Gegründet 1877 — Gegründet 1877

Schwarzwälder Tageszeitung „Aus den Tannen"

Amtsblatt des Kreises Calw für Altensteig und Umgebung — Heimatzeitung der Kreise Calw und Freudenstadt

Bezugspr.: Monatl. d. Post ℳ 1.20 einschl. 18 ₰ Beförd.-Geb., zuz. 36 ₰ Zustellungsgeb.; d. Ag. ℳ 1.40 einschl. 20 ₰ Austrägergeb.; Einzeln. 10 ₰. Bei Nichterscheinen der Ztg. ins. höh. Gewalt od. Betriebsstör. besteht kein Anspruch auf Lieferung. Drahtanschrift: Tannenblatt. / Fernruf 321.

Anzeigenpreise: Die einspaltige Millimeterzeile oder deren Raum 5 Pfennig. Textmillimeterzeile 15 Pfennig. Bei Wiederholung oder Mengenabschluß Nachlaß nach Preisliste. Erfüllungsort Altensteig. Gerichtsstand Nagold.

Nummer 12 — Altensteig, Donnerstag, den 16. Januar 1941 — 64. Jahrgang

Der deutsche Wehrmachtsbericht

Aufklärung über Südengland zeigt die gute Wirkung der letzten Angriffe.

DNB Berlin, 15. Jan. Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:

Infolge der ungünstigen Wetterlage wurde im Laufe des 14. Januar von der deutschen Luftwaffe nur über Süd-England aufgeklärt. Hierbei konnte die gute Wirkung der in den letzten Nächten durchgeführten Angriffe auf kriegswichtige Ziele in Plymouth und Portsmouth festgestellt werden.

Der italienische Wehrmachtsbericht

DNB Rom, 15. Jan. Der italienische Wehrmachtsbericht vom Mittwoch hat folgenden Wortlaut:

Das Hauptquartier der Wehrmacht gibt bekannt: An der griechischen Front lokale Aktionen ohne Bedeutung.

An der Cyrenaika zeitweise Artillerie- und Spähtruppätigkeit im Gebiet von Tobruk und Giarabub. Unsere Flugzeuge haben wirksam Panzerkraftwagen und Artilleriestellungen mit Bomben belegt. Der Feind hat Einflüge auf einige Ortschaften in Libyen durchgeführt und dabei einigen Gebäudeschaden angerichtet.

In Ostafrika wurden feindliche bewaffnete Kraftwagen, die sich an der Sudangrenze einer unserer Stellungen genähert hatten, unter Verlusten für den Gegner zurückgewiesen. Unsere Luftwaffe belegte feindliche Truppen und Kraftwagen mit Bomben und Maschinengewehrfeuer. Feindliche Flugzeuge haben Gorgj, Tertale, Mojale und Mega bombardiert und geringen Schaden verursacht.

„Deutsche Nachtangriffstaktik rätselhaft"

Die Londoner Kriegsverbrecher machen sich Sorgen

Genf, 15. Jan. Seit einigen Monaten nun schon sausen die vernichtenden Schläge der deutschen Luftwaffe auf die britische Insel nieder, ohne daß irgend eine Pause oder gar ein Nachlassen jemals festzustellen war. Im Gegenteil machen sich die verheerenden Folgen der deutschen Luftangriffe immer stärker bemerkbar, trotz aller Beschönigungsversuche der britischen Illusionspropaganda und trotz der regelmäßig wiederkehrenden Versicherungen amtlicher Stellen über angeblich unfehlbare Abwehrmittel, die man nun endlich gefunden haben will. Vor allem die deutschen Nachtangriffe, die als Vergeltung für die nächtlichen Uebergriffe der RAF. auf die Wohnviertel deutscher Städte gegen kriegswichtige Ziele in allen Teilen der britischen Insel mit gewaltiger Wirkung durchgeführt werden, machen den englischen Kriegsverbrechern schwere Sorgen.

So muß auch der Londoner „Daily Telegraph" kleinlaut feststellen, daß die deutsche Nachtangriffstaktik rätselhaft erscheine. Es verstehe sich von selbst, daß jede Regelmäßigkeit bei militärischen Operationen vermieden werden müsse. Wenn auch die Angriffe bis zum September zurückverfolgt würden, so bleibe es doch unmöglich, eine Systematik in den Operationen festzustellen. Die Taktik der deutschen Angriffe über England sei ständig geändert worden. Das Wetter könne nicht die Ursache aller dieser Aenderungen gewesen sein und auch das britische Verteidigungssystem habe diese Taktikänderung nicht veranlaßt, da, wie das Blatt eingesteht, die feindlichen Verluste verhältnismäßig klein gewesen seien. Die Verluste seien aber der einzige Prüfstein für die Wirksamkeit des Verteidigungssystems, und gegenwärtig würden nicht so viel deutsche Maschinen bei Nachtangriffen vernichtet, um Einfluß auf die Taktik ausüben zu können.

Angesichts der ständigen albernen Lügenmeldungen über die Höhe der deutschen Flugzeugverluste ist dieses Eingeständnis immerhin bemerkenswert.

Britischer Terror gegen Aegypten

In einem Monat 1725 Urteile wegen Vergehens gegen die Kriegsvorschriften

Mailand, 15. Jan. Wie der „Corriere della Sera" aus Beirut meldet, sei — Nachrichten aus Kairo zufolge — die Bevölkerung Aegyptens nicht gewillt, die von den englischen Behörden im Zusammenhang mit der militärischen Besetzung des Landes auferlegten Beschränkungen hinzunehmen. Tagtäglich gebe es Sabotageakte, und das Kriegsgericht in Alexandrien habe in einem einzigen Monat nicht weniger als 1725 Urteile wegen Vergehens gegen die Kriegsvorschriften gefällt. 50 Personen wurden bestraft, weil sie sich weigerten, ihre Wohnungen zu verdunkeln. Soeben sei ein Anschlag aufgedeckt worden, dessen Urheber man noch nicht ausfindig machen konnte: Sämtliche elektrischen Leitungen der Alarmsirenen waren durchgeschnitten worden.

Erfolgreiche Kämpfe im Mittelmeer

Flugzeugträger „Illustrious" und Kreuzer „Southampton" beschädigt

Schwere britische Schiffsverluste

Daß es sich bei den Aktionen im Mittelmeer vom 10. bis 12. Januar um einen ganz bedeutenden Erfolg der italienischen Luftwaffe und um einen nicht geringeren der deutschen Flieger handelt, geht aus den jetzt vorliegenden Berichten klar hervor. Die italienischen Streitkräfte im Mittelmeer stellen ihren Mann nicht nur in der Verteidigung gegen die englischen Kräfte, sondern sie gehen auch bei jeder sich bietenden Gelegenheit zum Angriff über. Die Treffen im Kanal von Sizilien wurden durch die Notwendigkeit für die britischen Flottenkontingente hervorgerufen, vom westlichen in das östliche Mittelmeerbecken oder umgekehrt vom östlichen in das westliche zu fahren, wo sie in Gibraltar und in Alexandrien ihre Hauptstützpunkte besitzen. Es handelt sich um dringende Transporte, für die der weniger gefährdete Weg um das Kap der Guten Hoffnung nicht möglich ist, weil er zu lange Zeit beansprucht. Vor allem also müssen Geleitzüge, Transportdampfer und Kriegsschiffe oder Flugzeugträger durch die Straße von Gibraltar einfahren und den, wie die letzten Kämpfe zeigten, sehr gefährlichen Weg, durch die Meerenge von Sizilien nehmen. Starke Formationen, besonders Torpedojäger, begleiten die englischen Dampfer auf ihrer Fahrt und werden bei der Straße von Sizilien von anderen Formationen, die von Alexandrien her kommen, abgelöst. Diese haben die Aufgabe, die Züge vollends durch die Meerenge bis zu ihrem Bestimmungsort zu bringen. Zu Anfang des Krieges wurden die britischen Seestreitkräfte im Mittelmeer stark verringert, seit ungefähr zwei Monaten ist das anders geworden und italienische Beobachter konnten feststellen, daß die Zahl der englischen Einheiten im Mittelmeer ständig wuchs, was zweifellos mit der Vorbereitung der Offensive in der Cyrenaika zusammenhing.

Der letzte Zusammenstoß zwischen deutsch-italienischen und britischen Streitkräften kam nach den ausführlicheren Meldungen des „Giornale d'Italia" offenbar so zustande:

Ein aus zwei Gruppen gebildeter, stark gesicherter Geleitzug war von Gibraltar aus nach Alexandrien und Griechenland entsandt worden, da das englische Kommando angesichts der schweren Verlusten auf beiden Kriegsschauplätzen dringend Ersatz an Truppen und Kriegsmaterial benötigte. Der Geleitzug wurde durch die beiden Schlachtschiffe „Renown" und „Malaya", von einem Flugzeugträger, einigen schweren und leichten Kreuzern sowie zahlreichen kleineren Einheiten gesichert. Diese Einheiten wurden von der italienischen Kriegsmarine sowie von der Luftwaffe der Achsenmächte erfolgreich angegriffen.

Die Schwere der englischen Verluste ergebe sich, so schreibt das italienische Blatt, aus verschiedenen Einzelheiten. So habe man Rettungsboote und Mützen vom britischen Zerstörer „Gallant" gefunden, der offensichtlich gesunken sei. Am 10. des Monats habe man einen britischen Zerstörer inmitten von zahlreichen Oelflecken gesichtet, der von zahlreichen Einheiten umgeben war, die versuchten, ihn ins Schlepptau zu nehmen. Am Nachmittag des gleichen Tages habe man einen britischen Kreuzer mit 30 Grad Schlagseite gesichtet, der ebenfalls als verloren gelten könne. In der Nacht zum 11. seien in den Gewässern von Malta große Oelflecke und Schiffstrümmer festgestellt worden, die auf die Versenkung einer weiteren Einheit schließen lassen.

