

Von Landru bis Weidmann

Traurige Erinnerung an eine andere Bestie in Menschengestalt — Heiratschwinder und Mörder.

Die Zeitungsleier der ganzen Welt entsetzen sich gegenwärtig über die Enttarnungen der besonders gemeinen Mordtaten des Pariser Emigranten Weidmann. Ein fürchterliches Verbrechen jagt das andere. Es scheint sich nach den vorliegenden Tatsachen wieder um den Fall eines Massenmörders zu handeln, wie er in der Kriminalgeschichte Europas gottlos selten ist. Besonders in Frankreich wird durch diesen Fall wieder die Erinnerung an Henri Landru wach, einen Namen, der auch außerhalb Frankreichs bis heute grauenhaft unermessen ist.

Mehrlich wie jetzt bei dem Mörder Weidmann war die Verhaftung des Massenmörders Landru einem Zufall zu verdanken. Es waren im Jahre 1916, also mitten im Kriege, mehrere Anzeigen bei der Pariser Polizei erstattet worden, die alle das spurlose Verschwinden von Frauen betrafen. Die Polizei ging der Sache nach und stellte fest, daß die Verschwindenen auf Grund von Heiratsanzeigen die Bekanntheit eines gepflegten aussehenden Mannes gemacht hatten, der ihnen die Heirat versprach und ihnen — nach der alten und ansehnlichen ewig erfolgreichen Methode aller kleinen und großen Heiratschwinder — dann ihr Geld Zug um Zug abgenommen hatte, meist unter dem Vorwand, Mittel für die Wohnungseinrichtung zu benötigen. Bei mehreren dieser bewaunerten Opfer hatte sich der Mann den Namen Dupont beigelegt, ein in Paris sehr verbreiteter Name, mit dem man umso weniger etwas anfangen konnte, als er, wie sich bald herausstellte, jünger war. Mit einiger Mühe glückte es sogar, eine ziemlich genaue Personalbeschreibung dieses Herrn Dupont zu erhalten und sogar einen seiner Schlußwörter zu ermitteln. Allerdings war der „ogel natürlich langst ausgefallen. Da half der „olize, wie so oft, der Zufall. Die Schwester einer der verschundenen Frauen erkrankte eines Tages zufällig auf der Straße den ihr vom Ansehen her bekannten Herrn Dupont. Sie stellte ihm augenblicklich, traktete sie an seinem Anzug fest, als er entweichen wollte und mit Hilfe einiger Passanten und eines in der Nähe befindlichen „Agent de ville" gelang es, den sogenannten Herrn Dupont festzunehmen und ihn, gegen den unter dem Namen Dupont inzwischen Mordanlage erhoben worden war, dem Untersuchungsrichter zu zuführen.

Nun begann eine ungeheuer schwierige kriminalistische Arbeit, die fast zwei Jahre in Anspruch nahm. Stück um Stück mußten die Beweismittel für die Untaten des „neuen

Waubarts" — seinen richtigen Namen hatte man bald festgestellt — nannte, zusammengebracht werden. Man unterludte systematisch alle neun Absteigequartiers, die der Verbrecher in Paris besaß, man grub den Garten einer Villa um, die er lange bewohnt hatte, man untersuchte die vorgefundene Dienstadt mit dem Mikroskop — und das Endegebnis war der vornehmlichste Indizienbeweis, der je einen Mörder zur Strafe brachte. Landru aber leugnete bis zum Ende, er leugnete angefangen mit der Verhaftung, der W. nischenhaarfunde, der Notizen, die er selbst sorgfältig geführt hatte. Er gab zu, sich als gefälschter Heiratschwinder betätigt zu haben, aber leugnete die Morde. Die Beweismittel war aber so geschloffen, so überzeugend, und erdrückend, daß ihn das Tribunal im Jahre 1919 zum Tode verurteilte. Auch das Gnadenersuchen an den Präsidenten der Republik wurde abgelehnt und im Jahre 1920 bestätigte Landru die Guillotine. Bis zuletzt hatte er sein Meuchleres sorgsam gepflegt und war besonders stolz auf seinen schwarzen Vollsbarb, der ihm erst knapp vor der Hinrichtung abgenommen wurde. Jehu Morde waren ihm nachgewiesen worden, es darf aber als sicher gelten, daß er noch bedeutend mehr Statuten auf dem Gewissen hatte.

