

Pommersche Zeitung



Führende Tageszeitung Pommerns • Parteiaml. Zeitung der NSDAP. Gau Pommern
Nachrichtenblatt der Landesbauernschaft, der Deutschen Arbeitsfront sowie aller Behörden

6. Jahrgang

Dienstag, den 6. Juli 1937

Nr. 6

Verlag und Anzeigenverwaltung: Pommerscher Zeitungsverlag G.m.b.H., Stettin, Breite Straße 51. Schriftleitung: Stettin, Große Domstraße 8-9. Fernruf: Sammelnummer 238 91. Druck: G. Jessenland, Stettin. Die „Pommersche Zeitung“ erscheint wöchentlich siebenmal morgens. Bezugspreis: Monatlich 1,75 RM, zugleich 0,25 RM. Einzelheft bei Bestellungen, durch die Post 2,00 RM, einl. 0,45 RM. Post-Zeitungsgebühren, hierzu 0,42 RM. Zeitungsdruckgebühren, Postkontos Stettin 1847.

Heute lesen Sie:

Rund 70 Millionen RM. Steuerstrafe

Bessere Aufdeckung von Steuerhinterziehungen

22 Hinrichtungen in Fernost

Wieder ein Massenmord der Sowjets

Mörder Roloff vor dem Schwurgericht

Die Verhandlung wird in Prenzlau geführt

Funkzeichen von der Weltfliegerin

Verstärkte Suche nach Miss Earhart

Englische Teilungspläne für Palästina

Widerstände auf Seiten der Araber

Französischer Frachter aufgebracht

Vom nationalen Kreuzer „Almirante Cervera“

Grenzschatz-Ehrenmal in Frankfurt

Im Mariendom an der Oder eingeweiht

Deutscher Sieg nach dramatischem Rennen in USA.

Rosmeyer geht unter atemloser Spannung der 55 000 Zuschauer auf der Rooseveltbahn durchs Ziel - Er hatte nach einem tollen Spurt Caracciola überholt, der später wegen Motorschadens aufgeben mußte - Zweiter wurde der Engländer Seaman

Eigener Kabelbericht des Newyorker Korrespondenten der „Pommerschen Zeitung“

Newyork, 6. Juli.

Zum erstenmal waren wieder deutsche Wagen in Amerika: um so mehr freut uns der große Sieg, den Rosmeyer vor schärfster internationaler Konkurrenz erringen konnte. Er ist der überlegene Sieger des Vanderbiltrennens 1937, das gestern nachmittag vor den Toren Newyorks ausgetragen wurde.

30 Wagen waren startbereit, als um 1 Uhr amerikanischer Zeit (19 Uhr deutscher Zeit) die Mutter George Vanderbilt die Fahrer in die 99 Runden des 483 Kilometer langen Rennens schickte. Die Motore donnerten über die Straße, die mit ihrem 637 Kurven eine der schwierigsten der Welt ist. Quert lag Caracciola vorn. Rosmeyer überholte ihn und blieb, nachdem „Caracciola“ wegen Motorschadens angefallen war, bis zum Schluß an der Spitze.

Den zweiten Platz hat der Engländer Seaman auf Mercedes-Benz belegt, den dritten Platz der Amerikaner Reg Mays auf Alfa Romeo. Den vierten Platz hielt v. Delius auf Auto-Union.

Die Ergebnisse lauten: 1. Bernd Rosmeyer (Deutschland, Auto-Union) 3:38,00 gleich 132,865 Kilometer je Stunde; 2. Seaman (Mercedes-Benz) 3:38,51 gleich 132,350 Kilometer je Std.; 3. Mays (USA, Alfa Romeo) 3:44,38; 4. von Delius (Deutschland, Auto-Union) 3:48,09; 5. Farina (Italien, Alfa Romeo) 3:51,29; 6. Thorne (USA, Alfa Romeo) 3:59,56; 7. Snowberger (USA, Bird-Bilton ring) 4:03,47; 8. Shaw (USA, Majerati) 4:04,03.

