Anrath wurde die Veranstaltung von den Darbietungen einer Kapelle und den Vorträgen von Weibern der Bewegung durch eine Singgruppe. Nach der Führerrede verabschiedete die Ortsgruppe noch einige fröhliche Stunden zusammen.

Niefleben. (25 Jahre Wertmeister.)

Am 1. Februar beging der Wertmeister Hermann Pappe in Niefleben, Adolfstr. 39, bei der Frau Marie & Klone ein 25jähriges Wertmeisterjubiläum.

Reidburg. (Sittlichkeitsverbrechen.) Sonabendabend ist an der geistig beschränkten eifährigen Ruth F. ein Sittlichkeitsverbrechen verübt worden.

Rauenborn. (Großer Erfolg des NS-W-Konzertes.) Nachdem der erste Teil 1. November beliebigen Singspitz Rauenborn der NS-Volkshilfsfahrt bereits Weihnachtsabend auf dem Bunten Abend des Winterfestes bei überfülltem Haus einen Reinertrag von 106,10 RM. erzielt hatte, war auch der zweite Veranstaltung, dem Singspitz Rauenborn am 1. Februar, ausgeführt von der Saalkreis-Kapelle der NSDAP (K. Seifert), ein voller Erfolg beschieden.

handen, durch die Hineintragung einer ursprünglichen Fälligkeit wie durch gebiegene vollstündliche Darbietungen die NSDAP-Veranstaltungen zu wahren Volkseigenheitsfesten werden. Durch die Kompositionen von Karl Soemmes, die übergroße Mehrzahl seiner Einwohner dieser Parole freudigen Herzens Folge leisten.

Völschen. (Koncert-Abend.) Inauguration des Winterfestes veranstaltete die Ortsgruppe Völschen der NS-Frauenfachleiterin am Sonntag ein Konzert-Abend, der ganz im Zeichen der Kompositionen von Karl Soemmes, die übergroße Mehrzahl seiner Einwohner dieser Parole freudigen Herzens Folge leisten.

150 Bergleute erhalten Häuerfchein

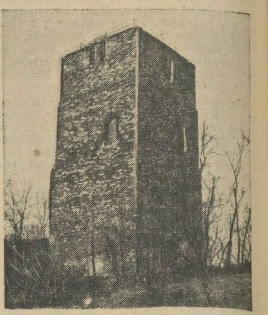
Rößen. Am Rahmen einer Feier im Gefolgschaftsraum der Schmelze in Gölsau (Rößen) wurde 150 Bergleuten des Wertes der Häuerfchein übergeben. Der Sprecher der Deutschen Arbeitsfront führte a. a. u. die Bergleute des nördlichen Saales der Reichsbetriebsgemeinschaft „Vergbau“ sei, dem deutschen Bergmann wieder die Stellung in unserer Volkseigenen Einheit zu geben, die ihm auf Grund seiner außerordentlichen Tätigkeit unter der Führung der Reichsorganen System sei der deutsche Bergmann jenseit als ungelerner Arbeiter bezeichnet worden.

Motorcar zertrümmert

Wittenberg. Etwa 10 Kilometer von Wittenberg fliehen ein Verlenwagen und ein Motorcar über mit Wittenberg ankommen. Das Motorcar war mit drei Personen besetzt. Die Schuld an dem Zusammenstoß trifft den Führer des Verlenwagens. Das Motorcar wurde vollkommen zertrümmert. Die Fahrer wurden drei Verwundungen mit lebensgefährlichen Verletzungen ins Krankenhaus geschafft werden.

Raffinierte Bengel

Tungen. Einen raffinierten Diebstahl führten zwei 14jährige Schüler der Hülshaus aus. Sie betrauten beide Sonnabendmorgen den Laden des Schloßverwalters Robert G. d. d. verließen drei Verwundungen mit lebensgefährlichen Verletzungen ins Krankenhaus geschafft werden.



Der tausendjährige Sorbenturm in Eilenburg

halb ausfindig gemacht werden, da sie beim Verlassen des Gebäudes gesehen worden waren. Sie stehen auch in Verdacht, daß sie nicht das erste Mal eine Ladungsfahrer plündern.

Weißenfels. (Ein Wüstenreich.) Einen hüben Streich haben sich Sonntagmorgen im Weißenfels, durch vorherigen Sturm ein 100 Meter je eine Steinbarade über die Straße gezogen. Die Baraden waren in der Nähe des Postendort Weges errichtet. Der in der Nähe wohnende Ritter-Lange Karling, der mit seinem Fahrrad die Stelle passierte, entfernte die Hindernisse sofort. Am diesem schönen Handeln ist es zu danken, daß Unheil abgemindert worden ist.

Zuchthausverurteilt für ein Ehepaar. Bei dem vom Schwurgericht Halle wegen gemeinsamer Verbreitung von Zuchthausverurteilten Ehepaar Berger handelt es sich nicht um den Heilpraktikanten Otto Berger.

Berufsjunglämpfe in Halle

Schwarz. (Symbioten.) Nach 28 Min. Aufgabe, Peterion - Equatore: Entschuldigend durch den Vorherigen Sturm ein Boden für Peterion. Mit den Abdu - Kräfte: Nach 40 Min. durch amerikanische Kampagne für Mit den Abdu. Coleo - Gienet: Unentschieden.

Beränderlich

Der Reichswetterdienst, Ausgabert Magdeburg, meldet am Montagabend: Zwischen einem Tiefdruckgebiet über der Ostsee und hohem Druck aus Westeuropa hat sich ein harter östlicher Luftdruck ausgebildet, mit dem kalte Luft aus hohen Breiten nach Mitteleuropa gelangt. Unter diesem Einfluss lagen die Temperaturen am Montag bereits merklich tiefer als bisher. Im mittlern deutschen Flachlande beobachtete man nirgends mehr als + 6 Grad, auf dem Brocken betrug die Höchsttemperatur - 3 Grad. Die Kaltluftkurve wird noch geraume Zeit anhalten, so daß die Temperaturen noch etwas weiter gehen werden. Das Wetter bleibt auch anderwärts, hinsichtlich und letzte Schauer zu erwarten. Durch abermalmigen Druckausgleich der innerhalb der kalten Luft über Mitteleuropa einzieht hat, ist jedoch für später ein merkliche Wetterbesserung zu erwarten.

Wasserlands-Meldungen

Table with 3 columns: Datum: 3. Februar 1936, Stand, and a third column with values. Rows include: Saale, Grochitz, Trotha, Bernburg, Galbe, Unterpegel, Giechene, Elbe, Elmterth, Aulka, Dresden, Torgau, Wittenberg, Köthen, Aken, Barby, Magdeburg, Tangermünde, Wittenberge, Penen, Dömitz, Dardau, Salsburg, Salsburg, Salsburg.

„Rügen-Radio“ in Betrieb

Sprechstunden - diesmal gefunkt

Aerztliche Sprechstunden über das Weltmeer

Wieder hat die deutsche Technik einen weiten Schritt getan: Die Küstenfunkstelle „Rügen-Radio“ hat die Funkärztliche Befragung aller jener Schiffe aufgenommen, die auf hoher See von schweren Krankheitsfällen betroffen werden und keinen eigenen Arzt an Bord haben.

Sturm in der Biskaya... Stefauß rümpert die Wogen und brechen gurgelnd und glühend über das Deck eines deutschen Frachters hinweg. In all seinen Fragen ängst und ängst das Schiff. Von der Kommandobrücke aus brüllt der Kapitän seine Befehle in die Hüllennacht hinein, aber seine Worte zerflattern im Schwallen des Meeres. Da löst sich plötzlich eine Raute, wieder bricht eine Sturzwelle herüber ein und im gleichen Augenblick lauft der Quermast auf das Deck herab und schlägt den Schiffsführer zu Boden. Rasche Hilfe tut not, wenn man das Leben des Kranken Jungen retten will. Aber auf einem kleinen Frachtschiff ist kein Arzt an Bord und die medizinischen Kenntnisse des ersten Manns, der sonst in solchen Krankheitsfällen Hülfelei weiß, reichen für diese komplizierte Verletzung nicht aus. Doch schon löst der Bordfunkler die Nachricht in den Äther: „SOS — ein Mann verunglückt, von Raute am Hinterkopf schwer getroffen. Blut aus Ohren und Nase, fendet Ras!“

Auf den Höhenzügen der Steilküste Rügens berührt im Küsten-Großsende-Radio in dieser Nacht das Funknetz. Von der Ost- und Nordsee, wo Eisener und Atlantik wird die Station angeschlossen. Überall sind Schiffe in Not und es soll geholfen werden. Unersättlich leitet die Funkstation die Beratung durch das Funknetz hinaus auf Rügen ein — die neue Erfindung hat hier über hundert Kilometer hinweg ihre Sprechstunden in schwierigen Krankheitsfällen, die sich auf Schiffen ereignen, die keinen Arzt an Bord haben. So durchdringt auch jetzt der Rat des Arztes den Äther und gelangt zum Junken des Frachters. Nun kann eine lebensgemäße Behandlung einleiten, bis der Verletzte im nächsten Hafen ärztlicher Hilfe zugeführt wird. Und dadurch bleibt vielleicht ein Menschenleben erhalten, das sonst unheilbar dem Untergang geweiht wäre.

