

Die Wehrmacht

HERAUSGEgeben VOM OBERKOMMANDO

4. Jahrgang · Nummer 18 · Berlin, den 28. August 1940 · Einzel-
preis 25 Reichspfennig und Bestellgeld · Erscheint vierzehntäglich



DER KANAL

THE MATZEN



Ein Jahr Deutsche Siege

Von Oberstleutnant Mattheai



POLEN

Der Feldzug im polnischen Raum wurde vom 1. bis 18. September durchgeführt und siegreich beendet. Der Schlüpfunkt setzte die Kapitulation Warschaus hinter das Kapitel „Großmacht Polen“. Auf der Straße Modlin-Warschau trifft sich der polnische General Thommé zur Übergabe der Festung mit dem deutschen General Strauss

NORWEGEN

Am 9. April landeten Einheiten aller drei Wehrmachtteile an der norwegischen Küste und in Dänemark, um dem bevorstehenden Zugriff der Engländer zuvorzukommen. Die Regierung Dänemarks vollzog schon am nächsten Tage — in Erkenntnis der durch England herbeigeführten Zwangslage — die Überleitung des Landes in die deutsche militärische Oberherrschaft auf friedlichem Wege. Die Norweger dagegen leisteten Widerstand. Er wurde jedoch in knapp dreieinhalb Wochen gebrochen. Teilkapitulationen erfolgten rasch aufeinander. Unser Bild zeigt einen norwegischen Befehlshaber, der sich entschlossen hat, den sinnlosen Kampf aufzugeben. Der Kommandeur der deutschen Truppen nimmt die Kapitulation entgegen

Im Morgengrauen des 10. Mai brach das deutsche Westheer über die belgische, holländische und luxemburgische Grenze vor. Schon am 15. Mai kapitulierte die „Festung Holland“. Die holländische Armee war in einem fünfjährigen Feldzug geschlagen und schied als militärischer Gegner aus

HOLLAND

BELGIEN

Am 28. Mai kapitulierte auch die belgische Armee in Stärke von fast 500 000 Mann bedingungslos. Im Schloss A. verliest ein Generalstabsoffizier das Kapitulationsprotokoll, das von dem jetzigen Generalfeldmarschall v. Reichenau und dem Bevollmächtigten des belgischen Königs, General Derousseau, unterzeichnet wurde



Ein riesiges und stolzes Erleben liegt beim Ausklang des ersten Kriegsjahres hinter dem deutschen Volke, und wenn die bewegte Zeit mit starken Eindrücken gefüllt war, die in ihrer drangvollen Tiefe dem einzigen oft kaum mehr fassbar sind, dann mag der 1. September 1940 ein Tag der Besinnung sein, an dem das deutsche Volk einmal rückwärts denkt und die nationale Größe der Geschehnisse in sich zum Reisen kommen lässt. Dabei schlägt sich die eine Tatsache heraus, dass der Glaube an den Führer noch stärker geworden ist, als er schon war, und die Überzeugung wird eisenhart, dass mit Adolf Hitler, dem Führer des Großdeutschen Reiches und dem genialen Feldherrn, schließlich jede Ausgabe gelöst werden wird, die die Zeit und die Geschichte von Großdeutschland noch fordern werden. Zuletzt aber beruht der Erfolg, entgegen allen den abwegigen und zufallsdienstlichen Prophesien unserer Gegner, auf der gerade durch den Führer hergestellten politischen und militärischen, sozialen und kulturellen Einheit des neuen großdeutschen Volkes. Was erreicht ist, das zeigen die ruhmvollen Taten der Wehrmacht, die als der Kern des Volkes und als sein Repräsentant in der Feuerlinie stand und den Sieg erstritt.

Fünf Tage sind es, die dem zeitgenössischen großdeutschen Menschen und der Nachwelt auf alle Zeiten die Freiheit bleibend werden, weil sie die kriegerischen Abhängen des großdeutschen Freiheitskampfes bezeichnen; in dem die junge großdeutsche Wehrmacht Adolf Hitlers von Sieg zu Sieg schreitet: der 1. September und der 17. Oktober 1939, der 9. April, der 10. Mai und der 5. Juni 1940. An diesen fünf Tagen ist Deutschland, ist der Führer, ist die großdeutsche Wehrmacht in jedem Einzelfall zum Angriff geschritten, der den Sieg bringt, und wir haben damit, unter dem schon lange weltwirksam gewordenen Schuh einer Flügelstaatlichkeit und Propaganda trocken das politische Gesicht gewahrt. Denn mit vollem Recht stellt diese die Abwehr in den Vordergrund der politischen Beweggründe, die uns zu jenen durchgreifenden Maßnahmen veranlasst haben, welche zur Erhaltung des großdeutschen Lebensraumes, der deutschen Kultur und der sozialen Elemente unseres neuen Staatsaufbaues seit 1933 notwendig waren.

Dabei hat die Führung der großdeutschen Wehrmacht in der Erkenntnis der Zwangsläufigkeit der Zeitumstände und im Bewusstsein der Bedeutung rechtzeitig geführter Schläge den uralten politisch-strategischen Grundgedanken neu belebt, dass der Angriff die beste Abwehr sei. In allen fünf Fällen stand das Großdeutsche Reich, in wenigen Jahren wiederum zur Weltbedeutung und zur europäischen Vormachtstellung herangewachsen, vor der geschichtlichen Entscheidung, Hammer oder Amboss zu sein. Es wählte den Hammer, es schlug zu und siegte. Bei Aufzäugung der großen Linie aber, um die seit einem Jahr gerungen wird, steht die eine Tatsache unumstößlich fest, dass der geistige Urheber dieser Lage, die Deutschland in den Zustand der aktiven Verteidigung setzte, in London zu suchen ist, dort, von wo mit Europa die Welt in Bewegung gebracht werden sollte, um den mit Hass und Misgut, mit Neid und Schrecken bewohnten, aus Elend und Armut nun empfangenden germanischen Völkerblod Mitteleuropas auf alle Zeiten noch eher zu Boden zu schlagen, als er sich unter der Führung Adolf Hitlers wirklich gefestigt hatte.

Es ist darum nur folgerichtig, dass, nachdem sämtliche politische Bastionen, militärische Flankierungsanlagen und künstliche Sorgfalt um England auf dem europäischen Festland in dem vergangenen Jahr zerstört sind, nun die Festung England als leichter und wichtigster Kern der bisherigen Offensivstellung Europas gegen Deutschland gleichfalls im Angriff befürchtet wird. Das ist der Sinn dieses Krieges, und diesem Sinne dienten wohl auch alle jene kriegerischen Unternehmungen, die von England und seinem Befallenen herausgeführt, das Kriegsjahr 1939/40 mit dem Lärm der Waffen, dem Schrecken der Unterlegenen und den stolzen Siegesurgen der Deutschen erfüllten.

Die großdeutsche Wehrmacht, unter der genialen Leitung ihres Obersten Befehlshabers, des Feldherrn Adolf Hitler stehend und geführt von Generalen und Admiralen, die man immer neben denjenigen großen geschichtlichen Namen nennen wird, welche als Generale und Heerführer Feldzüge geführt und entschieden haben, hat zu keiner Stunde dieser dreihundertfünfundsechzig Tage jene Aufgabe außer acht gelassen, die allein die kriegerische Durchführung der ihr gesetzten Ziele ermöglichte: nicht Geländegewinn, nicht die Eroberung von Festungen, nicht die Erfürmung von Flussübergängen oder befestigten Höhen war das maßgebliche, sondern entscheidende blieb allein die Vernichtung der feindlichen Wehrmacht. In seinem großen Reichsbericht vor dem Deutschen Reichstag hat der Führer am 20. Juli selbst diesen Gedanken in folgende eindeutige Worte gefasst: „Ich habe mich bemüht, grundsätzlich jeden Angriff und jede Operation zu vermeiden, die nicht im Sinne einer wirklichen Vernichtung des Gegners notwendig sind.“ Das ist in einem Ausmaß und in einem Ausmaß durchgeführt worden, welches in jedesmal so kurzen Kampfwochen und mit so vollständiger Wirkung einzigartig in der Kriegsgeschichte aller Staaten und Völker dasteht. Daran haben neben der Führung des Offizierkorps, die Unteroffiziere, die Beamtenkraft und der großdeutsche Soldat in seiner Gesamtheit einen einmaligen ebenbürtigen Anteil. Genial organisiert, großzügig gebaut und bewaffnet, klug abgewogen in ihrer Schlagkraft und vortrefflich erzogen und ausgebildet — so war und ist die großdeutsche Wehrmacht das scharfgeschärfte Werkzeug der politischen Führung, und sie hat sich als solches in keinerlei unschöner Weise bewährt. „Politik und Kriegsführung“, im geschichtlichen und militärischen Scheitum seit vielen Jahrzehnten in ihrer Abhängigkeit und Bindung miteinander hart umstritten, hat in dem Kriegsjahr 1939 ihre eindeutige Lösung erfahren, die, wie alles, in der Person des Führers mündet. Nur mit einer solchen Waffe, wie sie in der großdeutschen Wehrmacht uns zur Verfügung steht, scheint und ist das politische Ziel in unserem Zeitalter überhaupt erreichbar. Das bleibt ihr unvergängliches Verdienst,

welches ihren Ruhm und ihre Standfestigkeit bis in letzte Zeiten dem Gedächtnis der Welt erhalten wird.

Solcher eigentlich, jetzt schon greifbar hervortretenden Zusammenhänge gibt es mehrere, und wenn auch der zeitliche Abstand noch gering und die weitere Entwicklung des Kriegsverlaufs noch unbestimmt ist, so haben doch schon neue und unwiderstehliche, in ihrer Kraft durchschlagende Tatsachen dem Geschehen des Krieges Züge gegeben, die das in den Stellungskämpfern des Weltkrieges gezeigte gewordene Antlitz des Kriegsgottes mit neuer Jugendlichkeit verschönern. Der Feldzug im polnischen Raum wurde in achtzehn Tagen siegreich beendet, die feindliche Armee, Kriegsmarine und Luftwaffe war in zweieinhalb Wochen vernichtet, die Entscheidung endgültig gefallen. Als am 16. Oktober die Franzosen dem Westwall gegenüber die von ihnen befehligten geringen deutschen Geländestreitkräfte räumten, die sie in Stettin, über schwedischen Kleinangriffen genommen hatten, brach der deutsche Gegenstoß vor; in drei Tagen war das gesamte Gebiet zurückeroberiert, und die letzten feindlichen Truppen wurden durch die nachfolgenden deutschen Westwalleinheiten buchstäblich über die Grenze zum Land hinausgeschlagen. Schon am 20. Oktober meldete das OKW wieder Ruhe an der Westfront.

Am 9. April 1940 landeten Einheiten aller drei Wehrmachtteile an sieben Plätzen der norwegischen Küste und in Dänemark, um dem bevorstehenden britischen Zugriff auf die neutralen nordischen Königreiche zuvorzukommen: Deutschland schlug England um wenige Stunden. Dänemark war schon am nächsten Tage völlig in unserem militärischen Besitz, weil die Königliche Regierung in Erkenntnis der harren, durch England herbeigeführten Zwangslage die Überleitung des Landes in die deutsche militärische Oberhoheit auf friedlichem Wege vollzogen hatte. Währenddessen schritt die Besiegereigenschaft Norwegens in zum Teil erbitterten Kämpfen schnell vorwärts. Teilkapitulationen norwegischer Heeresteile folgten sich rasch aufeinander und gaben schon Ende April das Bild der vollkommen militärischen Überlegenheit der deutschen Divisionen gegenüber den tapfer kämpfenden norwegischen Truppen und den ihr zu Hilfe gekommenen Briten. Schon am 5. Mai aber war, nachdem die letzten englischen Truppen bei Aalborg und Ramsø das norwegische Gebiet geräumt hatten, die Besiedlungssaturation in ganz Norwegen fortgeschritten. Nur am Narvik wurde noch erbittert gekämpft, der norwegische Feldzug aber war im großen in knapp zweieinhalb Wochen siegreich beendet, das politische Ziel mit militärischen Mitteln vollkommen erreicht, und das norwegische Heer in seiner Masse entwaffnet und kein Gegner mehr.