Im Hafen von Malta liege ein Flugzeugträger vom „Illustrous-Typ mit Beschädigungen, während das Schlachtschiff „Malaya" bei seiner Rückkehr nach Gibraltar sofort ins Trockendock verbracht wurde. Am 13. habe man 100 Meilen von Malta entfernt einen brennenden Zerstörer gesichtet. In der Nacht zum 12. sei ein weiterer Flugzeugträger von einem italienischen Torpedoflugzeug torpediert worden. Dieser Angriff sei in unmittelbarer Nähe von Kreta in Zusammenhang mit den in Nordafrika in Gang befindlichen Operationen erfolgt.

Die neue intensive Phase der Kriegführung beweise — wie das halbamtliche Blatt abschließend betont — Italiens unveränderte Wachsamkeit im Mittelmeer, an der heute auch starke deutsche Luftstreitkräfte teilnehmen, und zeige, wie gefährlich diese einsatzbereite Wache sei. Sie beweise, wie unbegründet die leichtfertigen propagandistischen Behauptungen Churchills und Genossen seien, die Italien nur wegen einer weniger glücklichen Episode so darstellen wollten, als sei es bereits im Begriff, sich aus dem Kriege zurückzuziehen.

In diesem Zusammenhang sei die bei dieser Gelegenheit festgestellte Entsendung neuer englischer Streitkräfte nach Griechenland vielsagend, beweise sie doch, daß auch auf dem Balkansektor zahlreiche englische Kräfte aufgerieben und gebunden sind, sowie der Verteidigung des Mutterlandes entzogen werden. Die griechischen Streitkräfte an der albanischen Front seien nunmehr in gefährlicher Weise sowohl an den Flanken wie im Rücken ungedeckt.

Die griechische Propaganda könne lange von glänzenden Erfolgen reden. In Wirklichkeit erscheine die Verteidigung Griechenlands, des großen Flotten- und Luftflotten-Stützpunktes im Dienste Englands, von Tag zu Tag bedenklicher, und dies zu einer Zeit, da die politische und militärische Lage Europas rasch weitergehe.

Die Admiralität gibt zu

Flugzeugträger „Illustrious" und Kreuzer „Southampton" durch Fliegerbomben beschädigt — Zerstörer „Gallant" im Gefecht mit italienischen Torpedobooten beschädigt.

DNB Neuyork, 15. Jan. Die britische Admiralität gibt in einer amtlichen Verlautbarung bekannt, daß am 10. Januar deutsche und italienische Luftstreitkräfte britische Kriegsschiffe in der Straße von Sizilien angriffen. Dabei habe der englische Flugzeugträger „Illustrious" (23 000 T.) Treffer erhalten, und an Bord habe es nicht nur Schäden, sondern auch Verluste gegeben. Weiter sei der Kreuzer „Southampton" (9100 T.) getroffen und ernsthaft beschädigt worden. Die Beschädigungen dieses Kreuzers müssen besonders schwer gewesen sein; denn die Admiralität fügt hinzu, daß er noch keinen Hafen habe erreichen können.

Aus dem gleichen amtlichen englischen Bericht geht hervor, daß in dem Gefecht mit den beiden italienischen Torpedobooten der britische Zerstörer „Gallant" (1335 T.) durch eine Mine oder einen Torpedo beschädigt worden sei.

Der Flugzeugträger „Illustrious" gehört zu den modernsten englischen Schiffen dieser Klasse. Er ist erst 1939 vom Stapel gelaufen und ist erst vor wenigen Monaten in Dienst gestellt worden.

Maschinen von über 100 000 PS. verleihen ihm eine Stundengeschwindigkeit von 30,7 Knoten. Er war bestückt mit 16 11,4 Zentimeter- und 32 4-Zentimeter-Luftabwehrgeschützen sowie 32 Maschinengewehren zur Luftabwehr. An Bord hatte er 40—45 Flugzeuge. Die Besatzung belief sich auf 1600 Mann.

Der Kreuzer „Southampton" gehört zur „Birmingham"-Klasse. Er ist 1937 in Dienst gestellt worden, erreichte 32,5 Knoten und hatte 700 Mann Besatzung. Seine Bewaffnung bestand aus zwölf 15,2-Zentimeter-Geschützen sowie acht 10,2-Zentimeter- und einer Reihe leichter Luftabwehrgeschütze.

*

Zu den schweren Verlusten der Engländer im Mittelmeer unterstreichen die römischen Blätter, daß die englische Admiralität sich erst nach drei Tagen entschlossen habe, einen Teil davon zuzugeben. Zwar sei sie, wie „Popolo di Roma" erklärt, dabei äußerst „vorsichtig" vorgegangen und habe bisher den größten Teil der Verluste wohlweislich verschwiegen. Aber schon die Tatsache, daß die Admiralität diesmal nur wenige Tage gewartet habe, um ein Kommuniqué auszugeben, während sie seinerzeit die englischen Verluste in den norwegischen Gewässern erst nach mehr als zwei Wochen bekanntgab, beweise, daß die Verluste und Schäden diesmal so schwer seien, daß man sie unmöglich längere Zeit verbergen kann.

„Mit unheimlicher Präzision und Kühnheit"

Neutraler Augenzeuge über den Einsatz deutscher Stukas im Mittelmeer

Buenos Aires, 15. Jan. Die „Prensa" veröffentlicht einen Augenzeugenbericht eines englischen Kriegsschiffes über den ersten Einsatz deutscher Stukas im Mittelmeer. In ihm wird wiederholt die außerordentliche Verwegenheit der Piloten hervorgehoben, denn der Angriff sei mit einem geradezu unheimlichen Maß von Präzision und Kühnheit durchgeführt worden. Der Einschlag, besonders schwerer Bomben unweit des Schiffes, auf dem der Beobachter sich befand, habe dieses tanzen lassen wie eine Nußschale, während sich Wogenberge von ungeheurer Höhe erhoben. Es grenze an ein Wunder, daß der wahre Hagel von Abwehrgeschossen keine der deutschen Maschinen getroffen habe, obgleich diese mit unerhörter Kühnheit bis 50 Meter auf die Wasseroberfläche herabgestoßen seien.

Bei dem zweiten Angriff wenige Stunden später hätten die deutschen Flugzeuge die gleiche Taktik entwickelt und sich sogar bis auf fünf Meter den Wellen genähert. Alle Beobachter des tollkühnen Manövers seien einstimmig der Ueberzeugung gewesen, daß die Flugzeuge Schaden genommen hätten und deshalb so tief stürzten. Nach wenigen Sekunden jedoch hätten die Piloten die Apparate wieder hochgerissen und seien auf neue zum Angriff übergegangen.

LANDKREIS CALW Kreisarchiv Calw

Wetterleuchten im Mittelmeer

Mit deutschen Flugzeugen gegen die englische Flotte im Mittelmeer

Von Kriegsberichter Franz Hausmann

DNB. **Auf dem Gefechtsstand einer Gruppe in Sizilien,** 15. Jan. Noch keine 24 Stunden sind vergangen, seit die Maschinen hier eintrafen und sich sofort unter die Oelbäume „verrollten". Dort lagen sie während der ersten Nacht. Jetzt stehen die Maschinen startbereit am Rand des Rollfeldes mit laufenden Motoren.

Jedes Warten hat ein Ende

„Ein starker Verband englischer Kriegsschiffe, darunter Flugzeugmutterschiffe, mit Kurs Nordwest, 350 Kilometer vor Sardinien. Ab 9.30 Uhr Startbereitschaft." So lautet der Befehl an den Kommandeur der Gruppe.

9.30 Uhr. Nun ist es soweit. Männer und Maschinen stehen fertig da und warten auf den Einsatzbefehl, der jeden Augenblick kommen kann, aber ebenso gut noch eine Weile auf sich warten lassen kann. Spürbare Ungeduld herrscht heute unter den Fliegern, die sonst die Ruhe selbst sind. Das ist aber kein Wunder, denn die Ueberführung des Verbandes nach Italien, nach Süditalien, brachte eine ganze Reihe unerwünschter Ruhetage.

Selbst das längste Warten hat ein Ende. Es werden noch eine stattliche Reihe Mandarinen verzehrt, ehe der Startbefehl kommt. Aber jetzt geht's los. Eine Maschine nach der anderen jagt über die Startbahn und zieht über die Zitronenwälder dahin. Eine Schleife bis aufs Meer hinaus, noch eine zweite, dann sind alle in der Luft. Die Gruppe fliegt geschlossen davon — hinein in den azurblauen Himmel Richtung Süden, wo ein starker englischer Flottenverband noch ahnungslos dahinzieht. Immer mehr Maschinen werden es. Stukas von Osten und Stukas von Westen stoßen zu der mit abgedrosselten Motoren fliegenden Formation.

Es wetterleuchtet im Mittelmeer!

Hörst du nicht, Albion? Aus dem Wetterleuchten wird ein Gewitter werden, wenn auch der Himmel noch so blau und das Meer kaum von einem Lüftchen gekräuselt wird.

Erbitterte Gegenwehr

5500 Meter zeigt der Höhenmesser. Wir haben längst die Sauerstoffmaske angelegt und von Süden und Frühlingswärme ist nichts mehr zu merken. Im Gegenteil, trotz der Pelzstiefel und Pelzhandschuhe ist es empfindlich kalt. Aber das vergeht, vergeht im Nu, denn plötzlich pulsiert das Blut lebhafter. Schwarz und klein, wie undeutliche Striche, sind am Horizont die englischen Kriegsschiffe aufgetaucht. Vollgas! „Ran an den Feind...!"

Jetzt hat der Engländer das Wetterleuchten endlich bemerkt. Die Tommys schießen wie verrückt und der blaue Himmel ist in Gedankenschnelle mit dunklen und hellen Wölkchen übersät. Wie ein dichter Vorhang legt es sich über die zwölf oder fünfzehn Schiffe da unten, die gar keine Zeit mehr haben, ihren Verband aufzulösen.

