

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Führer. Ausgabe Merkur-Rundschau. 1942-1942 1942

332 (1.12.1942)

Volksdeutsche im rumänischen Waffenrock

30 000 Siebenbürger und Banater kämpfen gegen die Sowjets / Einige Beispiele vom Einsatz im Ostfeldzug

Von Kriegsberichterstatter Dr. Hempelmann

PK. „Comarad spre gara? — Wo geht es zum Bahnhof?“ fragen wir einen rumänischen Verkehrsposten an einer Straßenkreuzung in einer Stadt südlich von Nowotom.

„Die nächste Straße rechts ab!“, so antwortet er in deutscher Sprache, in einem echt siebenbürgischen Tonfall. Wir wundern uns über die Ausdrucksweise in deutscher Sprache gar nicht mehr, denn so oft ist es schon vorgekommen, daß in Maroniopol, Zagazon, aber wo wir auch sonst einen rumänischen Verkehrsposten fragten, es sich herausstellte, daß wir einen Volksdeutschen aus Rumänien vor uns hatten.

Unsere Frage ist dann nur: „Woher kommen Sie?“

„In diesem Falle antwortete der Soldat: „Aus Siebenbürgen, aus einem Dorf bei Kronstadt ist es netter als hier!“ erwidern wir darauf.

„Sie kennen Kronstadt?“

„Selbstverständlich, wir waren oft dort!“

Es geht ein Leuchten über das Gesicht des Kameraden, der die Bierzig schon weit überschritten hatten, dessen ältester Sohn auch schon draußen an der Front steht, der seinen Vaterhof verlassen hat und nun hier in der Nähe des Kaufmanns als Soldat seinen Dienst tut. Er möchte ganz noch mit uns erzählen, aber der Verkehr ist sehr reg. Außerdem muß er dauernd Auskunft geben, und für die deutschen Kraftfahrer ist es eine große Erleichterung, daß sie sich hier in deutscher Sprache erkundigen können. So drücken wir dem Kameraden kurz die Hand, fahren weiter. Wir sprechen noch über ihn, mit seinem charakteristischen blonden Schnurrbart, mit seinem typischen siebenbürgischen Vortragsweise. Er ist einer der 30 000 Volksdeutschen, die in der rumänischen Armee dienen, die hier wertvolle Mittlerdienste leisten.

Einige Tage später haben wir bei einer rumänischen Division ein Fernsprekbüro aufgefunden. Der rumänische Hauptmann, dem wir unseren Besuch vortragen, spricht nur wenige Worte deutsch, und die eigenen rumänischen Sprachkenntnisse beschränken sich auf einige Umgangsformen. Die Verständigung stößt auf Schwierigkeiten, doch da winkt der Hauptmann einen Gefreiten heran — es ist ein Volksdeutscher aus dem Banat. Nun klappt alles fabelhaft. In wenigen Minuten sind unsere Wünsche erfüllt. Wieder hat uns einer von den 30 000 Volksdeutschen, die im braunen rumänischen Waffenrock dienen. Und wie hier, so findet man bei vielen Dienststellen volksdeutsche Kameraden, die durch die perfekte Beherrschung der deutschen und rumänischen Sprache für die beiden verbündeten Völker im Kampfe um die Freiheit Europas unentbehrliche Mittlerdienste leisten.

Die Hauptmasse steht an der Front

Es ist nur ein kleiner Prozentsatz der 30 000 Volksdeutschen, die als Dolmetscher oder Verbindungsmänner ihren Dienst tun. Die Hauptmasse steht an der Front. Unter Führung des Volksgruppenführers, Andreas Schmitt, der sich bei Beginn des Ostfeldzuges freiwillig meldete und mit dem Eisernen Kreuz und hohen rumänischen Orden ausgezeichnet wurde, haben die Volksdeutschen den braunen Waffenrock Rumäniens an und haben als Infanteristen, als