Gefunkte Sprechstunde

Sprechstunden über See! Der Arzt funkt Rufe und Befehle über Breiten und Längengrade hinweg — wer weiß! noch, daß die Leinwand ein Freund des Menschen ist? Seit langer Zeit erst wird der „gefunktete Arzt“ zu Tage gezogen, und doch hat er sich über einen Kampf an Patienten nachsichtig nicht zu beklagen. Mögen die großen Seefahrtsgesellschaften auf diese Neuerung verzichten können, da sie ja die besten Ärzte und modernsten Krankenhäuser an Bord haben — für die kleinen Frachtschiffe, Segelschiffe und Fischerboote plant sie die Einrichtung einer „gefunkteten Sprechstunde“. Dabei ist die funktärztliche Beratung nur ein Teilgebiet der wichtigen Aufgaben, die

diese deutsche Küstenfunkstation zu betreiben hat. Hier, auf den höchsten Höhen der Steilküste Rügens, umweht von den heftigen Föhnwinden Lohme und Glöwe, liegt die Funkstation-Zentrale des Funkverkehrs zwischen Bismarckland und hoher See. Ihre fünfzig Meter hohen Masttürme fangen die Radiowellen der Schiffe auf, die dann nach dem Bismarckland weitergegeben werden, oder sie leiten die Funknachrichten in den Äther, die als Funktelegramme vom Äther zum Land kommen. Kein Zweifel, „Rügen-Radio“ stellt das modernste Funknetz Deutschlands dar, denn durch diese Vermittlungsstelle ist es jedem Fernseefahrer möglich, von seinem Apparat am Schreibtisch aus ein Telefongespräch mit irgendwem auf hoher See befindlichen Schiff zu führen. „Hallo, verbinden Sie mich bitte mit dem Kapitän des Atlantik...!“ Ein paar

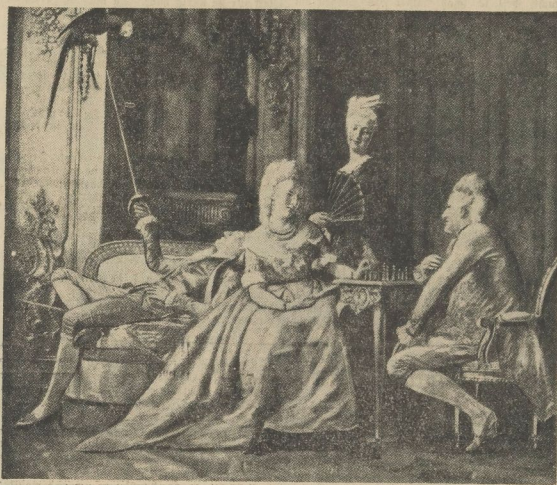
Handbewegungen in der Funkstelle „Rügen-Radio“ und kurze Zeit darauf kann die Frau des Kapitäns aus Dlenburg mit ihrem Herrn Gemahl, der sein Schiff vielleicht eben durch den Fernkontakt eines geliebten Stammmaters melden.

„Rügen-Radio“ wünscht Glück

„Rügen-Radio“ ist zugleich die Wetterstation für die Ostsee. Von hier aus gehen, wenn ein isländisches Ziel droht, und ein Sturm im Anzug ist, Warnmeldungen an die Schiffe. Die tapferen Seeleute, die im Kampf mit den Elementen hundertfach Leben und Gesundheit einsetzen, werden von Rügen aus unterstützt, daß etwa das Eis an den Küsten zunimmt oder keine Wanderung nach den südlichen Gewässern erfolgt, von hier aus erhalten die Seefahrer die Wetterberichte, die für den gesamten Schiffsverkehr von großer Bedeutung sind und die Kapitäne die letzten Anordnungen ihrer Reedereien. Über sehr tausend Neujahrswünsche liegen zur letzten Jahreswende hier zuhause, die aus aller Welt und für alle Welt eingetroffen waren; nicht weniger als 210 Stimmwahrungen und 25 Glückwünsche gingen schon in diesen Winter an die Schiffe der Ost- und Nordsee hinaus, 18 Grad West im Atlantik...!“ Ein paar

Alfred Heuck

Ein kaum bekanntes Struensee-Bild



Wir haben uns im Laufe der letzten Monate, zuletzt anlässlich der holländischen Aufführung des amerikanischen Struensee-Films, mehrfach mit Struensee beschäftigt, indem 1737 geborenen holländischen Pastorensohn, der nach einem glanzvollen Aufstieg vom Leibarzt des dänischen Königs zum dänischen Premierminister im Jahre 1772 in Kopenhagen hingerichtet wurde. Im Februarheft der Monatschrift der Nordischen Gesellschaft „Der Norden“ findet sich die obige Wiedergabe eines Gemäldes von Zahrtmann, das Struensee mit der dänischen Königin Caroline Mathilde Schach spielend zeigt.

Millionenbraut im Kloster

Eine amerikanische Liebesgeschichte

Man sage nicht, daß es heute keine romantischen Liebesgeschichten mehr gibt. Amerika meldet jedoch einen Fall, der wahrlich einen Dichter zu einem Epus anregen könnte. Man stelle sich vor: Natalie Carr, 18 Jahre alt, hübsch, Erbin eines Millionenvermögens, trotz ihrer Jugend tonangebend in den Reuportier Salons, begehrt und umschmeichelt von zahlreichen Anbetern, verliebt sich in einen ganz einfachen Walter Stanford. Und wer ist Walter Stanford? Filmmaker, Goldschmied, Weinstorber oder Schlagertrommler? Nichts von alledem. Er ist von Beruf Chauffeur.

Das konnte natürlich nicht gut gehen. Der Herr Papa, Börsenmakler in der Wall Street, rumpelte die Stirn, schickte dem Herrn Chauffeur, der sich erlaubte, mit seiner Tochter zu flirtieren, einen Scheck mit der deutlichen Anweisung, aus dem Geldkreis Natalie zu verschwinden, und ließ das romantische Mädel turband nach Kanada zu Verwandten ab. Aber er hatte nicht mit Natalie's Diätologie gerechnet. Er erhielt nach kurzer Zeit ein dringendes Telegramm von seiner Tochter, in dem ihm mitgeteilt wurde, daß sie es nach Schluß nach ihrem Vater nicht aushalten könne, und wenn sie nicht innerhalb einer Woche den väterlichen Segen zur Heirat bekommen werde, sie sich zur Flucht in ein Kloster gebe.

Walter Carr nahm diese alarmierenden Mitteilungen nicht sehr tragisch, er hielt sie für eine Laune seines Kindes und reagierte nicht auf die drahlischen Hilferufe. Und siehe da — es geschah, was angebroht war. Natalie Carr, 18 Jahre alt, hübsch, Erbin eines Millionenvermögens, ging wahrhaftig in Toronto in ein Frauenkloster.

Walter Stanford wußte wohl, daß man eine Klosternonne nicht so ohne weiteres abholen kann. Aber er hatte Mut, und seine Kameraden gingen mit ihm durch die Wand. Die schreckliche Nonne war nicht wenig erschrocken, als eines Nachts vier verwegene Männer das Kloster hürten, durch die Gänge, die seines Mannes Fuß betrat, rannten und die Nonnen in die Katakomben warfen. Die Jelle holten. Ehe die Polizei von dieser haarsträubenden Entführung einer jungen Gottesfräule Kunde bekam, waren die „Banditen“ über alle Berge und befanden sich auf dem Rückweg nach New York.

Im Schnellzug nach New York verhaftete man das Quartett, wobei man die Feststellung machte, daß sich der Gangsterführer und die junge Nonne verstanden. Natürlich heißt in



dieser romantischen Liebesgeschichte auch der rettende Engel nicht. Er erschien in der Person von Papa Carr, der flüchtiger lächelnd seinen Segen gab, um nicht noch weitere Skandale zu verursachen. Er war auch der Mann, der Walter Stanford in der Verhandlung wegen Hausfriedensbruch zu verurteilen hat. Als Bewährungsbedingung: Walter Stanford und Frau Natalie geb. Carr.

Hans im Schnee ROMAN VON HEINO WILBERG

20. Fortsetzung
In sechs Wochen ist Hochzeit in Utrecht, und der erste Umzug wird Cornelius genannt.
Über Antel Cornelius... Silvia war glücklich im Gefühl geworden und konnte vor Vergnügen nicht mehr sprechen.
Dabei hätte jetzt Dieter vernünftigt: „Das gilt, Antel.“

fürte eine sehr hübsche Dame am Arme. Also hatte er sich doch getraut.
Hans rief sich zusammen und unterdrückte die aufsteigenden Tränen. Das hochmütige Gesicht von der Welt leigte sie auf, als sie jetzt Soagim anblitzte.
Der war noch verwirrt als er im Augenblick, unwillkürlich ließ er Silvias Arm fassen und kletterte einen Grub.
Aber da war Hans schon vorbei.
Der Geheimrat winkte ihm mit dem Hute freundlich zu und folgte Hans zum Schlitten.
Silvia, mit dem feinen Spinnrockt des Weibes begabt, hatte sofort gespürt, was los war.
Schade, Sie haben noch gehabt, Herr Balder! Jetzt muß uns die junge Dame, die Ihre Verehrung gilt, auch noch Arm in Arm antommen leben, und jetzt wird sie natürlich verlos von Ihren Don-Quixot-Qualitäten überzeugt sein!
„Sicher!“ rief Soagim bitter hervor, aber dann padte ihn der Aerger. „Gehen wir das, pränteln Silvia Liebe ich nicht! Ich fleinlich, ich muß immer mehr erkennen, daß ich mich einer Täuschung hingeeben habe. Hans war eben doch nicht die Kränze!“
„Und Sie haben sie sich lieb gehabt?“
„Sehr lieb!“ befragte er ernst.
Wieder war mittelwellige Herangekommen, und zu dritt betrat man die Gasse.
Der Wirt kam näher. Er hatte Dieter sofort nach seinem Eintreten erkannt und erhoffte für den weiteren Verlauf des Abends einen erheblichen Schnapsaufsatz, wie er ihn

noch vom letzten Besuch her in Erinnerung hatte.

„Guten Abend, meine Herrschaften!“ winkte er vernünftig, indem er Dieter vertraulich umfalte, wie, was, alter Freund, wir beide kennen uns!

„Er zinkerte ich den Herrschaften bringen?“
„Aber nicht, ich bin ein prima französisches Cognat da!“
„Aber eben!“

„Cognat... Mein Herr, Cognat?“ entzückte sich der Diener. „Ja, was glauben Sie denn? Wir sind doch keine Schnapsbrüder! Lieberhaupt Alkohol! Wo wir den doch gar nicht trinken! Mann, Ihr Angebot verursacht mich höchstliches Unbehagen!“

„Der Wirt guckte verwirrt und erschrocken.“
„Ach das!“ kletterte er, weil Sie leichten.“
„Ich für meinen Teil trinke eine flache Schnapsbräu, und Du die Beste.“

„Einen echten französischen Cognat!“ sagte Silvia.
Dieter schüttelte.
„Bringen Sie nunmehr, was man befestelt, Herr Wirt!“ sagte er dann streng und unumstößlich mit sich selbst.

Kopffüttelnd verschwand der Wirt hinter seiner Türe.

Silvia gab sich zusammen mit Dieter alle Mühe, Soagim aufzufuttern, aber es wollte nicht recht gelingen, und so war es bezeichnend und natürlich, daß die Liebenden begannen, sich mehr miteinander zu beschäftigen.

Soagim benutzte die Gelegenheit, um mit dem Wirt ein Gespräch an der Theke zu beginnen, und als er gar sagte, daß er ein halbes Stündchen im Walde herumtrotzeln wollte, da war Dieter rechtlos begeistert.

Ein splitterter Knack. Der Schlitten neigte sich auf die Seite und Alwine freilichte erschrocken auf.

Der Kutscher hielt mit einem Rud die Pferde an.

„Mittlere, elende!“ fluchte er, während er von seinem Sitz sprang

Alwine im Verein mit ihrem Neffen kletterte zitternd aus dem Schlitten.