Der Verlauf des Rennens

Unmittelbar nach dem Start des Rennens ging Rosmeyer in Führung, von Caracciola scharf verfolgt. Der amerikanische Spitzfahrer Reg Mays und der Italiener Nuvolari folgten in kurzen Abständen den beiden Deutschen. Caracciola gelang es zu Beginn der dritten Runde, Rosmeyer die Führung zu entreißen, während der italienische Rennfahrer Nuvolari auf den fünften Platz zurückgedrängt worden war. Das aufregende Rennen, das Caracciola in den ersten Runden bereits lieferte, rief bei den Zuschauern große Begeisterung hervor. Mit dem Ausbruch größten Staunens auf den Gesichtern sahen sie Caracciola in ungläublicher Geschwindigkeit die äußerst schwierigen Kurven der Rooseveltrennbahn nehmen. Der Deutsche schien seine Geschwindigkeit in den Kurven nicht nur nicht herabzubringen, sondern noch zu steigern, so daß er bereits beim Einlauf in die Gerade eine enorme Geschwindigkeit hatte. Die Geschwindigkeit Caracciolas wurde beim Einlauf in die Gerade auf über 240 Kilometer je Stunde geschätzt. Rosmeyer folgte Caracciola in etwa 50 Meter Abstand.

Bei Beginn der sechsten Runde begannen die deutschen Teilnehmer die kleineren Rennwagen zu überwinden. Caracciolas Zeit für die ersten 20 Meilen betrug ungefähr 12,5 Minuten. In der sechsten Runde gab es einen aufregenden Zwischenfall, der jedoch glimpflich verlief. Der Italiener Farina geriet auf der Geraden mit seinem Wagen ins Schleudern und es sah im Augenblick so aus, als ob er durch die Barriere in die Menge hineinraufen würde. Mit großer Gelistesgegenwart rief er jedoch das Steuer herum, und es gelang ihm, den Wagen wieder in Fahrtrichtung zu bringen und das Rennen fortzusetzen. Zwei der amerikanischen Rennfahrer, Stapp und Wearne, mußten am Schluß der sechsten Runde das Ersatzteillager mit Motorschaden anfahren. Nachdem die Fahrer sieben Runden der ins-

gesamt 90 Runden des Rennens zurückgelegt hatten, befand sich Caracciola etwa 160 Meter vor Rosmeyer, der verzweifelte Anstrengungen machte, den deutschen Rivalen wieder einzuholen. Hinter Rosmeyer folgte in etwa 500 Meter Abstand der Amerikaner Reg Mays. Caracciolas Durchschnittsgeschwindigkeit in den ersten fünf Runden betrug etwa 132,75 Kilometer je Stunde.

Im Laufe der zehnten Runde konnte Rosmeyer durch einen unerhörten Spurt auf der Geraden, wobei er eine vorübergehende Geschwindigkeit von 254 Kilometer je Stunde erzielte, Caracciola langsam einholen und schließlich überholen.

Die Rennspitze setzte sich zu Beginn der ersten Runde aus Rosmeyer, Caracciola, Mays, Seaman und Nuvolari zusammen, wobei der Lottunterschied zwischen Rosmeyer und Nuvolari

nichtamtlich auf etwa 45 Sekunden geschätzt wurde. Mehrere Versuche Caracciolas, an Rosmeyer vorbeizugehen, wies dieser erfolgreich ab. Das Wetter war warm und ziemlich schwül. Im Gegensatz zu ihren amerikanischen Konkurrenten trugen alle europäischen Rennteilnehmer keine Sturzhelme.

Im Laufe der 14. Runde konnte der amerikanische Fahrer Mays seine Position gegenüber Rosmeyer und Caracciola um etwa 200 Meter verbessern. In der 16. Runde hielten sowohl Caracciola als auch Nuvolari am Ersatzteillager an, wo Caracciola zunächst eine Zündkerze austauschte, dann aber feststellen mußte, daß der Motor trotzdem nicht einwandfrei arbeitete. Dem Amerikaner Billy Winn gelang es überraschenderweise in der 18. Runde, den Engländer Seaman und den deutschen Fahrer v. Delius zu überholen, aber sein Erfolg war nur von kurzer Dauer, denn bald danach hatte er Kurbelwellenbruch und mußte

gänzlich aus dem Rennen ausscheiden. Ein Duell zwischen Seaman und Mays war das Merkmal der 17. Runde, aus dem jedoch der Engländer siegreich hervorging. Während Seaman und Mays um den zweiten Platz kämpften, vergrößerte Rosmeyer seinen Vorsprung immer weiter. Am Ende der 20. Runde war die Zusammenfassung der Rennspitze wie folgt: Rosmeyer, Seaman, Mays, Farina, Delius.