Auf mittlerer Höhe liegen die Sprengwölkchen der leichten Flak, die schwere legt ihr Abwehrfeuer noch höher. Unbeirrt von diesem Feuerwerk greifen unsere Stukas an. Eine nach der anderen kippt über den Flügel ab und stürzt mit rasender Schnelle in die Tiefe. Das Meer ist ein Hexenkessel geworden, riesige Wasserfontänen schießen hoch — das sind die Bomben, die knapp ihr Ziel verfehlen und neben den Schiffen ins Meer schlagen. Die Gewalt der Unterwasserexplosionen reicht aber aus, auch den gepanzerten Kolossen die Flanken einzudrücken.

Auf dem Heck des Flugzeugträgers schlägt eine Brandbombe ein. Und eine halbe Minute später eine Sprengbombe „bester Qualität". Der schwere Kreuzer vor dem Flugzeugmutterschiff hat einen Volltreffer erhalten. Er neigt sich auf die Seite, weiter hinten brennt ein drittes und viertes Schiff. Die englischen Zerstörer rasen wie irrsinnig im Zickzack-Kurs um ihren Verband herum und feuern aus allen Rohren.

Damit brechen sie aber nicht unseren Angriff, der mit elementarer Gewalt über sie dahintobt.

Und noch einmal drauf!

Die Schlacht ist vorbei, das Unwetter, das mit dem Vorzeichen des schwarzen Balkenkreuzes auf die Engländer niedergeht, zieht mit Nordkurs genau so schnell ab, wie es ankam. „Kurbelei hat es keine gegeben, denn die englischen Jagdflieger kamen nicht mehr zum Start."

Nachfolgende Aufklärung ergibt, daß der englische Verband ganz anständig angekratzt nach Malta strebt. Noch weit entfernt davon, mit diesem Resultat zufrieden zu sein, saust sofort eine neue Welle von Kampfflugzeugen los, um der Mittelmeerflotte noch einen zweiten scharfen Schlag „zu verpassen". Diesmal geht es noch weiter übers Wasser, denn die Schiffe suchen gar nicht Schutz in Malta, sondern dampfen nach Osten weiter. Und wieder gelingt die Ueberraschung. Die Flak kommt erst zum Schießen, als unsere Stukas schon geworfen haben. Wieder bleiben drei Schiffe brennend und mit Schlagseite liegen.

Am Abend versuchen die Engländer mit einem größer angelegten Angriff auf Palermo Revanche für die bittere Schlappe von heute nachmittag zu üben. Resultat: Sie machen Bekanntschaft mit der deutschen Flak. Die Revanche ging daneben. Eine Gloucester holt unsere Flak auf Anhieb, eine zweite Maschine, die brennend ins Meer stürzt, holt sich die italienische Abwehr.

Das Frühlingsgewitter im Mittelmeer läßt also nicht zu wünschen übrig, besonders wenn man bedenkt, daß derartige Wetter dazu neigen, mit vorrückender Jahreszeit immer heftiger zu werden. Und unser Wetterleuchten wird schon hinreichen, um den Engländern auch in dieser Gegend heimzuleuchten.

Ruhm über das Grab hinaus!

Ritterkreuz für den Pionierleutnant Danzer nach dem Tode verliehen

Berlin, 15. Jan. Wie wir meldeten, hat der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht dem Pionierleutnant Danzer, der Zugführer in einem Panzer-Pionier-Bataillon war, nachträglich das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes verliehen. Leutnant Danzer ist ein geborener Wiener. Er war schon in den Jahren vor der Rückkehr der Ostmark ins Reich ein treuer Gefolgsmann Adolf Hitlers. Seine Brust zierte nicht nur die Medaille zur Erinnerung an den 13. März 1938, sondern auch das Eiserne Kreuz I. Klasse, das sich der junge Pionierleutnant am Kanal von La Bassée erworben hatte. Dort war von ihm eine wichtige Brücke, die bereits zur Sprengung von den Franzosen vorbereitet gewesen war, im feindlichen Abwehrfeuer genommen worden. Von seinem Unternehmen brachte er sogar den feindlichen Sprengtrupp mit nach Hause.

Das andere Mal war es in Epinal! Die Panzerdivision war in Eilmärschen zur Mosel gekommen, um in schnellem Zugriff den Uebergang zu erzwingen und die Festung Epinal vom Westen zu nehmen. Damit hatten die Franzosen nicht gerechnet, denn sie erwarteten den Feind vom Osten, und sie mußten in letzter Minute die sechs Brücken über die Mosel sprengen. Sie flogen in die Luft — bis auf eine, die sie für den Rückzug brauchten. Bei der Nachbarbrücke war es ihnen nicht ganz gelungen, und das war ein Glück für unsere Panzerpioniere. Ein Offiziersspähtrupp der Pioniere hatte in der Nacht zum 19. Juni erkundet und festgestellt, daß es unmöglich war, über die noch bestehende Brücke vorzudringen. Einen deutschen Panzer hatte dort das Schicksal ereilt.

Und doch! Die Brücke mußte ungesprengt in den Besitz der Division kommen, denn nur über diese Brücke konnte der glatte Vormarsch ungehindert weitergehen, in die Feste hinein und bis zur Schweizer Grenze.

Das war ein Auftrag, der dem Leutnant Danzer ins Herz geschrieben war. Als sein Oberstleutnant ihm auseinandersetzte, wie wichtig der Besitz dieser Brücke für die Panzerdivision war, da fiederte in dem jungen Wiener bereits das Draufgängertum eines echten Kampfpioniers. Mit zwei Spähtrupps zog er zur Mosel. Der eine sollte die Zündleitung auf diesem Ufer durchschneiden, während Leutnant Danzer mit seinen Pionieren über die schlecht gesprengte Brücke in den von den Franzosen besetzten Teil von Epinal vordringen wollte.

Sie kamen gut hinüber. Die Schützen verteilten sich im Häuserkampf, während die Pioniere an den Straßen der Mosel vorsichtig entlang tasteten. Sie mußten die Häuser an der Brücke erreichen, aus deren Kellern heftiges Pak- MG.- und Schützenfeuer über den Fluß ging. Die Franzosen paßten höllisch auf. Sie wußten, daß mit dem Fallen dieser Brücke ihr Schicksal in Epinal besiegelt war.

Bis zum Eckhaus an der Brückenrampe waren die Pioniere gekommen. Von hier aus prüfte Leutnant Danzer die Lage an, und sekundenschnell stand in ihm der Entschluß auf, die Brücke auf jeden Fall zu nehmen, also die Minenriegel auszubauen und die Zündleitungen zu den Minenkammern zu durchschneiden, deren Ladungen automatisch in die Luft geflogen wären, wenn die Minenzünder belastet worden wären.

Nebenbei machten sie ein Pak-Geschütz unbrauchbar, das neben ihnen am Fenster eingebaut war, holten sich einen Gefangenen aus den Nebenhäusern und paßten auf, wie sich der Feind verhielt. Dabei stellte Leutnant Danzer fest, daß in den Feuerpausen französische Zivilisten die Brücke passierten und es reifte in ihm ein grandioser Plan. Er schnappte sich mit seinem Begleiter einen alten herrenlosen Lieferwagen auf der Straße, fuhr unbehelligt mit ihm zur zerstörten Brücke und verständigte seinen Spähtrupp auf dem anderen Ufer über sein Vorhaben. Sie beschwichtigten, aber Leutnant Danzers Entschluß stand fest. Er befahl Feuerschutz und brauste mit seinem sonderbaren Wagen zum Marktplatz von Epinal. Sein Spähtrupp riet ab, auf die Brücke zu gehen. Aber Leutnant Danzer blieb dabei. „...und wenn es mein Leben kostet!"

So fuhr er denn über die Brückenrampe bis an die Minenriegel heran, stieg aus, warf sich auf die Erde und begann die Zündleitungen zu zerschneiden. Dann warf er in hohem Bogen die Kastenminen in die Mosel.

Jetzt merkten die Franzosen, daß sie einer Kriegslist zum Opfer gefallen waren und begannen bis auf die Brücke zu folgen. Leutnant Danzer erhielt einen Streifschuß am Hals, arbeitete aber ruhig weiter und beseitigte die Minensperre auf der Brücke. Dann sprang er auf, um mit ein paar Sätzen die schützende Deckung zu erreichen. Dabei ereilte ihn sein schweres Schicksal. Mit einem Oberschenkel- und Bauchschuß wurde er in Deckung geholt. Dort flüsterte er schwer leidend: „Die Hauptsache ist, daß ich die Brücke freigemacht habe, und daß der Vormarsch der Division gesichert ist!"

Der Divisionsgeneral hat noch in der gleichen Stunde das Ritterkreuz für den tapferen Kampfpionier beantragt, aber es war zu spät! Leutnant Danzer starb am nächsten Tage an den Folgen seiner schweren Verwundung.

Nun hat ihm der Führer und Oberste Befehlshaber doch mit dem Ritterkreuz den Ruhm über das Grab hinaus gegeben.

Fernkampfflieger überm Atlantik

Angriff viele hundert Kilometer von der Küste — Noch keine Maschine über See verirrt

Von Kriegsberichter Ludwig v. Danwitz (PK.)

NSK Auf einer der Karten im Lagezimmer der Fernkampfgruppe wimmelt es geradezu von Schiffssilhouetten. Jede Silhouette bezeichnet eine Stelle, an der Flugzeuge unserer Gruppe ein feindliches Schiff versenkt haben. Schon einem flüchtigen Blick verrät sich die stolze Erfolgsserie. Von den Säulen des Herkules bis zum Nordkap hinauf reicht das Erntefeld der Fernkampfflugzeuge und stößt nach Westen weit in den Atlantik. Das Neuartige dieser Seekriegführung hat auf der britischen Insel größte Bestürzung, in der übrigen Welt Staunen und Bewunderung erregt.

