

Schwarzwälder Tageszeitung

„Aus den Tannen“

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

Bezugspreise: Die einseitige Millimeterzeile oder deren Raum 5 Pfennig. Text-Millimeterzeile 15 Pfennig. Bei Wiederholung oder Mengenabschluss Nachschlag nach Preisliste. Erfüllungsort: Altensteig. Gerichtsstand: Nagold.

Nummer 194

Altensteig, Dienstag, den 20. August 1940

63. Jahrgang

Neue schwere Bombenangriffe auf die Insel

Betriebsstofflager östlich Londons, Rüstungswerke, Hafenanlagen und Flugplätze mit Bomben belegt

Berlin, 19. Aug. Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:

Die Luftwaffe errang, wie zum Teil schon durch eine Sondermeldung bekanntgegeben, am 18. August neue große Erfolge. Deutsche Fliegerverbände griffen in Süd- und Mittelengland kriegswichtige Ziele wie Industriewerke, Bahnanlagen, Flakstellungen und vor allem Flugplätze um London und in den Grafschaften Kent und Hampshire mit guter Wirkung an. Bei Bombenangriffen auf Schiffsziele im Kanal gelang es, ein Handelsschiff von 4000 BRT zu versenken, ein weiteres schwer zu beschädigen.

An mehreren Stellen entwickelten sich heftige Luftkämpfe, in deren Verlauf unsere Zerstörer und Jäger dem Feinde schwere Verluste beibrachten. Das Zerstörerregiment „Horst Wessel“ unter Führung seines Kommandeurs, Oberstleutnant Huth, schoss allein an diesem Tage 51 Flugzeuge ab.

In der Nacht zum 19. August belegten Kampfflugzeuge große Betriebsstofflager östwärts Londons, Rüstungswerke in Norwich und Essex, die Hafenanlagen von Milfordhaven, Havenmouth, Bournemouth und Weymouth, sowie mehrere Flugplätze in Südengland und bei Liverpool mit Bomben. Bei allen angegriffenen Zielen konnten starke Brände und Explosionen beobachtet werden. In den Häfen wurden mehrere Schiffe getroffen.

Britische Flugzeuge warfen in der Nacht zum 19. August in West- und Süddeutschland Bomben ab, ohne wesentlichen Sachschaden anzurichten.

Die Verluste des Gegners am gestrigen Tage (Sonntag) betragen 147 Flugzeuge. Davon sind 124 in Luftkämpfen abgeschossen und 23 am Boden zerstört oder durch Flakartillerie zum Absturz gebracht worden. Außerdem wurden 33 Sperrballone vernichtet. 36 deutsche Flugzeuge sind nicht zurückgekehrt.

Unauffälliger italienischer Vormarsch

Auch die zweite Verteidigungslinie durchbrochen
Rom, 19. Aug. Der italienische Wehrmachtbericht hat folgenden Wortlaut:

Das Hauptquartier der Wehrmacht gibt bekannt:
In Britisch-Somaliland verfolgen unsere Truppen nach Durchbrechung der zweiten feindlichen Verteidigungslinie und der Eroberung und Ueberherrschung von Kafart den Feind, der sich in Richtung der Schiffe zurückzieht, die ihrerseits unauffällig von unserer Luftwaffe bombardiert werden. Ein englisches Flugzeug ist von unseren Jägern abgeschossen worden.

Ein feindlicher Luftangriff auf Cassala hat weder Opfer noch Schäden zur Folge gehabt. Ein weiterer Angriff auf den Flugplatz von Addis Abeba hat zwei Tote und fünf Verwundete verursacht, und zwei Flugplatzhallen getroffen, die alles Material enthielten.

In Nordafrika hat unsere Luftwaffe die Anlagen des Wehrflughafens von Sidi Barrani sowie Feldlager und Kraftwagen in der Zone südöstlich von Sollum wirkungsvoll bombardiert. Alle unsere Flugzeuge sind zurückgekehrt.

Feindliche Luftangriffe fanden auf Mailand statt, wo drei Bomben einen Häuserblock trafen und andere auf offenem Feld niederfielen. Angriffe auf Cuneo und Turin haben unbedeutenden Sachschaden, jedoch keine Opfer verursacht. Wie üblich, wurden Flugblätter abgeworfen.

Zum italienischen Sieg

Römische Stimmen

Rom, 19. Aug. Riefige Ueberschriften der römischen Abendpresse unterstreichen den im Wehrmachtsbericht vom Montag gemeldeten italienischen Durchbruch durch die zweite englische Verteidigungslinie vor Verbera. „Giornale d'Italia“ schreibt: „Die Engländer fliehen nach Verbera zu den von der faschistischen Luftwaffe bombardierten Schiffen.“ „Lavora Fascista“ sagt: „Unsere Truppen verfolgen den zum Meer zurückflutenden Feind“, und „Tribuna“: „Die Engländer mit den italienischen Truppen an den Ferjen, fliehen geschlagen zum Meer und versuchen verzweifelt, sich auf ihre Schiffe zu retten.“

Die britische Katastrophe, so erklärt der Direktor des „Giornale d'Italia“, näherte sich nunmehr ihrem Ende. Schon am Samstag hätten die italienischen Truppen, nachdem sie die erste Durchbruchlinie hätten, ihren nächsten Angriff gegen die zweite englische Verteidigungslinie vorgetragen. Kurz vor dieser zweiten Verteidigungslinie seien sie auf ein indisches Regiment

gestoßen, das die Engländer zur Bedung ihres Rückzuges in den Kampf geworfen hätten, und hätten es ausgerieben. Unmittelbar darauf seien sie zum Sturm auf die zweite Verteidigungslinie übergegangen, die sie, obwohl sie ebenfalls gut ausgebaut gewesen sei, in heftigen Kämpfen eingedrückt und überwunden hätten.

Nach den Kämpfen im Gebirge händten die italienischen Truppen nun wieder im Tale, wo sie auf häufig angelegte Feldbefestigungen der Engländer stießen, mit denen das britische Oberkommando die italienischen Kolonnen aufzuhalten hoffte, um ihren flüchtenden Truppen den Rückzug und die Einschließung in Verbera zu ermöglichen.

Der Führer an den Duce

Glückwunsch zum italienischen Siege in Ost-Afrika

Berlin, 19. August. Der Führer hat zum italienischen Sieg in Ost-Afrika folgendes Telegramm an den Duce gerichtet:

„Duce! Nehmen Sie und Ihre Wehrmacht zu dem großen Sieg in Ost-Afrika meinen und des ganzen deutschen Volkes herzlichsten Glückwunsch entgegen. Ihr Adolf Hitler.“

Reuter meldet: „Somali mit Erfolg geräumt!“

Genf, 19. August. Reuter gibt amtlich bekannt: „Somali ist mit Erfolg geräumt worden. Alle Geschütze wurden verfrachtet bis auf zwei die vorher verloren gingen.“

Nach den „glorreichen Rückzügen“ der Engländer von Andalusien, Kambos und vor allem Dünkirchen wird es niemanden in der Welt mehr überraschen, daß die Engländer jetzt Britisch-Somaliland „mit Erfolg geräumt“ haben. So reißt sich ein englischer Sieg an den anderen, bis

Wie es um die heile Verfrachtung aller englischen Geschütze bis auf zwei steht, wird man sich vorstellen können, wenn man an das Material zurückdenkt, das die Engländer in Dünkirchen lassen mußten.

Bomben auf holländisches Dorf

Amsterdam, 19. Aug. Die Agentur APB berichtet aus Gilze Nijen, in der Nacht zum Sonntag sei dort ein britisches Bombenflugzeug des Typs Bristol Blenheim abgestürzt. Die vierköpfige Besatzung sei gefangen genommen worden. Man habe festgestellt können, daß die Maschine aus Richtung Deutschland gekommen sei. In der Nacht zum Sonntag haben britische Flugzeuge auf die friedliche holländische Ortschaft Noord Scharwoude sieben Bomben fallen lassen, die aber lediglich Sturfschaden anrichteten.

Was Churchill über die „Glorious“-Verluste mittel

Genf, 19. August. Die Verluste des Flugzeugträgers „Glorious“, der schon im Juni vor Norwegen verloren ging, werden aus einer endlich am 19. August ausgegebenen Verlustliste der Admiralität mit 1204 beziffert. Darnach wurden 33 Offiziere getötet und 43 Offiziere werden vermißt. An Mannschaften führt die Verlustliste 72 Tote und 800 Vermisste auf. Die Verluste der britischen Luftwaffe sollen sich beim Untergang der „Glorious“ auf 5 Getötete und 36 Vermisste belaufen. Die übrigen Verluste weist die Aufstellung als Verpflegungs- und Sanitätspersonal auf.

Erste Sitzung der rumänischen und der bulgarischen Abordnung

Bukarest, 19. August. Die bulgarische Abordnung zu den Verhandlungen mit Rumänien traf Montagvormittag gegen 9 Uhr in Galafat an der Donau ein, von wo sie mit einem Sonderzug die Reise nach Krajowa fortsetzte. In Krajowa wurde die bulgarische Abordnung in dem Schloß des verstorbenen Großgrundbesitzers Mihail untergebracht, das zu diesem Zweck besonders hergerichtet wurde.