Caracciola hatte das Rennen trotz mehrfachen Ausfalls noch immer nicht aufgegeben, was auf ernstlichen Motorschaden schließen ließ, und kurz darauf wurde bekannt, daß er wegen Motorschadens aus dem Rennen ausscheiden mußte.

Bei Beginn der 25. Runde über rundete Rosmeyer seinen deutschen Rennkameraden von Delius, und kurz darauf wurde angekündigt, daß auch Nuvolari das Rennen aufgeben mußte. Rosmeyer vergrößerte seinen Vorsprung in einer stetigen Weise und war unbestrittener Führer, als sich das Rennen dem ersten Drittel näherte.

Caracciola nahm nach Aufgabe des Rennens einen Zuschauerplatz unmittelbar hinter dem Ersatzteillager ein. Er war untröstlich über das Mißgeschick, das ihn befallen hatte. In einer Erklärung an einige deutsche Freunde und unfernen Korrespondenten sagte Caracciola: „Da war irgendein Rad im Motor, ich weiß nicht genau, was es war. Ich habe dieses Jahr kein Glück. Es ist schrecklich, hier sitzen zu müssen und anzusehen, wie andere rennen. Aber so geht es manchmal mit dem Rennglück.“ In einer späteren Erklärung betonte Caracciola, daß die Kurven bereits nach wenigen Runden recht schwierig geworden waren, da die unten offenen amerikanischen Rennwagen in den Kurven viel über die Fahrbahn sprühen.

Rosmeyer mußte später das Ersatzteillager verlassen, wo ein Hinterrad ausgewechselt und der Brennstofftank in der Rekordzeit von 33,6 Sekunden wieder gefüllt wurde. Während Rosmeyer am Ersatzteillager hielt, ging Seaman in Führung, mußte aber später ebenfalls einen Hinterrad auswechseln. Rosmeyer war in der Zwischenzeit wieder ins Rennen gegangen und nahm bald wieder die Führung.

Rosmeyer hielt in der 79. Runde noch einmal am Ersatzteillager, wahrscheinlich, um neuen Brennstoff einzunehmen. Als er das Rennen wieder aufnahm, hatte er noch immer 9,9 Sek. Vorsprung vor Seaman.

Im weiteren Verlauf des Rennens entspannt sich ein Zweikampf zwischen Rosmeyer und Seaman. Der Engländer machte sich an die Verfolgung seines einzigen noch zu schlagenden Gegners, 131 Kilometer je Stunde wurden für seine nächste Runde gestoppt, und bald hatte er den Rückstand bis auf 19 Sekunden verringert, während Mays ebenfalls überunden wurde. Der deutsche Europameister hatte aber schon bald darauf die Gefahr erkannt. Er drehte wieder etwas mehr auf, und mit 132,6 Kilometer je Stunde war er in seinem Tempo immer um einige Zehntel besser als sein mehr als hartnäckiger Verfolger. Hinter den beiden Spitzenreitern hielt Mays mit seinem Alfa jedoch auch ständig die 80-Meilen-Grenze. Rosmeyer vergrößerte auf den letzten 150 Kilometer seinen Vorsprung weiter, aber dennoch gelang es ihm nicht, Seaman eine Runde abzunehmen. Beide Wagen führten ohne jeden weiteren Reifenwechsel oder Tankaufenthalt zu Ende, und Rosmeyer gewann mit 51 Sekunden Vorsprung unter dem Jubel der Massen als verdienter Sieger vor Seaman, dessen Kampfgestalt bei den Amerikanern ebenso große Bewunderung fand wie die Steuerkunst des Siegers.

Glückstrahlend nahm Rosmeyer am Ersatzteillager die vielen Glückwünsche entgegen.

Lügen über deutsche Truppentransporte

Phantasiemeldung von der Landung von 4000 - „Deutsche“ vor rotem Mikrophon
Man versucht, in der Spanienfrage mit allen Mitteln Stimmung zu machen

Drahtbericht unserer Berliner Schriftleitung

Berlin, 6. Juli.