„Banatori de munte — als Gebirgsjäger“, als Artilleristen, als Kavalleristen in den größten Schlachten auf dem Kriegsschauplatz im Südosten tapfer ihren Mann. Wie der Volksgruppenführer, so tragen viele von ihnen heute das Eiserne Kreuz — oder sie haben auf dem linken Oberarm einen goldenen Winkel, das rumänische Verwundetenabzeichen. Und so mancher gab auch in diesen Kämpfen sein Leben. Es sprach uns ein siebenbürgischer Stabsarzt auf dem Schlachtfeld im Sumpfgelände des Kuban, von dem mutigen Einsatz und dem tapferen Tod eines volksdeutschen Kradmelders... Und als einer von uns wegen einer Erkrankung kurze Zeit später ein rumänisches Feldlazarett aufsuchte, da war der behandelnde Arzt wieder ein Volksdeutscher. Er erzählte vom Heldentod eines Siebenbürger Stabsarztes aus Hermannstadt, der bei einem Großangriff der Bolschewisten tapfer und mutig sein Leben gab. Er blieb bis zum letzten Atemzug bei den Verwundeten. Er ist einer der 30 000 Volksdeutschen, die in der rumänischen Armee dienen, die hier wertvolle Mittlerdienste leisten.

Die Mittlerrolle im Südosten

Ein volksdeutscher Kriegsberichterstatter (die deutsche Volksgruppe in Rumänien hat eine eigene Propagandaabteilung aufgestellt), erzählt uns in anderen Fällen, der so voll und ganz die bedeutungsvolle Aufgabe und die Einheitsbereitschaft der Volksdeutschen im rumänischen Heer herausstellt...

Es war vor Kischineu. Die rumänische Panzertruppe war weit vorgestoßen, hatte den Stadt-

rand erreicht. Von Westen her kam eine deutsche Infanteriedivision. Eine Verbindung bestand nicht. Nun war die Gefahr vorhanden, daß die deutschen Soldaten beim Straßenkampf auf die Rumänen stießen würden, da deren Uniformen denen der Sowjets in der Farbe ähneln. Ein Kradmeldiger sollte die Verbindung mit der deutschen Division aufnehmen. Er war ein rumänischer Major einem Kradmelder noch den Befehl geben konnte, stand vor ihm ein Volksdeutscher. „Herr Major, das ist eine Aufgabe für mich, denn ich bin Volksdeutscher.“

Wenige Minuten später brauchte der Gefreite davon. Er hielt in der Hand eine rumänische Fahne als Erkennungszeichen. Eine Viertelstunde später war er wieder zurück... sein Kradmeldiger fuhr er wieder los.

Eine Stunde später fand man ihn tot. Er hatte die Verbindung mit der deutschen Division hergestellt, war auf der Rückfahrt von einem fälschlich Bandenmitglied niedergeschossen worden... Und wie dieser junge Kamerad, hat so mancher Siebenbürger und Banater sein Leben im Kampf gegen den Bolschewismus gegeben, im Kampf für ein neues Europa. Von den 30 000 Volksdeutschen in Rumänien tragen 30 000 den braunen Waffenrock unserer Verbündeten. Und wie sie brauchen an der Front, so beweisen die übrigen durch ihren Einsatz in der Heimat, daß sie ihre Mittlerrolle im Südosten erkannt haben, daß sie sich mit allen Kräften dafür einsetzen, daß sie als Deutsche auch jetzt bereit sind, für die großen Ziele und Ideale ihr Leben zu geben.

20 Jahre Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke

Ein Pionier der deutschen Luftwaffe — He-Flugzeuge an allen Fronten bewährt

Die Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke, die Geburtsstätte des heute an allen Fronten bewährten und nach wie vor bei den Besatzungen beliebtesten Kampfflugzeuges He 111, können am 1. Dezember auf ein zwanzigjähriges Bestehen zurückblicken. Der Mann selbst, dessen Name diese Werke tragen, hat sich seit mehr als dreißig Jahren der Luftfahrt verschrieben, denn bereits im Jahre 1909 war es, als der junge Student Ernst Heinkel mit einem selbstgebauten Flugzeug über den Cammerfluter Wiesen in einer Kurve abstürzte. Der Flieger wurde schwer verletzt und den brennenden Trümmern gezogen. Nach seiner Genesung ging Ernst Heinkel den richtigen Weg, um seine Erfahrungen zu verwenden und zu erweitern. Er trat in das Konstruktionsbüro der neugegründeten DVL ein. Später war er Konstrukteur bei den Albatros-Werken und 1914 wurde er Chefkonstrukteur und Direktor der Hansa- und Brandenburgischen Flugzeugwerke. An die 80 verschiedene Flugzeugtypen entwickelte Heinkel während des Weltkrieges 1914/18. Am 1. Dezember 1922 gründete er die Ernst Heinkel Flugzeugwerke.