Um 12.00 Uhr mittags traten die rumänische und die bulgarische Abordnung im Gebäude der Statthalterei zu einer ersten Sitzung zusammen, die sich jedoch nur auf eine Begrüßung und auf einen Austausch der Vollmachten beschränkte. Die beiden Abordnungen werden im Laufe des Nachmittags zu einer ersten Arbeitssitzung zusammentreten.

Großkampftag unserer Luftwaffe

Großeinsatz gegen die Flugplätze rund um London — Erfolgreicher Tag der Jagdflieger

Von Kriegsberichterstatter Fritz Müller

DNB 19. Aug. (Bk.) Der 18. August wird als der Tag in die glorreiche Geschichte der Luftwaffe eingehen, an dem es gelang, die englische Luftwaffe zermürbend in gewaltigem Großeinsatz unserer Kampf- und Jagdfliegerverbände zu schlagen.

Wie bereits durch Sondermeldung bekanntgegeben wurde, belegten die eingeleiteten Kampfgeschwader die um London angelegten Flugplätze in aufeinanderfolgenden Angriffen systematisch mit Bomben, zerstörten die dort befindlichen Werkanlagen, Gaslenkungen, Munitionslager und Tankbehälter mit Bomben aller Kaliber, während es den deutschen Jagdflugzeugen vom Flakter Me 109 und Me 110 gelang, im Luftraum über London in hartem Luftkampf 128 englische Jagdflugzeuge vom Typ Spitfire und Hurricane abzuschießen — eine Zahl, die bis jetzt an einem einzigen Tage nur ganz selten erreicht wurde. In diesem Gesamtunternehmen zeichnete sich besonders das Zerstörerregiment „Horst-Wessel“ unter seinem Kommandeur, Oberstleutnant Huth, aus, dem es gelang, allein 51 Abköpfe zu erreichen.

Nach den vielen Einzelaktionen und -angriffen, die in den letzten Wochen gegen Englands Flotte, Häfen, Kriegsindustriekentren und Luftwaffenanlagen von einzelnen Verbänden durchgeführt wurden, wurden am gestrigen Sonntag zum ersten Male Angriffe gegen die Flugplätze um London durchgeführt.

Kurz nach dem Mittagessen stehen wir um den Staffellapitän, der erklärt, daß es gegen die Flugplätze geht. Dann dröhnen auch schon die Motoren unserer zweimotorigen Jagdmaschinen auf, fangen den Gesang des Kampfes. In großen Kurven gewinnt der gesamte Verband Höhe. In langen Marschkolonnen kommen die einzelnen Staffeln nach einigen Minuten aus dem Dunstschleier herangeschoben.

Während uns in einigen tausend Meter Höhe das Wetter immer noch schlecht erscheint, wird es zum Kanal hin besser. Ueber England hört es noch mehr auf. Hoch oben über uns sind die Me 109 als Himmelsreiter tätig. In großen Höhen fliegen sie dahin und ziehen lange Kondensstreifen nach sich. Näher und näher rückt das Ziel. Das unter uns fliegende Kampf-

geschwader soll einen Flugplatz angreifen, der in der Nähe des geschlossenen Verkehrsflughafens Croydon gelegen ist. Nun sehen wir ihn auch schon. Er breitet sich neben der großen Verkehrsstraße aus. Die ersten Bomben sind gefallen auf den Südrand des Platzes, dahin, wo die Hallen und die Tankanlagen stehen.

Kampf mit feindlichen Jägern

Nicht nur Zuschauer dieses Bombardements bleiben wir. Die ersten feindlichen Jäger tauchen auf. Spitfires und Hurricanes. Und nun geht der Tanz los. Auf sie haben wir gewartet. Nicht umsonst hat man unseren Maschinen den Kamer „Zerstörer“ gegeben. Wir zerstören nicht nur diese feindlichen Angriffe, wir zerstören auch sämtliche auftauchenden feindlichen Jäger. Die Maschine hürzt sich auf den Gegner. Steilturven, Abkippen, Wiederhochziehen, Sturzflug, MG- und Kanonenfeuer, Aufheulen der Motoren — das alles reißt sich blitzschnell aufeinander. Ich sehe hinter meinem MG, harre nach links, nach rechts, nach oben, überallhin, wo ein Gegner von hinten angreifen könnte. Aber es kommt keiner. Dafür sorgt mein Flugzeugführer. Eben sehe ich noch Wolken vor mir, dann harre ich schon wieder auf die dunstverhangene See, auf die buntgewürfelten Felder Südenglands, auf das Häusermeer Londons, so schnell geben die Flugbewegungen ineinander über, daß alle Blickfelder dieses großen Raumes auf mich einzuströmen scheinen. Das ist die Welt des Jagdfliegers, sein Element! Wenn so die Augen alles abhuchen, gibt es jedesmal einen freudigen Schreck, wenn da und dort ein Engländer brennend abstürzt oder mit langer schwarzer Rauchfahne nach unten verschwindet.

Mitten im Kanal sehe ich beim Heimflug einen großen weißen Fleck. Es ist ein aufgeblähter Fallschirm. Der Flugzeugführer schreit mir zu, dort sei vor wenigen Augenblicken eine englische Maschine abgestürzt, der Pilot habe noch abspringen können.

Wir fliegen wieder heim

Bei Calais holen wir eine Me 111 ein, die mit einem Motor nur langsam vorwärts kommt. Links und rechts schütten wir uns an, um auch für den letzten Rest des Rückfluges noch Schutz zu gewähren. Und nur wenige Minuten soll es dauern, dann ist



dieser Schuß aus... on bitter nötig. Zwei Hurricanes haben sich während der vielen Luftgefechte über London unbemerkt in größerer Höhe in Richtung zur nordfranzösischen Küste begeben, um sich hier auf die Lauer nach einzelnen heimfliegenden deutschen Kampfmaschinen zu legen. Sofort wird der Kampf aufgenommen. Nicht lange dauert es, bis der erste durchschlag in der Luft zerplatzt und der zweite irgendwo zwischen Boulogne und Calais am Boden zerschellt. Das war der Abschluß des ersten Waffenganges an diesem Sonntag.

Wenige Stunden später nochmals ein Start

Die nördlichen Flugplätze um London sind diesmal die lohnenden Ziele. Während beim ersten Angriff das Wetter noch ideal war, hat sich der Himmel inzwischen wieder zugezogen: alles Grau in Grau. In dieser großen Höhe müssen wir oft durch die Wolken hindurch. Ueber dem Themse-Schlauch kommen wir wieder heraus, fliegen tiefer. Und schon knattern die MGs, die Leuchtspurmunition nach hinten weg, stellen die Kanonen los. Wieder haben wir den Gegner in großer Anzahl erwischt. Überall, wohin ich sehe, deutsche Maschinen, deutsche Jäger, zwischen denen wie kleine Freckler Hurricanes und Spitfires herumfliegen. Scharf haben sie sich mit ihren ovalen Flächen gegen unsere einflügeligen Me 109 ab. Jetzt ist uns selbst das Glück der Jagdfliegerei hold. Eine Hurricane ist soeben der not um fliegenden Me 110 mit einem Abschwingung entwischt, jetzt haben wir sie vor den Gewehren. Ausartig geht unsere Maschine über Kopf, tarot dann links heraus und schon ist der Engländer im Visier. Ich höre, wie die Kanonen und MGs kurz ihre Garben durch die Luft peitschen, dann sehe ich auch schon beim Hochgehen die Hurricane als lahmgelassenen Vogel mit Feuerfchein nach unten ins Wasser, kurz vor der Themse-Mündung, knabstürzen. Schon hämmern unsere Kanonen und MGs zum zweiten Male. Beim Hochziehen ist uns eine weitere Hurricane vor die Käufe gekommen. Zweimal spritzt sekundenlang die Munition aus den Rohren hinaus. Auch diese Hurricane hat genug und teilt das Schicksal ihres Vorgängers. Während ich sofort anschließend die schweren Trommeln der Kanonen wechle, schaut der Flugzeugführer nach neuen Gegnern aus. Doch sie sind alle verschwunden, wurden von den anderen Jerpfezern und leichten Jägern gestellt und ebenfalls vernichtet.

Doppelfieg des Flugzeugführers

Trotz der niedrigen Temperatur in dieser großen Höhe ist das Gesicht unter der Höhenatemmaske schweißverlebt. Schweiß des Kampfes! Durchs Mikrophon drückt ein kurzes Lachen — ein paar gekammelte Worte. Ich weiß, nicht nur ich freue mich über dieses Treffen, über dieses Kampferlebnis, das vorne sitzt er, mein Flugzeugführer, der mit kalter Ueberlegenheit diesen Doppelfieg erfocht, dessen stolze Freude vollaus berechtigt ist. Sein 14. Abschlag — ein alter Kämpfer der Jagdfliegerei.

Aber noch größer wird diese Freude, als wir auf unserem Feldflugplatz nach der Landung erfahren, daß unsere Staffeln insgesamt sechs Abschläge zu verzeichnen hat, daß aber das gesamte Geschwader, unser Horst-Wessell-Geschwader, 51 Engländer an diesem Tage vernichtete. Der Name Horst Wessell bedeutet höchste Verpfichtung. Mit verdientem Stolz tragen deutsche Jagdflieger diesen Namen hinein in den Kampf der kommenden Tage und Wochen — hinein in den deutschen Sieg.