Der Mörderhand Weidmanns entgangen.
ZSD Basel, 18. Dez. Wie jetzt festgestellt wird, ist ein Genfer namens Pierre-André Odier nicht im letzten Augenblick der Mörderhand Weidmanns entgangen. Er hatte in der Londoner Times mehrere Anträge erschienen lassen, in denen er einen Direktorenposten in einem Hotel suchte. Darauf erhielt er ein einziges Angebot, das von einem Herrn Sartt stammte. Dies war einer der Deakmann, den Weidmann gebrauchte, um Opfer anzulocken. Der besagte Sartt schrieb Odier, er habe ein Hotel geerbt und sei bereit, ihm die Leitung zu übertragen, müsse aber wissen, über welche Mittel er verfüge. Odier antwortete, daß er 10 000 Frs. zur Verfügung stellen könne. Sartt bestellte ihn daraufhin nach Paris und sagte ihm die Rückerstattung der Gelder zu. 10 000 Frs. nach Paris abzureisen. Am letzten Augenblick erfuhr er aber, daß Sartt mit Weidmann identisch sei. Die Briefe Odiers wurden von der Polizei in der Villa Weidmanns beschlagnahmt.

Schwere an die Hausfrau

Das weite Meer bietet uns eine immer noch nicht voll ausgenutzte, unerlöschliche zusätzliche Nahrungsquelle. Wenn auch in den letzten Jahren dank der umfassenden Propaganda für den Fischverzehr der Verbrauch stets angestiegen ist, so zeigt doch ein

Vergleich mit einigen anderen Nationen, daß auch unser Fischverbrauch noch ganz erheblich gesteigert werden kann. Der Deutsche ist jährlich etwa 12 Kg. Fisch — 1934 waren es nur 8,9 Kg., in England rechnet man dagegen mit 24 Kg. auf den Kopf der Bevölkerung, in Japan sogar mit 30 Kg. Die deutschen Fischer wissen um die Bedeutung des Fisches in der deutschen Ernährungswirtschaft. Mit aller Kraft versuchen sie ihre Fangserträge zu erhöhen, um auf diese Weise zugleich ohne Devianenaufwand zum Ausgleich unserer Futterversorgung beizutragen, ganz abgesehen davon, daß der deutschen Landwirtschaft durch das aus dem Fisch gewonnene Fischmehl eines der hochwertigsten Kraftfuttermittel zur Verfügung steht, dessen notwendige Einfuhr bisher ebenfalls zahlreiche Devianen erforderlich. Die Fänge der deutschen Hochseifischer haben seit 1934 von 1,7 Millionen auf fast 6 Millionen Doppelpentner zugenommen. Eine besondere Stellung bei der Nutzung des Meeres nimmt auch der Walfang ein. Was der Walfang für die deutsche Wirtschaft bedeutet, wird klar, wenn man sich vergegenwärtigt, daß diese deutsche Flotte mit einem Ertrag von 85 000 bis 90 000 Tonnen Walföl und einer entsprechenden Menge von Nebenprodukten die deutsche Ernährung und pharmazeutische und chemisch-technische Industrie, insbesondere die Seifenindustrie, mit Fett versorgt. In den meisten Haushaltungen gibt es im Südküsten nur einmal in der Woche Fisch. Und dabei ist das Fischfleisch doch wirklich gesund, und es gibt so unendlich viel Möglichkeiten, Fisch auf die verschiedenste Art und Weise zuzubereiten. Zum Teil steht auch die Fischkost uns in unsern Haushalten — falls sie nicht gerade an der Nord- und Ostküste beheimatet sind — noch sehr in den Kinderschuhen. Hier kann aber eine fortschrittliche und volkswirtschaftlich richtig denkende Hausfrau leicht Wandel schaffen. Sie muß nur den Mut haben, einmal die neuen Rezepte zu probieren.

Ein Musikinstrument auf den Weihnachtsstich!

MSG. Du glaubst, Musikieren sei eine Sache für verzogene Mitterständchen, deren weiche Hände für Fingerübungen besser geeignet sind als Deine Kräfte, in die Du lieber einen Speer, eine Kugel oder die Schläufe eines Schluberhalses nimmst. So! Du schon einmal daran gedacht, daß die großen Meister Deines Volkes am Klavier, an der Orgel, mit dem Geigen oder Cellobogen harte Arbeit geleistet haben, während Du Dich heute an ihren Früchten lässig erfreuen kannst? Du hast keine Zeit für die Musik? Zu Hause steht unbezogen ein Klavier! Wenn Du

einmal alle haben und vier Stunden zusammenhören würdest, die Du in einer Woche ungenutzt verstreichen läßt — ob Du dann nicht doch findest, daß 2 Stunden oder auch 3 in diesen 7 Tagen übrig bleiben, in denen Du ein Instrument spielen könntest? Hast Du nicht auch Zeit zum Lesen? Oder findest Du diese Zeit nur, weil Du meinst, lesen sei bequemer?