Während in acht harren Monaten das deutsche Wehrheer sich für alle kriegerischen Möglichkeiten in naher Zukunft geschult hatte, während im bitterkalten Winter die Westwallkämpfe in stets siegreichen Kleinunternehmungen immer wieder neu auslebten und im Frühjahr dann mit gewaltiger Spannung die Entschlüsse des Führers über die Entwicklung im Westen erwartet wurden, brach am 10. Mai im Morgengrauen das deutsche Wehrheer über die belgische, holländische und luxemburgische Grenze vor. Die von England auch hier gewollte Kriegsausweitung und die damit zunehmende Bedrohung des Ruhrgebiets zwang auch zu diesem Angriff, der den vereinigten Gegnern abermals um nur wenige Tage zuvor kam. Schon am sechsten Tage, am 15. Mai, kapitulierte die

„Festung Holland“, nachdem durch das Bombardement Rotterdam und anderer Seestädte gezeigt war, dass von der deutschen Wehrmacht die Befehle des Führers in un Nachsichtlicher Form durchgeführt wurden. Die holländische Armee war in einem fünfjährigen Feldzug geschlagen, entwaffnet und schied ebenso als militärischer Gegner aus der Reihe der festländischen Verteidigungsstreitkräfte Englands aus. Nur dreizehn Tage später, am 28. Mai, kapitulierte auch die belgische Armee in Stärke von fast 500 000 Mann bedingungslos, sie legte die Waffen nieder und hatte damit zu bestehen aufgegeben. Schon in den nächsten Tagen ging die gewaltige Schlacht in Flandern und im Artois ihrem Ende entgegen, das letzte englische Expeditionskorps verließ in schimpflicher Flucht das europäische Festland, das französische Nordheer ward zwischen den Kanälen und Lille aufgerieben, und als am 4. Juni Düren gefallen war, war auch dieser Feldzug in knapp zweieinhalb Wochen siegreich beendet. Die Verluste an Gefangenen auf der Gegenseite betrugen mehr als 1,2 Millionen Mann, und die besten französischen Divisionen waren dabei bis zur Vernichtung geschlagen.

Von den zweihundertfünfzig Kriegswochen, die dies entscheidungsreiche Jahr gehabt hat, sind nur sechzehn Wochen im Großkampf verbraucht worden, daneben hat acht Wochen der Kampf um Narvik gedauert und acht Monate glommte am Westwall das Feuer, bis auch hier der Brand im Mai und Juni verhindert über die alliierten Festlandarmeen hereinbrach. Der stolze und harte Sieger ist allein die großdeutsche Wehrmacht, und zu vielen Tausenden tragen die tapferen Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften das neu gestiftete Eiserne Kreuz 1939 oder die Spange von 1914 am Band, auf der Brust und am Hals, wie kenntlich als Männer, denen das Soldatenglück und Tugendlichkeit die blitzschnell erschaffte Lage oder die Kraft der Standfestigkeit die Gelegenheit zur Auszeichnung gab. In stolzer Freude verließ der Führer dem Reichsmarschall Göring das erste Großkreuz und dem eisernen General Dietl das erste Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes als besondere Anerkennung für ihre besonderen Verdienste. Mit den zahlreichen Beförderungen aber, unter denen die Führung des Oberbefehlshabers des Heeres, des Generalstabschefs v. Brauchitsch, neben den anderen Marquälen an erster Stelle steht, erklärte der Führer nach seinen eigenen Worten vor dem Reichstag „ein soldatisches Führeramt, welches in hellem Glanz erstrahlt“, und damit die gesamte Wehrmacht des nationalsozialistischen Großdeutschen Reiches“.

Gretet ihrem Eide auf Führer und Volk haben in diesem Jahr an Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften der Wehrmacht 38 993 Mann willig ihr Leben gegeben: sie sind alle im Angriff den stolzen Soldaten Tod gestorben. 152 900 Mann haben gebüsst und in verbliebenen Schmerz ihre harren Kriegswunden getragen, 24 468 Mann sind vermisst, und wenn ein großer Teil von ihnen auch zu den Gefallenen gerechnet werden kann, so ist trotz der Kühnheit des nordischen Unternehmens nur ein knappes Zehntel von diesen (2575 Mann) auf dem Seetransport im Kattegat und Skagerrak, in der Nordsee und im Atlantik den soldatischen Seemanns Tod gestorben. Der Glaube an den Führer und die Zuversicht auf das tausendjährige deutsche Reich, welches dieses Geschlecht sich erkämpfen wird, damit lange Geschlechterfolgen den Frieden der Arbeit gewiehen können, ist der Leitstern für das kriegerische Tun der Überlebenden, der Gefallenen und der Zusammengebliebenen gemeinsam, uns er mag der immergrüne Kühmeskranz sein, welchen sich die großdeutsche Wehrmacht um den Stahlhelm legen kann. Am Ende des ersten Kriegsjahres aber, wo es keine Alliierten mehr gibt, ist der Zeitpunkt gekommen, den das OKW schon am 2. Juli mit den harten und deutlichen Begriffsbestimmung kennzeichnete: „Es bleibt nur noch ein Feind: England!“

Da unser Grundlage in der Führung des Krieges sich voll bewährt haben, das konnte Deutschland mit Genugtuung, die Welt mit Bewunderung feststellen. Daneben waren die einzigartigen Erfolge, die bei geringsten Verlusten in kürzester Zeit erreicht wurden, nur möglich, weil die Kriegshandlung stets gründlich vorbereitet war. Alle drei Wehrmachtteile und sämtliche Waffengattungen haben mit der ganzen Kraft ihres Könnens und ihrer Leistungsfähigkeit, mit unmeßbarem Angriffsschwung und leichter Einsatzbereitschaft die bis dahin unerhörten Erfolge erringen können, über deren Ergebnis in der Vernichtung oder Kapitulation des polnischen und norwegischen Heeres besticht. Es gibt, wie der Abblüschbericht des OKW am 2. Juli kurz feststellte, keine Alliierten mehr! Hinzu kommt die Vernichtung der Luftwaffen jener Staaten, die Außergeschlechtung ihrer Flotten und die heute schon bis an die Grenze

Am 5. Juni brach der Stoß ins Herz Frankreichs los. Am 14. Juni fiel Paris, drei Tage später erklärte Marschall Pétain, dass die Franzosen die Waffen niederlegen müssten. Am 21. Juni empfing der Führer im Walde von Compiègne die französische Abordnung — auf unserem Bild — die tags darauf den Waffenstillstandsvertrag unterzeichnete. In sechs Wochen war der entscheidende Teil des Feldzuges im Westen mit einem vollkommenen Sieg beendet



FRANKREICH

Aufnahmen:
„Die Wehrmacht“ — Habendanz (1) — Schröter (1), Scherl (2), Weltbild und Atlantik (je 1)



Flugzeugjagd bei Nacht

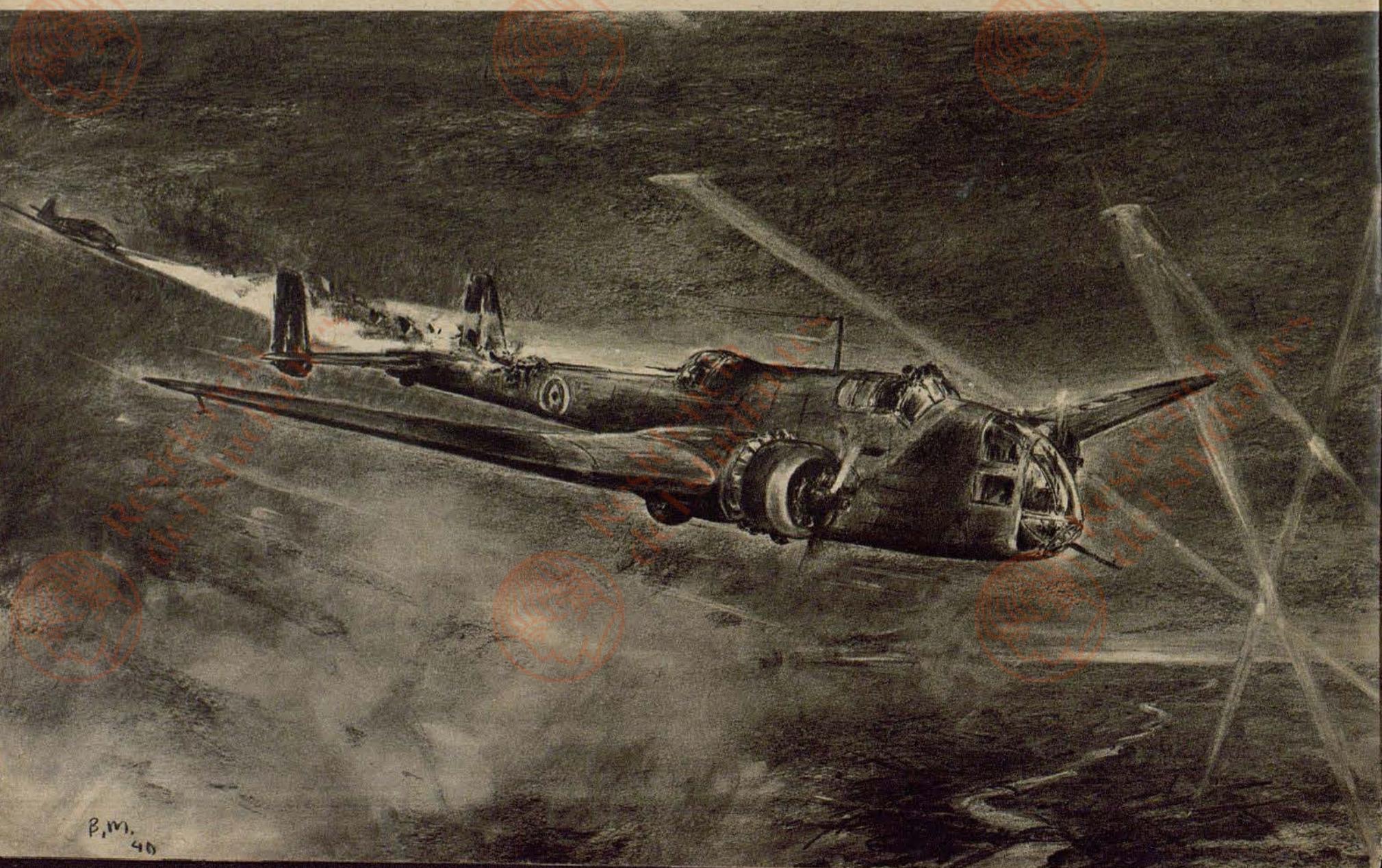
Seit dem berüchtigten Kindermord von Freiburg sieht die britische Luftwaffe ihren Ehrgeiz darein, nachts mit Kampfflugzeugen deutsche Städte und Dörfer heimzusuchen, um „militärische Ziele“ mit Bomben zu belegen. Fast in keinem einzigen Fall ist es den Briten gelungen, ein militärisches Ziel zu treffen. Dafür wurden aber in vielen Fällen Wohnhäuser, Krankenhäuser, Lazarette, Friedhöfe Opfer britischer Bomber und die britische Propaganda war skrupellos genug, diese militärisch sinnlosen Verbrechen in britische „Siege“ umzufälschen.