Glückwunsch des Führers zum ungarischen Nationaltag
 B. rin, 20. August. Der Führer hat Seiner Durchlaucht dem Reichsverweser des Königreichs Ungarn, Herrn Admiral Horthy von Ragobanya, zum ungarischen Nationaltag drahllich seine Glückwünsche übermittelt.

Churchill-Erklärung am Dienstag?

Kopenhagen, 19. Aug. Mit ziemlicher Spannung erwartet man in England die Parlaments-Sitzung am Dienstag, in der Churchill seine Erklärungen abgeben will. Rahgebende Kreise haben jedoch Zweifel darüber zum Ausdruck gebracht, ob diese Sitzung im Hinblick auf die deutsche Luftoffensive überhaupt stattfinden wird. Das Parlament soll vom 22. August bis 15. September in Ferien gehen.

Sendler Churchills Beileidstelegramm zur Verfenkung des griechischen Kreuzers „Helli“

Berlin, 19. Aug. Vor einigen Tagen wurde der griechische Kreuzer „Helli“ bei einer Kirchenfeier, still in der Nähe der Insel Imos liegend, von einem unbekannten U-Boot torpediert. Mit Sicherheit steht fest, daß der Kreuzer nicht — wie sofort von englischer Seite mit verdächtiger Eile verbreitet wurde — einem italienischen U-Boot zum Opfer fiel. Vielmehr dürfte aus den verschiedensten politischen Erwägungen heraus der Kreuzer von einem englischen Unterseeboot versenkt worden sein.

Den Höhepunkt moralischer Verkommenheit und englischer Heuchelei zeigt das nachstehende Beileidstelegramm des Ersten Seelords der britischen Admiralität, Churchill, an den griechischen Marineminister: „Mit größtem Bedauern vernehme ich, daß der Kreuzer „Helli“ während seiner Teilnahme an den sechlichen Zeremonien für Maria Himmelfahrt von einem unter Wasser befindlichen Unterseeboot versenkt worden ist, und wünsche, im Namen der Admiralität, der Offiziere und der Mannschaften der königlichen Flotte mein tiefstes Beileid und meine Sympathie mit der königlich griechischen Flotte auszudrücken.“

... Bomben auf England!

Städtenamen, die der DAW-Bericht nennt

In den letzten Wehremachtberichten wurde eine Reihe englischer Städte genannt, die durch die deutsche Luftwaffe erfolgreich angegriffen wurden. Wir geben zu diesen Städtennamen einige Erklärungen.

Cardiff, die Hauptstadt der gleichnamigen Stadtgrafschaft in Südwesten, an einer Bucht der Nordküste des Bristolkanals gelegen, ist Englands größter Ausfahrhafen für Kohle aus dem umliegenden Graubenzgebiet. Die Stadt, die heute über 200 000 Einwohner umfaßt, ist einer der bedeutendsten Seehäfen Großbritanniens und steht mit einem Schiffsverkehr von 12,8 Millionen Registertonnen an dritter Stelle unter den englischen Häfen. Die Ausfuhr von hier erstreckt sich neben Kohle auf Eisen, Metallwaren und Maschinen.

Portland oder richtiger Isle of Portland nennt sich eine Halbinsel der englischen Kanalflüße, auf der die Stadt Portland

mit etwa 12 500 Einwohnern liegt. Im Norden der Stadt befindet sich ein um die Mitte des vorigen Jahrhunderts erbauter, fast 900 Hektar großer Kriegshafen der englischen Marine, der den Namen Portland Harbour trägt.

Worcester ist Hauptstadt der Grafschaft Worcestershire und liegt am Severn, im südwestlichen England. Die Stadt mit ihren rund 50 000 Einwohnern reicht in ihrer Entstehung bis in das 11. Jahrhundert zurück, aus dieser Zeit stammen noch die ältesten Reste der gotischen Kathedrale. Die Stadt ist heute ein bedeutendes Industriezentrum. Während sie im Mittelalter vorwiegend Tuch- und Teppichfabrikation betrieb, steht heute die Maschinenindustrie im Vordergrund, daneben gehören Schuhe, Handkchuhe, Brauntwein und die bekannte Worcesterseife zu ihren Erzeugnissen.

Zwischen dem Avon und seinem linken Nebenfluß Bourne, am Westende des Salisbury-Southampton-Kanals beherrscht Salisbury als Hauptstadt der Grafschaft Wiltshire eine weite Ebene. Die Stadt betreibt mit ihren 27 000 Einwohnern vor allem die Herstellung von Präzisionsinstrumenten und Lederwaren, daneben noch Getreide- und Viehhandel. Nördlich der Stadt liegen auf einer Anhöhe die Trümmer des alten römischen Kastells Sorbiodunum, aus dem später die angelsächsische Stadt Sarisbury entstand. Von hier aus gründete Heinrich II. im 12. Jahrhundert New Sarum, das heutige Salisbury.

Abdeshot, südlich von London, in der Grafschaft Hampshire gelegen, das heute rund 30 000 Bewohner zählt, verdankt seine Entstehung dem 28 Quadratkilometer großen Militärlager, mit dessen Bau 1854 begonnen wurde. Das Lager besteht aus zwei Gruppen von Gebäuden, dem sog. North- und South-Camp, jetzt Warborough- und Standhope-Kamp genannt. Der Exerzierplatz, der sich vier Kilometer weit im Norden des Hügels Casars Camp ausdehnt, ist der bedeutendste Paradeplatz der englischen Wehrmacht.

Chatam in der südenglischen Grafschaft Kent, an der Medwaymündung gelegen, ist eine unehöne und lärmvolle Industriestadt, besitzt durch die staatlichen Werstanlagen für Großbritannien die kriegswichtigste Bedeutung. In Chatam befinden sich ausgedehnte Dodanlagen, die sich über mehr als 200 Hektar erstrecken, und große Kriegsschiffwerften. Daneben besitzt die Stadt bedeutende Kriegsarsenale und betreibt eine umfangreiche Eisen- und Maschinenindustrie. Chatam ist wegen seiner militärischen Bedeutung durch zahlreiche Forts geschützt.

Birmingham ist nach London die zweitgrößte Stadt des eigentlichen England, sie zählt heute rund eine Million Einwohner. Birmingham besitzt als Industriestadt wesentliche Bedeutung. Seine Lage in der Nähe reicher Kohlen- und Eisenerzfelder macht es zum Mittelpunkt des englischen Industriegebietes. Hier kreuzen sich wichtige Eisenbahn- und Kanalverbindungen, so der Worcester- und Birmingham-Kanal. Heute ist Birmingham Mittelpunkt der englischen Metallindustrie. Die Stadt besitzt über 1000 Fabriken und mehr als 7000 Werkstätten in diesem Gewerbe. An erster Stelle stehen bei der Erzeugung Waren aus Gold, Silber und Legierungen, Stahl, Bronze- und Messingwaren. Daneben ist Birmingham Mittelpunkt der englischen Gewerfabrikation, besitzt Automobil- und Motorradfabriken.

Einer der bedeutendsten Seehäfen Englands, im East-Abing der Grafschaft York, nur 37 Kilometer von der Nordsee gelegen, ist Hull, eine Stadt, deren Bedeutung in erster Linie in Handel und Verkehr liegt. Hull hat ausgedehnte Dodanlagen, besitzt die umfangreichsten Delpressen der Welt und betreibt daneben Seilen- und Stäbelfabrikation. Die Ausfuhr erstreckt sich hauptsächlich auf Wolle und Baumwolle, auf Lele, Maschinen, Kohlen, Eisenwaren und Getreide.

Edin, die Hauptstadt der schottischen Grafschaft Moray, liegt an dem hüßchen Doffe, 10 Kilometer von der Küste des Moray-Firth. Es ist eine Stadt mit etwa 8000 Einwohnern, die in ihrer Bauweise ein hohes Alter verrät. Die Ruinen der alten Kathedrale stammen aus dem 13. Jahrhundert. Militärische Bedeutung besitzt der große Flugplatz Kinloch, der sich in der Nachbarschaft der Stadt befindet und für die englischen Luftstreitkräfte einen wichtigen Stützpunkt bedeutet.

Aberdeon rangiert in der Reihe der schottischen Städte an vierter Stelle. Es ist die Hauptstadt der gleichnamigen Grafschaft und zählt heute etwa 1600 Einwohner. Die Stadt liegt zwischen den Mündungen des Dee und Don und trägt wegen ihrer granitenen Straßen und Gebäude den Beinamen Granite City. Die Industrie erstreckt sich in erster Linie auf Granitschleiferei und Schiffbau, daneben spielt auch der Nahrungsmittelhandel eine wichtige Rolle.

Portsmouth schließlich, im Süden Englands in der Grafschaft Southampton nördlich von der Insel Wight, ist Englands Hauptkriegshafen und fast befestigt. Portsmouth-Harbour, der Hafen, bietet hinter seiner 215 Meter breiten Einfahrt großen Flotten Untergrund. Portsmouth steht eigentlich aus vier Städten zusammen: dem eigentlichen Portsmouth, Southsea, Portsea und Landport. In Portsea befinden sich die Schiffbauwerften mit umfangreichen Anlagen für Bau, Ausbesserung und Verproviantierung von Kriegsschiffen. Daneben befindet sich in Portsea die Torpedo-Schule und die Artillerie-Schieß-Schule der Marine. Portsmouth ist heute von umfangreichen starken Befestigungsanlagen umgeben.