Das schnellste europäische Verkehrsflugzeug

In den folgenden Jahren wurden in zahlloser Konstruktionsarbeit hastige Flugzeug-

muster für die verschiedensten Aufgaben und in den größten Höhen gebaut. Der 1. Dezember steht nochmals von besonderer Bedeutung für den Mann, der im Jahre 1932 das Schnellflugzeug He 70 seinen Erstflug mit der He 70 hat Heinkel das erste europäische Verkehrsflugzeug gebaut, das die 300-Kilometer-Grenze überschritt; die Entwicklung des Schnellflugzeugbaues wurde damit in Europa überhaupt erst eingeleitet. Die He 70 erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 377 km/St. Sie war die erste Typen mit einem Leichtmetalle-Spalelrunnen und gleichzeitig das erste deutsche Flugzeug mit einziehbarer Fahrwerk. — Im Jahre 1935 erstmalig Einzelheiten über das Vorhandensein einer neuen deutschen Luftwaffe bekanntgegeben wurden, konnten die Heinkel-Werke auf ihren Anteil an dieser einjährigen Waffe stolz sein. Rund 60 v. d. der 1935 bis 1936 bei der deutschen Luftwaffe eingeführten Paumuster waren Heinkel-Flugzeuge. Spätere Flugzeuge, Aufklärer, Jagdflugzeuge und leichte Kampfflugzeuge für Land- und Seeverwendung entstanden in den Werken.

Die He 112 errang den Geschwindigkeitsweltrekord

Meilensteine in der Heinkel'schen Entwicklungsarbeit wurden ferner das Jagdflugzeug He 112, mit dem im März 1939 erstmalig in der Geschichte der Fliegerei der absolute Geschwindigkeitsweltrekord mit 709 km/St. an Deutschland gebracht wurde, sowie das berühmte Kampfflugzeug He 111, das sich erstmalig in Spanien auszeichnete, bis schließlich der Großdeutsche Freiheitstempel die größte Kampfbewährung dieses Waffens an allen Fronten brachte. Auch das See-Flugzeug He 111, das im Fronteinsatz des gegenwärtigen Krieges nicht weniger wertvoll war, neben der Flugzeugentwicklung hat Heinkel auch in der Schaffung der Großstadtlandeplätze für die schwimmenden Flugplätze des deutschen Transatlantik-Postdienstes besondere Verdienste.

„Ich bin überzeugt, daß wir im Flugzeugbau erst am Anfang einer gigantischen Entwicklung stehen“, schrieb dieser Pionier der deutschen Luftwaffe einmal. Der Weg des Weltwirtschaftsführers, Professor Dr.-Ing. G. h. Dr. phil. h. c. Ernst Heinkel, Nationalpreisträger 1938 und „Pionier der Arbeit“, als Konstrukteur und die Geschichte seiner Werke zeigen beispielhaft, daß er sich nie geteilt hat, grundsätzlich neue Wege zu gehen.



Fernaufklärer in einem norwegischen Hafen vor dem Start. Die tägliche genaue Anflutung über See sichert gemeinsam mit den starken Artillerie- und Flakbatterien an den Küsten die deutsche Position in Norwegen gegen jede von England kommende Ueberbachtung. (PK-Kriegsberichterstatter Hebenstreit (Sch.))

Züge rollen unter dem Meeresgrund

Kühnes Bauprojekt Japans verwirklicht — Meeresenge-Untertunnelung

Zwei außerhalb Japans bisher kaum bekannte Orte des Inselreichs Simonoseki und Moji sind völlig in den Glanz der Weltbedeutung getaucht — es sind die Endpunkte des ersten Untermeertunnels, der das japanische Kernland Honshu mit der Sübinsel Kjusiu verbindet. Drei Millionen Arbeiter, die sechs Monate lang über und unter der Erde und tief unter dem Meeresgrund hiensteinflüchtig gearbeitet haben, haben endlich die Erdmassen bewegt, röhren für kurze Stunden, als der erste Zug durch den Tunnel unter dem Meeresgrund rollte und waren stolz mit ihrer japanischen Eisenbahngesellschaft auf dieses gewaltige Ingenieurwerk, das mitten im schwersten Krieg Japans fertiggestellt worden war.