Paprika in der Pfalz und an der Bergstraße

Die Versuche mit dem Anbau von Südgemüse, also Paprika, Feinetti, Auberginen usw., haben sowohl an der Bergstraße wie in der Pfalz und an der Haardt recht gute Erfolge gehabt. Besonders im vergangenen warmen Sommer war man mit der Ernte recht zufrieden. So konnten die Paprikaflächter in Bad Dürkheim 40 Hektar für den Anbau dieser Gewürzpflanze erzielen, die übrigens auch als Vitaminträger besonders geeignet ist. Man beachtetig deshalb, die Paprikakulturen weitläufig zu erweitern. Zu den Dürkheimer Paprika-Feldern werden neue Großkulturen in Fremsheim geschaffen, und auch in den sonnigen Orten an der Bergstraße, vor allem in Speydenheim und Weinsheim, wird man Paprika in noch größeren Mengen als bisher anbauen. Rund zwei Millionen Paprikastauden sollen im nächsten Jahr in der Pfalz und an der Bergstraße Frucht bringen. Durchaus bezeichnend war übrigens auch die Feigenenernte, die jedoch im Vergleich zum Paprika von weniger Bedeutung ist.

Besser abends — aber auch morgens
Chlorodont



Ratgeber des Landmannes
für Landwirtschaft, Gartenbau und Hauswirtschaft
Herausgegeben von der Reichsanstalt für Landwirtschaft, Gartenbau und Hauswirtschaft
Herausgegeben von der Reichsanstalt für Landwirtschaft, Gartenbau und Hauswirtschaft



Neuerungen im Pflugbau

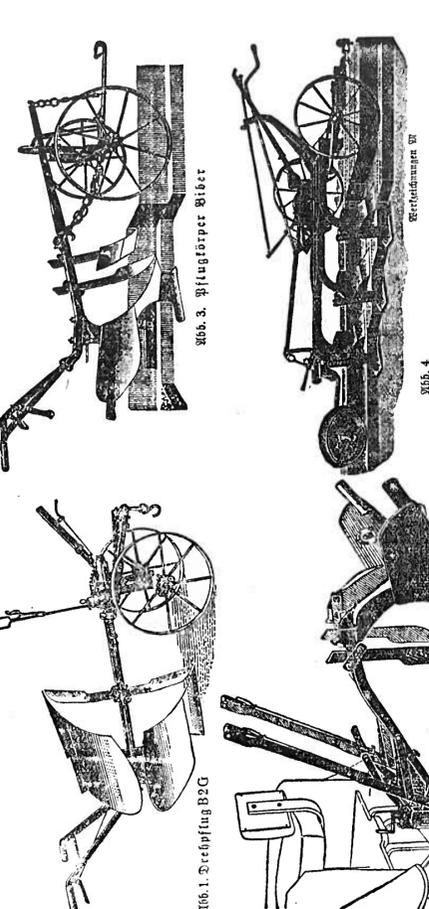


Abb. 1. Dreifachpflug B 2 C
Abb. 2. Dreifachpflug für tiefe Arbeit
Abb. 3. Pflugkörper B 2 C
Abb. 4. Pflugkörper B 2 C

Die Abbildung 1 zeigt eine interessante Neuerung im Pflugbau, den Dreifachpflug B 2 C. Dieser ist die Art der Pflüge, die durch zwei hintere Antriebsrollen und einen vorderen Antriebsrollen aus dem Boden gezogen werden können. Die vordere Antriebsrolle ist mit einem Vorderrad versehen, das durch eine Pleuelverbindung mit dem Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus verbunden ist. Die Pleuelverbindung ist so konstruiert, daß die Pleuel bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des vorderen Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des vorderen Antriebsmechanismus in die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus übergeben. Die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus sind so konstruiert, daß sie bei jeder Umdrehung des Pleuels des hinteren Antriebsmechanismus um 180 Grad gedreht werden. Durch diese Pleuelverbindung wird die Pleuel des hinteren Antriebsmechanismus in die Pleuel des v

Sportchau

DER BREISGAUER NACHRICHTEN

EMMENDINGEN

Fußball-Ergebnisse

Süddeutsche Meisterschaftsspiele.