Die gegenwärtigen Schwierigkeiten in der europäischen Verhandlung der Spanienfrage bieten dem internationalen Marxismus wiederum eine erwünschte Gelegenheit zum Lügenfeldzug gegen Deutschland.

So berichtet der englische „Herald“ aus Gibraltar, daß im Hafen von Jerez neuerdings 4000 bis 5000 Mann deutsche Infanterie angekommen sind, um an die Front transportiert zu werden. In der Umgegend von Gibraltar sehe man überhaupt nur noch deutsches Militär.

Ähnliche Phantasien äußerte ein Franzose von großem parlamentarischem Einfluß, der Vorsitzende des Auswärtigen Ausschusses, Borenger. Er verkündet, deutsche und italienische Armeekorps lagerten und kämpften von Spanisch-Marocco bis zur Pyrenäengrenze, denn Deutschland und Italien nähmen die Bekämpfung des Bolschewismus lediglich zum Vorwand, um sich in Spanien festzusetzen. Die Kanarischen Inseln und die Balearen dienten den Generalstäben in Rom und Berlin als Stützpunkte.

(Fortsetzung im Innern des Blattes)

Französischer Frachter aufgebracht

„Almirante Cervera“ hat das Schiff mit verdächtiger Ladung nach Bilbao gebracht

Drahtbericht unseres Korrespondenten

Paris, 6. Juli.

Der unter französischer Flagge fahrende Frachtdampfer „Tregaillet“ ist von dem nationalspanischen Kreuzer „Almirante Cervera“ angehalten und nach einer Durchsuchung nach Bilbao eingebracht worden. Das Schiff war unterwegs nach Santander.

Zu der Angelegenheit hat der Quai d'Orsay eine Erklärung abgegeben, in der es heißt, daß eine amtliche Untersuchung einwandfrei ergeben habe, daß die Aufbringung des Schiffes innerhalb der spanischen Hoheitsgewässer erfolgt sei. Frankreich habe daher keine offizielle Handhabe, um gegen die Aufbringung zu protestieren. Die Regierung werde sich jedoch mit den nationalistischen Behörden in Bilbao in Verbindung setzen, um die Freilassung des Schiffes zu erreichen. Man befürchtet, daß diese Verhandlungen nicht ganz glatt verlaufen werden, da die Angelegenheit durch folgenden Umstand kompliziert wird: An Bord des Schiffes befindet sich eine Ladung von Nahrungsmitteln, die die französischen Kommunisten den Kommunisten von Santander geschenkt haben. Selbst in französischen Kreisen hält man es für nicht ganz sicher, ob sich an Bord nicht auch weniger harmlose Dinge als Nahrungsmittel befinden.

Das Schiff gehört einer kürzlich ins Handelsregister eingetragenen Reederei, die den

Namen „Compagny France Navigation“ führt. Sie soll von französischen Kommunisten zu dem Zweck ins Leben gerufen worden sein, um Bocardrecher unter französischer Flagge fahren zu lassen. Sobald die Schiffe von der Reederei übernommen sind, werden sie umgetauft und erhalten französische oder britische Namen.

Zwei französische Kriegsschiffe, die ausgeschildet worden waren, um dem Schiff beizustehen, sind inzwischen unterrichteter Dinge nach St. Jean de Luz zurückgekehrt und berichten, daß sie das Schiff nicht mehr gesichtet hätten. Offenbar sei das Schiff bereits in einen nationalen Hafen eingebracht worden. In ausländischen Kreisen verlautet, daß die Ladung des Schiffes unverzüglich untersucht werden solle, und daß das Schiff, falls es wirklich ausschließlich Nahrungsmittel an Bord hat, seine Reise fortsetzen dürfe. Falls jedoch die französischen Kommunisten zusammen mit den Nahrungsmitteln Konterbande, Waffen und Munition an Bord geschmuggelt haben sollten, würden sowohl Schiff wie Ladung festgehalten und außerdem an den Nichtermittlungsausschuss über den Bruch des Nichtermittlungsausschusses berichtet werden. Das Quai d'Orsay teilte mit, daß ein neutraler Beobachter am 6. Juli in Bordeaux sich an Bord des Schiffes begeben habe.