Das Eingreifen der Luftwaffe in die Entscheidungen auf dem Atlantik ist eine der auffälligsten Ueberraschungen des modernen Krieges. Niemand hat vor diesem Kriege daran gezweifelt, daß Schiffe nicht mehr nur von Schiffen, sondern auch von Flugzeugen angegriffen werden könnten, und gerade die Schiffsflak ist mit besonderem Fleiß entwickelt worden. Aber auf freier See fühlte man sich vor Fliegerangriffen sicher. Mit einem Handelskrieg im Zuge von Langstreckenflügen hatte man nicht gerechnet. Wir erinnern uns noch allzu deutlich, wie es um die ersten Atlantiküberquerungen stand. Der Weltflug von Hauptmann von Moreau und Flugkapitän Henkel, der von Marschall Balbo geführte Geschwaderflug über den Südatlantik ließen zwar schon den zukünftigen Radius der Luftwaffe ahnen, stellten aber noch einmalige Leistungen dar. Um sie zu vollbringen, mußte die günstigste Wetterlage abgewartet werden. Als Navigationsmittel hatte man den ungestörten Funkverkehr der ganzen Welt zur Verfügung. Außer einem riesigen Brennstoffvorrat brauchte man keine nennenswerten Lasten mitzunehmen, und einige Postsäcke bedeuteten höchstens den Hinweis auf das, was die Zukunft bringen würde.

Solche Flüge, die mit ihrer Durchführung bereits ihren Zweck erreicht hatten, sammelten zwar wertvolle Erfahrungen, konnten aber noch keine militärischen Erfolge versprechen. Die Voraussetzungen, unter denen sie stattfanden, waren für den Einsatz von Kampfflugzeugen nicht zu schaffen. Selbst die Leistung der amerikanischen Clipper, die heute mit derselben Regelmäßigkeit, mit der unsere Lufthansa bereits den Südamerikadienst betrieb, den Atlantik und den Pazifik überqueren, mußte von unseren Fernkampfflugzeugen in den Schatten gestellt werden, damit sie zu einer ernsten Bedrohung der englischen Handelsschiffahrt wurden. Ein Passagierflugzeug als Konkurrent luxuriöser Ozeandampfer hat in seiner Ausstattung zweifellos größeren Ansprüchen zu genügen als ein Kampfflugzeug. Einen Multimillionär kann man weder wie einen Bordschützen im Heckstand unterbringen noch wie eine Bombe schweren Kalibers unter die Tragfläche hängen. Aber die Lasten an Bomben und Abwehrwaffen, die ein Fernkampfflugzeug mitschleppt, sind gewichtiger als die Passagiere und die Postsäcke der Clipper.

Die deutsche Luftwaffe verfügt über eine stattliche Anzahl solcher Fernkampfflugzeuge. Fast noch mehr als die anderen bekannten Flugzeugtypen kennzeichnen sie den hohen Stand unserer Flugzeugindustrie, die auch die Fernkampfflugzeuge bereits serienmäßig herstellt. Auf zahlreichen Flügen haben sie sich unter den schwierigsten Bedingungen bewährt. Wie in so mancher anderen Hinsicht ist auch hier der Krieg bahnbrechend für die Technik. Die mit diesen Flugzeugen gewonnenen Erfahrungen haben ihre Bedeutung für den Frieden so gut wie für den Krieg, und wer mit einer dieser Maschinen häufiger auf Feindflug war, der weiß die wundervoll ruhige Fluglage zu schätzen, die dieses Flugzeug noch immer zum Idealtyp des großen Verkehrsflugzeuges macht. Wir haben aber auch erlebt, welchen Unwettern das Fernkampfflugzeug gewachsen ist. Es konnte dann sein, daß ein Zittern und Beben durch den vom Sturm gerüttelten Riesenvogel ging. Auf und nieder wogten die mächtigen Tragflächen. Aber noch nie ist eine unserer Besatzungen von diesen treuen Maschinen im Stich gelassen worden. Selbst mit schweren Verwundungen in einem seiner Motoren, im Rumpf oder in den Tragflächen hat das Fernkampfflugzeug oft über viele hundert Kilometer heimgefunden.

Dabei ist es so schnell, daß es draußen auf See keinen ebenbürtigen Gegner hat. Im Angriff auf Schiffe haben wir andere hervorragende Eigenschaften schätzen gelernt, wenn es sich wie ein Raubvogel auf den Feind stürzt und dann in steiler Kurve davonzog. Tauchte da backbords oder steuerbords plötzlich eine Beute auf, dann wandte sich das Fernkampfflugzeug in Kurven, bei denen es geradezu auf der Stelle zu wenden schien, zum Angriff.

Zahl und Qualität der Flugzeuge allein tun es nicht. Es gehören auch die Männer dazu, die solche Flugzeuge führen. Piloten, die den Langstreckenflug beherrschen. Nicht umsonst sind in der Friedenszeit mehr noch als die Maschinen die Flugzeugführer gefeiert worden, die für die Luftfahrt Bahnbrechendes leisteten. Man schrieb von ihnen, man sprach von ihnen. Ganze Bücher wurden mit ihren Lebensbeschreibungen gefüllt. Schon sind auch einige Männer der Fernkampffliegerei durch besondere militärische Leistungen bekannt geworden. Aber die Langstreckenflüge an sich gelten als Selbstverständlichkeit. Bescheiden, wie diese Piloten sind, finden sie nichts Außergewöhnliches an ihrem Tun. Daß sie auch mitten in der Nacht mit einer tadellosen Landung das Riesenflugzeug auf unseren Platz bringen, wird nie erwähnt, wogegen man sich durch einen kleinen Fehler beim schwierigen Nachtstart direkt persönlich gekränkt fühlt. Dabei ist das schwer beladene Fernkampfflugzeug mit seinen mächtigen, bis obenan gefüllten Tanks schon am hellichten Tage nicht leicht in die Luft zu bringen. Von Langstreckenflügen der Friedenszeit ist hinlänglich bekannt, welche Probleme das Starten aufgab. Heute starten unsere Fernkampfflugzeuge trotz ähnlicher Umstände pünktlich und regelmäßig.

Das Fliegen — oft viele Stunden über dem Wasser — ist mehr noch eine Angelegenheit des Navigierens als des Steuerns. Wasser ist Wasser und nur scheinbar überall verschieden. Es hat nicht nur keine Balken, sondern auch keine Täler und keine Eisenbahnen. Beim Flug über Land lassen sich die Wolken oft genug mit einigem Glück durchstoßen, und man kann Erdorientierung aufnehmen. Atlantikflieger der Friedenszeit haben sich gelegentlich noch an Hand des Schiffsverkehrs zurechtgefunden. Allen aber standen von Küsten und Schiffen her so viel Funkstationen zur Verfügung, wie sich die Bordfunker nur wünschen konnten. Für das Fernkampfflugzeug ist diese Hilfe recht erheblich reduziert. Immer wieder greift der Kommandant am Kartentischchen nach Zirkel und Dreieck, um mit Hilfe des Sonnenstandes den Standort des Flugzeuges zu bestimmen, und entwickelt ebensoviel seemännische wie fliegerische Fähigkeiten. Nicht einmal auf die Vorhersagen des „Wetterfrosches" kann er sich unbedingt verlassen. Wenn der versprochene Seitenwind inzwischen schon zu einem starken Rückenwind umgeschlagen ist, steht das Flugzeug vielleicht viel weiter westlich, als zunächst anzunehmen war, und würde man jetzt noch weiter nach Westen fliegen, dann wäre an eine Heimkehr nicht mehr zu denken.

Aber noch nie hat sich ein deutsches Fernkampfflugzeug draußen auf dem Atlantik verirrt. Obgleich sich unsere Flieger nicht auf irgendeinen Funkverkehr stützen können und nicht jeder Küstenstreifen gelobtes Land ist, sondern nur der im deutschen Besitz, haben sie stets sicher heimgefunden. Weil die Weite das Element des Fernkampfflugzeuges ist, gehen sie immer wieder bis an die Grenze ihrer Reichweite, in der Hoffnung, auch diesmal wieder zu lohnender Beute zu kommen. Stunden kreuzen sie über den Schiffahrtsweg des Feindes, bewirtschaften mit hausfraulicher Sparsamkeit ihren Brennstoff und verrechnen sich nie.

Verantwortung stählt die Persönlichkeit. Unsere Fernkampfflieger sind daran gewöhnt, ohne fremde Hilfeleistung das gleiche zu leisten, was im Frieden einige wenige mit einer hilfsbereiten Welt erreichten. Würden sie beispielsweise wegen Brennstoffmangels auf dem Atlantik niedergehen müssen, oder gar auf hoher See zum Aussteigen mit dem Fallschirm gezwungen sein, so könnten sie gewiß nicht damit rechnen, sich in der Nähe eines unserer U-Boote wiederzufinden. Selbst bei exaktester Standortangabe würde ihr Notruf die sofort einsetzende Rettungsaktion nicht unbedingt hoffnungsvoll machen. Aber gerade dieses Bewußtsein, daß man im Fernkampfflugzeug ganz auf sich selbst gestellt ist, hat die Fernkampfflieger zu ihren größten Erfolgen befähigt.

Oft genug ist der Schneid ihrer Angriffe im Wehrmachtbericht hervorgehoben worden. Inmitten stärksten Zerstörerschutzes sind zahlreiche Handelsschiffe des Feindes von unseren Fernkampfflugzeugen im Tiefangriff vernichtet worden. Auch die „Empreß of Britain", das größte Schiff, das je in einem

LANDKREIS CALW Kreisarchiv Calw

Krieg vernichtet wurde, und das mit stärksten Abwehrwaffen ausgerüstet war, fiel dem Tiefangriff eines Fernkampfflugzeuges zum Opfer. Durch Schleier von Sprengwolken der Granaten und roten Feuerstrahlen der MG.-Garben finden sie immer ihr Ziel. Denn nicht schon die Tatsache, daß sie viele hundert Kilometer fern der Küste mit regelmäßigen Langstreckenflügen, von denen jeder eine fliegerische Glanzleistung ist, über den britischen Schiffen auftauchen, ist ihr Erfolg. Zu diesen Flügen gehört auch der — man möchte sagen infanteristische — Schneid der Angriffe, vergleichbar eben jenen letzten hundert Metern, die der Infanterist im Sturmangriff nimmt.