Gau Baden:
 VfB Mannheim — Germania Brötzingen 2:1
 Rhönig Karlsruhe — FC Waldhof 1:2
 1. FC Wörthheim — VfB Rehl 3:0
 Spgg. Sandhofen — VfB Mühlburg 2:1

Gau Württemberg:
 Stuttgarter Kickers — Union Balingen 4:0
 Stuttgarter SC — Sportfr. Eßlingen 2:0
 VfB Juffenhäuser — 1. SSB Ulm 1:0
 Ulmer VfB 94 — Sportfreunde Stuttgart 1:1
 VfB Schweningen — VfB Stuttgart 0:5

Gau Bayern:
 1. FC Nürnberg — Jahn Regensburg 3:1
 FC Schweinfurt — FC Augsburg 1:2
 VfB Ingolstadt — TSV München 1:0
 Bayern München — Schwaben Augsburg 5:4

Gau Südwest:
 1. FC Kaiserslautern — TSV Frankfurt 3:2
 SV Wiesbaden — Opel Müllersheim 6:0
 Borussia Worms — FC Saarbrücken 9:2
 Eintracht Frankfurt — FC Worms 9:0

Überbayerische Bezirksklasse.

Kollnau — Adern 2:4
Offenburg — Ebingen 8:0
Emmendingen — Waldkirch 1:2

Abteilung 6:

Schöpsheim — SC Freiburg 2:4
Verach — Sportfr. Freiburg 1:0
Riders Freiburg — Emmingen 1:1
Reinholden — Wehr 6:1

Abteilung 7:

FC Konstantz — Mühlwieser 2:0
Neuland — VfB Konstantz 3:4
St. Georgen — Göttingen 3:2
Willingen — Wehringen 8:0
Kadolfzell — Singen 0:5

Tabellen.

Gau Baden:	11	7	3	1	27:10	17
VfB Mannheim	11	7	3	1	27:10	17
Rhönig Karlsruhe	12	6	3	3	23:12	15
Freiburger FC	9	5	3	1	19:11	13
FC Waldhof	9	6	0	3	20:12	12
VfB Rehl	9	6	0	3	17:14	12
VfB Mühlburg	11	5	4	2	20:19	10
Spgg. Sandhofen	11	4	2	5	12:22	10
VfB Neuarau	9	4	1	4	15:22	9
1. FC Wörthheim	10	0	2	8	11:32	2
VfB Rehl	9	0	0	9	4:30	0

Tabellen.

Gau Württemberg:	11	7	2	2	40:14	16
Stuttgarter Kickers	11	7	2	2	40:14	16
Stuttgarter SC	10	6	2	2	26:9	14
VfB Stuttgart	9	5	3	1	21:7	13
Union Balingen	11	6	1	4	20:15	13
SSB Ulm	11	2	4	5	15:15	12
VfB Juffenhäuser	10	2	5	3	12:19	9
Sportfr. Stuttgart	10	3	2	5	9:21	8
Sportfr. Eßlingen	10	2	3	5	8:14	7
Ulmer VfB	10	2	6	6	12:22	6
VfB Schweningen	10	2	0	8	12:32	4

Tabellen.

Gau Bayern:	11	8	3	0	20:6	19
1. FC Nürnberg	11	8	3	0	20:6	19
FC Schweinfurt	10	5	2	3	20:12	12
1890 München	11	4	3	3	21:17	12
Spgg. Fürth	11	5	2	4	21:20	12
Bayern München	11	5	1	5	22:19	11
Jahn Regensburg	11	4	3	4	17:17	11
FC Augsburg	11	4	3	4	15:15	11
VfB Ingolstadt	13	4	2	7	10:21	10
Schwaben Augsburg	12	4	2	6	19:25	8
TSV München	12	2	2	8	16:24	6

Handball.
 Die erste Hälfte der 18 Spiele in den vier süddeutschen Gaugruppen ist bereits beendet. Zu einem großen Teil haben die Vereine die Rückrunde in Angriff genommen und auch hier sind

abgemeldet werden kann. Mit 5 bis 7 Punkten liegen die Münchener den drei folgenden Mannschaften voraus. VfB Ingolstadt kam am Sonntag zu einem klaren Sieg. Württemberg wurde mit 1:0 geschlagen. Da Schwaben in Augsburg in einem torreichen Treffen gegen Bayern München mit 4:5 unterlag, haben die Ingolstädter den neunten mit dem achten Tabellenplatz vertauscht. Sie sind auf dem besten Wege, die drohende Abstiegsgefahr zu bannen.

Führungswechsel in Südwert.
 Der erwartete Führungswechsel im Gau Südwest ist eingetreten: Eintracht Frankfurt setzte sich durch einen 3:0-Sieg über den FC Worms wieder vor Borussia Neunkirchen. Der FC Wiesbaden rückte durch einen hohen 6:0-Sieg über Opel Müllersheim auf den dritten Platz vor. Sensationell klappte der 2:2-Erfolg von Borussia Worms über den nicht schiedlosen FC Saarbrücken. Die Saarländer rückten vom dritten auf den achten Tabellenplatz zurück. Der Neuling FC Kaiserslautern schied auf eigenem Platz ein gefährlicher Gegner zu sein; er mußte am Sonntag der TSV Frankfurt erliegen, der mit 2:3 die Punkte den Pfälzern überlassen mußte.