Mit dem Fahrrad durch die Meerenge

Was war seltsamer? Ein alter fahner Ingenieurstrahler war Wirklichkeit geworden. Es gibt keine Hindernisse mehr — das Wörtchen „unmöglich“ ist in den Kreisen moderner Technik auf ein Minimum zusammengeschrumpft. Aus einer Naturerkenntnis wie dem Meer vermag die moderne Technik die Ström zu bieten. Wo es im Wege ist, wird es unterminiert. Der japanische Ingenieur und Arbeiter, der früh morgens von Moji ins Geschäft oder in die Fabrik nach Simonoseki eilt, braucht nun nicht mehr ungeduldig auf der Landungsbrücke zu warten, bis der Trajekt sich durch den nie abbrechenden harten Schiffsverkehr der Meerenge hindurchschlingelt, er kann nun auf dem gleichen schmalen Wege zu seinem Bestimmungsort ankommen, was immerhin 20 bis 30 Minuten im Vergleich dazu, er kann heute in wenigen Minuten mit seinem Fahrrad durch den Tunnel unter dem Meer fahren oder in zwei Minuten mit dem Zug durch den Tunnel die andere Seite der Meerenge erreichen.

Schiffsverkehr entlastet

Wichtiger als diese Erleichterung des Personenverkehrs ist die wirtschaftliche Bedeutung dieser Untertunnelung des Meeres. Der Nordteil der Sübinsel Kjusiu ist eines der wichtigsten Kohlengebiete Japans, die Kohle verbleibt in japanischer Industrie aber ist im wesentlichen im mittleren und nördlichen Teil des Kernlandes Honshu. Um nun die Kohle an den Standort der Industrie heranzubringen, mußte bisher der umständliche und zeitraubende Schiffsverkehr durch die Anlandee nach Osaka oder auch durch die Bungo-Straße durch den Pazifik an die nördlichen Industriezentren herangebracht werden, wobei zu berücksichtigen ist, daß die Kohle so Schiff je fets noch einmal auf die Bahn umgeladen werden mußte, um unmittelbar an die Industrie heranzukommen. Wurde die Kohle — zum geringeren Teil bisher schon auf dem Schienenweg befördert, so mußten die Kohlenzüge in umständlicher Rangierarbeit von Moji mit dem Trajekt nach

Simonoseki übergeföhrt werden. Da die Meerenge zwischen den beiden Orten, der so genannten „Kwan-mon Meerenge“ den Mittelpunkt der japanischen Binnen- und Seefahrt bildet und einen hindianischen Hafen Schiffsverkehr hat, veranlaßte der Trajektverkehr unliebsame Schlingungen des Schiffsverkehrs. Alle diese Schwierigkeiten sind nun behoben. Die Kohle rollt nun auf dem Schienenweg von dem Kohlenbergwerk unter dem Meerere direkt an die Industrie heran. Damit ist nicht nur die Industrie erleichtert und die Verkehrsleistung mit dem Meerere gesteigert, sondern auch ein erheblicher Schiffsraum eingespart und der normale Schiffsverkehr der Kwan-mon Straße flüssiger gestaltet.

Der dritte Tunnel im Bau

Der Tunnelbau selbst ließ auf unerwartete Schwierigkeiten. Die Küsten sind steil und ausgedehnt, da das Meer sich mit großer Gewalt mit einer Strömungsgeschwindigkeit von drei Metern je Sekunde durch die Meerenge dreht. Der Meeresgrund bestand nur an der Stelle aus Kreide, während in der Mitte der Meerenge Sand und Schluff zu überwinden waren. Drei verschiedene Bohrmethoden und komplizierte Befestigungen mußten angewandt werden, um alle Schwierigkeiten zu überwinden. Um ganz sicher zu gehen, wurde erst ein kleiner schmaler Probetunnel gebaut, der nur wenigen Personen Platz ließ und als dieser sich bewährt hatte, ging man an den Bau des großen dreiteiligen Untermeertunnels, zwei Tunnel für die beiden Geleise der Eisenbahn und ein dritter für den Auto-, Personen- und Frachtverkehr. 1938 wurde der Bau begonnen, im Herbst 1941 war der erste der beiden Eisenbahntunnel beendet. Seit dem 1. Juli 1942 durchfahren Güterzüge den Tunnel und seit dem 15. November 1942 Personenzüge. Der zweite Eisenbahntunnel acht seiner Fertigstellung entgegen, der dritte ist im Bau. Die Bahn ist elektrifiziert, die Gesamtlänge des Tunnels beträgt 3,7 km, die Strecke unter dem Meeresgrund 1,2 Kilometer.