Die Abwehr feindlicher Kampfflugzeuge bei Nacht erfolgt außer durch Flak auch durch Nachtjäger, Spezialjagdflugzeuge, die mit allen Vorrichtungen für den Nachtflug eingerichtet sind und die – genau wie die Flak – zusammen mit den Scheinwerferbatterien der Luftwaffe arbeiten. Jeder Nachtjäger hat beim Angriff feindlicher Kampfflugzeuge einen ganz bestimmten Raum zu verteidigen, in den er erst einfliegt, wenn die Scheinwerfer den Feind gestellt haben. Der Nachtjäger besitzt außerdem an einer Tragfläche selber einen Scheinwerfer, mit dem er den Gegner beim Angriff anleuchtet. Selbstverständlich schweigt die Flak, sobald Nachtjäger eingesehzt sind, da andernfalls die eigenen Flugzeuge in Gefahr kommen könnten.

Es liegt auf der Hand, daß die Nachtjagd an die besonders ausgebildeten Piloten sehr erhebliche Anforderungen stellt. Trotzdem ist es unseren Nachtjägern in der letzten Zeit häufig genug gelungen, den Feind abzuschießen oder zu vertreiben, noch bevor er seine Bomben abwerfen konnte.

Zeichnungen: Bernhard Markowsky

Rechts ein Heinkel-Nachtjäger im Lichtband von Scheinwerfern. Unten ein englisches Kampfflugzeug vom Typ Handley-Page „Hampden“, verfolgt von einem deutschen Nachtjäger. Die erste MG-Garbe des Jagdflugzeuges hat den im Scheinwerferlicht fliegenden Rumpf des Engländer bereits erheblich beschädigt



SEPTEMBER 1939 - SEPTEMBER 1940
Ein Jahr Krieg gegen England

Und jetzt totale Blockade der britischen Insel

Im September vorigen Jahres — also jetzt vor einem Jahr — meldete der deutsche Heeresbericht zum erstenmal die Versenkung feindlichen Handelsschiffstraums. Seitdem waren die deutschen Seestreitkräfte und die deutschen Flugzeuge unablässig am Werk. Sie griffen an und sie rissen mit ihren Torpedos und Bomben ein Glied nach dem anderen aus der englischen Blockadekette, die von Anfang an nur sehr unvollständig um Deutschland gelegt werden konnte. Es gelang England nicht wieder — wie es im Weltkrieg geglückt war — den „Marschall Hunger“ gegen Deutschland in Bewegung zu setzen. Es kam wohl zunächst im Westen zur Bildung einer Blockadenfront, aber von einem Blockadering um Deutschland konnte keine Rede sein. Englands „stärkste Waffe“ blieb viel zu schwach, sie erwies sich als Bumerang, der sich gegen den Angriffen richtete.

Deutschland drehte den Spieß mit der Zeit um. Vom Nordkap bis nach Spanien wurde eine einzige Front aufgerichtet, die England militärisch wie wirtschaftlich gleichermassen bedroht. Die Insel wurde vom gesamten europäischen Kontinent abgeschnitten. Alle Handelsbeziehungen zu den Ländern des europäischen Festlandes hörten auf, und damit allein verlor England 40 Prozent seiner lebenswichtigen Einfuhren.

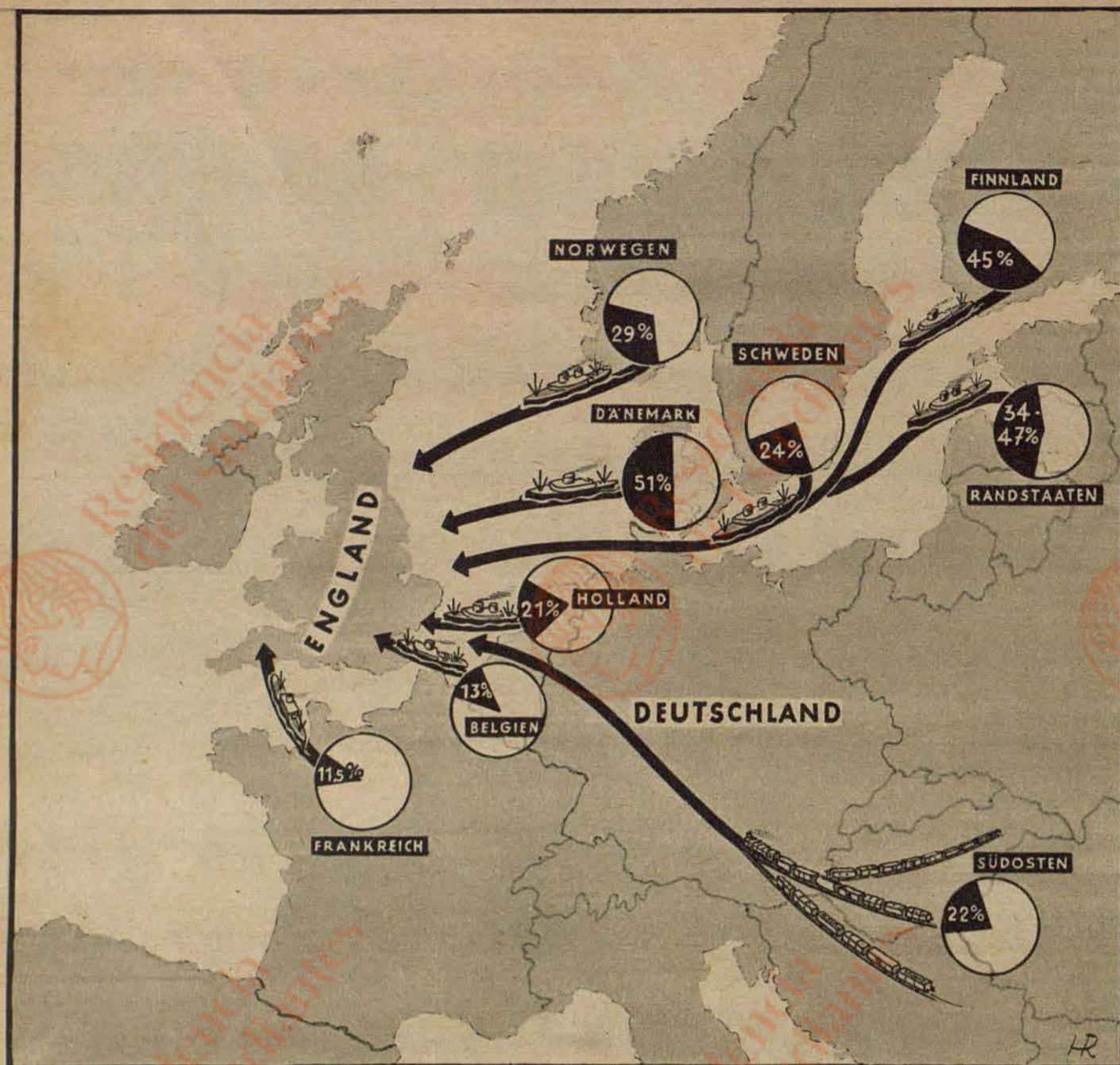
Diese Verluste treffen ein Land, das sich nur zu einem Viertel aus eigener Kraft ernähren kann, während drei Viertel auf Schiffen herangebracht werden müssen. Sie finden ein England vor, das nach alter Geopflogenheit den Krieg auf Kosten Dritter führen zu können glaubte, das auf den Zustand einer totalen Blockade, in die es durch die deutsche Erklärung vom 17. August gedrängt wurde, unvorbereitet ist und das an Rohstoffen allein Kohle ausreichend besitzt, während es sonst eine Abhängigkeit aufweist, die das Angewiesensein auf ausländische Nahrungsmittel teilweise noch überschreitet.

Es dauerte lange, bis man in London einsehen wollte, was die Uhr wirklich geschlagen hatte. Dann begann man zwar in sieberhafter Eile mit Maßnahmen zur Verteidigung der britischen Wirtschaft. Die Lebensmittel wurden immer schärfer rationiert. Golspläne und Fußballfelder wurden in Acker umgewandelt, Schrott gesammelt, die Arbeitszeit verlängert und eine Art Preisüberwachung organisiert. Neue Ministerien wurden eingerichtet, und neue Minister sollten den Karren aus dem Dreck ziehen. Man stoppte Löcher in einem undicht gewordenen System und klebte Pflaster auf sichtbare Wunden, die aber unter der Oberfläche weiterstraßen. Man warf alle Ideale der sogenannten liberalen Wirtschaft schleunigst über Bord und griff zur Kopie der deutschen Wirtschaftslenkung, über die man so lange gespottet hatte. Aber es blieb alles Glückwerk und Reparaturarbeit. Die Pläne ließen hinter der Entwicklung her, deren Tempo sie nicht erreichen konnten – denn es wurde ja allein von den militärischen Erfolgen Deutschlands diktiert und unablässig gesteigert. Was England besaß, war der Abglaube an die Macht des Goldes und die Unüber-

5 Millionen Bruttoregister-
tonnen Schiffsräum
auf dem Meeresgrund

Am 6. August 1940 zog das Oberkommando der Wehrmacht eine Zwischenbilanz: 4986 860 Bruttoregistertonnen feindlichen Handelsschiffsräums wurden seit Kriegsbeginn versenkt — nicht eingerechnet die Zerstörungen, die angerichtet wurden und die weitere anderthalb Millionen Tonnen Verlust brachten. Was bedeutet dieser Verlust? Ein Schiff von 1000 Bruttoregistertonnen kann durchschnittlich 1400 Tonnen Ware aufnehmen. Die Versenkung von 5 Millionen Bruttoregistertonnen macht also einen Warenverlust im Gewicht von 6 982 360 Tonnen aus. Will man diese Menge auf Güterwagen zu je 15 Tonnen laden, die 9 Meter lang sind, so braucht man 465 491 Güterwagen. Diese Wagen ohne Zwischenraum aneinandergekoppelt, ergeben einen Güterzug von 4190 Kilometer Länge. Das wäre ein Zug, der — wie unsere Zeichnung zeigt — von der Nordspitze Englands bis zu den Kapverdischen Inseln auf der Höhe Afrikas reichen würde





windlichkeit des Pfundes. Der Abglaube ist vergangen wie Butter in der Sonne — geblieben sind die deutschen Kanonen, geblieben ist die günstige strategische Lage Deutschlands für seine Operationen und die Überlegenheit der deutschen Streitkräfte im See- und Luftraum um England, den das Oberkommando der Wehrmacht in vollem Umfang ausnutzt.

Die Lords konnten machen, was sie wollten, sie hatten kein Glück. Die schönsten Pläne sielen ins Wasser, und die letzten Hoffnungen wurden zunichte. Die Schwierigkeiten wuchsen, die Sorgen wurden größer, immer drohender zeichnete sich am britischen Horizont das Gespenst einer Belagerung ab. In dem Augenblick, in dem die englische Wirtschaft stärker denn je sein mühte, um erstmals einem Großangriff auf die Insel zu begegnen, ist sie schwach, desorganisiert und an einzelnen Stellen bereits bankrott.