VfB Emmendingen verliert Punkte.
 VfB Emmendingen verlor in dieser Pflichtspielperiode ein Unheil, der sich seit Jahren nicht ereignet hat. Der FC Waldhof, dessen Elf ein schnelles und flüchtiges Spiel spielte, hatte das Glück, beide Punkte, nicht ganz verdient, mit nach Hause zu nehmen. Obwohl die Emmendinger eine weit höhere Leistung als am Vorsonntag bot, so waren doch zwei vermeintlich gewundene Taktiken an der Niederlage schuld. Einmal ließ die Elf in der Mitte der zweiten Spielhälfte beim Stande von 1:1 den nötigen Druck und den Kampfesgeist vermissen und zum anderen beging die Elf den Fehler, immer und immer wieder die schlecht aufgelegte linke Flanke in den Angriff zu legen, während der gefährliche und schußkräftige Rechtsaußen Birtel viel zu wenig eingesetzt wurde. Die erste Spielhälfte verlief nach beiderseitig torlos und temperamental durchgeführten Kampfhandlungen. Waldhof hatte teilweise etwas mehr vom Spiel, doch waren die größeren Torangelegenheiten auf Seiten der Emmendinger fehlgeschlagen.

Knappe Ergebnisse in Baden.
 Im Gau Baden gab es am Sonntag nur knappe Ergebnisse. Lediglich der FC Wörthheim konnte den FC Rehl klar mit 3:0 besiegen. Im übrigen hatten alle vier Begegnungen unter den schlechtesten Wetterverhältnissen zu leiden. Das wichtigste Spiel ging im Karlsruhe-Waldhof-Kampf vor sich, wo der FC Waldhof auf Rhönig Karlsruhe traf. Die Mannheimer waren die Gefährlicheren und ließen schließlich mit 2:1. Der Sieg wurde erst vier Minuten vor Schluß hingerufen. Das gleiche Ergebnis erzielte der VfB Mannheim über Germania Brötzingen und als Dritter im Bunde folgte die Spgg. Sandhofen. Der VfB Mühlburg ebenfalls mit 2:1, so daß man wohl von einem großen Tag des Mannheimer Fußballsports reden kann.

Handball.
 Der VfB Stuttgart rückt nach. Der VfB Stuttgart, der durch die Pokalspiele etwas ins Hintertreffen geraten war, kommt nunmehr und mehr auf. Nach seinen letztmöglichen 5:0-Siegen über den VfB Schweningen, belegte der württembergische Meister nunmehr den dritten Tabellenplatz. In Verlautbarungen gestehen sich die VfB Stuttgart Spieler an 1. Stelle. In Ingolstadt und bei den Stuttgarter Kickers haben die Union Balingen mit 4:0 überraschend schlagen konnten, weiter die Tabellenführung gefolgt vom Stuttgarter SC, der über Sportfr. Eßlingen zu einem 2:0-Sieg kam. Überall sind somit der 1:0-Erfolg des VfB Juffenhäuser über den 1. SSB Ulm. Der Ulmer VfB 94 konnte den Vorteil des eigenen Platzes gegen die Sportfreunde Stuttgart nicht voll ausnutzen, es reichte nur zu einem Unentschieden 1:1.

Klare Führung des FC Nürnberg.
 Der stärkste Konkurrent des bayerischen Meisters FC Nürnberg, Schweinfurt 05, mußte am Sonntag auf eigenem Platz gegen den FC Augsburg eine unerwartete 2:1-Niederlage hinnehmen. Dadurch ist die Führung des FC Nürnberg, der gegen Jahn Regensburg mit 3:1 die Oberhand behielt, so klar geworden, daß an der Meisterkrone auch für diese Spielzeit nicht mehr

Ergebnisse:
Klasse I: 1. Richard Wörth-SC Freiburg 69:14 Min.
 2. Otto Gögendorfer-SC Freiburg 78:18 Min.
 3. Albert Siegwirth-SC Eßlingen 88:11 Min.
 4. Feldweibel-Bader-SC 97:50 50 Min.
Klasse II: 1. FC Rehl-SC Emmendingen 77:45 Min.
 2. Otto Klempner-SC Freiburg 81:29 Min.
 3. Schütz-Brandt-Breit-SC 83:75 Min.
 4. Schütz-Brandt-SC 84:50 Min.
 5. Unteroffizier-Östermeier-SC 147:75 84:33 Min.
Jugend (6 km): 1. Hall-SC 88:06 Min.; 2. Schöndorfer-SC Emmendingen 89:23 Min.; 3. Raitenbuch-SC Emmendingen 89:51 Min.; 4. Reilingen-SC Emmendingen 12:13 Min.; 5. Meier-SC 42:27 Minuten.