„Was gibt es denn?“ forschte Emil und sah dem Kutscher zu, der mit einer Schlittenlampe sein Gesicht beleuchtete.

„Nicht mehr zu machen!“ brummte der Kutscher. Die Gesspänner hüllten alle auf der rechten Seite aus der Serie gebrochen. Man können wir schon genügt lauten.“

„Kaufen? In der Finsternis!“ entsetzte sich Alwine.

„Aber wir müssen doch nach der Waldschänke!“ Wirtlichen hin!“ sagte Emil.

„Du müßen Sie eben das Stid zu Fuß gehen. Es sind noch etwa zehn Minuten bis dorthin. Ich bringe meinen tapferen Schlitten zurück nach Küba und werde Ihnen ein Futter schicken, damit Sie von der Waldschänke wieder heimkommen. Gehen Sie hier immer geteabesau. Sie können das Total nicht verfehlen!“

Und ohne sich um seine verdorrten Fahrspuren zu kümmern, kehrte der Kutscher sein Pferd mit dem beschlagenen Schlitten um und stampfte in die Nacht hinein.

„Schrecklich!“ riefen Alwine. „Dies Finsternis! Man kann ja nicht die Hand vor den Augen sehen. Wo bist du denn, Emil?“

„Du!“ Emil hatte sich mit dem Kopf an einen Kiefernbaum gelehnt. „Verflucht, hier bin ich. Komm herüber, tante, wir wollen uns führen.“

Alwine leitete sich hoch der Stelle hin, von wo Emil's Stimme herlang. Möglichst nahm er einen Umweg, und sie schrittweise über den Weg hinunter, den die Kübner Kinder am Tage als Schlittenbahn benutzten.

„Hallo, Tante! Wo geht Du denn hin?“ schrie Emil, denn es in der Dunkelheit unheimlich umtote wurde.

Ihre Stimme kam hörend aus dem Tal: „Ich bin hier hintergegrüzt. Nicht, hole mich! Ich glaube, ich habe mir förmliche Knochen gebrochen! Ach! Ach! Nicht, Emil! Komm! Ich fürchte mich hier unten!“

Ein Jaie, den Alwine so unermüdet aus seinem Schlummer geschreckt hatte, letzte über

Korps und Club in Gemeinschaft

Die Richtlinien für den deutschen Kraftfahrtsport

Den Mitteilungen der DKS entnehmen wir folgende Richtlinien des Führers des deutschen Kraftfahrtsportes für das Sportjahr 1936:

Das Jahr 1936 ist das Jahr der Olympiade, in dem die Mitte der ganzen Sportwelt nach Deutschland gerichtet wird. Mit Rücksicht auf die Olympiade habe ich die Zahl der Großveranstaltungen 1936 einsparig und die Hauptaufgabe des deutschen Kraftfahrtsports wird daher sein, mehr als bisher bei den ausländischen Veranstaltungen auszuführen, um unsere Sportmacht, die wir im letzten Jahre erlitten, zu halten und weiter auszubauen. Ich habe Anweisung gegeben, daß hinsichtlich der Beteiligung deutscher Fahrer im Ausland eine für eine Ausreise als bisher getroffene wird. Es geht nicht an, daß Fahrer ohne genügende Können und ohne geeignetes Material zu Auslandsveranstaltungen gehen. Der deutsche Fahrer im Ausland repräsentiert das neue junge Deutschland und muß sich dieser verantwortungsvollen und ehrenvollen Aufgabe wohl bewußt sein. Ich werde gegen Sportschwärmer, die Anlauf zu Klagen in ihrem Interesse geben, in besonderer Weise vorgehen und sie nicht mehr zu Auslandsreisen zulassen.

Erfahrungen des Vorjahres

Die Zahl der Todes- und Unfallsfälle ist im Jahre 1935 auf Grund der strengen Bestimmungen, die ich für die Durchführung kraftfahrtsportlicher Veranstaltungen erlassen habe, in ausgeprägter Weise zurückgegangen. Die von mir über die DKS erlassenen Vorschriften haben sich bewährt und die Nachahmung des Auslandsverkehrs im Kraftfahrtsport ist durch die DKS erleichtert worden. Die von mir über die DKS erlassenen Vorschriften haben sich bewährt und die Nachahmung des Auslandsverkehrs im Kraftfahrtsport ist durch die DKS erleichtert worden.

Die Motorgruppen und -Abteilungen des DKS haben im neuen Sportjahr in enger Sportkameradschaft mit den Gauen des DMC zusammenzuarbeiten. Diese Sportgemeinschaft zwischen Korps und Club bietet jedem einzelnen Sportmann sowie allen Behörden und Gliederungen Gelegenheit, sich im Kraftfahrtsport zu betätigen.

Weiterer Ausbau im Rennbetrieb

Die von der DKS durchgeführten Großveranstaltungen bieten dem weiteren Ausbau unserer Erfolge mit Rennwagen und Rennmotorrädern und der weiteren Förderung des Kraftfahrtsportbetriebs.

Die Breitenausdehnung des Kraftfahrtsportes zum Volkssport ist Hauptaufgabe der Motorgruppen und -Abteilungen des DKS sowie der Gauen des DMC.

Der Kraftfahrtsport hat im abgelaufenen Sportjahr auf unsere Sportbegeisterte Jugend höchste Anziehungskraft ausgeübt. Mehr als 100 000 Fahrer beteiligten sich an den vom Korps des deutschen Kraftfahrtsportbetriebs durchgeführten Veranstaltungen. Ich werde mich bemühen, die organisatorischen Vorbereitungen nicht im Einklang zu der großen Zahl der Rennwagen, so daß auf der Strecke und an den Kontrollstellen Verstopfungen und Behinderungen eintreten. Bei großem Rennsergebnis dürfen die Fahrzeuge nicht auf einer Strecke mit kurzen Abständen eingeleitet werden. Ich empfehle für solche Veranstaltungen die Anlage einer kombinierten Orientierung- und Grenzlandfahrt, wie sie in der Ausschreibung zur „Brandenburgischen Geländefahrt 1935“ und zur „Kraftfahrtsport-Winterprüfung 1936“ ihren Niederschlag gefunden hat. Dienst- und Sportfahrzeuge erfordern eine strengere Bewertung als das Fahrgestütz des Privatfahrers.