Wunschträume der Zukunft

Der moderne Eisenbahner hat das Meer bewältigt. Die Untertunnelung des Kwan-mon Meereweges hat den Meeresverkehr, das eine Untertunnelung des Meeres auch unter den unantastbarsten geologischen und wassertechnischen Bedingungen möglich ist. Damit gewinnen alle weiteren Tunnelbauten Japans die Aussicht auf baldige Verwirklichung und als kühner Plan rückt auch die Untertunnelung der Koreastraße in den Bereich der Verwirklichung. Damit wäre Japan durch einen Schienenstrang mit dem Festland verbunden und vielleicht kann in nicht ferner Zeit der Meeresweg auch bei stärkster See im benannten D-Zug-Wagen vom Festland aus das Inselreich erreichen.

Rosen

blühen auch im Herbst

Von Kurt Heyneke

Alle Rechte durch Deutsche Verlags-Anstalt Stuttgart Berlin

„Gib den Brief zurück!“ sagt er mit heftigem Blick.

„Sie wundert sich. Den mußt du noch haben!“

„Es kann nur sein, daß er ihm im Wirmarr des lufigen Streites aus der Hand gefallen ist. Er sucht den Boden vergeblich ab.“

„Dort schwimmt er!“ schießt Erika und setzt auf den See.

„Auf grünen Wellen, schon weit, ein kleines weißes Viereck. Die Wellen spülen und nassen es. Ein Hauptentwahrer rudert mittraulich vor- und rückwärts, daß der Kopf postlerlich nickend vor und wendet dann den neugierigen Schnabel entrichtet ab.“

„Wolfgang und Erika hasten auf den Brief zu, er schwebt noch, verschwindet, blüht weiß wieder auf und sinkt dann hinab, aufgelassen von der bewegten Flut. Sie erreichen ihn nicht mehr.“

„Jetzt müßten wir einander beschuldigen, das ganze einen schönen Streit“, sagt Erika.

„Dah und damit lieber marieren, bis wir bei Renate sind“, schlägt Wolfgang vor.

„Sie halten auf das Döhlische Ufer zu. Ferdinand schneidet Rosen im Garten, Renate deckt den Mittagstisch.“

„Du hast einen Brief aus Himmelsbach bekommen, Renate“, berichtet Wolfgang kleinlaut.

„So“, sagt Renate, „von Himmelsbach habe ich lange nichts gehört.“

„Es tut uns leid“, sagt Erika, „aber der Brief ist ins Wasser gefallen.“

„Wir kriegen darum und konnten ihn nicht mehr herausfischen.“

„Ferdinand hat einen wunderbaren Strauß dunkelroter Rosen geschickt, sie sollen den Tisch schmücken. Er hört Wolfgangs Gedächtnis und meint, man müsse eben den Himmelsbacher Absender bitten, noch einmal zu schreiben.“

„Den kennen wir nicht“, gelächelt Erika.

„So ruht nun Himmelsbach in Döhlensbrennen, und dort ruht es gut“, sagt Renate.

„Ihr Blick trifft auf Ferdinand. Er verheißt,

Erlebnis einer U-Boot-Besatzung

Getroffen! Unter gewaltiger Detonation erhebt sich ein riesiger Rumpelpilz.

Über dem Vorschiff eine häuserhohe Stichflamme (PK-Aufnahme Kriegsberichterstatter Hermanns, H.H. Z.)

Unser Roman als Buch

Vor wenigen Tagen ist der sechste abgeschlossene Roman „Rosen blühen auch im Herbst“ von Kurt Heyneke in der Deutschen Verlagsanstalt, Stuttgart Berlin als Buch herausgegeben, und wir müßten nicht veräumen, unsere Leser beim Abdruck dieses Buches besonders hinzuweisen. Damit legt Kurt Heyneke nicht den ersten Roman der Öffentlichkeit vor. Vielmehr hatte er bereits mit seinen Romanen „Der Weg zum Quartier“, „Der Baum, der in den Himmel wächst“ und „Die dunkelblauen Wägen“ sich einen großen Leserkreis geschaffen. Durch „Rosen blühen auch im Herbst“ wird dieser sich um eine ganz Anzahl erweitert haben. Denn dieser Roman gehört zum besten, was Heyneke bis jetzt geschrieben hat.