Mit dem Eintritt Italiens in den Krieg wurde für die englische Flotte auch das Mittelmeer endgültig versperrt, durch das früher ein Fünftel aller englischen Einfuhren gelassen war. Für den Weg nach Indien, Australien und dem Fernen Osten gab es nun nur noch die viel längere Fahrt um Afrika herum. Während die Strecke von England nach Bombay durch den Suezkanal 5580 Seemeilen betragen hatte, wurde sie durch die Umleitung

Das lieferten die europäischen Länder vor dem Krieg an England

England hatte, wie unsere Darstellung oben beweist, aus allen europäischen Ländern wichtige Teile seiner Einfuhren bezogen. Ein Land z. B. wie Dänemark lieferte über die Hälfte seines Überschusses an England. Die Lieferungen aller dieser Länder gingen England im Laufe des vergangenen Kriegsjahres verloren. Dafür ist Deutschland in gewissem Umfang als Käufer eingesprungen. Alles was England braucht, und das ist mehr als genug, muß es jetzt aus Kanada, Australien, Neuseeland, Argentinien und den USA holen — falls es genügend Schiffe für diese verlängerten Reisen hat. Europa ist für die Insel verschlossen, der Blockierende wurde selbst zum Blockierten (siehe Karte unten).

um das Kap der guten Hoffnung auf 10 400 Seemeilen ausgedehnt. Während man früher nach Singapore über Suez mit einer mittleren Fahrdauer von 21 Tagen rechnete, benötigte man um das Kap 29 Tage. Bei jeder Fahrt nach Hongkong verlängerte die Kap-Route die Fahrdauer um sechs volle Tage. Naturgemäß wird auf diese Weise der Frachtraum, der an sich schon knapp genug ist, entsprechend stärker beansprucht. Wenn man für einen Warentransport aus dem Fernen Osten früher drei Dampfer einsetzen mußte, benötigt man jetzt vier Dampfer gleicher Größe, um dasselbe Ergebnis zu erzielen. Noch viel erheblicher ist die Tonnagebeanspruchung bei Beziügen aus Indien. Was früher fünf Dampfer schafften, können heute erst neun Dampfer bewältigen. Die Mittelmeerausfahrt hatte für England ganz besondere Bedeutung, weil ein Drittel der englischen Erdölimporte auf diesem Weg nach dem Mutterland gebracht wurde. Die Schließung des Mittelmeers durch Italien war also für England eine weitere „bittere Pille“, die London ebenso militärisch wie wirtschaftlich vor die Lösung ernstester Fragen stellte, von dem Prestigeverlust gar nicht zu reden.

Aufgaben über Aufgaben für die englische Flotte, die immer stärker in die Zange der Vernichtung genommen wird. Ist sie überhaupt noch stark genug, diese „Stütze des Empire“, dieses „Rückgrat des Weltreichs“? Oder ist es bereits tödlich verletzt? Die englische Propaganda leugnet es ab. Sie kann ja nicht anders, denn das Ende der Flotte ist auch das Ende Großbritanniens.

Aber das Gesicht der Tatsachen ist hart, so hart, wie die deutschen Schläge. Für den Überseewarenverkehr standen England zu Beginn des Krieges höchstens 12 Millionen Bruttoregistertonnen zur Verfügung.

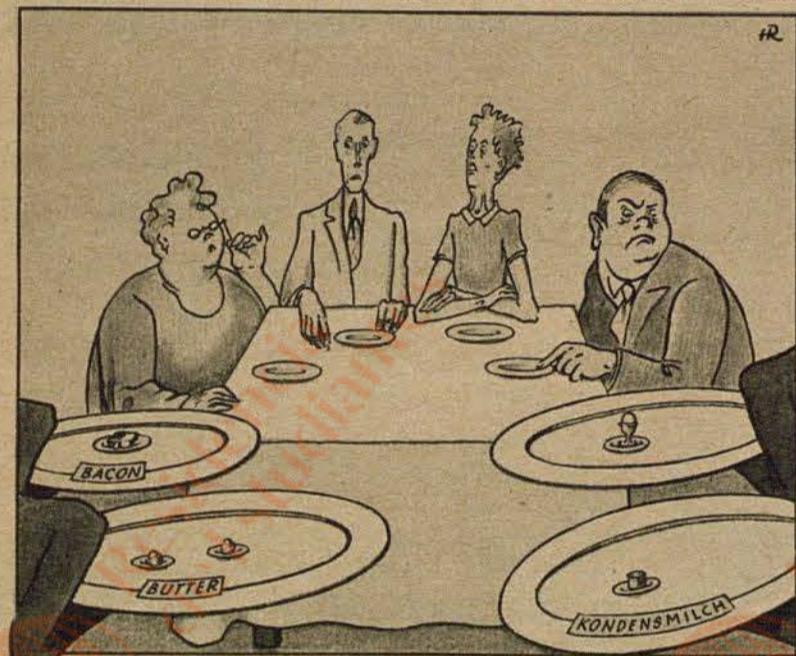


Dabei lag die damit zu erzielende Transportleistung zur Hälfte unter jener der Weltkriegszeit, was sich aus den verlängerten Fahrten, den Erschwerissen des Geleitzugsystems, den gewachsenen Liegezeiten in den verstopften Häfen und den Schwierigkeiten bei der Ergänzung der Mannschaften und der Ausrüstung der Schiffe ergab. Mehr als fünf Millionen Tonnen des Schiffsräums liegen bereits auf dem Meeresgrund. Das entspricht etwa einem Tonnageverlust von der Größe der gesamten norwegischen Handelsflotte im Jahre 1939, die eine der größten der Welt war. Die Versenkungsziffer steigt unaufhaltbar, und sie steigt immer rascher. Sie betrug im Monat Juli allein rund 900 000 Bruttoregistertonnen. Im Weltkrieg war die höchste Monatsziffer überhaupt 840 000 Tonnen gewesen, und bereits damals hatte Lloyd George von „einerodesstunde“ Englands gesprochen!

Im Augenblick aber phantasiert die britische Propaganda noch von der „ungeheuren Stärke“ der Flotte und brüstet sich mit einem mächtigen Zuwachs, den man durch die Indienststellung (man müsse Raub sagen) norwegischer, dänischer, holländischer und französischer Schiffe erhalten hätte. Die Welt müsse aus lauter Dummköpfen bestehen, wenn sie nicht wüßte, daß diese Schiffe bereits unter der alten Flagge für Englands Bedürfnisse fahren und in die englischen Kalkulationen immer schon einbezogen waren. Die englische Flotte hat nur noch einen Verbündeten, der sie nicht verlassen wird — den Tod, der ständiger Fahrgäst geworden ist.

Die englischen Machthaber forderten ihr Schicksal selbst heraus. Sie ließen sich nicht abhalten, auf dem Weg ihrer verbrecherischen Kriegsführung gegen Frauen und Kinder fortzufahren. Die deutsche Blockadeerklärung war nicht nur eine notwendige Antwort auf alle britischen Völkerrechtsverleugnungen und ein Akt der Selbstbehauptung, der Gleches mit Gleichem vergalt, sondern ein weiterer entscheidender Schritt zur Beendigung des Krieges. Die britische Insel wurde zur belagerten Festung. England singt sich im eigenen Netz, das es nicht über Deutschland zu werden vermochte.

Daraus gibt es kein Entweichen. Mit dem totalen Seekrieg um England greift Deutschland dem Feind an die Gurgel. Die deutschen Waffen werden dafür sorgen, daß der Griff unbarmherzig enger wird — bis zur endgültigen Beseitigung des heutigen britischen Piratentums. J. A.

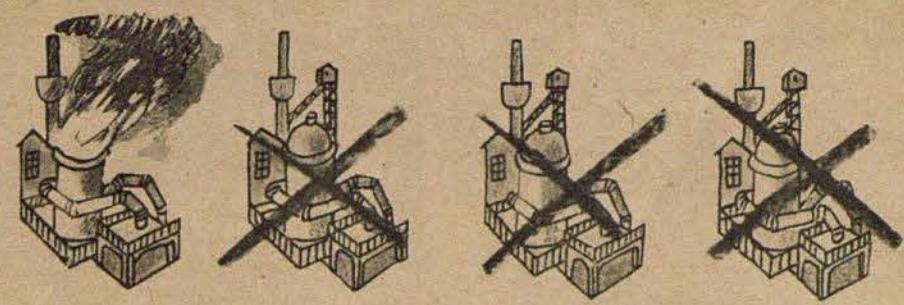


Schmalhans am englischen Frühstückstisch

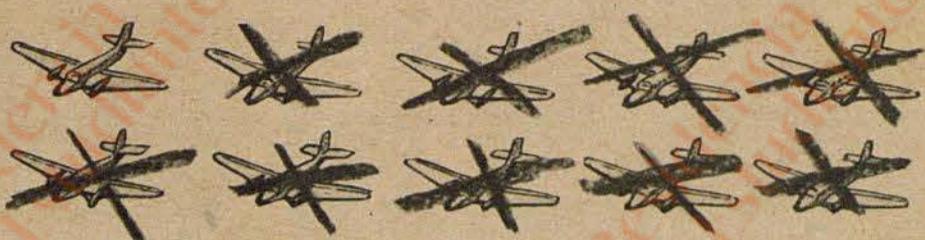
England kann sich nicht selbst ernähren. Die Einfuhren aus Europa haben ganz aufgehört, und aus Übersee kommt — der deutschen Matrosen und Flieger wegen — auch immer weniger herein. So wurden an Nahrungsmittel-Einfuhren in der Zeit vom September 1939 bis September 1940 verloren:

| | |
|--|------------|
| an Bacon (für die schönen „Ham an Eggs“) | 69 Prozent |
| an Butter | 50 " |
| an Eiern | 64 " |
| an Kondensmilch | 86 " |

Bisher hat man noch Vorräte, auf die man zurückgreifen kann. Sie nehmen zusehends ab, und dann . . . ? Wendet man diese Zahlen auf das tägliche Leben an und wählt man als Beispiel den englischen Frühstückstisch mit seinen noch im Jahre 1939 vorhandenen bekannten Leckerbissen, dann fällt die Kärglichkeit des Frühstückstisches von 1940 ganz besonders ins Auge. Bei 4 Personen, die sich an einem solchen Tisch heute niederlassen, reicht der Bacon nur noch für eine Person, für nur 2 Personen ist noch Butter vorhanden, während wiederum nur eine Person ein weiches Ei essen darf. Alle anderen gehen leer aus. Ganz schlimm steht es mit der Kondensmilch, denn da bleiben von dem früher eingeführten reichlichen Vorrat nur noch wenige Tropfen übrig.



EISENERZ



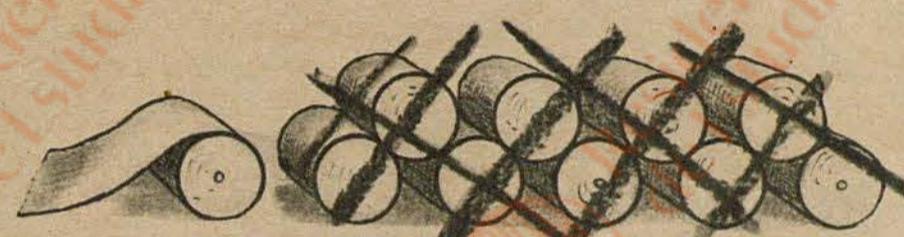
BAUXIT



BAU- UND NUTZHOLZ



GRUBENHOLZ



ZELLSTOFF

Mehr Flugzeuge bauen — ohne Bauxit?