Kraftfahrtsport-Winterprüfung

341 Fahrzeuge in Harzburg gefahren

Bei leichten Niedererschlägen, die in den höheren Lagen des Harzes als Schnee niederzogen, erfolgte in den letzten Wochenenden des Monats Harzburg der Start zur Kraftfahrtsport-Winterprüfung 1936, die von Bad Harzburg aus über Bannewitz und Heideberg nach dem Hülse führt. 341 Fahrzeuge waren am Start, der um 7.00 Uhr in den Abenden erfolgte. Sie verteilten sich auf die einzelnen Klassen wie folgt: Klasse 1: Kraftwagen bis 125 cm; 8 Maschinen; Klasse 2: Kraftwagen bis 250 cm; 37; Klasse 3: Kraftwagen bis 350 cm; 22; Klasse 4: Kraftwagen bis 450 cm; 22; Klasse 5: Kraftwagen bis 550 cm; 22; Klasse 6: Kraftwagen bis 650 cm; 22; Klasse 7: Kraftwagen bis 750 cm; 22; Klasse 8: Kraftwagen bis 850 cm; 22; Klasse 9: Kraftwagen bis 950 cm; 22; Klasse 10: Kraftwagen bis 1050 cm; 22; Klasse 11: Kraftwagen bis 1150 cm; 22; Klasse 12: Kraftwagen bis 1250 cm; 22; Klasse 13: Kraftwagen bis 1350 cm; 22; Klasse 14: Kraftwagen bis 1450 cm; 22; Klasse 15: Kraftwagen bis 1550 cm; 22; Klasse 16: Kraftwagen bis 1650 cm; 22; Klasse 17: Kraftwagen bis 1750 cm; 22; Klasse 18: Kraftwagen bis 1850 cm; 22; Klasse 19: Kraftwagen bis 1950 cm; 22; Klasse 20: Kraftwagen bis 2050 cm; 22; Klasse 21: Kraftwagen bis 2150 cm; 22; Klasse 22: Kraftwagen bis 2250 cm; 22; Klasse 23: Kraftwagen bis 2350 cm; 22; Klasse 24: Kraftwagen bis 2450 cm; 22; Klasse 25: Kraftwagen bis 2550 cm; 22; Klasse 26: Kraftwagen bis 2650 cm; 22; Klasse 27: Kraftwagen bis 2750 cm; 22; Klasse 28: Kraftwagen bis 2850 cm; 22; Klasse 29: Kraftwagen bis 2950 cm; 22; Klasse 30: Kraftwagen bis 3050 cm; 22; Klasse 31: Kraftwagen bis 3150 cm; 22; Klasse 32: Kraftwagen bis 3250 cm; 22; Klasse 33: Kraftwagen bis 3350 cm; 22; Klasse 34: Kraftwagen bis 3450 cm; 22; Klasse 35: Kraftwagen bis 3550 cm; 22; Klasse 36: Kraftwagen bis 3650 cm; 22; Klasse 37: Kraftwagen bis 3750 cm; 22; Klasse 38: Kraftwagen bis 3850 cm; 22; Klasse 39: Kraftwagen bis 3950 cm; 22; Klasse 40: Kraftwagen bis 4050 cm; 22; Klasse 41: Kraftwagen bis 4150 cm; 22; Klasse 42: Kraftwagen bis 4250 cm; 22; Klasse 43: Kraftwagen bis 4350 cm; 22; Klasse 44: Kraftwagen bis 4450 cm; 22; Klasse 45: Kraftwagen bis 4550 cm; 22; Klasse 46: Kraftwagen bis 4650 cm; 22; Klasse 47: Kraftwagen bis 4750 cm; 22; Klasse 48: Kraftwagen bis 4850 cm; 22; Klasse 49: Kraftwagen bis 4950 cm; 22; Klasse 50: Kraftwagen bis 5050 cm; 22; Klasse 51: Kraftwagen bis 5150 cm; 22; Klasse 52: Kraftwagen bis 5250 cm; 22; Klasse 53: Kraftwagen bis 5350 cm; 22; Klasse 54: Kraftwagen bis 5450 cm; 22; Klasse 55: Kraftwagen bis 5550 cm; 22; Klasse 56: Kraftwagen bis 5650 cm; 22; Klasse 57: Kraftwagen bis 5750 cm; 22; Klasse 58: Kraftwagen bis 5850 cm; 22; Klasse 59: Kraftwagen bis 5950 cm; 22; Klasse 60: Kraftwagen bis 6050 cm; 22; Klasse 61: Kraftwagen bis 6150 cm; 22; Klasse 62: Kraftwagen bis 6250 cm; 22; Klasse 63: Kraftwagen bis 6350 cm; 22; Klasse 64: Kraftwagen bis 6450 cm; 22; Klasse 65: Kraftwagen bis 6550 cm; 22; Klasse 66: Kraftwagen bis 6650 cm; 22; Klasse 67: Kraftwagen bis 6750 cm; 22; Klasse 68: Kraftwagen bis 6850 cm; 22; Klasse 69: Kraftwagen bis 6950 cm; 22; Klasse 70: Kraftwagen bis 7050 cm; 22; Klasse 71: Kraftwagen bis 7150 cm; 22; Klasse 72: Kraftwagen bis 7250 cm; 22; Klasse 73: Kraftwagen bis 7350 cm; 22; Klasse 74: Kraftwagen bis 7450 cm; 22; Klasse 75: Kraftwagen bis 7550 cm; 22; Klasse 76: Kraftwagen bis 7650 cm; 22; Klasse 77: Kraftwagen bis 7750 cm; 22; Klasse 78: Kraftwagen bis 7850 cm; 22; Klasse 79: Kraftwagen bis 7950 cm; 22; Klasse 80: Kraftwagen bis 8050 cm; 22; Klasse 81: Kraftwagen bis 8150 cm; 22; Klasse 82: Kraftwagen bis 8250 cm; 22; Klasse 83: Kraftwagen bis 8350 cm; 22; Klasse 84: Kraftwagen bis 8450 cm; 22; Klasse 85: Kraftwagen bis 8550 cm; 22; Klasse 86: Kraftwagen bis 8650 cm; 22; Klasse 87: Kraftwagen bis 8750 cm; 22; Klasse 88: Kraftwagen bis 8850 cm; 22; Klasse 89: Kraftwagen bis 8950 cm; 22; Klasse 90: Kraftwagen bis 9050 cm; 22; Klasse 91: Kraftwagen bis 9150 cm; 22; Klasse 92: Kraftwagen bis 9250 cm; 22; Klasse 93: Kraftwagen bis 9350 cm; 22; Klasse 94: Kraftwagen bis 9450 cm; 22; Klasse 95: Kraftwagen bis 9550 cm; 22; Klasse 96: Kraftwagen bis 9650 cm; 22; Klasse 97: Kraftwagen bis 9750 cm; 22; Klasse 98: Kraftwagen bis 9850 cm; 22; Klasse 99: Kraftwagen bis 9950 cm; 22; Klasse 100: Kraftwagen bis 10050 cm; 22; Klasse 101: Kraftwagen bis 10150 cm; 22; Klasse 102: Kraftwagen bis 10250 cm; 22; Klasse 103: Kraftwagen bis 10350 cm; 22; Klasse 104: Kraftwagen bis 10450 cm; 22; Klasse 105: Kraftwagen bis 10550 cm; 22; Klasse 106: Kraftwagen bis 10650 cm; 22; Klasse 107: Kraftwagen bis 10750 cm; 22; Klasse 108: Kraftwagen bis 10850 cm; 22; Klasse 109: Kraftwagen bis 10950 cm; 22; Klasse 110: Kraftwagen bis 11050 cm; 22; Klasse 111: Kraftwagen bis 11150 cm; 22; Klasse 112: Kraftwagen bis 11250 cm; 22; Klasse 113: Kraftwagen bis 11350 cm; 22; Klasse 114: Kraftwagen bis 11450 cm; 22; Klasse 115: Kraftwagen bis 11550 cm; 22; Klasse 116: Kraftwagen bis 11650 cm; 22; Klasse 117: Kraftwagen bis 11750 cm; 22; Klasse 118: Kraftwagen bis 11850 cm; 22; Klasse 119: Kraftwagen bis 11950 cm; 22; Klasse 120: Kraftwagen bis 12050 cm; 22; Klasse 121: Kraftwagen bis 12150 cm; 22; Klasse 122: Kraftwagen bis 12250 cm; 22; Klasse 123: Kraftwagen bis 12350 cm; 22; Klasse 124: Kraftwagen bis 12450 cm; 22; Klasse 125: Kraftwagen bis 12550 cm; 22; Klasse 126: Kraftwagen bis 12650 cm; 22; Klasse 127: Kraftwagen bis 12750 cm; 22; Klasse 128: Kraftwagen bis 12850 cm; 22; Klasse 129: Kraftwagen bis 12950 cm; 22; Klasse 130: Kraftwagen bis 13050 cm; 22; Klasse 131: Kraftwagen bis 13150 cm; 22; Klasse 132: Kraftwagen bis 13250 cm; 22; Klasse 133: Kraftwagen bis 13350 cm; 22; Klasse 134: Kraftwagen bis 13450 cm; 22; Klasse 135: Kraftwagen bis 13550 cm; 22; Klasse 136: Kraftwagen bis 13650 cm; 22; Klasse 137: Kraftwagen bis 13750 cm; 22; Klasse 138: Kraftwagen bis 13850 cm; 22; Klasse 139: Kraftwagen bis 13950 cm; 22; Klasse 140: Kraftwagen bis 14050 cm; 22; Klasse 141: Kraftwagen bis 14150 cm; 22; Klasse 142: Kraftwagen bis 14250 cm; 22; Klasse 143: Kraftwagen bis 14350 cm; 22; Klasse 144: Kraftwagen bis 14450 cm; 22; Klasse 145: Kraftwagen bis 14550 cm; 22; Klasse 146: Kraftwagen bis 14650 cm; 22; Klasse 147: Kraftwagen bis 14750 cm; 22; Klasse 148: Kraftwagen bis 14850 cm; 22; Klasse 149: Kraftwagen bis 14950 cm; 22; Klasse 150: Kraftwagen bis 15050 cm; 22; Klasse 151: Kraftwagen bis 15150 cm; 22; Klasse 152: Kraftwagen bis 15250 cm; 22; Klasse 153: Kraftwagen bis 15350 cm; 22; Klasse 154: Kraftwagen bis 15450 cm; 22; Klasse 155: Kraftwagen bis 15550 cm; 22; Klasse 156: Kraftwagen bis 15650 cm; 22; Klasse 157: Kraftwagen bis 15750 cm; 22; Klasse 158: Kraftwagen bis 15850 cm; 22; Klasse 159: Kraftwagen bis 15950 cm; 22; Klasse 160: Kraftwagen bis 16050 cm; 22; Klasse 161: Kraftwagen bis 16150 cm; 22; Klasse 162: Kraftwagen bis 16250 cm; 22; Klasse 163: Kraftwagen bis 16350 cm; 22; Klasse 164: Kraftwagen bis 16450 cm; 22; Klasse 165: Kraftwagen bis 16550 cm; 22; Klasse 166: Kraftwagen bis 16650 cm; 22; Klasse 167: Kraftwagen bis 16750 cm; 22; Klasse 168: Kraftwagen bis 16850 cm; 22; Klasse 169: Kraftwagen bis 16950 cm; 22; Klasse 170: Kraftwagen bis 17050 cm; 22; Klasse 171: Kraftwagen bis 17150 cm; 22; Klasse 172: Kraftwagen bis 17250 cm; 22; Klasse 173: Kraftwagen bis 17350 cm; 22; Klasse 174: Kraftwagen bis 17450 cm; 22; Klasse 175: Kraftwagen bis 17550 cm; 22; Klasse 176: Kraftwagen bis 17650 cm; 22; Klasse 177: Kraftwagen bis 17750 cm; 22; Klasse 178: Kraftwagen bis 17850 cm; 22; Klasse 179: Kraftwagen bis 17950 cm; 22; Klasse 180: Kraftwagen bis 18050 cm; 22; Klasse 181: Kraftwagen bis 18150 cm; 22; Klasse 182: Kraftwagen bis 18250 cm; 22; Klasse 183: Kraftwagen bis 18350 cm; 22; Klasse 184: Kraftwagen bis 18450 cm; 22; Klasse 185: Kraftwagen bis 18550 cm; 22; Klasse 186: Kraftwagen bis 18650 cm; 22; Klasse 187: Kraftwagen bis 18750 cm; 22; Klasse 188: Kraftwagen bis 18850 cm; 22; Klasse 189: Kraftwagen bis 18950 cm; 22; Klasse 190: Kraftwagen bis 19050 cm; 22; Klasse 191: Kraftwagen bis 19150 cm; 22; Klasse 192: Kraftwagen bis 19250 cm; 22; Klasse 193: Kraftwagen bis 19350 cm; 22; Klasse 194: Kraftwagen bis 19450 cm; 22; Klasse 195: Kraftwagen bis 19550 cm; 22; Klasse 196: Kraftwagen bis 19650 cm; 22; Klasse 197: Kraftwagen bis 19750 cm; 22; Klasse 198: Kraftwagen bis 19850 cm; 22; Klasse 199: Kraftwagen bis 19950 cm; 22; Klasse 200: Kraftwagen bis 20050 cm; 22; Klasse 201: Kraftwagen bis 20150 cm; 22; Klasse 202: Kraftwagen bis 20250 cm; 22; Klasse 203: Kraftwagen bis 20350 cm; 22; Klasse 204: Kraftwagen bis 20450 cm; 22; Klasse 205: Kraftwagen bis 20550 cm; 22; Klasse 206: Kraftwagen bis 20650 cm; 22; Klasse 207: Kraftwagen bis 20750 cm; 22; Klasse 208: Kraftwagen bis 20850 cm; 22; Klasse 209: Kraftwagen bis 20950 cm; 22; Klasse 210: Kraftwagen bis 21050 cm; 22; Klasse 211: Kraftwagen bis 21150 cm; 22; Klasse 212: Kraftwagen bis 21250 cm; 22; Klasse 213: Kraftwagen bis 21350 cm; 22; Klasse 214: Kraftwagen bis 21450 cm; 22; Klasse 215: Kraftwagen bis 21550 cm; 22; Klasse 216: Kraftwagen bis 21650 cm; 22; Klasse 217: Kraftwagen bis 21750 cm; 22; Klasse 218: Kraftwagen bis 21850 cm; 22; Klasse 219: Kraftwagen bis 21950 cm; 22; Klasse 220: Kraftwagen bis 22050 cm; 22; Klasse 221: Kraftwagen bis 22150 cm; 22; Klasse 222: Kraftwagen bis 22250 cm; 22; Klasse 223: Kraftwagen bis 22350 cm; 22; Klasse 224: Kraftwagen bis 22450 cm; 22; Klasse 225: Kraftwagen bis 22550 cm; 22; Klasse 226: Kraftwagen bis 22650 cm; 22; Klasse 227: Kraftwagen bis 22750 cm; 22; Klasse 228: Kraftwagen bis 22850 cm; 22; Klasse 229: Kraftwagen bis 22950 cm; 22; Klasse 230: Kraftwagen bis 23050 cm; 22; Klasse 231: Kraftwagen bis 23150 cm; 22; Klasse 232: Kraftwagen bis 23250 cm; 22; Klasse 233: Kraftwagen bis 23350 cm; 22; Klasse 234: Kraftwagen bis 23450 cm; 22; Klasse 235: Kraftwagen bis 23550 cm; 22; Klasse 236: Kraftwagen bis 23650 cm; 22; Klasse 237: Kraftwagen bis 23750 cm; 22; Klasse 238: Kraftwagen bis 23850 cm; 22; Klasse 239: Kraftwagen bis 23950 cm; 22; Klasse 240: Kraftwagen bis 24050 cm; 22; Klasse 241: Kraftwagen bis 24150 cm; 22; Klasse 242: Kraftwagen bis 24250 cm; 22; Klasse 243: Kraftwagen bis 24350 cm; 22; Klasse 244: Kraftwagen bis 24450 cm; 22; Klasse 245: Kraftwagen bis 24550 cm; 22; Klasse 246: Kraftwagen bis 24650 cm; 22; Klasse 247: Kraftwagen bis 24750 cm; 22; Klasse 248: Kraftwagen bis 24850 cm; 22; Klasse 249: Kraftwagen bis 24950 cm; 22; Klasse 250: Kraftwagen bis 25050 cm; 22; Klasse 251: Kraftwagen bis 25150 cm; 22; Klasse 252: Kraftwagen bis 25250 cm; 22; Klasse 253: Kraftwagen bis 25350 cm; 22; Klasse 254: Kraftwagen bis 25450 cm; 22; Klasse 255: Kraftwagen bis 25550 cm; 22; Klasse 256: Kraftwagen bis 25650 cm; 22; Klasse 257: Kraftwagen bis 25750 cm; 22; Klasse 258: Kraftwagen bis 25850 cm; 22; Klasse 259: Kraftwagen bis 25950 cm; 22; Klasse 260: Kraftwagen bis 26050 cm; 22; Klasse 261: Kraftwagen bis 26150 cm; 22; Klasse 262: Kraftwagen