Das ist deutscher Soldatengeist, wie er nicht nur in unserer Luftwaffe, sondern genau so in unseren Panzern, unseren Schnellbooten und U-Booten lebt. Es ist der unwiderstehliche Angriffsgeist einer jungen Nation.

Von Feindfahrt heimgekehrt

Neun feite Brocken durch Stockhausen auf den Grund des Meeres geschickt

Von Kriegsberichter Herbert Kühn (PK.)

DNB..., 15. Jan. Korvettenkapitän Hans Gerrit von Stockhausen ist mit seinem Unterseeboot von vielwöchiger Feindfahrt glücklich im Stützpunkthafen eingelaufen. Vor einigen Tagen meldete der Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht die von ihm versenkte Zahl der feindlichen Schiffstonnage. Neun Dampfer waren durch dieses Unterseeboot auf den Grund des Meeres geschickt worden. Acht Dampfer waren englischer Nationalität, einer fuhr für England, und fünf große Brocken waren Tanker! Tanker, deren Inhalt für den Feind besonders wertvoll sind und die mitsamt ihrer kostbaren Ladung dem Feindgewaltsam entzogen wurden. Ein stolzer Erfolg, den das Boot und seine tapfere Besatzung mit nach Hause bringen durfte. Lobende Anerkennung aus dem Munde des Flottillenchefs im Stützpunkthafen und die Verteilung von hohen Kriegsauszeichnungen waren der äußere Dank, den die wackeren Männer von „U...." empfangen konnten.

Wir plaudern mit Korvettenkapitän von Stockhausen und seinem 1. AO. (1. Artillerieoffizier) Die Fahrt war diesmal wirklich sehr schön. Feindliche Gegenwirkungen haben wir so gut wie gar nicht zu spüren bekommen. Eines Abends kam der erste Bursche in Sicht! Ein schöner, großer Dampfer, den wir bald als einen Tanker ausmachen konnten Also Edelwild! Wir jagten ihn ein paar Stunden, bis er günstig im Sehrohr einwanderte. Torpedo hinüber! Treffer! So schnell ist wohl noch selten ein Schiff unter die Meeresoberfläche geschoben worden! Wir tauchten auf und hatten kaum die Köpfe über die Reeling gesteckt, als wir den Dampfer neben uns, mit hoch aus den Fluten ragendem Heck, blitzschnell verschwinden sehen konnten. Uns fiel schon vorher die hohe Decklast, die er mit sich trug, auf, und nun sahen wir auch die Bescherung vor uns! Nach seinem Absacken schwammen da einige Kisten im Bach umher, aus denen Rumpf- und Tragflächen von Flugzeugen herausschauten, schon mit Abzeichen versehen und großer rot-weiß-blauer Kokarde! Das war natürlich eine Freude für uns, bewies uns doch dieser Fund ganz eindeutig, daß dieser Bursche wertvolles Kriegsmaterial auf den europäischen Kriegsschauplatz tragen sollte.

Wir suchten weiter ein paar Tage, vergeblich, dann aber meldete uns der Ausguck eine Rauchfahne an der Kimm und gleich darauf ein paar Mastspitzen. Wir jagten und konnten bald auf günstige Schußposition laufen! Der Aal traf ihn mitten in den Bauch, aber er rührte sich überhaupt nicht! Na, dem haben wir bald nachgeholfen, indem wir auftauchten und ihn mit der Artillerie beharkten. Wir feuerten zunächst einige Warnschüsse und ließen dann der Besatzung genügend Zeit, um in die Rettungsboote zu gehen. Der erste Schuß saß gleich Unterkante Brücke; die anderen Schüsse gingen ebenfalls als Volltreffer in den Rumpf des Schiffes, bis wir ihn unter Wasser schießen konnten. Als das Heck aus dem Wasser ragte, konnten wir gerade noch seine große Kanone sehen, die aber unbesetzt war — die Tommies da drüben hatten keine Zeit mehr, sie in Betrieb zu setzen! Der letzte Schuß, den wir abgaben, rasierte dieses Geschütz glatt vom Oberdeck! Also gehörte der Dampfer dem 1. AO.! Eine Flasche Rum oder eine Buddel Sekt, dazu einen Wunsch frei, nach dem Einlaufen in den Hafen — so ist es Brauch und Sitte an Bord des Bootes!

Eine zunächst etwas langweilig anmutende Sache war einige Tage später die Jagd auf einen Dampfer, aber wir stellten fest, daß es sich ebenfalls um einen Tanker handelte. Also ran! Das war nicht so leicht getan. Wir schlichen uns heran und prompt bekam es seinen Torpedo hinüber. Aber auch dieser Bursche soff nicht ab, er brannte auch nicht. Erst nach einer ganzen Weile neigte er sich etwas vornüber Mit seinen großen Kanonen feuerte er wild in der Gegend herum, irgendwo dahin, wo er uns wohl vermutete. Wir sandten ihm einen zweiten Aal hinüber und konnten beobachten, daß eine Kanone, die Munition und die Bedienungsmannschaft in die Luft flog. Jetzt stellte sich der Dampfer aufs Heck, wälzte sich so ein bißchen von Backbord nach Steuerbord im Bach herum und verschwand in einem richtigen Sogtrichter im Ozean.

Dann begann wieder die Suche. Endlich wurden wir belohnt. Ein großer dicker Frachter kam seines Weges daher gebummelt. Auch er bekam seinen Torpedo und — es war wie verhext! — auch er machte keine Anstalten, von der Bildfläche zu verschwinden! Wieder mußte die Artillerie eingreifen. Aber auch das ging nicht so einfach. Es mußten so an die 60—70 Schuß geopfert werden, bis er endlich einsah, daß es ja doch keinen Zweck hatte — mit einem hörbaren Seufzer ging er Kurs Meeresgrund!

Aber nun hatte sich das inzwischen hier draußen herumgesprochen, was los war. Es wurde still um uns, die Funkrufe um Hilfe hatten den Feind veranlaßt, einen anderen Dampfer weg anzuordnen. Die Verblüffung mag nicht schlecht gewesen sein. Kein Dampfer fuhr unter Geleit oder mit Sicherung. Hier hatten sie uns gewiß nicht vermutet! War das die englische Seeherrschaft? War das die vielgepriesene Beherrschung aller Meere?

Na, wir suchten uns einen anderen Treck, und bekamen auch bald wieder einen Dampfer vor die Rohre. Es war am Sylvesterabend. Wir beobachteten diesen fetten Happen und schickten ihm auch prompt — so gewissermaßen als Sylvestergruß — einen Aal hinüber, der mitschiffs saß und das Wild in die ewigen Jagdgründe hinüberwechseln ließ! Alles, was irgendwie im Boot entbehrlich war oder wachfrei hatte, kam auf die Brücke gestürzt, und fast mit dem Glockenschlag 12 versank der Tanker in den Fluten!

Dann kam noch ein Dampfer, den wir in der Dunkelheit mit der Artillerie fertig machen konnten. Auf ziemlich nahe Entfernung jagten wir ihm ein paar Granaten hinüber, die seinen Leib buchstäblich durchlöcherten. Durch die Einschüsse fruchtete roter Feuerschein aus dem Innern des Schiffes zu uns herüber, so daß sie wie lauter kleine Vulkane aussahen. Auf einen Treffer ging die gesamte Bereitschaftsmunition in die Luft mit einer riesigen Detonation. Die Brocken flogen nur so in der Gegend herum! Dann war es aus, der Dampfer legte sich müde auf die Seite, so tief, daß wir fast in seine Schornsteine hineingucken konnten, dann hatte auch dieses Schiff einen sicheren Ankerliegeplatz auf dem Meeresgrund angesteuert.

Neun Dampfer, viele zehntausende Bruttoregistertonnen feindlichen Schiffsraumes, die durch „U...." dem Feinde entzogen werden konnten! Tausende von Zentnern, Kubikmetern und Litern an Material, die der Kriegswirtschaft Englands bitter nötig fehlen werden — Flugzeuge und Munition, Lebensmittel und Brennstoffe, Eisen, Erz, Papier, Holz, Mineralien und Waffen.

Wasserweg erschließt den Osten

Narew und Weichsel als neue Reichswasserstraßen

NSK. Die Weichsel ist jetzt seit mehr als einem Jahr in ihrem ganzen Lauf ein deutscher Strom, und die deutsche Verwaltung hat unverzüglich die Arbeiten aufgenommen, um diesen Strom seiner naturgegebenen Aufgabe als Großschiffahrtsweg zuzuführen. Die kürzlich erfolgte Erklärung des Narews von der Einmündung der Pissa ab bis zu seiner Mündung in den Bug und des Bugs von der Reichsgrenze ab bis zu seiner Mündung in die Weichsel zu Reichswasserstraßen deuten bereits an, in welchem Umfange das gewaltige Arbeitsvorhaben der Erschließung der Wasserwege im Osten in Angriff genommen worden ist. Die Wasserstraße Narew—Bug—Weichsel hat eine sehr wesentliche Aufgabe bei der wirtschaftlichen Erschließung Südostpreußens sowie weiter Gebiete der Reichsgaue Wartheland und Danzig-Westpreußen.

Auf den Narew sind vor allem die drei Ostkreise Südostpreußens: Ostrolenka, Makow und Pultusk, angewiesen. Aber dieser Strom, so majestätisch er sich auch durch die Landschaft windet, ist für einen geregelten Schiffsverkehr vollkommen untauglich. An Wasser fehlt es nicht; nach dem Zufluß des Omulew bei Ostrolenka hat das Flußbett an sich die nötige Breite. Damit allein aber ist es nicht getan. Viele Steinblöcke sperren die Fahrtrinne; sie müssen gesprengt werden. Das Flußbett mit seiner unregelmäßigen Tiefe muß durch Buhnen verjüngt werden. Buhnen müssen auch das andauernde Versanden des Flußbettes durch die Narewdünen, die vor allem in der Serocker Gegend beachtliche Höhen erreichen, verhindern.