Kampfflugzeug Do 215

Dornierwerke auf vollen Touren

Von dem in die Dornierwerke entstandenen NSK-Sonderberichterfasser

NSK. Im Sommer 1914 gründete Dr. Claudius Dornier seine Flugzeugwerk in Seemoos. Damit wurde erstmalig im Flugzeugbau der Zustand des Baufeldes durch eine technisch-industrielle Pionarbeit abgelöst, zudem aber auch eine Bauweise eingeführt, die die ganze weitere Entwicklung des Flugzeugbaues bestimmte. Ueber ein Vierteljahrhundert Pionarbeit liegt zwischen damals und heute. Die Dornierwerke sind zu einem der wichtigsten Faktoren der deutschen Flugzeugindustrie und damit auch jener der Welt geworden.

Der „Dornier-Wal“ machte den Namen seines Konstrukteurs zu einem Begriff. Mit dem Bau dieses Flugzeuges wurde eine Reihe von Großleistungen eingeleitet. Der Super-Wal, die Do X (das erste Flugschiff der Welt), Do 18, Do 22, Do 24 und Do 26 wurden zu hervorstrahlenden Marksteinen auf der Welt ansteigenden Entwicklungskurve der Seeflugzeuge.

Wenn auch das Schwerkriegsgewicht der Dornier-Konstruktionen auf dem Flugbootbau lag, so wurde doch gleichfalls das Landflugzeug in den Arbeitstakt einbezogen. In dem Baumuster

Do 17 wurde ein Kampfflugzeug entwickelt, das beim Ausbau der deutschen Luftwaffe eine wichtige Rolle spielte. Zum erstenmal wurde die Do 17 am Erntedankfest des deutschen Volkes im Jahre 1935 auf dem Wälderberg der Öffentlichkeit vorgeführt. Zwei Jahre später konnte auch das Ausland gelegentlich des Züricher Flugmeetings feststellen, daß die Do 17 als Bombenflugzeug schneller war als alle im Serienbau befindlichen Jäger anderer europäischer Staaten.

Höchste Bewährungsprobe im Westen

In über Arbeit wurde das so bewährte Dornier-Kampfflugzeug Do 17 aber noch weiter verbessert. Die taktische Erprobung der Do 17 beim Einsatz im Spanienkrieg spielte dabei eine wesentliche Rolle. Das Ergebnis prägte sich in einer neuen Konstruktion aus, die die Bezeichnung „Kampfflugzeug Do 215“ erhielt. Das Baumuster, dessen Großserienbau schon mehrere Monate vor Ausbruch des Krieges begann, hat bei den Einfügen der Luftwaffe, vorzüglich bei der Erläuterung der Luftkesselschiff im Westraum, seine höchste Bewährungsprobe abgelegt.

Beim Befehl eines Dornierwerkes in Süddeutschland fanden wir auf dem Werkflugplatz vor einer Kette solcher Maschinen, die nicht nur als Kampfflugzeuge, sondern auch vorteilhaft als Fernaufklärer in den Staffeln der Luftwaffe zum Einsatz kommen. Der äußerlich hervorstrahlendste Unterschied gegenüber der Do 17 ist der markante Kopf, der die gesamte aus vier Mann bestehende Besatzung in seiner Vollschiffkanzel aufnimmt. Die so geschaffene Zentralisierung erhöht noch die Ausnützung der übertragenden Flugelgeschäften, die sich vor allem auf Schnelligkeit, Wendigkeit, hohe Gleitgeschwindigkeit, Reichweite und völlige Stabilität beziehen. Die hervorragende Kampfkraft wird durch geschickte Gruppierung der eingebauten Waffen, für die die besten Schußfelder gesichert sind, verstärkt.

Auf die Dornier ist Verlaß!

Wie überall in den Rüstungsbetrieben Deutschlands läuft in den Hallen der Dornierwerke der Serienbau auf vollen Touren. Jeder kleinste Bauteil ist das Produkt diegeschaltigen und langer Erprobungsarbeit. Um die größtmögliche Sicherheit und damit die restlose Ausnützung der Kampfkraft der Flugzeuge zu gewährleisten, wird die Fertigung, von der Schraube und dem Niet beginnend, bis zur Endmontage zahlreichen Prüfungen und Kontrollen unterworfen. Sie beginnen bereits beim Wareneingang. Gußstücke und elektrische Kabel, Polsterstoffe und Elektrogeräte, Fette und Farben, Kunststoffe und Stahlrohre, kurz all die zahlreichen Werkstoffe und Halbfabrikate, die im Werk eintreffen, werden bereits einer strengen Prüfung unterzogen, bevor sie in den Produktionsgang kommen.

Mit feinsten Meßgeräten werden auch die verborgensten Fehlerquellen aufgespürt. Elektromotor, der sehr zu Risiken neigt, die mit dem bloßen Auge kaum zu sehen sind, wird der sogenannten Sonderprüfung unterworfen, die einen einwandfreien Nachweis von Gußfehlern zuläßt. Für Stahlteile wurde ein magnetisches Prüfverfahren entwickelt. Auch die Röntgenstrahlen werden in die Materialprüfung einbezogen. Ein ganzes System von Lehren steht für die Maßprüfung der Konstruktionsstücke zur Verfügung.

Für das Zusammenpassen der Einzelteile beim Bau bildet eine gewissenhafte Teilkontrolle die Grundlage. Auch die zusammengebauten Baugruppen oder deren Untergruppen werden wiederum einzeln kontrolliert. Die „Lieblinge“ aller Kontrollanten sind die Steuerungsteile, die ja für den sicheren Flugbetrieb von allergrößter Wichtigkeit sind. Die Kontrollen begleiten aber auf jede geprüfte Baugruppe, aus denen zuletzt das Flugzeug besteht weiter. In der Montage-Endkontrolle erfolgt dann nochmals ein umfassende Ueberprüfung.

Erst wenn die Flugbetriebskontrolle noch eine Flug sicherheitsprüfung durchgeführt hat, übernimmt der Wertpilot die Maschine, um ihre Lufttüchtigkeit nach allen Richtungen zu erproben. Wenn dieser Beweis die völlige Uebereinstimmung mit der Kulkermaschine erbringt, kommt dann erst das Flugzeug zur Abnahme an die Luftwaffe.

Kaltlose Weiterentwicklung

Jeder erzielte Erfolg ist stets nur eine neue Grundlage zur Erreichung weiterer Höchstleistungen. In einer großen Versuchabteilung wird der Entlastungsprozeß der Luftfahrttechnik ständig vorangetrieben. Die Untersuchungen im Windkanal und im Rauchfadenkanal geben dem Konstrukteur die Möglichkeit, die aerodynamisch besten Formen festzustellen. Bei der Konstruktion ergeben sich aber auch Fälle, wo die Rechnung versagt und nur das Experiment zur bestmöglichen Lösung führt.

Wir sahen in den Dornierwerken interessante Grobversuche. Sie dienen z. B. der Ermittlung der höchstmöglichen Traglastenbelastung, der genauen Spannungsermittlung, der eingehenden Untersuchung von Dehnungsbeziehungen usw. Nur mit vollem Einsatz der Forschung war es möglich, einer der heintüchtigsten Erscheinungen im Flug, dem Flattern von Tragflächen und Leitwerken, beizukommen. Auch heute noch wird auf diesem Gebiet mit größter Energie weitergearbeitet, um die restlose Flattersicherheit zu erreichen. Besonders bei neuen Modellen werden Tausende von Einzelsversuchen durchgeführt, bevor die Baureife erlangt ist. Ueber auch die künftige Verbesserung der Flugeigenheiten bei Sechsenmaschinen werden hier angedacht, um im Flugversuch dann die Bollwerkung zu erreichen.

Warum nicht mehr „besetzte polnische Gebiete“?

Das Verhältnis des Generalgouvernements zum Reich

NSK. Die auf Grund einer Ermächtigung des Führers durch Generalgouverneur Dr. Frank getroffene Verfügung, daß das Generalgouvernement für die besetzten polnischen Gebiete mit sofortiger Wirkung die endgültige Bezeichnung „Generalgouvernement“ führt, ist für die Geschichte dieses unter deutscher Nachhohheit stehenden Objektgebietes von weittragender Bedeutung. Der Verzicht auf den Zusatz „besetzte polnische Gebiete“ ist Ausdruck der nunmehr in jeder Hinsicht erreichten Stabilität in diesem von deutscher Schöpferkraft geführten Raum. Die vorhergehenden Folgen der durch die Polen selbst verschuldeten Niederlage wurden durch das energische Zutreten der deutschen Verwaltung soweit liquidiert, daß sehr bereits ein endgültiger Status für die staatsrechtliche Stellung dieses östlichen Schutzbezirks des Reiches gefunden wurde.

Das „Generalgouvernement“ bleibt weiterhin eine „heimliche polnische Lebens“, allerdings unter deutscher Leitung. Die Führung wird repräsentiert durch die Persönlichkeit des Generalgouvernements jomie durch das Amt des Generalgouverneur



neuro, das nach dem neuen Erlass die offizielle Bezeichnung „Regierung des Generalgouvernements“ führt. Damit ist, insbesondere für das Verhältnis des Generalgouvernements zum Reich, eine völlig neue Entscheidung gefällt worden. Ein Vergleich mit dem Protektorat oder mit den Reichskommissariaten für die besetzten niederländischen und norwegischen Gebiete ist nicht möglich.