bis 26250 cm; 22; Klasse 263: Kraftwagen bis 26350 cm; 22; Klasse 264: Kraftwagen bis 26450 cm; 22; Klasse 265: Kraftwagen bis 26550 cm; 22; Klasse 266: Kraftwagen bis 26650 cm; 22; Klasse 267: Kraftwagen bis 26750 cm; 22; Klasse 268: Kraftwagen bis 26850 cm; 22; Klasse 269: Kraftwagen bis 26950 cm; 22; Klasse 270: Kraftwagen bis 27050 cm; 22; Klasse 271: Kraftwagen bis 27150 cm; 22; Klasse 272: Kraftwagen bis 27250 cm; 22; Klasse 273: Kraftwagen bis 27350 cm; 22; Klasse 274: Kraftwagen bis 27450 cm; 22; Klasse 275: Kraftwagen bis 27550 cm; 22; Klasse 276: Kraftwagen bis 27650 cm; 22; Klasse 277: Kraftwagen bis 27750 cm; 22; Klasse 278: Kraftwagen bis 27850 cm; 22; Klasse 279: Kraftwagen bis 27950 cm; 22; Klasse 280: Kraftwagen bis 28050 cm; 22; Klasse 281: Kraftwagen bis 28150 cm; 22; Klasse 282: Kraftwagen bis 28250 cm; 22; Klasse 283: Kraftwagen bis 28350 cm; 22; Klasse 284: Kraftwagen bis 28450 cm; 22; Klasse 285: Kraftwagen bis 28550 cm; 22; Klasse 286: Kraftwagen bis 28650 cm; 22; Klasse 287: Kraftwagen bis 28750 cm; 22; Klasse 288: Kraftwagen bis 28850 cm; 22; Klasse 289: Kraftwagen bis 28950 cm; 22; Klasse 290: Kraftwagen bis 29050 cm; 22; Klasse 291: Kraftwagen bis 29150 cm; 22; Klasse 292: Kraftwagen bis 29250 cm; 22; Klasse 293: Kraftwagen bis 29350 cm; 22; Klasse 294: Kraftwagen bis 29450 cm; 22; Klasse 295: Kraftwagen bis 29550 cm; 22; Klasse 296: Kraftwagen bis 29650 cm; 22; Klasse 297: Kraftwagen bis 29750 cm; 22; Klasse 298: Kraftwagen bis 29850 cm; 22; Klasse 299: Kraftwagen bis 29950 cm; 22; Klasse 300: Kraftwagen bis 30050 cm; 22; Klasse 301: Kraftwagen bis 30150 cm; 22; Klasse 302: Kraftwagen bis 30250 cm; 22; Klasse 303: Kraftwagen bis 30350 cm; 22; Klasse 304: Kraftwagen bis 30450 cm; 22; Klasse 305: Kraftwagen bis 30550 cm; 22; Klasse 306: Kraftwagen bis 30650 cm; 22; Klasse 307: Kraftwagen bis 30750 cm; 22; Klasse 308: Kraftwagen bis 30850 cm; 22; Klasse 309: Kraftwagen bis 30950 cm; 22; Klasse 310: Kraftwagen bis 31050 cm; 22; Klasse 311: Kraftwagen bis 31150 cm; 22; Klasse 312: Kraftwagen bis 31250 cm; 22; Klasse 313: Kraftwagen bis 31350 cm; 22; Klasse 314: Kraftwagen bis 31450 cm; 22; Klasse 315: Kraftwagen bis 31550 cm; 22; Klasse 316: Kraftwagen bis 31650 cm; 22; Klasse 317: Kraftwagen bis 31750 cm; 22; Klasse 318: Kraftwagen bis 31850 cm; 22; Klasse 319: Kraftwagen bis 31950 cm; 22; Klasse 320: Kraftwagen bis 32050 cm; 22; Klasse 321: Kraftwagen bis 32150 cm; 22; Klasse 322: Kraftwagen bis 32250 cm; 22; Klasse 323: Kraftwagen bis 32350 cm; 22; Klasse 324: Kraftwagen bis 32450 cm; 22; Klasse 325: Kraftwagen bis 32550 cm; 22; Klasse 326: Kraftwagen bis 32650 cm; 22; Klasse 327: Kraftwagen bis 32750 cm; 22; Klasse 328: Kraftwagen bis 32850 cm; 22; Klasse 329: Kraftwagen bis 32950 cm; 22; Klasse 330: Kraftwagen bis 33050 cm; 22; Klasse 331: Kraftwagen bis 33150 cm; 22; Klasse 332: Kraftwagen bis 33250 cm; 22; Klasse 333: Kraftwagen bis 33350 cm; 22; Klasse 334: Kraftwagen bis 33450 cm; 22; Klasse 335: Kraftwagen bis 33550 cm; 22; Klasse 336: Kraftwagen bis 33650 cm; 22; Klasse 337: Kraftwagen bis 33750 cm; 22; Klasse 338: Kraftwagen bis 33850 cm; 22; Klasse 339: Kraftwagen bis 33950 cm; 22; Klasse 340: Kraftwagen bis 34050 cm; 22; Klasse 341: Kraftwagen bis 34150 cm; 22; Klasse 342: Kraftwagen bis 34250 cm; 22; Klasse 343: Kraftwagen bis 34350 cm; 22; Klasse 344: Kraftwagen bis 34450 cm; 22; Klasse 345: Kraftwagen bis 34550 cm; 22; Klasse 346: Kraftwagen bis 34650 cm; 22; Klasse 347: Kraftwagen bis 34750 cm; 22; Klasse 348: Kraftwagen bis 34850 cm; 22; Klasse 349: Kraftwagen bis 34950 cm; 22; Klasse 350: Kraftwagen bis 35050 cm; 22; Klasse 351: Kraftwagen bis 35150 cm; 22; Klasse 352: Kraftwagen bis 35250 cm; 22; Klasse 353: Kraftwagen bis 35350 cm; 22; Klasse 354: Kraftwagen bis 35450 cm; 22; Klasse 355: Kraftwagen bis 35550 cm; 22; Klasse 356: Kraftwagen bis 35650 cm; 22; Klasse 357: Kraftwagen bis 35750 cm; 22; Klasse 358: Kraftwagen bis 35850 cm; 22; Klasse 359: Kraftwagen bis 35950 cm; 22; Klasse 360: Kraftwagen bis 36050 cm; 22; Klasse 361: Kraftwagen bis 36150 cm; 22; Klasse 362: Kraftwagen bis 36250 cm; 22; Klasse 363: Kraftwagen bis 36350 cm; 22; Klasse 364: Kraftwagen bis 36450 cm; 22; Klasse 365: Kraftwagen bis 36550 cm; 22; Klasse 366: Kraftwagen bis 36650 cm; 22; Klasse 367: Kraftwagen bis 36750 cm; 22; Klasse 368: Kraftwagen bis 36850 cm; 22; Klasse 369: Kraftwagen bis 36950 cm; 22; Klasse 370: Kraftwagen bis 37050 cm; 22; Klasse 371: Kraftwagen bis 37150 cm; 22; Klasse 372: Kraftwagen bis 37250 cm; 22; Klasse 373: Kraftwagen bis 37350 cm; 22; Klasse 374: Kraftwagen bis 37450 cm; 22; Klasse 375: Kraftwagen bis 37550 cm; 22; Klasse 376: Kraftwagen bis 37650 cm; 22; Klasse 377: Kraftwagen bis 37750 cm; 22; Klasse 378: Kraftwagen bis 37850 cm; 22; Klasse 379: Kraftwagen bis 37950 cm; 22; Klasse 380: Kraftwagen bis 38050 cm; 22; Klasse 381: Kraftwagen bis 38150 cm; 22; Klasse 382: Kraftwagen bis 38250 cm; 22; Klasse 383: Kraftwagen bis 38350 cm; 22; Klasse 384: Kraftwagen bis 38450 cm; 22; Klasse 385: Kraftwagen bis 38550 cm; 22; Klasse 386: Kraftwagen bis 38650 cm; 22; Klasse 387: Kraftwagen bis 38750 cm; 22; Klasse 388: Kraftwagen bis 38850 cm; 22; Klasse 389: Kraftwagen bis 38950 cm; 22; Klasse 390: Kraftwagen bis 39050 cm; 22; Klasse 391: Kraftwagen bis 39150 cm; 22; Klasse 392: Kraftwagen bis 39250 cm; 22; Klasse 393: Kraftwagen bis 39350 cm; 22; Klasse 394: Kraftwagen bis 39450 cm; 22; Klasse 395: Kraftwagen bis 39550 cm; 22; Klasse 396: Kraftwagen bis 39650 cm; 22; Klasse 397: Kraftwagen bis 39750 cm; 22; Klasse 398: Kraftwagen bis 39850 cm; 22; Klasse 399: Kraftwagen bis 39950 cm; 22; Klasse 400: Kraftwagen bis 40050 cm; 22; Klasse 401: Kraftwagen bis 40150 cm; 22; Klasse 402: Kraftwagen bis 40250 cm; 22; Klasse 403: Kraftwagen bis 40350 cm; 22; Klasse 404: Kraftwagen bis 40450 cm; 22; Klasse 405: Kraftwagen bis 40550 cm; 22; Klasse 406: Kraftwagen bis 40650 cm; 22; Klasse 407: Kraftwagen bis 40750 cm; 22; Klasse 408: Kraftwagen bis 40850 cm; 22; Klasse 409: Kraftwagen bis 40950 cm; 22; Klasse 410: Kraftwagen bis 41050 cm; 22; Klasse 411: Kraftwagen bis 41150 cm; 22; Klasse 412: Kraftwagen bis 41250 cm; 22; Klasse 413: Kraftwagen bis 41350 cm; 22; Klasse 414: Kraftwagen bis 41450 cm; 22; Klasse 415: Kraftwagen bis 41550 cm; 22; Klasse 416: Kraftwagen bis 41650 cm; 22; Klasse 417: Kraftwagen bis 41750 cm; 22; Klasse 418: Kraftwagen bis 41850 cm; 22; Klasse 419: Kraftwagen bis 41950 cm; 22; Klasse 420: Kraftwagen bis 42050 cm; 22; Klasse 421: Kraftwagen bis 42150 cm; 22; Klasse 422: Kraftwagen bis 42250 cm; 22; Klasse 423: Kraftwagen bis 42350 cm; 22; Klasse 424: Kraftwagen bis 42450 cm; 22; Klasse 425: Kraftwagen bis 42550 cm; 22; Klasse 426: Kraftwagen bis 42650 cm; 22; Klasse 427: Kraftwagen bis 42750 cm; 22; Klasse 428: Kraftwagen bis 42850 cm; 22; Klasse 429: Kraftwagen bis 42950 cm; 22; Klasse 430: Kraftwagen bis 43050 cm; 22; Klasse 431: Kraftwagen bis 43150 cm; 22; Klasse 432: Kraftwagen bis 43250 cm; 22; Klasse 433: Kraftwagen bis 43350 cm; 22; Klasse 434: Kraftwagen bis 43450 cm; 22; Klasse 435: Kraftwagen bis 43550 cm; 22; Klasse 436: Kraftwagen bis 43650 cm; 22; Klasse 437: Kraftwagen bis 43750 cm; 22; Klasse 438: Kraftwagen bis 43850 cm; 22; Klasse 439: Kraftwagen bis 43950 cm; 22; Klasse 440: Kraftwagen bis 44050 cm; 22; Klasse 441: Kraftwagen bis 44150 cm; 22; Klasse 442: Kraftwagen bis 44250 cm; 22; Klasse 443: Kraftwagen bis 44350 cm; 22; Klasse 444: Kraftwagen bis 44450 cm; 22; Klasse 445: Kraftwagen bis 44550 cm; 22; Klasse 446: Kraftwagen bis 44650 cm; 22; Klasse 447: Kraftwagen bis 44750 cm; 22; Klasse 448: Kraftwagen bis 44850 cm; 22; Klasse 449: Kraftwagen bis 44950 cm; 22; Klasse 450: Kraftwagen bis 45050 cm; 22; Klasse 451: Kraftwagen bis 45150 cm; 22; Klasse 452: Kraftwagen bis 45250 cm; 22; Klasse 453: Kraftwagen bis 45350 cm; 22; Klasse 454: Kraftwagen bis 45450 cm; 22; Klasse 455: Kraftwagen bis 45550 cm; 22; Klasse 456: Kraftwagen bis 45650 cm; 22; Klasse 457: Kraftwagen bis 45750 cm; 22; Klasse 458: Kraftwagen bis 45850 cm; 22; Klasse 459: Kraftwagen bis 45950 cm; 22; Klasse 460: Kraftwagen bis 46050 cm; 22; Klasse 461: Kraftwagen bis 46150 cm; 22; Klasse 462: Kraftwagen bis 46250 cm; 22; Klasse 463: Kraftwagen bis 46350 cm; 22; Klasse 464: Kraftwagen bis 46450 cm; 22; Klasse 465: Kraftwagen bis 46550 cm; 22; Klasse 466: Kraftwagen bis 46650 cm; 22; Klasse 467: Kraftwagen bis 46750 cm; 22; Klasse 468: Kraftwagen bis 46850 cm; 22; Klasse 469: Kraftwagen bis 46950 cm; 22; Klasse 470: Kraftwagen bis 47050 cm; 22; Klasse 471: Kraftwagen bis 47150 cm; 22; Klasse 472: Kraftwagen bis 47250 cm; 22; Klasse 473: Kraftwagen bis 47350 cm; 22; Klasse 474: Kraftwagen bis 47450 cm; 22; Klasse 475: Kraftwagen bis 47550 cm; 22; Klasse 476: Kraftwagen bis 47650 cm; 22; Klasse 477: Kraftwagen bis 47750 cm; 22; Klasse 478: Kraftwagen bis 47850 cm; 22; Klasse 479: Kraftwagen bis 47950 cm; 22; Klasse 480: Kraftwagen bis 48050 cm; 22; Klasse 481: Kraftwagen bis 48150 cm; 22; Klasse 482: Kraftwagen bis 48250 cm; 22; Klasse 483: Kraftwagen bis 48350 cm; 22; Klasse 484: Kraftwagen bis 48450 cm; 22; Klasse 485: Kraftwagen bis 48550 cm; 22; Klasse 486: Kraftwagen bis 48650 cm; 22; Klasse 487: Kraftwagen bis 48750 cm; 22; Klasse 488: Kraftwagen bis 48850 cm; 22; Klasse 489: Kraftwagen bis 48950 cm; 22; Klasse 490: Kraftwagen bis 49050 cm; 22; Klasse 491: Kraftwagen bis 49150 cm; 22; Klasse 492: Kraftwagen bis 49250 cm; 22; Klasse 493: Kraftwagen bis 49350 cm; 22; Klasse 494: Kraftwagen bis 49450 cm; 22; Klasse 495: Kraftwagen bis 49550 cm; 22; Klasse 496: Kraftwagen bis 49650 cm; 22; Klasse 497: Kraftwagen bis 49750 cm; 22; Klasse 498: Kraftwagen bis 49850 cm; 22; Klasse 499: Kraftwagen bis 49950 cm; 22; Klasse 500: Kraftwagen bis 50050 cm; 22; Klasse 501: Kraftwagen bis 50150 cm; 22; Klasse 502: Kraftwagen bis 50250 cm; 22; Klasse 503: Kraftwagen bis 50350 cm; 22; Klasse 504: Kraftwagen bis 50450 cm; 22; Klasse 505: Kraftwagen bis 50550 cm; 22; Klasse 506: Kraftwagen bis 50650 cm; 22; Klasse 507: Kraftwagen bis 50750 cm; 22; Klasse 508: Kraftwagen bis 50850 cm; 22; Klasse 509: Kraftwagen bis 50950 cm; 22; Klasse 510: Kraftwagen bis 51050 cm; 22; Klasse 511: Kraftwagen bis 51150 cm; 22; Klasse 512: Kraftwagen bis 51250 cm; 22; Klasse 513: Kraftwagen bis 51350 cm; 22; Klasse 514: Kraftwagen bis 51450 cm; 22; Klasse 515: Kraftwagen bis 51550 cm; 22; Klasse 516: Kraftwagen bis 51650 cm; 22; Klasse 517: Kraftwagen bis 51750 cm; 22; Klasse 518: Kraftwagen bis 51850 cm; 22; Klasse 519: Kraftwagen bis 51950 cm; 22; Klasse 520: Kraftwagen bis 52050 cm; 22; Klasse 521: Kraftwagen bis 52150 cm; 22; Klasse 522: Kraftwagen bis 52250 cm; 22; Klasse 523: Kraftwagen bis 52350 cm; 22; Klasse 524: Kraftwagen bis 52450 cm; 22; Klasse 525: Kraftwagen bis 52550 cm; 22; Klasse 526: Kraftwagen bis 52650 cm; 22; Klasse 527: Kraftwagen bis 52750 cm; 22; Klasse 528: Kraftwagen bis 52850 cm; 22; Klasse 529: Kraftwagen bis 52950 cm; 22; Klasse 530: Kraft