Das moderne Kriegsflugzeug ist ganz und gar aus Metallen gebaut. Der Gewichtersparnis wegen wird viel Leichtmetall verwendet, vor allem Aluminiumlegierungen. Die Massenproduktion ist nur möglich, wenn genügend Aluminium zur Verfügung steht. Die Aluminiumerzeugung ist wiederum abhängig von Bauxit, dem Ausgangsrohstoff des Aluminiums. Ohne Bauxit also keine Flugzeugproduktion. Und England ist fast ganz auf die Einfuhr von Bauxit angewiesen. Heute fehlen ihm bereits 90 Prozent seiner früheren Einfuhr. Der Bauxitmangel wirkt sich als schwerstes Problem der britischen Rüstungswirtschaft aus, aber auch die übrige Rohstoffversorgung ist nach der Abtrennung vom Kontinent gefährlich genug.

Es wurden bei der Einfuhr von Eisenerzen 80 Prozent
bei der Einfuhr von Bau- und Nutzhholz 68 "
bei der Einfuhr von Grubenholz 92 "
und bei der Einfuhr von Zellstoff ebenfalls 92 " verloren.

Setzt man diese Zahlen ins Bildhafte um, dann kann von vier Hochöfen nur noch einer mit Eisenerz beschickt werden. Von zehn Flugzeugen, die man früher baute, fehlt heute für neun Flugzeuge das erforderliche Bauxit. Ebenso schlimm steht es bei der Einfuhr von Bau- und Nutzhholz (z. B. für den Brückenbau) und ebenso bei Grubenholz, das kaum noch vorhanden ist. Dieselbe Ziffer wie für Bauxit ergibt sich für Zellstoff, d. h. von früher 10 fabrizierten Papierrollen fallen heute neun aus.



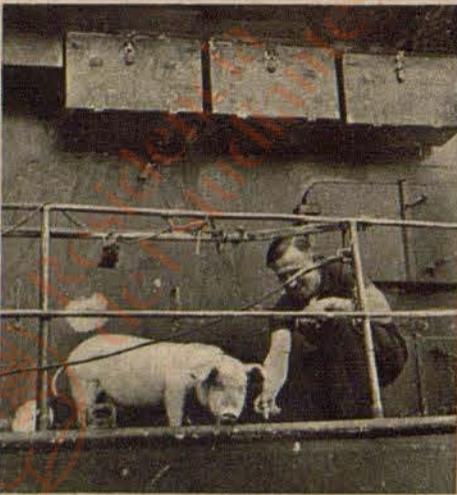
Zahlen, die keinen Kommentar brauchen

Das Leben in England wird mit jedem Tag teurer. Die Lebenshaltungskosten steigen. Am Stand von 1914 gemessen, betrugen sie bei Kriegsausbruch im September 1939 bereits 155, im Juli 1940 waren sie schon auf 187 geklettert. (Deutschlands Lebenshaltungskosten blieben bei diesem „Rennen“ weit im Hintertreffen. Gegenüber einem Stand von 127,3 bei Ausbruch des Krieges erhöhten sie sich bis Juli 1940 nur ganz gering auf 131,7) — Waren also die Lebenshaltungskosten im Jahre 1914 als durchaus normal zu bezeichnen, so drückten sie besonders in dem letzten Jahr den britischen Bürger durch Erhöhung der Warenpreise und durch vermehrte Steuern fast zu Boden. Gewinner ist wie üblich bei diesem ungleichen Geschäft nur der Plutokrat, der in leitender Stellung sitzend diese Überflüsse des Krieges von seinen Mitbürgern einstreicht.

Karten und Zeichnungen R. Heinisch

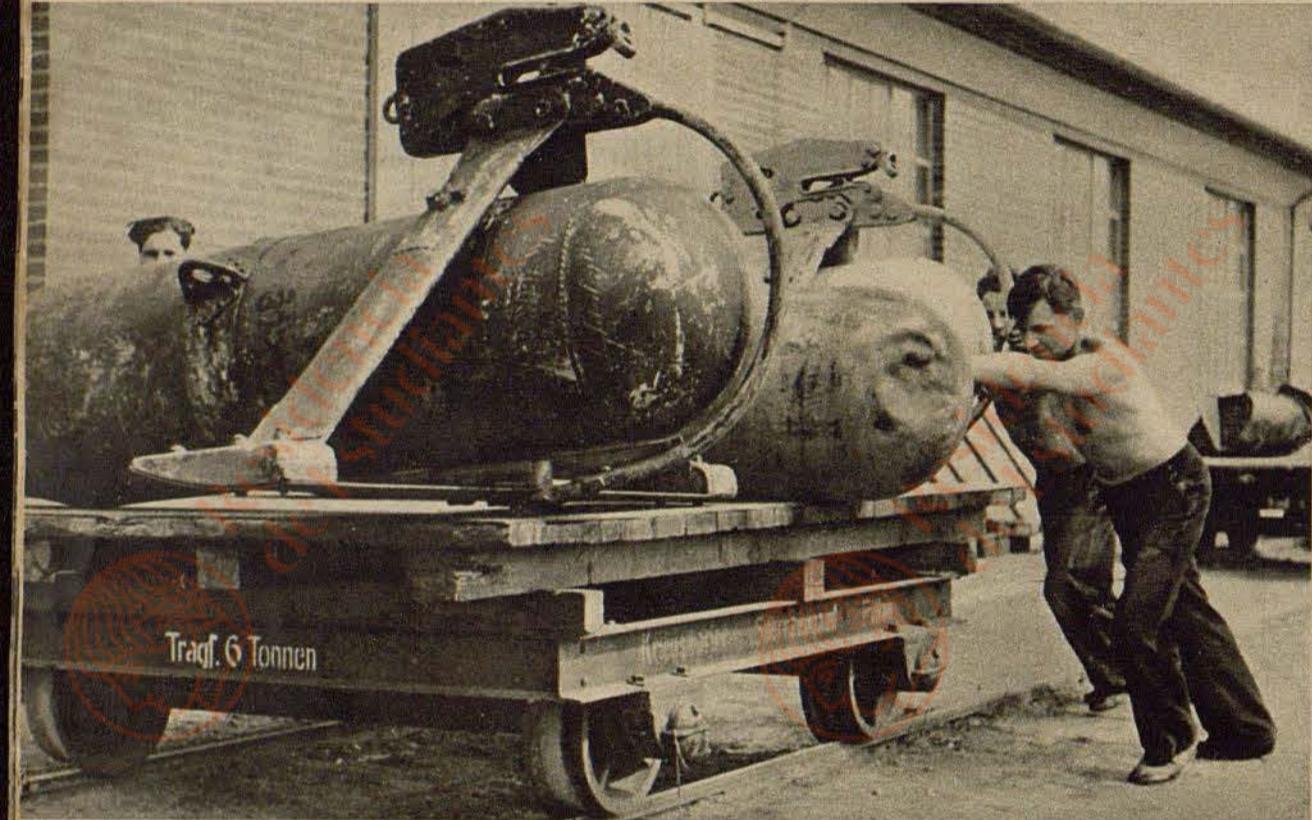
Nach monatelangem Einsatz an der norwegischen Küste ist das Minensuchboot, das man dort wegen seines kühnen und vielseitigen Einsatzes in See-, Land- und Luftgefechten den „Tiger der Fjorde“ genannt hat, mit wehendem Heimatwimpel zurückgekehrt. Es hat in seinem Heimathafen festgemacht, um sich für neue Taten zu rüsten

Aus Norwegen hat sich die kampferprobte Besatzung des M-Boots ein Glückstier mitgebracht



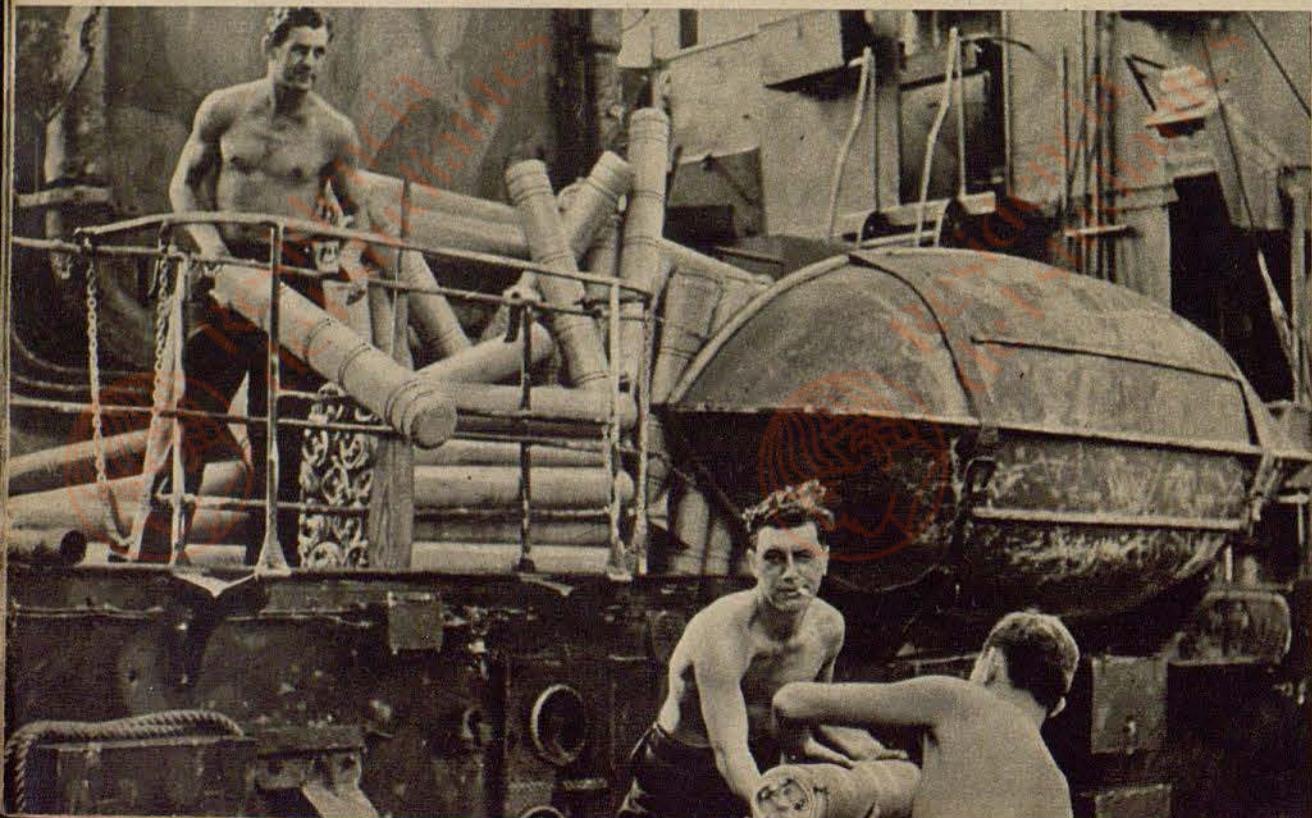
Der „Tiger“ der Fjorde

MINENSUCHBOOT MIT DEM RITTERKREUZ



Nach der Heimkehr werden Minensuchgeräte an Land gegeben, damit sie überholt werden können. Das Suchen minenfreier Wege für die Kriegsschiffe, Transporter und Handelsschiffe ist die Hauptaufgabe eines M-Boots. Aber in Norwegen gab es noch viele andere, oft ungewöhnliche Aufgaben zu lösen, doch auch sie wurden gelöst:

Bei den Kämpfen haben die Geschütze und Flugabwehrwaffen oft mit dem Gegner ein ernstes Wort zu reden gehabt, sei es gegen Kriegsschiffe, sei es gegen Widerstandsnester an Land oder gegen feindliche Flugzeuge. Nun wird die restliche Munition von Bord gegeben

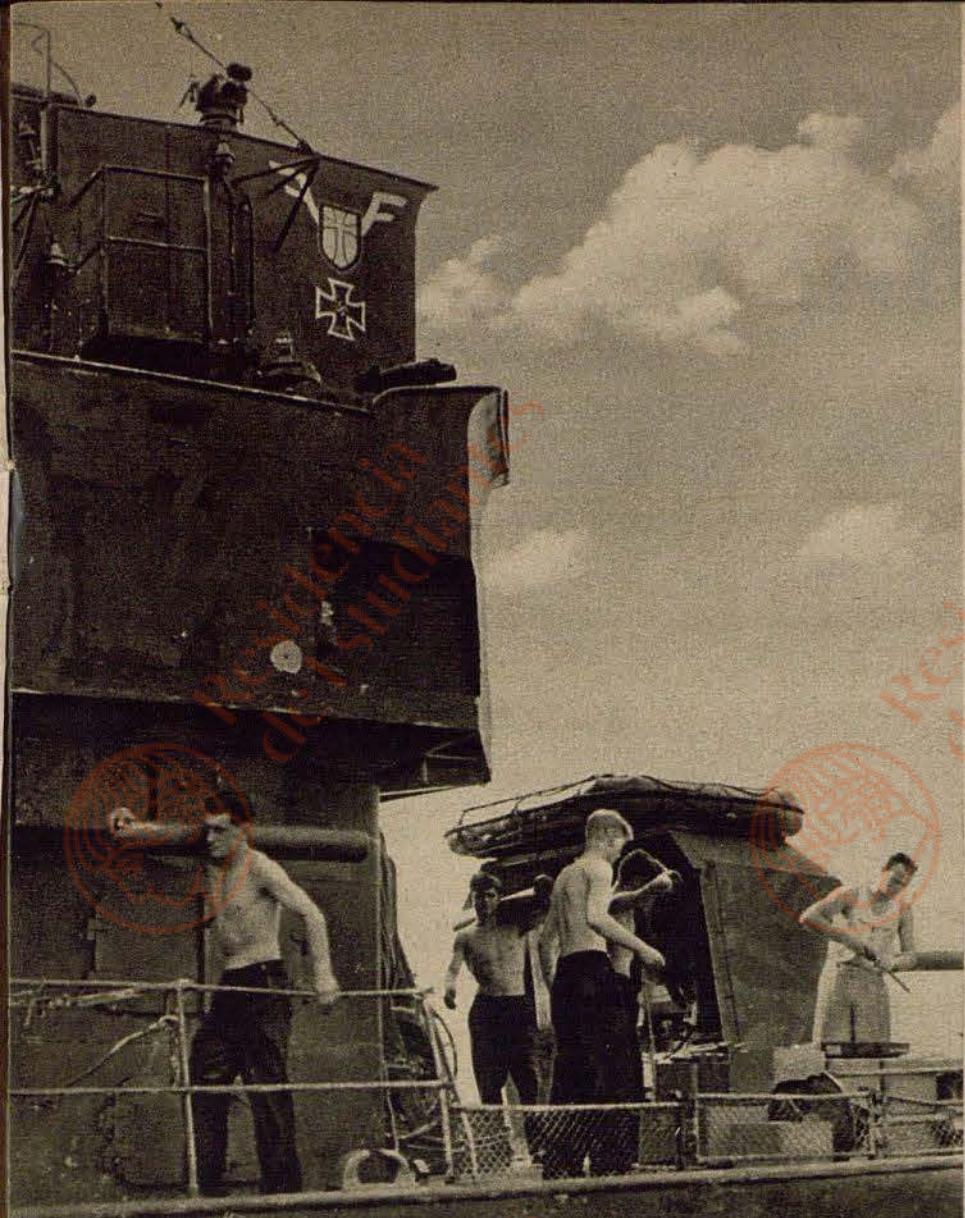


An einem sonnigen Spätsommernachmittag läuft in einem der Stützpunkte unserer Kriegsmarine ein Minensuchboot ein, daß am achternen Mast den langen weißen Heimatwimpel führt. Weit weht er im Fahrtwind aus. An Bord der Kriegsschiffe im Hafen richten sich die Gläser auf das M-Boot, das offenbar von langdauerndem Einsatz in der Ferne heimkehrt. Welches Boot ist es? Nummern oder Namen an der Bordwand gibt es im Kriege nicht. Aber dieses M-Boot zeigt einen merkwürdigen braunroten Tarnanstrich. Am Schornstein trägt es einen Totenkopf als Kennzeichen. Auch das hilft uns noch nicht weiter. Doch da entdecken wir an der Kommandobrücke des Minensuchbootes ein Zeichen seiner Heimat und darunter ein Eisernes Kreuz. „Donnerwetter, das ist ja das Boot von Kapitänleutnant Bartels, das M-Boot mit dem Ritterkreuz!“ sagen wir wie aus einem Munde. Ja, und richtig, das ist die eigenartige und wirksame Tarnbemalung, die der Kommandant, Kapitänleutnant Hans Bartels, gewählt hat, um sein Minensuchboot in den norwegischen Fjorden vor der rötlichbraunen Felsenküste schwer sichtbar zu machen.

Wer hätte vor Kriegsbeginn gedacht, daß einmal der Kommandant eines Minensuchbootes das Ritterkreuz zum Eisernen Kreuz erringen würde! Bei der „Minensuch“ und ihrem stillen Einsatz zur Sicherung der „dicken Schiffe“, der U-Boote und des Handelsverkehrs vor der Minengefahr gibt es viel gefährliche Stunden, aber wenig Gelegenheit zu weithin sichtbaren Taten. Doch bei dem Unternehmen in Norwegen, das der Führer die fühlteste Operation der Kriegsgeschichte über See nannte, haben die Männer der M-Boote bewiesen, daß sie auch jeder ungewöhnlichen Lage gewachsen sind. Der Kommandant dieses Minensuchbootes war zeitweise ganz auf sich selbst gestellt, als es galt, die deutsche Flagge an der Küste Norwegens zu zeigen. Sein M-Boot geleitete Transporter, bahnte sich die Einfahrt in einen wichtigen Hafen, landete selbst Truppen, nahm überlegene norwegische Kriegsschiffe und war dann wochenlang in einem weiten Küstenbereich sozusagen „Mädchen für alles“.

Feindliche Minensperren wurden beseitigt, eigene Sperren gelegt, britische U-Boote erfolgreich gejagt, dann wieder einmal feindliche Widerstandsnester an entfernten Punkten ausgehoben. Zehntausende von Tonnen an feindlichem Handelsschiffsrumpf wurden in den Fjorden unter den Augen des Gegners zu Prisen gemacht, an einer Stelle gleich ein ganzer Geleitzug, der sich zur Fahrt nach England versammelte. Deutsche Flieger wurden aus Seenot geborgen, britische Bomber wirksam bekämpft, feindliche Nachrichtenstellen ausgehoben, nebenbei einem ausgelaufenen deutschen Handelsdampfer Hilfe geleistet, immer wieder Minen gesucht und Geleit für Transporter gegen U-Boote gesahen.

So sah der unaufhörliche Dienst der Minensuchboote in Norwegen aus, bei dem sich das M-Boot ganz besonders auszeichnete. Man nannte es den „Tiger der Fjorde“. Mit stolzem Jubel begrüßte es die gesamte Besatzung, als sie im Rundfunk hörte, der Führer habe ihrem Kommandanten das Ritterkreuz zum Eisernen Kreuz verliehen. Nun ist der „Tiger der Fjorde“ für kurze Zeit im Stützpunkt der Heimat, um sich für neue Taten zu rüsten. Noch auf der Heimfahrt zeigte er britischen Bombern die Zähne und zwang die Lockheed's durch Treffer zum Abdrehen.



Brücke und vorderes Geschütz des M-Bootes. An der Brücke trägt dieses Minensuchboot, dessen Kommandant Kapitänleutnant Hans Bartels vom Führer das Ritterkreuz zum Eisernen Kreuz erhielt, jetzt stolz das EK, neben seinem Flottillezeichen. Rechts im Bild: Ritterkreuz und Flottillezeichen (Deutschordensschild und Elchgeweih)



Sonderaufnahmen für „Die Wehrmacht“ von Bruno Waske. Text: Erich Glodschey

Der schönste Augenblick für die Besatzung. Die glücklichen Urlauber melden sich nach langer Feindfahrt von Bord