Wenn Kurt Heyneke die Large Markt und den unendlich reichhaltigen Übersichts gegen-

Morgen beginnen wir

den Abdruck unseres neuen Romans

GLORIA

Der bekannte Reiseschriftsteller und Verfasser zahlreicher erfolgreichster Abenteuerromane

Ernst F. Löhdorff

zeichnet in diesem mit einer ungeheuren Spannung geladenen Roman ein Sittenbild aus dem heutigen Amerika, wie es treffender, plastischer und farbiger nicht

antworten werden kann

überheißt, so schuf er sich damit die Möglichkeit, in seiner farbigen Gegenüberlichkeit das Charakteristische heutiger Randhaftigkeit an so deutlicher werden zu lassen. Und mit den Randhaftigkeiten natürlich auch die Menschen. Gerade in der Zeichnung seiner Menschen entwickelt Heyneke in diesem Roman eine große

beim noch den Schein einer sonnigen Fröhlichkeit hindurchschimmern läßt, mo ein befeuert des Tages über brennende Situationen hinwegblüht.

„Rosen blühen auch im Herbst“ ist ein Roman, der die Welt der Gegenwart in einem unverwundlichen epischen Breite erzählt, die auch an Einzelheiten und Kleinigkeiten sich mit Liebe und Hingabe verliert, die auch nicht immer bedacht ist um den ununterbrochenen Fortgang des Geschehens, aber deswegen verliert der Roman nicht an Schönheit, sondern gewinnt nur an plastischer Fülle und Sättigung der Farbe. Heyneke läßt sich und seinen Menschen Zeit und das ist wohlwollend an diesem Buch. Es ist die Welt des Bauern, die da vor dem Auge des Lesers lebendig wird. Und die kann nicht bildhafte Gestalt gewinnen in atemberaubendem Tempo oder betrieblücker Hast. Das Leben des Bauern verläuft stetig und ruhig wie der ewig sich gleichbleibende Rhythmus des Jahres. Und an dieser Ruhe und Stille kommt eine feine Erregung, die wir nicht nur da spüren, wo der Dichter Heyneke sie aus eingekreuten Gebieten und Liedern zu uns sprechen läßt, die vielmehr klingt und schwingt in der Stimmung des Landes am Oberrhein, in der Liebe der Menschen und in der Schönheit des Oberrheintales. Und auch sonst spüren wir überall den echten Dichter: in der bildhaften Sprache, in der Trefflichkeit im Ausdruck, in der Nachzeichnung von Mensch und Landschaft und in der Natürlichkeit der Dialoge.

Hier hat ein Dichter einen Romanstoff gestaltet, der das Lied des Lebens zu hören vermag, dessen Ohr offen ist für den klingenden Rhythmus einer Landschaft, der Schönheiten steht und die in einer fassen und farbigen Sprache wieder erwachen läßt wie der Vater in Bildern und Zeichnungen. Das aber sind alles Dinge, die uns freudigste mit „Rosen blühen auch im Herbst“ schenken lassen.

Stuttgarter Röhrdanz

Die Mundharmonika

Vater Helmholz legt die Geige mit einem Mund ab. Der letzte Ton hängt schwerhaft zerrissen im Raum, der letzte Ton torstet geradezu, bis er irgendwo aufschlägt und verflucht. ...

front hinfanden. Max hat sich auch schon ein Ding organisiert, selbstverständlich. Das Radier konnte er nicht mitnehmen in den Krieg. ...

Berliner Kunstausstellung in Strahburg
O heute nachmittags um 15 Uhr wird im Strahburger „Alten Schloss“ eine Ausstellung Berliner Künstler eröffnet. ...

Seibronn kauft Robert-Mayer-Preis
Zur hundertsten Weibertkehr der ersten Veröffentlichung des Naturgesetzes von der Erhaltung der Kraft veranlaßte die NSDAP, zusammen mit der Stadt Seibronn zu Ehren des Seibronner Naturforschers Robert Mayer im Rathaus eine Feierabend, an der sich auch die Universität Tübingen und die technische Hochschule Stuttgart beteiligten. ...