Herber-Baier auch in Budapest umjodelt.
 Ueberall in Europa, wo sich auch immer unter Weltmeisterpaar Mari Herber-Ernst Baier sehen läßt, wird es mit Beifall überschüttet, und einheimische Elf die Preise aller Länder nach dem Sieger über die Leistung der Deutschen. In einem ausserordentlich fehr übertragten Baier-Herber in Paris alle übrigen Teilnehmer, und auch jetzt in Budapest konnte die Begeisterung keine Grenzen, als das deutsche Meisterpaar zuerst seine für vorzügliche und dann eine zweite nach der anderen geben mußte. Die beifällig vorgetragenen Eisringe rissen die Zuschauer zu stürmischen Beifall hin, und auch Ungarns Reichserzherzog Adolph von Horthy spendete lebhaften Beifall. Die Darbietungen der anderen Teilnehmer waren lediglich geeignet, den Klassenunterschied gegenüber zu kennzeichnen.

7000 Meter Höhenflug im Reichsflugzeug.
 Der bekannte französische Sportflieger Armand Kieg über dem Flugplatz Orly bei Paris mit einer zweiflügeligen Farman-Maschine zu einem Höhenflug von 7000 Metern. Internationaler Höhenrekord wurde bisher in dieser Klasse — die Maschine ist mit einem 6500 cm Renault-Bengali Motor ausgerüstet — noch nicht gemessen und außerdem muß durch Nachprüfung der Apparate noch die genaue Höhenfestlegung festgestellt werden.

Tommy Farr unterwegs.
 Nach vor dem Weihnachtsest hat der britische Empire-Schmergenheitsminister Tommy Farr an Bord der „Normandie“ die Überfahrt nach Amerika angetreten. Farr will genügend Zeit haben, um sich für seinen Kampf am 21. Januar gegen Bradock in Neuport vorzubereiten.

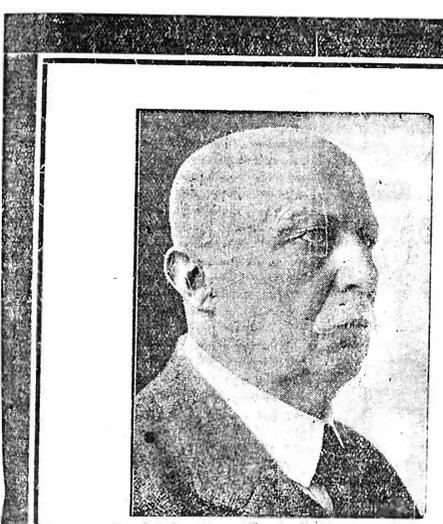
Freiburger Stadionsieger
 Montag, 20. Dezember.
 Stadionsieger. 20:15 Uhr: Die Erzgräber. Aufsteigen. 16:15 Uhr: Ausführung des Weihnachtsspiels: Das widerpenfliche Bräutchen. Casino-Schiffspiele. Um den Krüger-Diamanten. Central-Schiffspiele. Berard. Friedrichsbaue-Schiffspiele. Hahn im Rohr. Harmonie-Schiffspiele. Eine Nacht mit Fingerringen. Union-Theater. Shirleys großes Spiel.

Handel und Verkehr
Dörmartberiche
 der badischen Bezirkswohlfahrtsstellen und Erzeugergewerkschaften vom 18.—24. Dezember 1937.
 Erzeugerpreise je 50 kg in Reichsmark.
Anbaubetriebe:
 Bergstraße und Odenwald:
 Weizen Güte II 11—18, 28—31.
 Weizen Güte III 11—16, 28—31.
 Roggen Güte I 11—18, 28—31.
Anfuhr: Die Anfuhr ist nur noch klein. Abfuhr: In diesem Jahr finden keine Märkte mehr statt. Nach Bedarf werden im Januar noch einzelne Wohnmettage vorgelesen.