Großkochtopf Zugspitze!

Ein weiches Ei in 12 Minuten — 100 Hühner auf einen Schlag — Menus in 8000 Meter Höhe — Gespräch mit dem „höchsten“ Koch Deutschlands



Im Speisesaal des Sporthotels Schneefernerhaus (2650 m) Aufnahme: Dr. Wolf (2), Bildzentrale (1)

In diesen Tagen werden wieder anlässlich des Olympia Tausende von Besuchern zum Zugspitzplatt fahren und Gast des höchsten deutschen Hotels sein. Da ist es besonders interessant, einmal zu erfahren, wie dieser Betrieb organisiert ist. Unsere Mitarbeiterin, die auf dem Platt Ski gefahren ist, hat sich einmal mit dem Küchenmeister unterhalten und sich von ihm die technischen Einrichtungen seines Reiches in 3000 Meter Höhe zeigen lassen.

Wiese schneit, schneit wie eine Biffo, wie ein Traum der sonnüberhitzten Bau des deutschen Hotels — des Schneefernerhauses!

Das mit dem Traum ist natürlich nur der erste Eindruck. Schon in der nächsten Minute erkennt man, wie festgefügt und eisengeklammert, wie real und hart dieser Bau mit allen vier Pfosten in der eisverkrusteten Erde steht. Von Schweben keine Rede, denn was hier nicht tief im Grund verankert ist, das wird von den Winden zum Teufel gejagt!

Warm und gemütlich ist es in der großen Hotelhalle, wundervoll der Blick aus den breiten Fenstern zum Schneeferner hinüber. Die Krähen fliegen um das Haus und hocken zahlreich auf den eisigen Pfosten, die den Berg hinauf führen, auf der Veranda, auf der man Hundebänke, in denen gehüllt, liegt, um die beste und reinste, die wirksamste „Söhnenjonne“ zu genießen.