Der Generalgouverneur untersteht direkt und unmittelbar dem Führer. In der Regierung des Generalgouverneurs sitzen als Leiter einzelner Abteilungen oberste Dienstbevollmächtigte der Reichsministerien, denen auf Grund des neuen Erlasses die Bezeichnung „Abteilungspräsidenten“ verliehen wurde. Der Generalgouverneur ist überdies Generalbevollmächtigter des Reichsmarschalls Göring in seiner Eigenschaft als Beauftragter für den Vierjahresplan. In Berlin hat der Generalgouverneur einen eigenen Bevollmächtigten.

Die Bindung des Generalgouvernements an das Reich ist also festgelegt. Das „Generalgouvernement“ ist unter Berücksichtigung aller dieser Momente eine völlig neuartige Verwaltungseinheit im Schutzbereich des Großdeutschen Reiches. Die Bezeichnung „Generalgouvernement“ trägt das klar zum Ausdruck, zumal da diese Entscheidung erst nach der hervorragenden deutschen Verwaltung ermöglicht wurde.

Dr. Cp.

Ungarischer Ackerbauminister in Berlin

Begrüßung durch Reichsbauernführer R. Walter Darré

Berlin, 19. Aug. Der ungarische Ackerbauminister Graf Teleki kam am Montag morgen mit den Herren seiner Begleitung zu einem mehrtägigen Aufenthalt in der Reichshauptstadt auf dem Bahnhof Friedrichstraße ein. Zur Begrüßung hatten sich Reichsbauernführer R. Walter Darré, der seinen Gast mit herzlichsten Worten willkommen hieß, der Reichsbannerführer des Reichsbauernführers Dr. Walter, der Reichshauptamtsleiter Dr. Reichle sowie weitere Vertreter von Staat und Partei eingefunden. Ferner war der ungarische Konsul Sztójay mit den Mitgliedern der ungarischen Gesandtschaft erschienen. Nach der Begrüßung schritt Graf Teleki mit Reichsbauernführer Darré die Front der vor dem Bahnhof angetretenen H-ehrenkompanie ab.

Am Laufe des Vormittags begleitete Reichsbauernführer R. Walter Darré seinen Gast zum Ehrenmal Unter den Linden. Während einer Ehrenkompanie der Wehrmacht die Ehrenbezeugung erwies, betrat der Minister in Begleitung des Kommandanten von Berlin, Generalleutnant Seifert, die Ehrenhalle, und Graf Teleki legte dort einen mit den ungarischen Nationalfarben geschmückten Kranz nieder. Ein Vorbeimarsch der Ehrenkompanie beendete die Heldenehrung. Der Reichsbauernführer des Auswärtigen von Ribbentrop empfing am Montag mittag Graf Teleki.

Deutsche Zeitung in Mühlhausen i. C.

Strasbourg, 19. Aug. Am Samstag ist das „Mühlhäuser Tagblatt“ in Mühlhausen im Elsass zum ersten Male mit neuem, klar deutschem Gesicht in einer wesentlich verstärkten Ausgabe erschienen. Die in zahlreichen, reich bebilderten Aufsätzen einen orientierenden Einblick in die wichtigsten politischen, wirtschaftlichen, humanen und kulturellen Verhältnisse Mühlhausens und des Elssas gibt.

Bisher wurden vier Arbeitsämter im Elsass errichtet: Haguenau, Annam, Mühlhausen und Strasbourg. Ihre Tätigkeit erstreckt sich jeweils auf einen größeren Bezirk, so daß der früheren Zerstückelung im Elsass nunmehr ein Ende gesetzt ist. Das Arbeitsamt Strasbourg, das am 12. Juli seinen Dienst aufgenommen hat, konnte bis Monatsende bereits 2700 Vermittlungen tätigen. 600 Arbeitskräfte fanden im benachbarten Baden Arbeit und Brot. Die elssässischen Arbeitsämter werden auch die Arbeitslosen und Kurzarbeiterunterstützung nach den im Reich bestehenden Grundsätzen durchzuführen haben und außerdem die Berufsberatung ausüben.

Berzage nicht!

Roman einer großen Liebe von Leonore Schönberg
Verlags-Verlag Dr. Eckharter, Gröbenzell bei München.

1. Fortsetzung

Wie gewöhnlich sah Norbert Mühlau abends mit der Familie Lasso zusammen, und ehe er von der erhaltenen Depesche erzählen konnte, fragte Direktor Lasso ihn, wann er wieder fort müsse.

„Morgens, Herr Direktor! Ich erhalte heute den Befehl, mich Donnerstag wieder einzufinden.“

Sein Blick suchte Eva. Doch die Augen, die ihn jetzt anblickten, waren nicht mehr die des schreien Kindes, eine jähre Angst lag darin, die ihn unlagbar beglückte... die Angst, den geliebten Mann zu verlieren! Es war die Liebe, die sich unbewußt zeigte, die mit jähem Gewalt erwacht war und von der Eva selbst nichts wußte, daß sie das lähmende Angstgefühl in ihr erweckt hatte und sie kaum mehr atmen ließ... Nun mußte er fort... fort... wie der Bruder Heinz und kam am Ende nicht wieder? Hilfesuchend sah sie zu Beate hinüber, die so gültig und beruhigend lächelte, daß ihr leichter ums Herz wurde.

„Liebe, kluge Beate!“

Sie brachte es fertig, daß Norbert Mühlau mit Eva allein blieb, ihr von seiner großen Liebe sprach und ihre schlanke Gestalt in seine Arme nahm, die roten Lippen zu küssen... Jede Angst nahm er ihr... So traten sie Hand in Hand zu den Eltern in das anstößende Zimmer, die Beate schon verständig hatte.

„Willkommen, Norbert, als unser Sohn! In schwerer Zeit hast du die Braut erwählt! Gott schütze dich und eure Liebe!“

„Ja, ja!“ sagte der Vater tief bewegt. Eva kniete vor der Mutter Stuhl nieder und sah zu ihr auf: „Ich bin so glücklich, Mutter!“

„Wir sind es mit dir, geliebtes Kind“, innig schloß sie die Tochter und den neuen Sohn in ihre Arme... Beate reichte dem Schwager die Hand, die er fest hielt: „Danke! Dir besonderen Dank, Schwester Beate!“ und leise sagte er hinzu: „Ich grüße meinen Bruder... Hasso!“

„Wer kommen zusammen wieder!“

„Einen Tag verlebte Eva noch, der ihr wie ein seliger Traum verging und doch Wirklichkeit war... Der Abschied wurde ihr sehr schwer, aber sie blieb tapfer und still... ihre Seele dachte nicht mehr daran, daß Norbert Mühlau etwas zustehen könnte... so groß war der Glaube an ihr Glück!“

Fahrt in die lothringische Kampfgebiete

Auf Einladung des Chefs der Zivilverwaltung für Lothringen hatten Vertreter der saarländischen Presse Gelegenheit, das lothringische Kampfgebiet aufzusuchen. Der Vertreter des Deutschen Nachrichtenbüros gewann dabei die nachstehend geschilderten Eindrücke.

Auf der Fahrt zu den Kampfstätten

Wp./M.B. Saarbrücken, 19. Aug. Wenn man jetzt die Kampfstätten in Lothringen aufsucht, so kann man das eine nicht verstehen, daß die französischen Politiker zwar den Krieg erklärten, daß man aber in Frankreich nicht den Mut fand, zum Angriff anzutreten. Diese Belagerungsprobe traute man der französischen Volkstruppe nicht zu, sondern hoffte, mit dem General Hunger zu siegen. Als im September 1939 von deutscher Seite aus strategischen Gründen der Bliesbogen und ein Teil des Warndt geräumt wurde, da rückten die Franzosen nur zögernd nach, sie kamen aber nicht bis an die deutsche Höckerlinie. Als dann wenige Wochen später deutsche Truppen zur Rückeroberung dieser deutschen Gebietsstreifen sich ansetzten, zogen sich die Franzosen schnell wieder zurück und gaben dabei nicht unwesentliche Teile bisher französischer Gebiete preis. Wenn man im Grenzgebiet von Saarlandern die bekannte Straße nach Zeloberg hinauffährt, da liegt die Kuppe des in den ersten Kampfen häufig erwähnten Sauberges vor uns. Dieser Berg beherrscht ein weites Südländchen, von seiner Höhe aus hat man einen weiten Blick hinein ins Saartal. Wenn man bedenkt, daß dieser Berg starken Befestigungswerten der Maginot-Linie vorgelagert ist, so kann man es nicht verstehen, daß die Franzosen nicht ein einziges Mal zum Angriff gegen diesen Berg angetreten sind. Wohl in der richtigen Erkenntnis, daß sie mit blutigen Köpfen heimgeschickt worden wären.