Bei Modlin, der im Feldzug der 18 Tage heiß umkämpften Festung, mündet der Bug in die Weichsel, deren Mittellauf hier beginnt. Von hier bis Leslau streift sie teils den Gau Ostpreußen, teils den Reichsgau Wartheland, um dann ihren Unterlauf im Reichsgau Danzig-Westpreußen zu beenden.

Das Strombett der Weichsel zwischen Modlin und Leslau ist in einer Weise verwildert, die jeglicher Beschreibung spottet. Uferbefestigungen sind nur spärlich zu finden. Die Folge ist ein andauerndes Abbröckeln der zum Teil sehr hohen und steilen Uferwände. Mit dem Ausbau der Ufersicherungen mußte darum vordringlich begonnen werden. Die Verwahrlosung war hier schon so weit vorgeschritten, daß eine Anzahl volksdeutscher Bauernhöfe ernstlich durch den nahenden Abrutsch gefährdet war. An diesen Stellen ist bereits heute jede Gefahr behoben.

Von der „Wilden Weichsel", wie sie heißt, sieht man den größten Teil des Jahres nichts. Wild und ungebärdig, katastrophenschwanger wird sie erst zur Zeit des Eisganges. Das anheimliche Gespenst des Eisgangs wird durch den deutschen Ausbau der Weichsel zum Großschiffahrtsweg von selber verschwinden oder zumindest doch seinen Charakter als Katastrophe verlieren. Die wechselvolle Breite des Stroms — bei Plock beträgt sie beispielsweise 600 Meter — steht in keinem Verhältnis zu dem Wasservolumen. Die versandete Weichsel ist gegenwärtig für den regulären Schiffsverkehr viel zu flach, und die geringe Tiefe des Flußbettes bedingt auch die schweren Stauungen zur Zeit des Eisganges. Die nächsten Arbeiten zielen deshalb darauf hin, das Strombett von seiner unverhältnismäßigen Ausdehnung auf eine Breite von etwa 350 Meter zu bringen und durch Buhnen festzulegen. Damit wird nicht nur eine Voraussetzung für genügende Wassertiefe für den Verkehr geschaffen, sondern auch im Frühjahr ein viel rascherer Abgang des Eises gewährleistet.

Das neue Leben auf der Weichsel aber ist schon durch die ersten Maßnahmen des verflossenen Jahres geweckt worden. Die alte Weichselstadt Plock erwachte aus ihrem Dornröschenschlaf und entwickelt sich schon heute zum bedeutendsten Hafen des Mittellaufes. Auf zahllosen Lastkähnen wurden Massengüter wie Getreide nach Danzig verschifft. Andere Massengüter wie Material für die Uferbefestigungen, Baudolz und Kohle wurden herangebracht. Auch dem inneren Verkehr wurde die Weichsel bereits nutzbar gemacht. Zuckerrüben beispielsweise kamen zu Schiff nach Plock, wurden hier umgeschlagen und zu den Raffinerien gebracht, Schnitzel und andere Produkte gingen dafür auf demselben Wege zurück Ganz nebenbei wurde auch die Kies- und Steinbaggerei zu einem bedeutenden Erwerbszweig, denn dies Material wird zu Bauzwecken und für die Uferbefestigungen dringend benötigt. Im Frühjahr wird dann auch, der neuen Bedeutung des Plocker Weichselhafens entsprechend, mit dem großzügigen Ausbau der Hafenanlagen begonnen werden. Ein gründlicher Ausbau der Straßen, die Schaffung eines Hafenbahnhofs und der Ausbau zweier halbfertiger, von den Polen liegengelassener und verkommener Hafenbecken wird zunächst erfolgen. Auch die Kräne, die zum Umschlag von Massengütern nötig sind und bislang fehlten, werden eingebaut.

Die Ströme erwachen zu deutschem Leben —, das wird im zweiten Jahre des deutschen Ausbaues im Osten das sichtbare Zeichen einer neuen Zeit sein, nachdem im ersten Jahre dieses Ausbaues vor allem die deutschen Straßen an die Stelle der polnischen Umwege traten.

F. R. Winkler.

Füttert die hungernden Vögel!

Sie wollten sich nicht für England opfern

DNB San Sebastian, 15. Jan. Die Bereitschaft der britischen Hilfsvölker, ihre Haut auf den Weltmeeren für den englischen Krieg zu Markte zu tragen, kann nur noch durch rücksichtslose Zwangsmaßnahmen erreicht werden. Nachdem kürzlich der britische Generalgouverneur von Südafrika eine Verordnung erlassen hatte, nach der alle Seeleute, die ihren Dienst auf englischen oder für England fahrenden Schiffen verweigern oder vernachlässigen, mit Gefängnisstrafen bis zu einem Jahr verurteilt werden sollen, wird jetzt in Südafrika reichlich von diesem Druckmittel Gebrauch gemacht. Erst vor einigen Tagen weigerte sich eine größere Anzahl griechischer Seeleute, für die außerordentlich hohe Heuer von 1600 Schillingen im Monat die Todesfahrt nach England auf sich zu nehmen. Sie wurden daraufhin vor das Gericht gestellt. Jetzt sind erneut zwei griechische Seeleute wegen der Weigerung, sich für britische Interessen zu opfern, in Südafrika zu je sechs Monaten Gefängnis verurteilt worden.

Wo bleibt der Gemeinschaftssinn?

USA.-Dampfer nehmen keine Frachten nach Mittelamerika mehr an

Montevideo, 15. Jan. Die Mitteilung der USA.-Schiffahrt, wonach die La Plata-Häfen anlaufenden USA.-Schiffe künftig keine Frachten für Mexiko, Kuba und Häfen der Antillen annehmen werden, erregt in uruguayischen Handelskreisen beträchtliches Mißfallen. Die Ablehnung der Frachtannahme für die genannten Plätze spricht der USA.-Propaganda von dem angeblich panamerikanischen Gemeinschaftssinn Hohn, heißt es in den Aeußerungen maßgebender uruguayischer Schiffahrts- und Handelskreise. Obgleich die USA.-Maßnahme nicht begründet wird, verlautet, daß angesichts des verheerenden Frachtraummangels die wenigen vorhandenen Schiffe ausschließlich für den Nordamerika- und England-Verkehr eingesetzt werden sollen.

Bislang wurden für Mexiko, Kuba usw. bestimmte Frachten von den La Plata-Häfen an Bord von USA.-Dampfern nach USA.-Häfen verschifft und von dort mit der Küstenschiffahrt nach den mittelamerikanischen Häfen weitergeleitet.

Neuer Uebergriff in südamerikanischen Gewässern

Französischer Dampfer „Mendoza" vor Montevideo festgehalten

Montevideo, 15. Jan. Der Versuch eines britischen Hilfskreuzers, den aus Montevideo auslaufenden französischen Dampfer „Mendoza" aufzubringen, hat in Uruguay einen diplomatischen Zwischenfall verursacht. Nach den ersten Meldungen wurde die „Mendoza", die Lebensmittel für das französische Rote Kreuz geladen hatte, von dem englischen Kriegsschiff innerhalb der Dreimeilenzone angehalten, was durchaus der bisherigen Mißachtung der Neutralitätsrechte südamerikanischer Staaten durch die Engländer und insbesondere dem krassen Rechtsbruch im Fall des brasilianischen Dampfers „Itape" entspräche. Der uruguayische Außenminister Guani hat unterdessen die ersten Schritte zur Aufklärung des Zwischenfalls getan. Dem französischen Gesandten teilte er auf seinen Protest die Aeußerung des englischen Gesandten mit, daß der britische Hilfskreuzer erst nach der Warnung an die „Mendoza" durch Abdrift in die uruguayische Hoheitszone geraten sei. Diese echt englische Ausrede findet ihren bezeichnenden Kommentar in Aeußerungen der brasilianischen Presse. So sagt „Gazeta de Noticias", angesichts der ständigen Wiederholung gegen ihre Hoheitsrechte gerichteter Willkürakte mußten die südamerikanischen Völker zu der Ueberzeugung kommen, daß die praktische Politik Englands die völlige Verleugnung der Prinzipien sei, die es angeblich verteidigte.

Kleine Nachrichten aus aller Welt

In englischen Diensten verloren. Mackay Radio fing einen SOS.-Ruf des von England gemieteten holländischen Dampfers „Buitenzorg" (7073 BRT.) auf. Das Schiff gab an, es sei auf Grund gelaufen und sinke schnell.

Fünf Tote bei einem Großfeuer in Neuyork. In dem Neuyorker Stadtteil Brooklyn brach in einem am East River gelegenen Lagerhaus ein Großfeuer aus, das erst nach mehreren Stunden von der Feuerwehr eingekreist werden konnte. Insgesamt sind bisher fünf Personen ums Leben gekommen. Elf Personen wurden durch Brandwunden verletzt, vier davon so schwer, daß an ihrem Aufkommen gezweifelt wird.

Kasse eines Neuyorker Warenhauses geraubt. Auf ein Warenhaus in der Fifth Avenue der Neuyorker Hauptgeschäftsstraße wurde am Dienstag während der Mittagsstunden ein Raubüberfall ausgeführt. Mehrere Männer stahlen die Geschäftskasse eines großen Warenhauses und suchten mit vorgehaltenen Revolvern zu fliehen. Auf der Flucht erschossen sie den Geschäftsführer und einen Verkehrsschutzmann, der ihre Verfolgung aufnahm. Die Raubmörder konnten nach einer aufregenden Jagd verhaftet werden. Der eine der beiden Mörder wurde durch den Schuß eines Polizisten verwundet, der andere wurde bei der Verhaftung zu Boden geschlagen. Außer den beiden tödlich getroffenen Verfolgern wurde ein dritter, der sich an der Verfolgung beteiligte, durch einen Schuß schwer verletzt. Der Raubüberfall und die Verbrecherjagd spielte sich während der größten Geschäftszeit ab. Die Jagd führte durch mehrere angrenzende Warenhäuser.