Breisgauer Nachrichten

Emmendinger Zeitung
 Emmendinger Tagblatt
 Beilagen: „Katteger des Landmanns“ und „Breisgauer Sonntagsblatt“. Vertrieben in den Bezirken Emmendingen, Kenzingen, Bretsch, Eitenheim, Waldkirch und am Kaiserstuhl mit den Verkündigungen der Stadt Emmendingen

Nr. 296
 Emmendingen, Dienstag, 21. Dezember 1937
 72. Jahrgang



General Ludendorff gestorben

DRS. München, 20. Dez. Am Montag um 9:25 Uhr wurde vom Iosefinum folgende Mitteilung ausgegeben:
 „Seite Montag, den 20. Dezember 8:20 Uhr, verschied der Feldherr General Ludendorff schmerzlos und ruhig. Das Bewußtsein blieb bis in die letzten Stunden erhalten. Bei der durch die lange Krankheit nur noch geringen Widerstandskraft war es unmöglich, dem schnell eintretenden Kräftezerfall und der zunehmenden Kreislaufschwäche wirksam zu begegnen.“

(Geg.) Professor Kleinfurter; Dr. Jorell.

anstalt wurde 1889 mit Vorpantentierung in die Marineinfanterie versetzt. Unter Beförderung zum Premierleutnant trat er drei Jahre später in die Armee zurück und kam zum Leibgrenadier-Regiment Nr. 8 zu Frankfurt an der Oder. Bald darauf rief ihn die Kriegsakademie. Das Urteil bei der Abfertigung über ihn lautete: „Ein fester Kopf, der mit gutem Willen und gutem Können gute Formen verbindet.“ Nach einer Studienreise nach Rußland wurde er 1895 im Alter von 30 Jahren als Hauptmann in den Großen Generalstab berufen, wo der geniale Generalstabschef Graf v. Schlieffen auf den bescheidenen Offizier aufmerksam wurde. Kurze Frothommandos und eine Tätigkeit als Lehrer für Taktik und Kriegsgeschichte an der Kriegsakademie unterbrachen sein Wirken im Großen Generalstab, bis er 1908, munitivfertig vorbereitet und bewährt, als Oberstleutnant Chef der wichtigsten Abteilung, der Aufmarschabteilung des Großen Generalstabes wurde. In einer ganzen Reihe von Denkschriften, die seinen überlegenden Weisheit erkennen lassen, kämpfte er mit unbeirrbarer Zähigkeit um die Bekämpfung der Wehrkräfte. Ein Jahr vor dem Krieg wurde er Kommandeur des Kaiserregiments Nr. 39 in Düsseldorf (hier erlebte er den Triumph, daß seine Heeresvorlage 1913 zur Annahme kam) und ein Jahr später als Generalmajor Brigadeführer der 85. Infanteriebrigade in Straßburg.

Bei Ausbruch des Weltkrieges wurde er Oberquartiermeister der II. Armee. Am Ende des ersten Mobilisierungswoches 1914 heißt es in einer amtlichen Meldung, daß „bisher an den Generalstab keine Rückfragen gekommen“ sei, d. h., daß sich der gewaltige Aufmarsch an zwei Fronten, eine einmündige Leistung in der Kriegsgeschichte, mit der Präzision eines Uhrwerkes vollzogen hat. Der geniale Organisator bewährte sich bald darauf auch als hervorragender Feldherr, als er in den ersten Kriegstagen wenige Stunden vor dem Fall Lüttichs das Kommando der 14. Infanteriebrigade übernahm, deren bisheriger Kommandeur, General v. Baulow, gefallen war. Sein Feuergeist rief die Truppen vorwärts und als im Schlachtgetöse der Angriff zu stocken drohte, rief er den Soldaten zu: „Kerls, wagt ihr hier einen General allein gegen den Feind gehen lassen?“ Als erster kam er, nur begleitet von seinem Adjutanten, zur Zitadelle und fand dort einige hundert Belgier, die sich auf seine geistesgegenwärtige Aufforderung ergaben. Damit fielen Zitadelle und Stadt Lüttich in unsere Hand.