Wir fahren von dort aus durch das Vorsehlagelände. Neben der Straße steht das Gras und Gestrüpp; ein Betreten des Geländes ist mit Lebensgefahr verbunden, weil das ganze Gelände noch so stark vermint ist. Wir sehen die ersten Spuren des Kampfes, zahlreiche Häuser haben mehr oder weniger stark unter Artilleriebeschuss gelitten. Die Fahrt geht durch die starken Stellungen der Maginot-Linie hindurch, die dem stürmischen Angriffswillen unserer Truppen kein Halt gebieten konnte, auch wenn der Franzose sich noch so hartnäckig zur Wehr setzte. Allzu sehr vertaute er auf seine toten Befestigungswerte und vergaß dabei, daß ein wesentlicher Faktor in jedem Krieg der Geist ist, den eine Truppe befeuert. Aber wie jagten die französischen Gefangenen immer wieder: „Pourquoi cette guerre?“

Die Spuren des Kampfes

In und jenseits der Maginot-Linie zeigen sich härtere Spuren des Kampfes. Zahlreiche Häuser sind stark in Mitleidenschaft gezogen, man sieht zahlreiche Trümmerfelder, zerstörte Brunnen, die sich der Kraft unserer Waffen nicht gewachsen zeigten. Die meisten Brücken sind gesprengt, aber überall sind Ersatzbrücken aus Holz gebaut worden, über die der Verkehr sich reibungslos abwickeln kann. Diese Sprengungen vermochten den ungestümen deutschen Vormarsch kaum zu verzögern, geschweige denn aufzuhalten. Hin und wieder sieht man auch zerstörte Kraftwagen neben der Straße liegen.

Und dann geht es durch das Gebiet, in dem die französischen Truppen lagen, die dort — in ihrem eigenen Lande — in äußerster Weise geschauert haben, ein Gebiet, das sie dann auf ihrer Flucht eiligst durchschritten, ohne daß es zu größeren Kampfhandlungen kam. Nur an einzelnen Stellen sieht man noch Spuren des Kampfes, wo vereinzelter feindlicher Widerstand schnellstens gestochen wurde.

Dann fahren wir durch ein weites Gebiet Lothringens, an dem der Krieg fast spurlos vorübergegangen ist. Nur die verlassenen Häuser und verzelebte Menschen, die schon wieder dabei sind, ihr auf die Flucht mitgenommenes Hab und Gut wieder zurückzubringen, erinnern an das Kriegsgeschehen. Menschen, die der Weg ihrer unglückseligen Flucht weit nach Frankreich hineinführte, die unbeschreibliches Elend mitmachen mußten, die

jetzt froh sind, in ihrer Heimat wieder ein neues Leben aufbauen zu können. Menschen, die jetzt nachdenklich geworden, die es nicht begreifen können, in welcher unverantwortlicher Weise in Frankreich die Kriegsfurie entfacht wurde, die aber jetzt auch wissen, daß sie nun mit frischem Mut neu aufbauen können, daß sie einer glücklicheren Zukunft entgegensehen.

Lothringen wird von französischer Lüge gereinigt

Mehr und mehr verschwindet in dem weiten Lothringer Land die französische Lüge, mit der man der Welt den angeblich französischen Charakter vorzuführen wollte. Überall sieht man wieder die alten deutschen Ortsbezeichnungen, deutsche Straßenschilder usw. Der Weg führt uns durch das Deutsche Loth in die alte deutsche Stadt Metz, die in überraschend kurzer Zeit wieder einen völlig deutschen Anstrich erhalten hat. Deutsche Straßennamen und in zunehmendem Maße auch deutsche Firmenschilder an den Geschäften. Metz war zwar nicht geräumt, die Stadt selbst ist ja auch von den Kriegereignissen ziemlich verschont geblieben. Und trotzdem sieht man viele Kolläden heruntergefallen, zum Zeichen dafür, daß die Bewohner es für ratsam gehalten haben, Metz vor dem Einmarsch der deutschen Truppen zu verlassen. Viele sind darunter, die das schlaueste Gewissen hinaustried und die es deshalb für ratsam halten, nicht wieder zurückzukehren. Viele Franzosen mögen darunter sein, die ein Opfer der französischen Greuelthaten wurden, Franzosen aus dem Innern des Landes, deren Aufgabe es war, das Land zu französisieren. Von Metz geht die Fahrt an den alten Schlachtfelder von 1870 Gravelotte, Monville, Mars-la-Tour, weiter zu den blutgetränkten Schlachtfeldern von Verdun, wo im Weltkrieg 400 000 Menschen verbluteten. In diesem Jahr fiel Verdun nach kurzem Kampf in unsere Hand. Im Vergleich zu den Verheerungen, die die Schlachten des Weltkrieges in diesem Gelände angerichtet haben, sind hier die Spuren des jetzigen Krieges verhältnismäßig gering. In Verdun sind einige Häuser in Trümmer geschossen worden, auch in der Umgebung sieht man hier und da Spuren eines kurzen Kampfes. Wenn vielfach die Meinung verbreitet ist, daß ein großer Teil Frankreichs nur ein einziger Trümmerhaufen ist, so ist diese Ansicht völlig falsch. Der ganze Kampf hat sich in einem solchen Tempo abgewickelt, und der deutsche Vormarsch erfolgte so rasch, daß Zerstörungen von dem Ausmaß des Weltkrieges nur in einzelnen Brennpunkten des Kampfes zu verzeichnen sind.

In Nancy, der alten lothringischen Hauptstadt

Eine längere Rundfahrt führte über die Schlachtfelder des Weltkrieges um Verdun. Diese Fahrt, wie auch die Weiterfahrt nach Nancy, hinterließ unaussprechliche Eindrücke. Man sieht noch Trümmerfelder des Weltkrieges, die man sogar noch zu Mäulensweden erhalten hat, allerdings ohne nachhaltige Wirkung bei den französischen Politikern. Die härtesten Verheerungen hat der Krieg in der alten Festungsstadt Toul angerichtet. Ganze Stadtteile liegen in Trümmern, geipentlich ragen noch einzelne Mauerteile und Häuserfronten gegen den Himmel. Auch die alte Kathedrale wurde stark in Mitleidenschaft gezogen. Aber es waren nicht die bösen Deutschen, die dieses Trümmerfeld schufen, sondern die französische Artillerie, die rücksichtslos in die Stadt hineinschoß, als sie in deutscher Besatzung übergegangen war, allerdings mit dem einzigen Erfolg, daß diese Stadt zerstört wurde, ohne daß dadurch der deutsche Vormarsch im mindesten beeinträchtigt werden konnte.

In Nancy, der alten Hauptstadt Lothringens, die nicht geräumt war, und die auch nicht Kampfgebiet war, herrscht reges Leben und Treiben. In dem gleichen Hause, von dem aus Marshall Foch in den Weltkrieg zog, und in dem General Gamelin sein Stabsquartier hatte, gab der Generalstabschef einer Armee eine interessante Darstellung über den Verlauf der Kampfhandlungen an dem Kampfabschnitt seiner Armee. Eine Stadtbesichtigung unter sachkundiger Führung und eine Besichtigung des Zeitungsvorlages des „Echo de Nancy“ bildeten den Abschluß des nanziger Aufenthalts.

An den Stätten des großen Durchbruchs

Am nächsten Morgen ging es mitten hinein in das Kampf-

Weg vom Bahnhofe bis zum Hause zurück. Beate konnte es kaum lassen, daß Hasso ihr in Wahrheit wiedergesehen war.

„Beate! Beate!“ Immer wieder hörte sie die Worte an ihrem Ohre, in denen so viel Liebe und Sehnsucht lag. Hasso vom Ried wurde mit großer Herzlichkeit aufgenommen. Zu lauter Freude waren die Zeiten zu erst, die Trauer um den Bruder noch zu frisch, die Mutter zu leidend. Es war rührend anzusehen, wie sie ihre ganzen Kräfte zusammennahm, der Tochter ihre Liebe zu zeigen, wie tief bewegt der Vater war. Ueber Evas Augen lag ein Schleier, obwohl sie niemand ihren Kummer merken ließ. Norbert Mühlau hatte keinen Urlaub erhalten können. Aber sie gab sich alle Mühe und dachte an seine Abschiedsworte: „Kopf hoch, kleine Eva! Sieh auf deine Schwester! Vergiß nie, daß deutsche Frauen tapfer sind und du jetzt die Braut eines aktiven Offiziers bist!“

Beate fand wieder das richtige Wort für sie: „In wenigen Wochen kommt Norbert heim und dann setzt dir deine Beate den Myrthenkranz aufs Haar. Das ist viel besser, als wenn wir heute zusammen hier wären! Das Freuen darauf ist doch wunderschön! Wir können die Eltern auch nicht ganz alleine lassen!“

„Liebe, gute Beate!“

Es war Abend geworden. Leise bewegte der Frühlingswind die Bäume mit den zarten, hellgrünen Blättern hin und her.

Der Heldenfriedhof, zu dem Hasso vom Ried mit seiner Braut ging, glück einem blühenden Garten. Hier gab es keine Feinde mehr. Der Tod hatte vereint. Die hier ruhten, starben in dem Bewußtsein, für ihr Vaterland den Tod erlitten zu haben.