Selbst für den britischen Fronvogt zu toll! Die fortgesetzten Ausschreitungen britischer Soldaten in Südafrika gegen Zivilpersonen nationalburischer Gesinnung, vor allem gegen Farmer mit bäuerlichem Aussehen und nicht zuletzt sogar gegen Frauen, sowie auch die mutwilligen Zerstörungen an Sachwerten haben derart zugenommen, daß selbst britischerseits dagegen Maßnahmen ergriffen werden mußten. Der Generalgouverneur von Südafrika sucht dem wüsten Treiben seiner randalierenden Soldatenhorden gewisse Grenzen zu setzen. Eine Verordnung stellt den übermäßigen Alkoholgenuß der Soldaten unter scharfe Bestrafung; darunter fällt auch der Mißbrauch des gegenseitigen Freihaltens innerhalb ganzer Gruppen und somit das Verleiten zu übermäßigem Trinken.

LANDKREIS CALW Kreisarchiv Calw

Aus Stadt und Land

Altensteig, den 16. Januar 1941

Aufruf zur Gaustraßensammlung am 18. und 19. Januar

nsg. Am kommenden Samstag und Sonntag wird der Gau Württemberg-Hohenzollern im Zeichen schwäbischer Trachten stehen. Es wird zwar keine sonst übliche Trachtenschau veranstaltet; aber die gesamte Bevölkerung wird sich an diesen beiden Tagen mit den hübschen Abzeichen aus Kunstharz schmücken und sich an ihnen erfreuen, die in getreuer farbiger Wiedergabe sechs Trachtenpaare aus Betzingen, Ulm, aus der Baar, aus dem Schwarzwald, vom Heuberg und von der Alb darstellen.

Volksgenossen! Wenn euch diese Abzeichen schwäbischer Ueberlieferung von den Amtsträgern und Amtsträgerinnen des Reichsluftschutzbundes, der diese Gaustraßensammlung durchführen wird, angeboten werden, dann spendet gerne und doppelt, gleichsam auch als bescheidenen Dank für die jahrelange unermüdliche Arbeit, mit der diese Männer und Frauen des Reichsluftschutzbundes in selbstlosem Einsatz der Luftschutzbereitschaft der Zivilbevölkerung im Selbstschutz aufgebaut haben. Diese Sammlung soll nicht nur im Ergebnis die vorangegangenen Sammlungen übertreffen, sondern gleichzeitig den unwiderlegbaren Beweis erbringen, daß wir in eiserner Entschlossenheit bereit sind, in der Heimatfront die Voraussetzungen für den endgültigen Sieg in dem Kampf um Bestand und Zukunft des deutschen Volkes mitzuerringen. Heil dem Führer!

Liebel,
Generalluftschutzführer.

Thurner,
Gaubeauftragter für das WHW.

•

Keine Beflaggung am 18. und 30. Januar

Der Reichsminister des Innern und der Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda geben bekannt: Die am Reichsgründungstag (18. Januar) und am Tag der nationalen Erhebung übliche allgemeine Beflaggung unterbleibt in diesem Jahre.

•

— **Besondere Kennzeichen für Fahnenjunker der Luftwaffe.** Nach einer Anordnung des Reichsministers der Luftfahrt und Oberbefehlshabers der Luftwaffe wird zur äußeren Kenntlichmachung der Fahnenjunker eine Regelung getroffen. Danach tragen die zum Fahnenjunker ernannten Soldaten der Luftwaffe bis zur Ernennung zum Fähnrich quer über den unteren Rand der Schulterklappen eine Aluminiumkordel in Form und Stärke der Kragenschnur für Offiziere.

— **Zehntausend Mädchen in der hauswirtschaftlichen Lehre.** In den vom Deutschen Frauenwerk ausgewählten Lehrhaushalten befinden sich gegenwärtig 10 000 junge Mädchen in der zweijährigen hauswirtschaftlichen Lehre. Diese Tatsache ist ein bezeichnender Beweis für das steigende Interesse, das die weibliche Jugend den Aufgaben der Hauswirtschaft entgegenbringt. Der hauswirtschaftliche Lehrling lernt in den zwei Jahren alle Arbeiten, die im Haushalt vorkommen, und zwar mit dem Ziel, daß der Lehrling nach zwei Jahren die praktische Grundlage der Haushaltsführung beherrscht. Nach zwei Jahren soll der Lehrling eine zuverlässige Gehilfin der Hausfrau, besonders der kinderreichen Mutter sein können. Das junge Mädchen kann dann u. a. auch einfache Gerichte selbständig herstellen, die Wäsche richtig und schonend behandeln, Kinder pflegen und betreuen. Sie ist „geprüfte Hausgehilfin" und kann von dieser Grundlage aus viele aussichtsreiche Frauenberufe ergreifen.

— **Auszeichnungen für Schwerverwundete des Heeres.** Da festgestellt worden ist, daß noch nicht alle in diesem Kriege schwerverwundeten Angehörigen des Heeres, insbesondere diejenigen, die bereits aus dem aktiven Wehrdienst entlassen worden sind, im Besitz der ihnen zugedachten Auszeichnungen, zum Beispiel des Verwundetenabzeichens, sind, werden sie hiermit aufgefordert, sich bei ihrem zuständigen Wehrmeldeamt zu melden.

— **Aufnahme in die Hauswirtschaftlichen Seminare.** Nach einer Bekanntmachung des württ. Kultministers finden im Frühjahr wieder Aufnahmen in die Hauswirtschaftlichen Seminare in Kirchheim u. T. und Heilbronn statt. Da die Eignungsprüfung der Bewerberinnen im Februar stattfindet, sind die Meldungen bis 25. Januar an die Seminarleiterinnen zu richten.

•

Nagold, 15. Jan. Das vom Führer verliehene Silberne Treudienst-Ehrenzeichen wurde in der ersten Beratung mit den Ratsherren im neuen Jahre Karl Benz, Amtsdiener und Christian Schmid, Spitalmeister, durch Bürgermeister Maier überreicht.

Dachtel, 15. Jan. (92 Jahre alt.) In ungewöhnlicher körperlicher und geistiger Frische da steht in Dachtel Katharine Nonnenmacher im Kreise ihrer Angehörigen den 92. Geburtstag feiern. Sie nimmt regen Anteil an den Geschehnissen unserer Zeit und täglich geht die Hochbetagte noch ihrer Hausarbeit nach.

Stuttgart. (Wer kennt die Kindsmutter?) Am Sonntag, 12. Januar, wurde im Neckar in Bad Cannstatt die Leiche eines neugeborenen Kindes männlichen Geschlechts aufgefunden, das wahrscheinlich in der Nacht zuvor von der König-Karls-Brücke in den Neckar geworfen wurde. Sachdienliche Angaben an die nächste Polizeidienststelle.

Ellwangen, Kr. Aalen. (Kalter Markt.) Der Kalte Markt übte auch in diesem Jahr seine Anziehungskraft aus. Der Pferdemarkt am Montag war, durch die Zeitverhältnisse bedingt, nicht so stark wie früher beschickt, doch waren Zuchterfolge unverkennbar. Nach den Vorführungen der SS-Verfügungstruppe auf dem Oberen Brühl fand vor dem Rathaus die Prämiierung durch Bürgermeister Kölle statt. Es handelte sich um 24 Stuten und 33 Fohlen.

Unterkochen, Kr. Aalen. (Vom Tode ereilt.) Als der 61 Jahre alte Andreas Kraus dieser Tage seinen Dienst bei der Firma Gebr. Palm angetreten hatte, sank er plötzlich, von einem Herzschlag getroffen, tot um. 25 Jahre lang war der so jäh vom Tod Dahingerafte bei der Firma tätig.

Friedrichshafen. (Unehrlicher Finder.) Ein jung verheiratetes Ehepaar, das dieser Tage nach Friedrichshafen zugezogen war, hatte zwei Handkoffer mit Kleidungsstücken und Wäsche im Wert von 540 RM. bei der Gepäckaufbewahrungsstelle im Stadtbahnhof abgegeben. Die Frau hatte nun das Unglück, den Hinterlegungsschein zu verlieren, weshalb ihr vorerst die Koffer nicht ausgehändigt werden konnten. Bis sie aber die entsprechenden Schritte unternommen hatte, löste ein gewissenloser Mensch, der den Hinterlegungsschein gefunden hatte, die Koffer aus.

Berchtesgaden. (Tödlicher Absturz.) Drei Skiläufer aus Traunstein, die den Aufstieg zum Hohen Göll unternehmen wollten, kamen bei der Abfahrt schon ziemlich in die Dämmerung und gerieten statt ins Alpeltal ins Pflugtal. Dabei stürzte der aus München gebürtige 21jährige Alfred Buck über eine 100 Meter tiefe Wand ab und blieb mit sehr schweren Verletzungen liegen. Seinen beiden Begleitern gelang es, Hilfe zu holen und den Schwerverletzten ins Tal zu bringen. Er ist aber im Krankenhaus seiner schweren Verletzungen erlegen.

•

Gauwanderpreis der DAF. kam nach Villingen

Villingen, 15. Jan. Bei der Ueberreichung der Anerkennungsurkunden des Gauobmannes der DAF., Dr. Roth, an die 17 Gausieger beim Sommersporttag der Betriebe 1940 des Kreises Villingen konnte der Firma Uhrenfabrik J. Kaiser-Villingen sogar der Wanderpreis der DAF. Gau Baden überreicht werden. Dieser Preis wurde bisher erst einmal vergeben, nämlich im Jahre 1938, in dem ihn die Fima Hommelwerke Mannheim erhalten hatte. Im Jahre 1939 war dieser Preis nicht zur Vergebung gelangt.