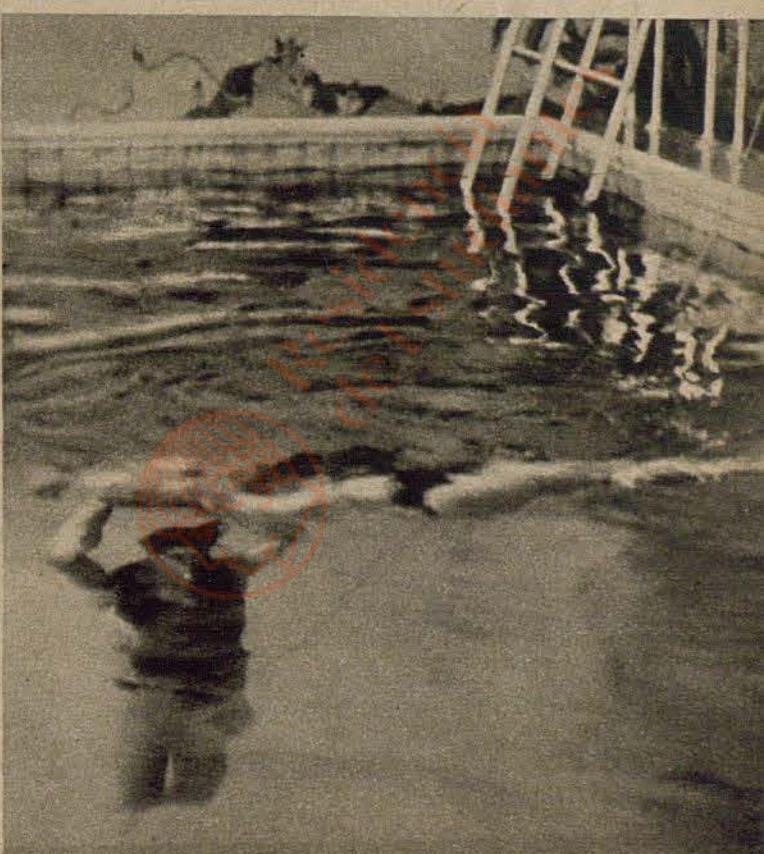
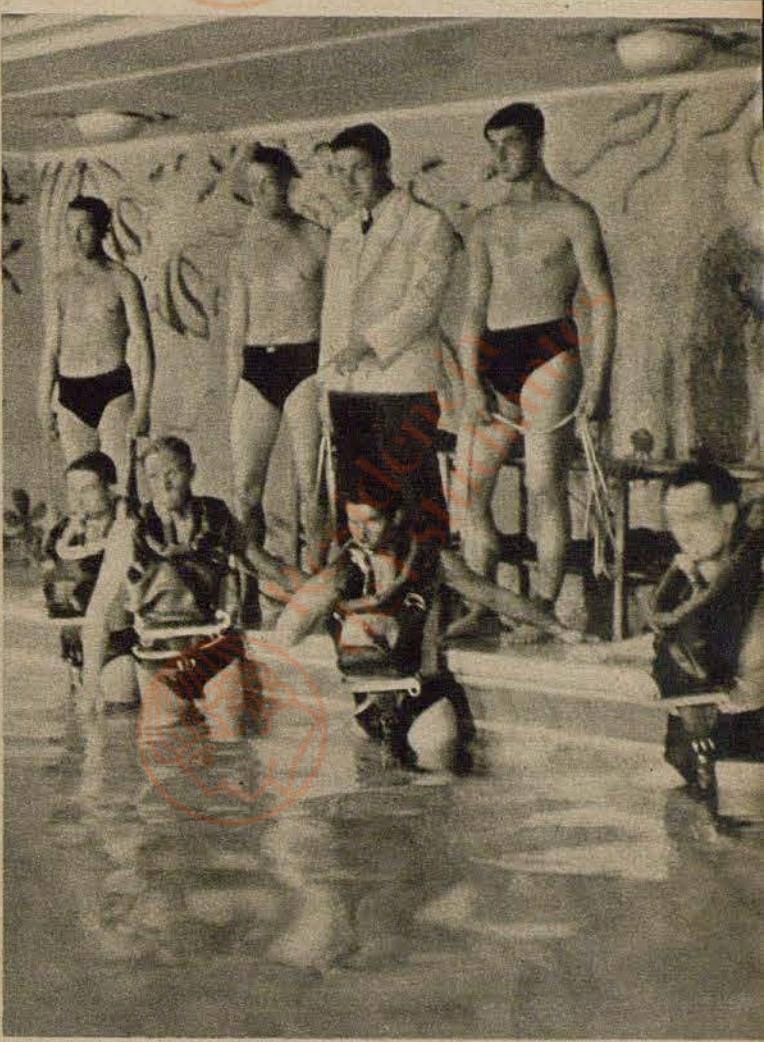
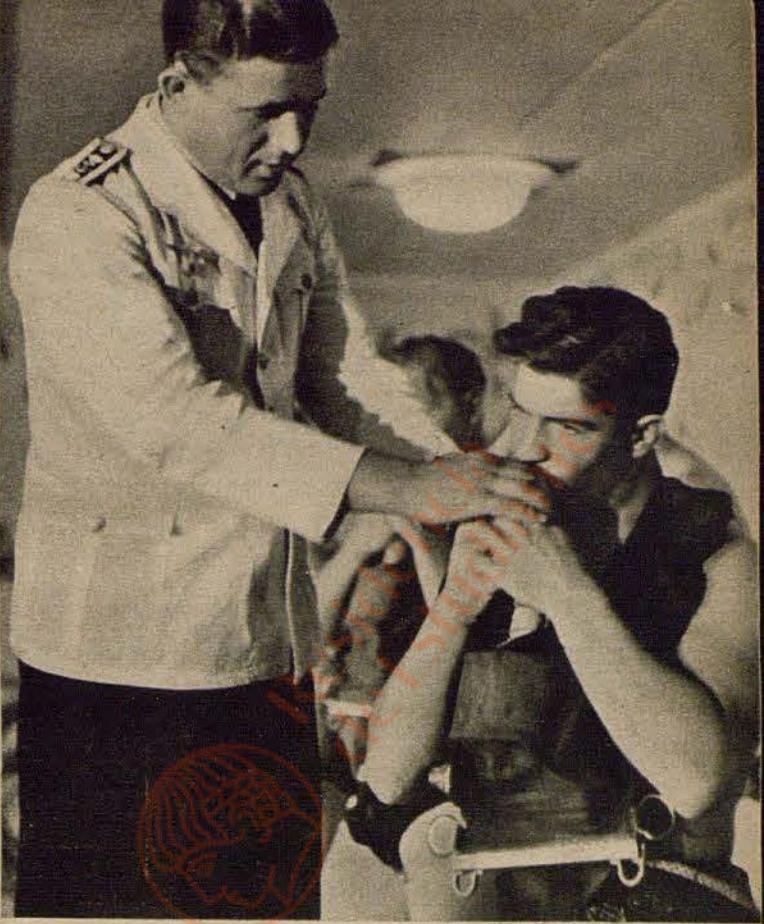


FALL-SCHIRM DES U-BOOT-FAHRERS: DER TAUCH-RETTER

Auf einem Unterseeboot muß jeder mit dem „Tauchretter“ umgehen können, denn der Tauchretter hat als Rettungsgerät für den U-Bootfahrer dieselbe lebenswichtige Bedeutung wie für den Flieger sein Fallschirm. Mit dem Tauchretter ist es möglich, in Fällen der Not ein U-Boot zu verlassen, das nicht mehr austauen kann. Der Tauchretter wird ähnlich wie eine Schwimmweste angelegt. Er enthält eine kleine Flasche Sauerstoff für die Atmung beim Aufstieg an die Oberfläche. Der Sauerstoff wird durch einen Schlauch eingeatmet, auf dessen Mundstück man fest heraushisst, während die Nasenlöcher durch eine Klemme vor dem Eindringen des Wassers geschützt sind. Jeder U-Bootfahrer erhält bereits auf der Unterseebootsschule im „Tauchtopf“ seine Ausbildung mit dem Tauchretter, damit er das Gerät in jeder Lage völlig sicher handhaben kann.

*

Ausbildung mit dem Tauchretter (Bild oben). Der Obertauchermeister zeigt dem Schüler, wie er das Mundstück des Tauchretters zu behandeln hat. Für die Tauchretterausbildung wird als „Tauchtopf“ auf diesem Fahrgästdampfer das große Schwimmbecken benutzt. Es ist bis zum Rande gefüllt. Die Schüler steigen auf den Grund hinab (Bild Mitte). Um bis zum Befehl „An die Oberfläche kommen!“ den Auftrieb zu vernichten, sind sie durch Bleiringe beschwert, die sie um den Hals tragen. Außerdem sind die Schüler durch eine Leine gesichert, die gleichzeitig zur Übermittlung der Befehle des Ausbildungsleiters dient. So lernen sie, sich unter Wasser mit dem Tauchretter zu bewegen (Bild rechts), der im Falle der Gefahr der „Fallschirm des U-Bootfahrers“ ist.



„Haben sie Deutsche an Bord?“

Die Flucht eines deutschen Fliegeroffiziers durch die Gibraltarsperre

Inhalt des bisher erschienenen Teils: Ein deutscher Fliegeroffizier wird mit seiner Frau Martina vom Kriegsausbruch in Afrika überrascht und versucht, auf möglichst schnellem Wege nach Deutschland zu gelangen. Selbstverständlich reist er unter dem falschen Namen „Winter“; er gibt sich als Norweger aus. Auf einem italienischen Schiff kommt er bis zur Meerenge von Gibraltar, wo das Schiff von den Engländern angehalten und nach Banngut und deutschen Passagieren durchsucht wird. Offiziere prüfen seinen Paß, lassen den angeblichen Steward servisch doch in Ruhe.

In der Nacht wird „Herr Winter“ plötzlich durch deutsche Worte vor seiner Kabinentür geweckt. Sofort denkt er an eine Falle und öffnet die Tür. Er ist geistesgegenwärtig genug, mit dem Fremden ausschließlich englisch zu reden und so zu tun, als ob er nicht deutsch verstanden. Der Fremde weiß ihn darauf mürkisch in seine Kabine zurück. Es war also tatsächlich eine Falle, und sicher nicht die letzte.

Fortsetzung und Schluß

Im Morgengrauen — noch liegen ein paar Nebel über der See — erwache ich aus einem tohähnlichen Schlummer. Bis in den Schlaf hinein habe ich das Ticken der englischen Pinasse herankommen hören, die jetzt, als ich ans Bullauge trete, drüben längsseits des Holländers festmacht. Es ist das zweitemal, daß der Kohlendampfer heimgesucht wird.

Diesen Tag über wird er wohl noch auf der Reede neben uns liegen. So eine Kontrolle an Bord sieht sich auf vierzig Meter Distanz doch weit friedlicher an, als wenn man die Burschen unmittelbar auf dem Halse hat.

Aber nur Geduld! Sie kommen auch zu uns!

Kaum haben wir gefrühstückt, als schon die Barkasse steuerbords bei uns anlegt. Es sind die gleichen Offiziere wie gestern, die herauskommen, aber ein dritter ist dabei, und statt der zehn sind es nun achtzehn Mann. — Ein stattliches Aufgebot.

Wir müssen es ihnen lassen, sie geben sich die redliche Mühe. Das, was sie als „Schikane“ betrachten, nämlich der Umstand, daß der italienische Kapitän sich seines Rechtes erwehrt und das angebliche „bedingte Banngut“ nicht herausgeben will, diese Schikane also veranlaßt die Engländer, Gleichtes mit Gleichtem zu vergelten und unserem Schiff eine besonders gründliche Untersuchung angedeihen zu lassen, noch ausgiebiger als die geistige.

Vorderhand geschieht nichts, als daß die achtzehn Seefeldaten sich übers Deck ausbreiten und jeden Winkel durchstöbern, selbst solche, hinter denen sich keine Ratte verkriechen könnte.

Später gehen sie hinunter in die Laderäume und veranstalten dort ein ungeheures Tohuwabohu; wir hören es bis heraus an Deck.

„Mister Winter, in den Salon bitte!“ — Diese Stimme schreckt mich aus den Gedanken.

Drunter sind die drei englischen Offiziere versammelt. Sie sitzen auf kleinen Barhockern, der Älteste bietet mir Platz an.

„Mister Winter, Sie sind geboren am...?“

„Geht das von neuem los? Habe ich gestern nicht gründlich genug Auskunft gegeben?“

Der Zweite fragt plötzlich etwas ganz anderes dazwischen.

Er will den Geburtsort meiner Frau wissen. — Der Erste wieder fragt: „Was wollten Sie in Libbit?“

Das wird ein höllisches Kreuzfeuer. Die Fragen hageln. Bald weiß ich nicht mehr, wem ich zuerst antworten soll. Es ist eine sauber einstudierte Geschichte, oder die drei Gentlemen haben eine ungeheure Praxis hinter sich.

Nach einer guten Stunde lassen sie von mir ab.

„Sie können gehen, Mister Winter!“

Einer wischt sich den Schweiß von der Stirn. Ich sehe es mit Freude. „Hübsch, Sir, daß Sie sich ebenso anstrengen mußten wie ich!“

In meiner Kabine falle ich aufs Bett. Ich schlafe ein; keine vierzig Sekunden kann es gedauert haben, bis ich hinüber war. — Martina muß leise gekommen sein. Ich habe sie nicht gehört; mein Schlaf war zu fest, ich war zu weit weg. Jetzt fühle ich mich frischer als vor dem kleinen Interview.

Ich erzähle...

„Es war schrecklich, schrecklich! Aber wenn's das Ende war, dann...“

Ein Poltern läßt uns aushorchen. Ein paar Schreie folgen.

Was gibt es da oben zu unseren Häupten?