Am Ende des schmalen Weges, der durch die Graber-reihen führte, blieb das Paar vor einem einfachen Findlingsblock stehen, zu dessen Fuß Hasso den Vorbeerkranz legte, den er trug. Ein Adler aus Bronze mit gebrocheneren Flügeln lag auf dem Stein, an dem eine Tafel angebracht war. „Dem Andenken Heinz Lasso!“ Darunter das Datum seines Todestages, der Ort seines Absterbes:

„Wer den Tod im heiligen Kampfe fand
Ruht auch in fremder Erde im Vaterland!“

(Fortsetzung folgt)



gelände im Raume Zinsingen, Saarunion, Duttlingen und Saaralben, wo der große Durchbruch südlich Saarbrücken durch die Maginotlinie erfolgte. Männer der Propagandakompanien gaben eine eindrucksvolle Schilderung des Verlaufs der Schlacht. Hier war es, wo die Maginotlinie frontal angegriffen und auf breiter Front durchbrochen wurde. Die Franzosen leisteten hier erbitterten Widerstand, der unter Einsatz der modernen Waffen von dem ungeklärten Angriffsgelände unserer Truppen gebrochen wurde. Wenn man die Kampfsituation sieht, die Trümmerfelder der Dörfer, die zertrümmerten Bunker, dann wird es einem klar, was hier an harter schwerer Arbeit geleistet werden mußte, ehe der Erfolg sich an unsere Fahnen heftete. Hier hatten die Franzosen zahlreiche Stauwerke errichtet. Wir sahen ein solches Stauwerk, das von 30 Bunkern flankiert wurde. Unter dem Wasserpiegel waren unsichtbar Drahtverhänge angebracht, um etwa herannahende Schlauchboote aufzufangen. Aber der Wirkung unserer Artillerie und vor allem unserer Stukas konnten selbst die härtesten Werke nicht widerstehen. Wir sahen die Wirkung eines solchen Stukaangriffs, durch den ein Stauwerk buchstäblich in dreier Front völlig auseinandergerissen worden ist. Wir wollten auch an den Stätten, an denen unsere tapferen Helden ihre Treue zu Führer und Volk mit dem Tode besiegelt haben.

Weiter geht dann die Fahrt zu den gewaltigen Befestigungswerken von Bitsch. Bitsch, ein Name, der manches alte Soldatenherz höher schlagen läßt, weil er dort vor dem Weltkrieg als Soldat schöne unvergeßliche Stunden erleben durfte. Wir besahen das moderne Fort Schliegel und gehen durch die unendlich dankenden Gänge. Die Entfernungen in diesem weit ins einen Berg getriebenen Festungswerk sind so groß, daß dort unten eine elektrische Bahn fährt. An deren Endpunkt kann man sich durch einen Aufzug 40 Meter hoch fahren lassen und kommt dort in die gewaltigen Anlagen eines Panzerturms, von wo aus die Geschütze nach dem Kommando der Befehlsstellen bedient werden, ohne daß man etwas vom Feind oder vom Gelände zu sehen bekommt. Dies ist eines der Festungswerke, das sich noch bis zum Waffenstillstand gehalten hat. Die Vorbereitungen für die Besetzung auch dieses Werkes waren bereits getroffen, so daß es in kürzester Frist auch ohne Waffenstillstand in deutsche Hände gefallen wäre. Besonders bei der französischen Bevölkerung ist die Auffassung stark verbreitet, als wenn die Maginotlinie noch ziemlich intakt gewesen und nur durch den Waffenstillstand den Deutschen hätte übergeben werden müssen. Daß diese Auffassung völlig falsch ist, davon konnten wir uns durch den Augenblick überzeugen. Zahlreiche schwere Werke waren bereits im frontalen Angriff bezwungen, die anderen wären in kürzester Frist gefallen. Die deutsche Wehrmacht hat durch ihren heldenmütigen Einsatz den Mythos von der angeblich unzerstörbaren Maginotlinie gründlich zerstreut.

Die Saarbevölkerung, die in den Bergungsgebieten mit ständiger Bemühung und angehaltenem Atem den Kampf im Westen verfolgt hat, dankt es ihrem Führer, daß er durch seine Vorbereitung und Durchführung dieses Krieges, den er lieber vermeiden wollte, und für dessen Vermeidung er aber auch alles getan hat, ihre Heimat vor der Vernichtung bewahrt hat. Sie weiß, daß der Führer auch jetzt dafür sorgen wird, daß niemals wieder die Saarbevölkerung ihr Land verlassen müsse und daß das Testament Richelieus endgültig nur noch eine historische Angelegenheit ist.

Dr. H.

Kleine Nachrichten aus aller Welt

Glückwünsche des Führers an Funk. Zum 50. Geburtstag des Reichswirtschaftsministers und Präsidenten der Deutschen Reichsbank, Walter Funk, überbrachte der Adjutant des Führers, NSDAP-Oberführer Albrecht, im Auftrag des Führers das Bild des Führers mit einer besonders herzlich gehaltenen Widmung. Reichsmarschall Göring überbrachte seine Glückwünsche durch den Staatssekretär Körner, der ihm die Ehrennadel der Luftwaffe überreichte. Die Reichsminister Dr. Goebbels, Rust und Dr. Dornmüller sowie der Reichsleiter Dr. Ley erschienen persönlich, um dem Reichswirtschaftsminister zu gratulieren. Der Chef der italienischen Regierung, Benito Mussolini, und der italienische Außenminister Graf Ciano hatten herzlich gehaltene Glückwunschtelegramme geschickt.

Englische Truppen räumen Nordchina. Nachdem sich englische Truppen 39 Jahre lang seit der Zeit des Boxeraufstandes in Tientsin aufgehalten haben, räumen sie nunmehr Nordchina. 172 Offiziere und Mannschaften, darunter die Botchaftsgarde aus Peking und die Schutztruppe aus Tientsin, verließen am Donnerstag die britische Konzeption in Tientsin, um sich nach Tientsin zu begeben, von wo sie in Richtung Hongkong abfahren.

Werde Mitglied der NSB.

Rheinische Zement- & Schwemmsteine sind wieder eingetroffen
Ueoh & Ziegler
Telefon 209, Altensteig

Zur Einmachzeit empfiehlt
Salzpi-Pergament
Einmach-Zellglas mit Etiketten
Zellglas-Rollen
Einmachhaut Fig. u. Fertig mit runder Einmachhaut und rundem Salzpi-Pergament, sowie Etiketten, die
Buchhandlung Lauk
Papierhandlung und Bürobedarf

Notizbücher und Notizblocks in allen Größen und Ausführungen und bester Qualität empfiehlt die
Buchhandlung Lauk
Papierhandlung u. Bürobedarf, Telefon 377
Einen Wurf starke, an das Freßeln gewöhnte
Milch-Schweine verkauft heute abend 7/6 Uhr
Alfred Kaiser, Zumweiler
Telefon 328

Nichelberg
Verkaufe eine schöne, fehlerfreie
Kalb
mit schönem Kuhkalb
Georg Hefelschwerdt

Aus Stadt und Land

Altensteig, den 21. August 1940.

Was tue ich, wenn...?

Verfahren aus den bisherigen Luftschutzerfahrungen

NSK. Die in den letzten Monaten erfolgten struppelosen nächtlichen Luftangriffe der englischen „Royal Air Force“ auf die Zivilbevölkerung, auf deutsche Städte und sogar Dörfer sowie einzelne Geschäfte haben uns nun auf dem Gebiet des Luftschutzes die bisher noch ausstehenden Erfahrungen aus der Praxis gebracht.

In einem Punkt mußten wir umlernen. Es konnte nämlich erwartet werden, daß jeder Gegner das platte Land außerhalb aller militärischen Anlagen mit Luftangriffen verschonen würde. Die Praxis hat hier gezeigt, daß der Engländer weder anständig noch klug genug ist, um derartige verbrecherische Sinnlosigkeiten zu unterlassen, was zwangsläufig dazu führte, daß jetzt auch der Luftschutz auf dem Lande genau so intensiv durchgeführt wird wie in den Städten. Schärfe Verdunkelungsdisziplin auch auf dem Lande ist daher unerlässlich, selbst wenn sich weit und breit kein militärisches Ziel befindet.

Was nun das luftschutzmäßige Verhalten der Bevölkerung anbelangt, so ist, führend auf den gemachten Erfahrungen, festzustellen, daß Verluste fast immer auf solches Verhalten zurückzuführen sind. Es ist beispielsweise grundsätzlich und kein Zeichen von besonderem Mut, wenn jemand bei einem Luftangriff, anstatt sich ordnungsgemäß zu benehmen, auf die Straße läuft, um die Vorgänge zu beobachten. Die Forderung heißt: **Kein eckeligen Mut**, sondern immer und unter allen Umständen luftschutzmäßiges Verhalten.

Das luftschutzmäßige Benehmen erfordert aber zunächst die genaueste und gewissenhafte Durchführung der Verdunkelungsmaßnahmen, denn schon der kleinste Lichtschein genügt manchmal, um größte Gefahren für die ganze Gegend heraufzubeschwören. Hierauf ist besonders in der warmen Jahreszeit zu achten, in der viele Menschen bei offenen Fenstern schlafen: gerade bei Fliegeralarm darf nicht eher Licht gemacht werden, als verdunkelt ist.

Dann: die **Entzündung der Dachböden** von brennbarem Material ist ungeheuer wichtig, da der Engländer mit vorliebe Brandbomben abwirft, die an diesem Material willkommene Nahrung finden. Werden diese Brandbomben geworfen, so darf man sich nicht darauf verlassen, daß sie im Dachstuhl stecken bleiben. Die Erfahrung hat gelehrt, daß sie auch mehrere Stockwerke durchschlagen können. Mit Vorsicht und Kaltblütigkeit wird es meist leicht gelingen, die Brandbomben entweder rechtzeitig ins Freie zu schaffen oder sie abzulösen.