Es ist ein seltsamer Gegensatz, den man hier oben immer wieder empfindet — wilde, grobhartige, erhabene Natur — die Einflamkeit der Gipfel und drinnen im Haus alle nur erdenklichen Bequemlichkeiten. Und das Erstaussehen ist die Verpflanzung in diesem Berg-Hotel. Wertet man noch, daß man sich in 3000 Meter Höhe befindet? Ahnen alle die Menschen, die da des Morgens ihr Frühstück unter dem Zugspitzgipfel verzehren und auf die Minute genau ihr Mittagessen einnehmen, welche Mühe damit verbunden ist, einen solchen Hotelbetrieb in Schnee und Eis zu führen?

Der Küchenmeister war nicht wenig erstaunt, als ich ihm so plötzlich in sein geheiligtes Reich hineinschneite, in dem zehn Köche an der Arbeit waren, die hundertfachen Wünsche, die dauernd hier einfließen, zu befriedigen. Aber die Hauptmahlzeit war gerade vorbei, so konnte man ein paar Minuten plaudern.

„Ja, Sie können es mit glauben, es ist nicht so leicht, hier oben Koch zu sein, denn während man unten im Tal bei einem plötzlichen Ansturm der Gölle nur ins nächste Geschäft zu telefonieren braucht, um Nachschub zu bekommen, wäre hier oben bei uns der Mangel an Vorräten einfach eine Katastrophe. Wir müssen deshalb immer schon für acht bis vierzehn Tage vorbestellen.“

„Ja, Sie können es mit glauben, es ist nicht so leicht, hier oben Koch zu sein, denn während man unten im Tal bei einem plötzlichen Ansturm der Gölle nur ins nächste Geschäft zu telefonieren braucht, um Nachschub zu bekommen, wäre hier oben bei uns der Mangel an Vorräten einfach eine Katastrophe. Wir müssen deshalb immer schon für acht bis vierzehn Tage vorbestellen.“

Ich muß gestehen, diese Vorratskammern hätten jedes Hausfrauenherz in Entzücken versetzt. Da hingen an diesem Tage (um nur mal eine kleine Auslese zu geben) vier Kübeler, acht Fentner anderes Fleisch, Geflügel nach Zugenden, 18 Hühner, 30 Hühner, 10 Kammern, zwei ganze Enten, 30 Hühner, da gab es auf Eis, Hühnerfleisch und Ferkeln, ersten Rheinlaas und Flugbänder, Seefische und Steinbutt, Krebse und Hummern, Langusten und Nebelraum kanelten sich sämtliche frischen Gemüse, Artischofen, Pilze.

Der Küchenmeister lachte, als er meine Verblüffung sah: „Das hätten Sie nicht gedacht, was? Ja, wir sind hier oben auch in tularischer Beziehung „auf der Höhe“! Das muß aber auch sein, denn zu uns herauf kommen die Leute aus aller Herren Länder mit den ausgefallenen Wünschen und den verwöhnten Ansprüchen. Dieses Jahr, im Jahr des Olympia, wird das besonders schlimm werden. Aber wir haben auch dafür schon die erforderlichen Maßnahmen und Vorbereitungen getroffen, so daß alle Klappen wird, denn man soll im Zustand erkennen und sagen, daß man auch noch im entferntesten und höchsten Gipfel Deutschlands so ausgezeichnet und aufmerksam versorgt wird wie in Berlin Unter den Linden, im „Ritz“ zu Paris oder im „Savoy“ in London.“

Uns ist vor dem Ansturm nicht bange, wir sind schon alterhand gewöhnt, geben wir doch an manchen Tagen bis zu 2000 Portionen Essen aus, wozu natürlich auch im Bierhüßl rechnen für die wir extra zwölf riesige Kaffeeteller haben, während drüben in der Kaffeefüche ein elektrischer (alles in diesem Betrieb ist übrigens elektrisch) Kochkessel 150 Liter Wasser in 40 Minuten kocht, so daß auch da keine Stodung in der Bedienung eintritt.

Unere „liebliche“ Bratröhre aber müssen Sie sich noch ansehen. Darin werden hundert Hühner auf einen Schlag in 30 bis 35 Minuten gebraten, und manches Federvieh, das eben

erst mit dem Zuge ankam, wird eine Stunde später schon im Restaurant serviert. Ja, unsere neunzig Leute Personal sind auf Schnelligkeit geeicht!

„Und wie ist das mit der Wassererwärmung? Das interessiert mich besonders, denn eine Wasserleitung drüben Sie hier oben noch kaum haben, während andererseits doch immerhin als Trink- und Spülwasser, für die Zimmer und Toiletten ein ganz außerordentliches Quantum verbraucht wird.“

„Oh, im Sommer ist das verhältnismäßig einfach“, gab der Küchenmeister bereitwillig Auskunft. „Da sammeln wir das Gletscherwasser zum Spülen. Im Winter aber muß alles in gewaltigen Wasserbehältern, die hunderttausend Liter fassen, vom Gletscher heraufgeschafft werden. Davon verbraucht man durchschnittlich zwei Behälter am Tag, bei größerem Betrieb auch drei bis vier, trotzdem wir sehr haushälterisch damit umgehen und alles mit der Hand füllen, um Wasser zu sparen.“

Was Sie aber noch interessieren wird, das ist unsere Entlüftungsanlage, die spezielle Vorrichtung am Kamin, die hier extra eingebaut werden mußte, um die verbrauchte Luft elektrisch abzuführen, damit die Leute in der sauerstoffarmen Höhenluft arbeiten können.

Ja, die Personalfrage ist bei uns ein Problem. Man muß schon gesund und kräftig sein, um es immer in der verdünnten Bergluft auszuhalten zu können. Zuerst sind die Leute natürlich alle sehr begeistert — Zugspitzplatt, ewiger Schnee, im Sommer im Badeanzug Ski laufen — Sie verstehen es — aber schon nach vier bis fünf Wochen mühen wir ihnen „Zalurlaub“ geben. Sie werden unruhig und nervös, und im Sommer trief mancher sogar einen regelrechten „Rauinentaler“. Aber wenn sie sich eingelebt haben, gefällt es ihnen sehr gut hier oben. Wir treiben viel Sport, und vom Direktor angefangen bis zum kleinsten Küchenjungen liegt alles auf den Schiern, sobald es die Zeit erlaubt, und jeden Monat gibt es ein, zwei freie Tage oder jede Woche einen freien Nachmittags.“

In der Küche brodelte es, und sarte Gewürze verbreiteten sanften Duft. Hunderteil gab es noch zu fragen, aber schon führten die Köche herein und die Besetzungen überprüften sich. Ein neuer Schuß Gölle war gekommen, und die Tagesausflügler kehrten zurück.

„Zwölfmal Kaffee, acht kalte Platten, viermal Omelette mit Schinken, zwanzig Erbsensuppen und der Herr von Nr. 8 sein Ei, bitte, wie üblich weich, nicht länger als zwölf Minuten kochen!“

„Allmächtiger, der Ober war verrückt geworden. Ein Ei zwölf Minuten kochen, da konnte er ja einem den Schädel damit einschlagen. Schon wollte ich etwas entgegen, da fielen mir die Reste meiner physikalischen Kenntnisse, ehemals mühsam eingeprägt und rasch wieder vergessen, ein, und ich bekam mich: 3000 Meter Höhe — verdünnte Luft — da dauerte der Kochprozeß so viel länger. Mein Gott, wie lange mochten dann erst die anderen Sachen brauchen? Das wäre was für ungeduldige Hausfrauen, die nach dem Motto kochen: Schnellgerichte für fünf Personen in zehn Minuten!“

Und trotzdem hatte man hier nie auf das Frühstück, auf das Mittagessen zu warten brauchen! Alle Hochachtung!

„Organisation, nichts als Organisation“, lächelte der Chef des Ganzen liebenswürdig und schob mich sanft, aber unweigerlich zur Türe hinaus — die Arbeitspause war herum.

Dr. G. Dietz.

„In Garmisch sein und nicht zum Zugspitzplatt fahren, das ist beinahe so wie in Rom Sanft Peter nicht gehen haben. Es muß schon sehr geräumiges Blut in den Adern fließen, wenn man es befehligen drinnen im Tal aussüßt, während draußen Tag für Tag sonnüberhitzten die weißen Jagen der Wägen keine haben die jeden Morgen neu wie am ersten Schöpfungstage aus rotem Wolfenwamp ihre Häupter in den Himmel recken.“

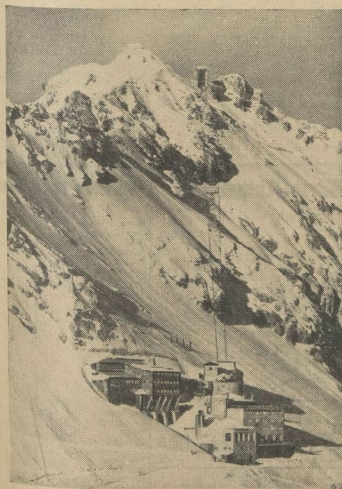
„Rein, ich wette, lösen du noch ein kleines hübsches Unternehmungsgeil in deinen Knochen hast, mir du eines Tages, wenn Eisbeere und Kreuz, Wank und die Plebejerhänge kein gefährlich herausfindendes Abenteuer mehr sind, sondern vertraute, atemberaubende Kameraden, mit denen man fesseln auf du und du dich, einen Klack packen und die Karte erheben, die bis ohne Mühe und Anstrengung, herrlich bequem und leicht, das Reich der Dreitausender erklimmt.“

„Ein Tagesausflug — was mehr? Und doch — liegt es an dem leise vibrierenden elektrischen Zug, der sich sähend den Berg hinaufschraubt, oder liegt es an deiner Verlegung und Erwartung — wie ein leuchtender, satter Kachel ist die Atmosphäre in den mit Schiern und Menschen vollgepackten Abteilen. Sonnenverbrannte Gesichter, sportgeklärte Gestalten, ein Sprachengemisch wie auf einem Ocean-Dampfer. Obergrünan, Eisbeere, Riffelstein — dunkle Tannen tragen weiße Last und kommen nicht an das Fenster heran, von dem man sich nicht lösen kann, weil jede Bewegung einen neuen zauberhaften Ausblick eröffnet.“

Dann ist die Dunkelheit da. Die Maschine frist sich in den Fels hinein — Lichter halben gelbenlicht vor — die elektrischen Drähte klingen monoton, erregend —

Sind es Minuten, sind Stunden vergangen, ist es in Garmisch abfahren? Tausendfüßig bricht das Licht herein. Drunten im Tal lag der Nebel. Hier wölbt sich ein azureblauer Himmel über dem Zugspitzplatt. Sonne, helle Sonne — oben und unten — mit demselben reflektiert von unzähligen Schneerifflern. Unwiderlich, phantastisch ist dieser Übergang aus dem Dunkel der Bergschalen in die Gipfelhelligkeit der Höhen.