Geheißer
Er: „Dieser Tunnel ist doch sehr lang!“
Sie: „Ja, aber Du mußt bedenken, daß wir im letzten Bogen liegen.“

Familien-Anzeigen

Y. Unser Sonntagskinder Heinz-Jürgen ist jetzt angekommen. In großer Freude: Margareta Barik geb. Trautmann z. Z. Prinsliklinik, Prof. Dr. Litzmann, Elisabeth Barik, Knecht, Buschweg 42. ...

Leopold Jäger

Nach Gottes Willen erhaltet ihr die schmerzliche Nachricht, daß unser einzig guter Sohn Leopold Jäger, Soldat in ein. Inf.-Rgt., im blühenden Alter von 33 Jahren bei dem schweren Kampfe um Salsgrub bei der Verteidigung des Vaterlandes am 10. 10. 1942 im Heldentode starb. ...

Helmut Zeller

Schliese in einem Schützen-Rgt. unendlich weit von seiner lieben Eltern Heimat sein junges blühendes Leben im Alter von 19 1/2 Jahren jählich im Kampfe um Salsgrub bei der Verteidigung des Vaterlandes am 10. 10. 1942 im Heldentode starb. ...

Ernst Kern

Pflege-Station, d. R., Bauart am Bad. Staatsklinik, in großer Freude: Margareta Barik geb. Trautmann z. Z. Prinsliklinik, Prof. Dr. Litzmann, Elisabeth Barik, Knecht, Buschweg 42. ...

Andreas Roth

Nach kurzer schwerer Krankheit verschied heute mein einzigster Sohn, Bruder, Schwager und Onkel Andreas Roth, im Alter von 78 1/2 Jahren. ...

Stellen-Angebote

Betriebsingenieur mit umfass. techn. Kenntn. in d. Holz- u. Metallindustrie u. Ueberwachung d. Reparatur u. Werkzeugausschleissung. ...

Stellen-Angebote

Betriebsingenieur, Groß-Industrie, für die Leitung der Fertigung u. der Montage von Kleinmotoren. ...

Stellen-Angebote

Betriebsingenieur, Groß-Industrie, für die Leitung der Fertigung u. der Montage von Kleinmotoren. ...

Stellen-Angebote

Betriebsingenieur, Groß-Industrie, für die Leitung der Fertigung u. der Montage von Kleinmotoren. ...

Familien-Anzeigen

Y. Unser Sonntagskinder Heinz-Jürgen ist jetzt angekommen. In großer Freude: Margareta Barik geb. Trautmann z. Z. Prinsliklinik, Prof. Dr. Litzmann, Elisabeth Barik, Knecht, Buschweg 42. ...

Leopold Jäger

Nach Gottes Willen erhaltet ihr die schmerzliche Nachricht, daß unser einzig guter Sohn Leopold Jäger, Soldat in ein. Inf.-Rgt., im blühenden Alter von 33 Jahren bei dem schweren Kampfe um Salsgrub bei der Verteidigung des Vaterlandes am 10. 10. 1942 im Heldentode starb. ...

Helmut Zeller

Schliese in einem Schützen-Rgt. unendlich weit von seiner lieben Eltern Heimat sein junges blühendes Leben im Alter von 19 1/2 Jahren jählich im Kampfe um Salsgrub bei der Verteidigung des Vaterlandes am 10. 10. 1942 im Heldentode starb. ...

Ernst Kern

Pflege-Station, d. R., Bauart am Bad. Staatsklinik, in großer Freude: Margareta Barik geb. Trautmann z. Z. Prinsliklinik, Prof. Dr. Litzmann, Elisabeth Barik, Knecht, Buschweg 42. ...

Andreas Roth

Nach kurzer schwerer Krankheit verschied heute mein einzigster Sohn, Bruder, Schwager und Onkel Andreas Roth, im Alter von 78 1/2 Jahren. ...

Stellen-Angebote

Betriebsingenieur mit umfass. techn. Kenntn. in d. Holz- u. Metallindustrie u. Ueberwachung d. Reparatur u. Werkzeugausschleissung. ...

Stellen-Angebote

Betriebsingenieur, Groß-Industrie, für die Leitung der Fertigung u. der Montage von Kleinmotoren. ...

Stellen-Angebote

Betriebsingenieur, Groß-Industrie, für die Leitung der Fertigung u. der Montage von Kleinmotoren. ...

Stellen-Angebote

Betriebsingenieur, Groß-Industrie, für die Leitung der Fertigung u. der Montage von Kleinmotoren. ...