Bei **Sprengbomben** ist stets daran zu denken, daß sie zum Teil mit Zeitzündern versehen sind, und der Nichtfachmann nie entscheiden kann, ob es sich im Einzelfall um einen Blindgänger handelt oder nicht. Besondere Vorsicht ist deshalb geboten, weil die Zeit zwischen Abwurf und den durch den Zeitzünder ausgelösten Explosionen in manchen Fällen Tage beträgt!

Auch ein **eigenmächtiges „Unschädlichmachen“** eines solchen „Blindgängers“ ist falsch und auf jeden Fall zu unterlassen. Bei Auffinden ist sofort Nachricht an die nächste Dienststelle des NSB, der Polizei oder der Wehrmacht zu geben. Werden **Sprengbomben** geworfen, so ist das wichtigste die volle Deckung, denn die Splitter haben eine ungeheure Durchschlagskraft über mehrere hundert Meter. Da die Splitter regelmäßig dicht über dem Erdboden fliegen, genügt zum Schutz danor meist schon ein Deckungsgraben. Auf alle Fälle darf niemand auf der Straße sein. Wenn keine sonstige Deckungsmöglichkeit besteht, begibt man sich sofort in das nächste Haus.

Gegen den Luftdruck solcher Bomben schützt man sich ebenfalls durch zweckentsprechende Deckung. Fenster werden am besten geöffnet.

Und nun einige Grundregeln, die gar nicht oft genug wiederholt werden können. Zunächst sei darauf verwiesen, daß bei Luftangriffen, besonders wenn es sich nur um einzelne Flieger handelt, nicht immer Fliegeralarm gegeben wird. Also muß auch dann, wenn kein Alarm gegeben wurde, beim Zusammenfallen von Scheinwerferlicht und Flakfeuer jeder Aufenthalt im Freien oder an der Haustür bezw. am Fenster unbedingt vermeiden werden. Bismehr ist der Luftschutzraum möglichst schon beim Einsetzen des Flakfeuers, unter allen Umständen aber bei Fliegeralarm oder bei Bombenabwurf, aufzusuchen.

Wer nicht mehr rechtzeitig einen Luftschutzraum erreichen kann, muß schleunigst Deckung nehmen, so gut es eben möglich ist. Bei Bombenabwurf bietet sofortiges Hinlegen an festen Mauerteilen, und zwar außerhalb des Streifenraumes von Fenstern und Türen, den sichersten Schutz. Dasselbe gilt natürlich auch, wenn jemand auf offener Straße von Flakfeuer oder Bombeneinschlag ertastet wird. Deckung, so gut es geht, ist auch hier das erste Gebot. Und im Notfall ist Hinlegen, möglichst unter Ausnutzung etwaiger Vertiefungen, besser als gar keine Deckung und schützt weitgehend vor den umherfliegenden Bombensplittern.

Daß die Straßenmitte gefährlicher ist als der Weg dicht an den Häusern, versteht sich von selbst. Also ist beim Auffuchen des Luftschutzraumes die gefährliche Straßenmitte unbedingt zu vermeiden.

Zum Schluss sei noch auf das Luftschutzraumgepäck hingewiesen. Keller haben nämlich sogar im Sommer, vom Winter ganz zu schweigen, die Eigentümlichkeit, daß sie kalt sind. Da man aber nie weiß, wie lange man sich im Luftschutzraum aufhalten muß, nehme man immer eine **Decke** oder einen **Wan** mit. Auch eine **Flasche mit Kaffee**, ein **Butterbrot** und vielleicht eine **Zeitung** oder ein **gutes Buch** können nicht schaden. Denn langes Warten macht nicht nur hungrig und durstig, sondern auch nervös. Und Nervosität ist das Letzte, was man im Luftschutzraum gebrauchen kann.

Im übrigen aber gilt das alte, wahre Wort „ruhig War“. Die deutsche Waffe wird auch den letzten Gegner des Reiches in seinem machtvollem Schicksalskampf schlagen und überwinden. Zu unser aller Vertrauen und stolze Siegeszuversicht gehört auch die reifliche Disziplin.

Sonderberufsberater für die Verwundeten

Auf Grund der guten Erfahrungen mit dem Einsatz von Sonderberatern für die Berufsbetreuung der Verwundeten hat das Oberkommando den Wunsch geäußert, diesen Einsatz in allen in Betracht kommenden Fällen flüchtig zu stellen. Der Reichsarbeitsminister hat daher angeordnet, daß in allen Fällen, in denen die Unterbringung der Verwundeten durch das Arbeitsamt erfolgt, und in denen der Verwundete nicht in seinen alten Beruf zurückgeführt werden kann oder darüber Zweifel bestehen, ein Berufsberater heranzuziehen ist, der für die Erledigung des Falles einschließlich der Unterbringung verantwortlich ist. Für diese Aufgabe sollen besonders geeignete Fachkräfte bestimmt werden, die ständig zur Verfügung stehen, und zwar solche Fachkräfte, die über besonders reiche Erfahrungen verfügen und nach Abolition der Frontkämpfer gewiesen sind. Alle Hilfsmittel einschließlich der psychologischen Eignungsuntersuchungen sollen für die Berufsbetreuung eingereicht werden. Oberster Grundsatz muß sein, mit allen Mitteln die Unterbringung des Verwundeten in seinen alten oder möglichst in einem arbeitsverwandten Beruf zu erreichen, wo er seine bisherigen Berufserfahrungen verwerten kann. Die Unterbringung ein einem neuen Beruf mit Hilfe einer **Umstellung** muß auf dringende Ausnahmefälle beschränkt bleiben.

Notiz. (Kraftwagenunfall) Montag früh gegen 0.20 Uhr fuhr ein Wdinger Kraftomnibus nach Rotweil. Etwa 300 Meter unterhalb von Neutra in Richtung Rotweil, kurz vor der Einmündung in die Wellendinger Straße, geriet der Wagen in den linken Straßengraben, kam dann wieder auf die Fahrbahn, wobei sich das Fahrzeug überschlug und in den rechten Straßengraben zu liegen kam. Der Fahrer wurde auf die Straße geschleudert und war sofort tot. Fünf Mitfahrende wurden durch Schnittwunden leicht verletzt. Das Fahrzeug selbst wurde schwer beschädigt. Der Lenker des Wagens stand unter Alkoholeinwirkung.

Heidelberg. (Zusammenstoß) In Schwellingen stießen ein beladener Lastkraftwagen und ein mit Personen besetzter Lastwagen zusammen, wobei ein Insasse des letzteren so schwere Verletzungen erlitt, daß er kurz darauf starb. Einige andere Insassen trugen ebenfalls Verletzungen davon.

Kenzingen. (Herzschlag auf dem Fahrrad) Der Einwohner Hans Hüttlinger erlitt auf dem Fahrrad bei der Fahrt nach Forstheim einen Herzschlag und war sofort tot.

Schwellingen. (Ins Wespennest getreten) Bei Entenarbeiten trat eine Frau versehentlich in ein Wespennest. Sie wurde von den Wespen so zerstoßen, daß der Arzt geholt werden mußte.

Bermatingen. (Tödlicher Arbeitsunfall) Der hier wohnhafte Joseph Bogdanoff wurde auf seiner Arbeitsstätte in Friedrichshafen das Opfer eines tödlichen Unfalls. Beim Befestigen eines Lastschiffes stürzte Bogdanoff über die Schiffswand in den See und schlug dabei den Kopf an der Hafenmauer auf. Trotzdem der Verunglückte wenige Minuten später an Land gebracht werden konnte, war keine Rettung mehr möglich.

Dallau. (Todessturz vom Fahrrad) Die 42 Jahre alte Einwohnerin Lina Frey fuhr mit dem Rad auf der Sulzbacherstraße talabwärts. Um einer entgegenkommenden Scherherde auszuweichen, bremste sie stark ab, blieb jedoch mit der Vorderradbremse an einem Fildrind des Fahrradmantels hängen. Sie kam zu Fall und schlug so heftig auf, daß der Tod sofort eintrat.

Verantwortlich für den gesamten Inhalt: Dieter Laut in Altensteig. Verz.: Ludwig Laut. Druck und Verlag: Buchdruckerei Laut, Altensteig. — Zeitung Preisliste 8 gültig.

Walldorf, den 20. Aug. 1940.

Todes-Anzeige

Teilnehmenden Verwandten, Freunden und Bekannten machen wir die schmerzliche Mitteilung, daß unsere liebe Mutter

Frida Bizer

geb. Kurz

im Alter von 69 Jahren uns rasch entzissen wurde.

Um stille Teilnahme bitten:
Familie Daniel Bizer.

Beerdigung Mittwoch nachmittag 2 Uhr.

Den Soldaten an der Front das Heimatblatt

Sorgen Sie bitte für die tägliche Zustellung nach dem jeweiligen Standort.

Steinzeugtöpfe

von 2—200 Liter empfehlen
Ueoh & Ziegler
Altensteig, Telefon 209

Papier-Serviettentaschen
Papier-Servietten
in großen u. kleinen Packungen weiß und farbig, empfiehlt die
Buchhandlung Lauk, Altensteig

Die neue, große Wochenzeitung

Das Reich

gibt ein umfassendes Bild deutschen Lebens und sieht die Welt von hoher Warte!

Für 30 Pfennig zu haben in der
Buchhandlung Lauk, Altensteig