Und in diesen unendlichen Rützen von Licht, die auf uns einströmen, silberne, zuckende



Hotel Schneefernerhaus mit Blick auf Gipfelstation (2966)



Bayerische Zugspitzbahn zwischen Eibsee und Riffelstein



Mitteldeutsche National-Zeitung

Ausgabe Halle

Verlag: Die Deutsche Druck- u. Verlagsanstalt, Halle (S.).
Redaktion: Mitteldeutsche National-Zeitung, Halle (S.).
Telefon: 2111 bis 2115.
Postamt: Halle (S.).
Abbestellungspreis: 10 Pf. monatlich, 1,20 Pf. vierteljährlich, 4,80 Pf. halbjährlich, 10,00 Pf. jährlich.
Abbestellungsfrist: 1. März.

Über 2 Millionen in England ohne Arbeit

London, 4. Februar. Die Arbeitslosigkeit in Großbritannien hat im Monat Januar eine scharfe Zunahme erfahren, die nur teilweise infolgedessen bedingt ist. Am 31. Januar betrug die Gesamtzahl der eingetragenen Arbeitslosen 2.159.722. Hieran sind 1.782.903 völlig arbeitslos, 376.819 Personen haben vorübergehend die Arbeit eingestellt, und 52.002 Personen sind im gegenseitigen Beschäftigungszustand. Verglichen mit dem Vormonat hat die Arbeitslosigkeit in Großbritannien um 291.157 zugenommen.

Bolschewisten lassen Kranke verkommen

Drahtmeldung unseres Korrespondenten Moskau, 4. Februar. Mit dem Zustand der Krankenhäuser der Kaufmannsrepublik Sowjetrußland befaßt sich der „Wolfskopf“ (Wolfskopf). In den meisten Städten Kaufmanns sind festgelegt, daß die Patienten unter einer unzureichend schlechten Ernährung leben und daß durchweg überall großer Mangel an Medikamenten und Verbandsmitteln herrscht. Letztere Bestimmungen werden nicht befolgt. Dem Krankenpersonal werden Löhne und Gehälter fast nie rechtzeitig ausbezahlt. Die Löhne- und Gehaltsrückstände betragen beispielsweise in einer Stadt 70.000 Rubel und in einer anderen 60.000 Rubel. Hier werden bereits seit sechs Monaten keine Gehälter bezahlt.

Neue Aktion für kinderreiche Familien

Reinhardt kündigt zusätzliche Maßnahmen an

Eisenach, 4. Februar. Staatssekretär Reinhardt gab gestern auf der Sachverständigen Tagung der Zollbeamten einen Auschnitt aus den Maßnahmen, die von der Reichsfinanzverwaltung in den drei ersten Jahren nationalsozialistischer Staatsführung durchgeführt wurden, am entscheidendsten die sozialen, wirtschaftlichen und finanziellen Wiederanregung des Volkes und am Aufbau der Wehrmacht mitzuteilen.

Im Verlaufe seiner Ausführungen ging Staatssekretär Reinhardt besonders auf die gegenwärtigen Auswirkungen der Gebührens- und Steuererleichterungen für die Familien mit Kindern ein. In dieser Richtung sind auch eine Reihe von Maßnahmen, die vom 1. Juli 1936 in Kraft treten wird. Von diesem Tage ab sollen, wie der Staatssekretär ankündigte, neben den bisher an Kinderreiche gewährten, einmaligen Kinderbeiträgen laufend Unterstützungsbeträge in Höhe von 10 RM für das 6. und jedes weitere Kind an Volksgenossen gezahlt werden, deren Jahreseinkommen die 1000-Mark-Grenze nicht übersteigt. In dieser Anordnung sieht Staatssekretär Reinhardt die erste Maßnahme zur Einleitung eines großen Ausgleichs der Familienlasten in Deutschland.

Großkampfschiffe von nur 35000 Tonnen

Sachverständigenanz an der Arbeit

London, 4. Februar. Der zur Beilegung der britischen Verträge für eine qualitative Neuerung eingeleitete Untersuchungsbericht der Flottenkonferenz hat seine Arbeiten gestern abgeschlossen.

Die britischen Vorschläge sehen für Großkampfschiffe eine Höchsttonnage von 35000 Tonnen vor. Diese Schiffe sollen mit 140000 Geschützen bestückt werden. Engländer betonen, daß man für diese Höchsttonnage als obere Grenze lieber 27000 Tonnen vorschlagen hätte, doch sei eine solche Forderung für die amerikanische Abordnung zur Zeit nicht annehmbar, da Amerika diese schwebenden Vorschläge als eine wesentliche Verbesserung für die amerikanische Sicherheit im Stillen Ozean ansehe, wo Amerika keine Flottenstützpunkte habe.

Eingeleitet herrsche unter den vier Abordnungen darüber, daß keine weiteren Vertreter der A-Klasse (10000 Tonnen mit achtzig Geschützen) gebaut werden sollten. Der englische Vorschlag, als Höchsttonnage für U-Boote 2000 Tonnen anzunehmen, sei deshalb gemacht worden, um den Besatzungen der französischen und italienischen U-Boote, die U-Boote mit einem großen Aktionsradius als ein wesentliches Element für die Verteidigung ihrer Länder betrachten.

Trotz schon wieder geohrfeigt

Paris, 4. Februar. Der ehemalige französische Außenminister Prot, den die Reichstreuhandkommission für die blutigen Zwischenfälle vom 6. Februar 1934 verantwortlich machte und der



rechtsstehender Annäherung und anderer Persönlichkeiten angegriffen und ins Gesicht geschlagen wurde. Der zukünftig anwesende Vorsitzende der Rechtsanwaltskammer verurteilte vergeblich, die aufgereizten Gemüter zu beruhigen, aber erst nachdem die Polizei eingegriffen und die Ruhehersteller gewaltsam entfernt hatte, konnte Prot sich in den Sitzungssaal begeben.

Wird ernst

Wesen der Sanktionskonferenz

Auf Grund der Berichte der Untersuchungsausschüsse sollen die Sachverständigen folgende Fragen — und zwar in der angegebenen Reihenfolge — beantworten:

1. Verbrauch Italiens und seiner Kolonien an verschiedenen Erdölprodukten, a) Verbrauch in normalen Zeiten, b) gegenwärtiger Verbrauch.
2. Versorgung Italiens und seiner Kolonien a) in normalen Zeiten, b) in den letzten Monaten, c) Versorgungsmöglichkeiten einschließlich der Versorgung auf Umwegen, d) Beteiligung der verschiedenen Staaten an der Erdölversorgung Italiens.
3. Vorhandene Vorräte in Italien und seinen Kolonien; Möglichkeiten der Lagerung in Italien und anderswo.
4. Transportmittel.
5. Möglichkeiten des Erlases von Petroleumerzeugnissen durch andere Stoffe.

Europas Friedensspezialist

v. E. Halle, 4. Februar.

Man kann dem Außenminister der Sowjetunion eine gewisse Gefährlichkeit nicht absprechen. Nachdem er jedoch noch mit betrüblichen Mienen hinter dem Gange Georg V. hergesehen war, glückte es ihm am nächsten Tage, mit dem englischen Außenminister Eden so erfolgreiche Besprechungen einzuleiten, daß bereits von der Wiederherstellung „normaler Beziehungen“ gesprochen wird. Man hat es zwar oft genug im englisch-amerikanischen Verhältnis „normale Beziehungen“ gegeben, denen praktisch keinerlei Bedeutung zukam. Immerhin aber hat sich Litwinow damit seine günstige Position verjährt, als er zum Wohneinde inmitten einer Egar von Tauergewissen in Paris eintraf.

Das neue französische Kabinett hat beim auch die Gelegenheit benutzt, um zu zeigen, daß es durchaus geneigt ist, im Geiste der radikalen Wollfstront zu wirken. Es kann also nicht übersehen werden, wenn Außenminister Hanbin den Entschluß fasste, den sogenannten „Bündnispaar“, wie das französische Militärbündnis mit der Union genannt wird, noch in dieser Woche der Kammer zur Ratifizierung vorzulegen.

In der Tat unerwartet ist aber, daß in Paris zugleich die Verhandlungen über den sogenannten Donauraum wieder aufgenommen wurden. Man darf annehmen, daß Herr Titulescu, Rumänischer Außenminister, an der plötzlichen Aktivität nicht unbeteiligt ist, welche seit dem italienischen Abessinienkonflikt langsam Schummer hatte weichen müssen. Die „Organisation der Sicherheit im Donauraum“ war nicht erst seit dem beschleunigten Barthous Zeiten ein Gegenstand französischer Gefährlichkeit. Stattdessen, das scheint der Eindruck nicht nur in Paris zu sein, wird in Afrika noch auf lange Sicht hinaus zu stark behauptet sein, um seine alte Rolle im Kräftegleichgewicht um die Donau wieder aufnehmen zu können. Was war also naheliegender, als die Sowjets einzuladen, zumal die neuen Freunde Frankreichs leichter auf dem Genetparket in der Rolle des Wiedermanns erfolgreich postieren können.

Wieder erleben wir dabei freilich, daß jenes Land, um das es im Rahmen dieser Sicherheitspläne vor allem geht, überhaupt nicht gefragt wird. Zwar ist Starckenberg zur Zeit ebenfalls in Paris, aber der österreichische Minister spielt nur im Hintergrund eine dürftige Rolle. Sein Land ist nur Gegenstand einer Politik, die durchaus und unter allen Umständen die letzten Reste der Verfallenen Geisteswelt Europas erhalten soll. Die drei italienischen Einbruchstellen, die tief in den deutschen Volksboden hineingetrieben wurden, sind in der Tat von um so größerer Bedeutung, als im Verlauf einer einst undenkbar kurzen Spanne sich die Einigung der großen deutschen Nation vollzogen hat. Daran ändert auch nichts die glückliche Tatsache, daß die Spannungen im Norden neutralisiert werden konnten. Denn solange Österreich Instrument fremder Interessen bleibt, solange es in dem Erwerb einer fremden, der österreichischen Mission“ verharret, bleibt allerdings die Klammer im Südosten bestehen und die furchtbare Seite nordwärts und zum Süden zu ist eben die eines fähigen, selbstbestimmten Volkstumsamples wie die tschechische Tschechien. Wir können nun allerdings nur eine Entwicklung, welche durch das Blut, durch das Volkstum und damit historisch bedingt ist, und wir sehen keine Lösung von Ewigkeit, wenn die Annatur durch Macht auf den Thron gehoben wird. Was aber für Europa gefährlich zu werden droht, das ist die Blindheit Frankreichs, die immer wieder in der Sowjetunion einen europäischen Staat gleiches Ranges sehen zu müssen