Karlsruhe. (Faule Geschäfte mit Möbeln.) Wegen Rückfallbetrugs in drei Fällen verurteilte die Strafabteilung des Amtsgerichts Karlsruhe den 28 Jahre alten vorbestraften Helmut Berg aus Leipzig zu zweieinhalb Jahren Gefängnis, abzüglich sechs Monate Untersuchungshaft. Der Angeklagte hatte mit einem Teilhaber, dessen Bekanntschaft er im Gefängnis gemacht hatte, in Karlsruhe einen Möbelhandel eröffnet. Um sich die Mittel für seinen kostspieligen Aufwand zu verschaffen, erschwindelte er von einem Händler 1500 RM., wofür er Möbel übereignete, die ihm nicht gehörten. Einen Stuttgarter Möbelhändler prellte er um 1528 RM., wobei er den Anschein erweckte, als könne er Küchen liefern. Durch Uebereignung bereits verkaufter Schlafzimmer erlangte er ein weiteres Darlehen von 1500 RM.

Landshausen b. Bruchsal. (Hochbetagte Einwohnerin.) Als älteste Einwohnerin konnte Frau Albina Blösch geb. Wintermantel ihren 90. Geburtstag begehen. Frau Blösch erfreut sich noch bester körperlicher und geistiger Rüstigkeit und nimmt trotz ihres Alters am Zeitgeschehen regen Anteil.

Lörrach. (Vermißt.) Seit 6. Januar wird der 60 Jahre alte landwirtschaftliche Arbeiter Friedrich Strubel von hier vermißt.

Lautenbach b. Oberkirch. (Im 94. Lebensjahr gestorben.) Unsere älteste Einwohnerin, Frau Barbara Braun geb. Lächle, die im September 1940 ihren 93. Geburtstag feiern konnte, ist gestorben.

Hornberg. (Tödlich verunglückt.) Der von Oberwolfach stammende 36jährige Kraftfahrer Raimund Fritsch wollte bei der Einfahrt zur Autogarage einen Anhänger vom Zugwagen abkoppeln. Während dieser Arbeit rutschten die Bremsklötze des Anhängers ab, dieser kam ins Rollen und drückte den Fahrer gegen den stehenden Zugwagen. Frisch erlitt hierdurch schwere innere Verletzungen, die nach kurzer Zeit zu seinem Tode führten.

Gestorben

Calw: Christian Stanger, Sattlermeister i. R., 83 J.
Neubulach: Friederike Adrion geb. Frey, 66 J.
Hirsau: Frl. Sophie E. Fuchs
Baiersbronn: Karl Müller, Maler
Mitteltal: Berta Möhrle geb. Günter, 37 J.
Schönbronn: Kathrine Grohmann geb. Federmann, 78 J.

Die künftige Lehrerausbildung

Das ostmärkische System wird reichsverbindlich

Das soeben erschienene Januarheft der Reichszeitung des NS.-Lehrerbundes „Der Deutsche Erzieher" gibt in einem Aufruf des Gauleiters Wächtler als Leiter des Hauptamtes für Erzieher in der Reichsleitung der NSDAP. eine grundsätzliche Entscheidung über die kommende Regelung der Lehrerausbildung bekannt. Danach ist befohlen worden, daß die Lehrerausbildung der Ostmark, fünf Jahre Lehrerbildungsanstalt, zunächst auf die neuen Reichsgaue zu übernehmen und dann im ganzen Reich einzuführen ist.

In dem Aufruf heißt es dann weiter: „Mit dieser Entscheidung haben alle Diskussionen und Erörterungen über die zweckmäßigste Art der Lehrerausbildung ihr Ende gefunden. Ab sofort werden wir im Rahmen unserer Möglichkeiten all unser Bemühen darauf richten, daß die zukünftigen Lehrerbildungsanstalten in jeder Weise so ausgestaltet werden, daß sie geeignet sind, jungen Idealisten den Weg zu nationalsozialistischen Erzieherpersönlichkeiten freizumachen. Zu diesem Zweck habe ich innerhalb des Hauptamtes für Erzieher in der Reichsleitung der NSDAP. die Bildung einer Arbeitsgemeinschaft angeordnet, die die reiche und unübertreffliche Erfahrung alter Nationalsozialisten in der deutschen Erzieherschaft und Vorkämpfer für eine nationalsozialistische Erziehung in der Kampfzeit zu verwerten und daraus in kürzester Frist Vorschläge für äußere und innere Gestaltung der angeordneten Lehrerbildungsanstalten zu unterbreiten hat. Zum Leiter dieser Arbeitsgemeinschaft habe ich Reichshauptstellenleiter Hans Stricker bestimmt."

Dr. Ley an der Bahre von 20 italienischen Opfern der Arbeit. Auf einer Zeche des Gaues Westfalen Nord sind einem Unglück durch höhere Gewalt 20 italienische Arbeitskameraden, die als Bergarbeiter mit den deutschen Bergmännern eingesetzt waren, zum Opfer gefallen. An der am Dienstag für diese italienischen Arbeitsopfer durchgeführten Trauerfeier nahmen Reichsleiter Dr. Ley und Gauleiter Dr. Meyer gemeinsam mit dem Vertreter des italienischen Botschafters in Berlin teil.

Großadmiral Raeder beglückwünscht Ritterkreuzträger Barth. Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Dr. h. c. Raeder, hat dem kürzlich auf Vorschlag des Oberbefehlshabers der Luftwaffe, Reichsmarschall Göring, vom Führer und Obersten Befehlshaber der Wehrmacht mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes ausgezeichneten Oberleutnant z. S. Karl Barth, Kommandant eines Wasserflugzeuges, telegraphisch seine und der Kriegsmarine herzliche Glückwünsche ausgesprochen.

Auf die Nummer 200 428 fielen drei Gewinne von je 50 000 RM. in der Ziehung der 4. Klasse der Vierten Deutschen Reichslotterie. Die Nummer wird in Achtelteilung ausgegeben.

Grimmige Kälte in Rumänien. In ganz Rumänien herrscht seit Montag grimmige Kälte, die besonders in der Moldau zu beobachten ist. In Jassy zeigte das Thermometer 36 Grad unter Null. In den Dörfern erscheinen von Kälte und Hunger getrieben massenhaft Wolfsrudel. Der Kampf gegen die Wölfe wird noch durch den dichten Nebel erschwert. In Bukarest zeigte das Thermometer in der vergangenen Nacht und noch im Laufe des Vormittags minus 22 Grad. — In Bosnien wurden Temperaturen bis zu 30 Grad minus gemessen.

Aus der englischen Gesellschaft. Professor James, führendes Mitglied der Londoner Universität, als Spezialist für Phonetik, Berater des britischen Rundfunks, ist nach einer Associated Preß-Meldung wegen Ermordung seiner Ehefrau unter Anklage gestellt worden.

Deutsch-chilenische Freundschaft. In Santiago de Chile übergab der deutsche Botschafter Freiherr von Schön in feierlicher Form eine Sammlung deutscher Holzschnitte aus der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts, die von der Reichsregierung der chilenischen Hauptstadt Santiago anläßlich ihrer 400-Jahr-Feier zum Geschenk gemacht worden ist. In einer Ansprache unterstrich der Botschafter die alten Freundschaftsbeziehungen zwischen Deutschland und Chile, von denen die Holzschnitte aus längst vergangenen Jahrhunderten bereits Zeugnis ablegten.

Abschiedskundgebung für Oshima. In der Yoyo-Halle in Tokio fand eine große, von der japanisch-deutsch-italienischen Vereinigung veranstaltete nationale Abschiedsfeier für den neuernannten, demnächst nach Berlin abreisenden japanischen Botschafter Generalleutnant Oshima statt. Außenminister Matsuoka wies in seiner Abschiedsrede auf die großen Erwartungen hin, die das japanische Volk der verantwortungsvollen Aufgabe Oshimas entgegenbringe. Der Ministerpräsident schloß mit dem Ausdruck der Gewißheit, daß durch die Wiederernennung eines so fähigen Mannes wie Oshimas die japanisch-deutschen Beziehungen weiterhin verstärkt werden würden.

Verantwortlich für den gesamten Inhalt Ludwig Lauk in Altensteig
Druck und Verlag Buchdruckerei Lauk in Altensteig, zurzeit Pri. 3 gültig

Waldorf, den 15. Jan. 1941

Danksagung

Für alle Liebe und Teilnahme, die wir während der Krankheit und beim Hinscheiden unseres lieben Entschlafenen

Jakob Brenner
Maurer

erfahren durften, sagen herzlichen Dank

die trauernden Hinterbliebenen.

Feldpostschachteln
in allen Größen
sind zu haben in der
Buchhandlung Lauk, Altensteig

Verkaufe ein älteres, leicht.
Arbeits-Pferd
prima Gänger.
Wer? sagt die Geschäftsstelle

Pfalzgrafenweiler
Verkaufe wegen Platzmangel ein ca. 2 Ztr. schweres
Zucht-Schwein
Christian Alle

Gemischter Chor
Heute 20.30 Singstunde im Lokal. Vollzählig. Erscheinen wird erwartet

Kranke
verlangt kostenlos lauffärende Druckschrift über die wunderbare Heilwirkung der Radium-Heilkissen.
H. Ammann, Tailfingen
Lauchstraße 26

Einfaches, gewandtes
Mädchen
zum Servieren in meiner Bierstube gesucht.
Hotel Post, Nagold
Fernsprecher 306

Photo-Alben
in größter Auswahl
und allen Preislagen
Photoecken
empfiehlt die
Buchhandlung Lauk
Altensteig

Igelsberg
Verkaufe zwei wuchsige, 17 Ztr. schwere gelernte
Zugstiere
Ernst Waidelich

Forstpreislisten für 1941
sind zu haben in der
Buchhandlung Lauk
Papierhandlung und Bürobedarf