Für dieses Brauwerk wurde Ludendorff als dem ersten Offizier des Weltkrieges der Pour le Merite verliehen. Wenige Tage später am 22. August 1914, berief ihn ein Telegramm des Generalstabschefs: „Nicht leicht retten Sie im Osten die Lage“ an die Seite Hindenburgs. Damit fanden sich die beiden Männer zusammen, die länger als zwei Jahre, vom 20. August 1916 an, als „Oberste Heeresleitung“ die ganze Schwere der Verantwortung auf ihre Schultern nahmen. Das erste Ergebnis der Zusammenarbeit dieser beiden überragenden Persönlichkeiten war die Befreiung Ostpreußens. Und dieser glorreichen Waffentat folgten Schlag auf Schlag neue Siege auf allen Kriegsschauplätzen und neue Waffenerfolge, wie sie während des ganzen Krieges in keinem anderen Heerlager erreicht wurden. Als Mitträger großer Entschlüsse wußte Ludendorff der Truppe das Gefühl der Zuversicht zu geben, als genialer Organisator im Hindenburg-Programm die letzten Energien zu mobilisieren. Strategischer Gesichtspunkt dieses idealen Feldherrnpartners war die große Offenheit des Jahres 1918, wo es nach dreieinhalbjährigem Ringen gegen zwanzigjährige Uebermacht den deutschen Armeen gelang, tief ins feindliche Hinterland vorzustoßen. Es kann den Ruhm der Führer des deutschen Heeres nicht schmälern, wenn der Endsieg nicht erreicht wurde. Den genialen Feldherren fehlte die Ergänzung durch den genialen Staatsmann, der wie diese die deutschen Armeen auch die deutsche Heimat zu einheitlichem Willensinhalt geführt hätte. Dem großen Heerführer Ludendorff schienen englische Heerführer, die Waffen aus der Hand. Der Haß beider Parteien und landesererbter Parteilichkeit erzog am 24. Oktober 1918 die Abdankung des Mannes, dessen geschichtliches Verdienst es ist, daß trotz ungeheurer Uebermacht kein feindlicher Soldat deutschen Boden betrat!

Diese Bedeutung Ludendorffs als Feldherr, Organisator, Strategie und Soldat hat erst das Deutschland Adolf Hitlers gewirkt, mit dem der Feldherr am 9. November 1923 Seite an Seite den Weg zu neuer deutscher Größe beschritt. Als sich kurz nach der Wiedererringung der deutschen Freiheit die ruhmreichen Fahnen der von Adolf Hitler geschaffenen neuen deutschen Wehrmacht vor dem Feldherrn des Weltkrieges neigten, knüpfte sie an die Tradition der großen Zeit an, die Ludendorff unermüdet repräsentiert. Das ganze deutsche Volk aber dankte dem großen Soldaten und zugleich dem leidenschaftlichen Kämpfer Adolf Hitlers dem 9. November 1923, dessen heiliges Herz, erfüllt von der Liebe zu Volk und Vaterland nun aufgeführt zu schlingen.

Zentral-Theater Emmendingen
 Heute 8:30 Uhr letzte Vorstellung
 Helz Rühmann, Paul Hörbiger
 Hilde Krahl
Lumpaci Vagabundus
 Die übernatürlichen Abenteuer von drei leichtsinnigen Helden
 Mittwoch, den 22. Dezember 1937
 Benjamins Gilt in „Ave Maria“

Zum Fest!
 Weihnachtskonfekt
 Hefekränze- und Zöpfe
 Wienerstollen
 sowie reichhaltige Auswahl in Lebkuchen, Schokolade und Pralinen empfiehlt
Hermann Scherer
 Feinbäckerei am Tor
 Auf Bestellung prompte Hauslieferung

Sauschlachtungen
 sind jeweils einen Tag vor der Schlachtung und zwar in der Zeit von 8—9 und 17—18 Uhr beim Schlachthausamt zur Erdfrühstunde anzumelden. Über diese Anmeldung wird einblatt, kurzfristig, daß die Schlachtung zu der vorgezeichneten Zeit nicht durchgeführt werden darf.
 Waldkirch, den 16. Dezember 1937.
 Der Bürgermeister.

Schulungsbrief
 Die weltanschauliche Waffe in der Hand jedes Nationalsozialisten
 Thema des November- u. Dezemberheftes:
Der Weltkrieg
 Bezug nur durch die zuständige Ortsgruppe der NSDAP.
 Zentralverlag der NSDAP, Franz Eher Nachf., Berlin
 Herausgeber: Der Nationalsozialistische Kulturverlag

Kapok 3 Zimmerwohnung
 am besten von München bei 493
 mit Manufaktur, Bad, Kamin, feinstem Einbaubelüftung, Zentralheizung, Wasser, Gas, Licht, etc.
 Preis 380,-
 Franz Müllner
 Wöhrler u. Pöschel
 1. u. 2. Stock, Emmendingen
 Domburgrasse 12
 2. u. 3. Stock, Emmendingen
 Domburgrasse 12

Weihnachten 1937
 Verlobung - Vermählung?
 Eine Einlage in dieser Größe kostet nur 2.20

Dein Geschenk ein
 Einmaliges Geschenk
Reichsloste
 für Arbeitsbeschaffung
 RM. 7.600 000

Ihren Druckmaschinen
 immer am vorrätigsten in der Druck- und Verlagsbuchhandlung Emmendingen, Dorfstraße 11
 Telefon 303

Das muß sein
 Der Kunde kommt nicht von allein
 die Kleinanzeige sucht und findet