Ich laufe den Gang und die Treppe hinauf:

Da haben drei Seeleute einen Burschen gepackt, rauhgeschwärzt, dreckig von oben bis unten, das Hemd zerstört. Der eine Hosenträger — ich sehe es deutlich, obwohl sich alles in rasender Hebe abspielt — baumelt ihm herunter, losgerissen.

Der Mensch wehrt sich wie ein Irre. Ein dunkelblondes Büschel Haare fällt ihm in die Stirn. Er ist unrasiert. Ist er jung, ist er alt? Seine Stimme ist jung, und er schreit, schreit:

„Laßt mich los! Laßt mich los!... Er spricht deutsch.

„Loslassen!... Er heißt und schlägt um sich mit der Kraft eines Wahnsinnigen. Und immer wieder dieser Schrei, der mich tief erschüttert:

„Laßt mich los! Ihr sollt mich loslassen! Ich will das nicht! Nein! Ich will nicht! Ich will nicht!“

Aber die Seefeldaten haben ihn stähnern im Griff. Ein blinder Passagier?

Alles kommt an Bord gelassen, das entsetzliche, grauenvolle Schauspiel dieser Verhaftung und dieses Abtransportes mit anzusehen.

Wir möchten davonrennen und sind doch festgebannt. — Ich möchte schreien:

„Laßt ihn! Es ist ein Deutscher!“

Die englischen Offiziere stehen herum und geben kurze Kommandos. Der Kapitän ist da und entschuldigt sich, er habe keine Ahnung von der Anwesenheit des Deutschen gehabt. Die Mannschaft wird an Deck gerufen. Ein Gefrage geht los. Jeder soll sagen, was er darüber gewußt oder verschwiegen hat. Doch keiner sagt einen Ton. Es bleibt ein Geheimnis. Niemand weiß, wie dieser Deutsche da an Bord gekommen ist und woher er kommt. Nur, wohin er geht, das ist uns allen sichtbar klar: hinter die Mitter eines englischen Lagers. Dort werden sie alle — ein Nichts, eine Null, eine Zahl — den besseren Tag erwarten, mit brennenden, ausbrennenden und endlich in Stumpfheit verlöschenden Herzen...

Der junge Deutsche ist bis ans Fallreep gebracht worden.

Sie fesseln ihn, und er schweigt. — Er blickt sich nur mit ausgerissenen Augen um, weit im Kreis: er sieht uns alle an, die wir auf ihn blicken. Jeden von uns scheint er zu fragen:

„Hilft mir keiner?“

Hebt schicken sie ihn die Treppe hinunter. Einer geht voraus, einer hinter ihm. So wird er gehalten und kann nur die Füße zu diesem furchterlichen Abstieg gebrauchen.

Noch einmal schreit er dies „Nein“, in dem Augenblick, als die Barkasse lossteuert. Dann ist er stumm.

Jetzt bringen sie ihn an Land.

Wir wenden uns ab. Ich sehe Martina an.

So kann es mich treffen. Wann? In einer Stunde? Heute nacht oder morgen?

Ich werde nicht schreien wie der Junge. Wahrscheinlich werde ich mich nicht einmal wehren. — Wozu, wenn das Schicksal die härteren Hände hat?

Ich bin darauf gesetzt...

Am Abend, als die Engländer endlich von Bord gegangen sind, sehe ich hinüber zu dem Holländer, der jetzt im leichten Abendlicht unter halbem Dampf liegt.

Plötzlich kommt mir ein Gedanke, grandios und erschreckend zugleich in seiner Verheißung. Ich beginne am ganzen Körper zu zittern:

„Vierzig Meter, vierzig Meter bis dort hinüber! Das läßt sich in der Nacht in weniger als zwei Minuten erschwimmen. Ich brauche mich nur über Bord fallen zu lassen und drüben am Anker hochzuklettern, bevor sie ihn zur Ausfahrt lichten. Das wäre die Freiheit!“

Ich grüße einen Matrosen, der zu unserem Schiff herüber sieht und rufe ihm ein paar Worte zu. Er versteht mich schlecht, aber immerhin, er versteht. Und er begreift auch die Frage, die ich so nebenher hinwerfe:

„Aussahet? Fahrt ihr aus? Seid ihr hier fertig?“

„Ich denke so“, sagt er. „Wohin?... — „Pälmo“, antwortet er.

Ja, ich will es tun. Ich will hinüber, ehe sie mich hier von Bord holen. Mit kaltem Kopf errechne ich mir meine Chance. Die eine wäre, hier abzuwarten und schließlich doch noch fortgeschleppt zu werden. Die andere ist: hinüberschwimmen und mich verbergen, bis sie auf hoher See sind...

Die Wahl ist leicht.

Ich sage es Martina. Aber sie schüttelt den Kopf.

„Nein, du“, flüstert sie. „Ich habe dir nie widersprochen, das weißt du. Weil ich spüre, was sein muß und was nicht. Aber das da, das ist Wahnsinn! Morgen früh suchen sie dich, und wenn sie dich nicht mehr hier finden, was glaubst du, was sie tun werden? Sie funken sich die Finger wund nach dir! Meinst du, nur hier liegen englische Sperren?... Sie haben dich morgen mittag, ich sage es dir!“

„Erst müßten sie wissen, wo ich bin, Martina!“

„Ach! Sie kennen doch jeden Dampfer genau, der Gibraltar verlassen hat!“

„Du hast recht, Martina, du hast recht!“

Wir gehen an die Reling. Ich sehe zu dem Holländer hinüber. Er steht noch immer unter halbem Dampf. Aber jetzt scheint es mir, als lägen zwischen ihm und mir viele hundert Meilen. Jetzt ist er unerreichbar.

Die Nacht bleibt friedlich. Ein paarmal schreie ich hoch und horche hinaus. Schreit da nicht einer, ganz ferne, kaum zu hören: „Laßt mich los!“

„Nein — Nur die See brandet ihr altes Lied, und die Wellen plätschern ihren gleichmäßigen und ermüdenden Takt gegen die Bordwand...“

Es ist so still. Ganz friedlich ist es.

Nur daß die Scheinwerfer vom Ufer herüberspielen und die See in langen Streifen nach neuen Opfern absähen...

*

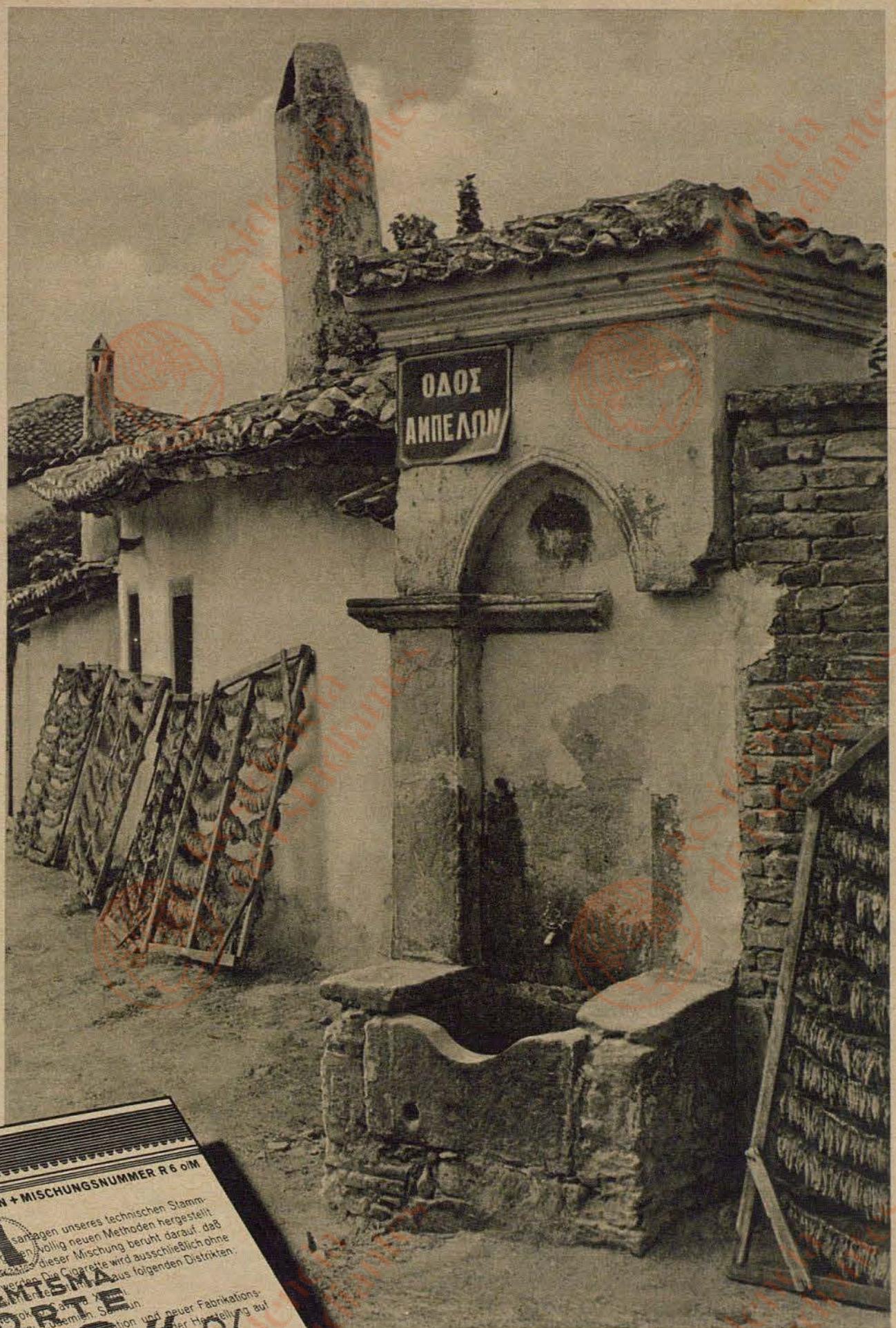
Morgens bringt uns der Kapitän gute Nachrichten.

„Die Interventionen der italienischen Botschaft in London haben Erfolg gehabt. Die „Conte di Savoia“ kann Gibraltar mit ihrer Ladung verlassen. Seit zwei Stunden ist die Nachricht durch. Ich rechne, wie kommen heute mittag weiter.“

Ach, was hätte ich da heute nacht fast für eine Torheit gemacht! — Heimlich blicke ich zum Bullauge hinaus. Der holländische Kohlendampfer liegt noch immer da drüben.

Als ich später an Deck komme, sehe ich, wie die Pinasse der englischen Behörde drüben längsseit geht. Ein Offizier klettert allein an Deck.

Tabakkultur



Dorfbrunnen in Xanthi (Mazedonien).



doppelt
fermentiert

4,-

Keine halbe Stunde darauf macht der Holländer los und folgt der langsam vorausfahrenden Pinasse, landeinwärts in den Hafen von Gibraltar.

„Habt ihr Pech gehabt? Sind sie in letzter Minute dahintergekommen, daß unter euren Kohlen irgendein Baumgut versteckt war? Oder warum lauft ihr Gibraltar an, eure Ladung zwangswise löschen zu lassen?“

„Ich gebe Martina fest die Hand. Jetzt danke ich ihr die Freiheit doppelt. Hier also, schon hier hätte meine Fahrt ihr Ende gefunden!“

„Wieder kommen die Engländer zu uns an Bord. Nur einer der Offiziere, die ich kenne, ist mit von der Partie. Aber ein neues Gesicht taucht auf.“

„Sie machen nicht lange Federlesens. Wenige Minuten nach ihrer Ankunft werde ich in den Salon gebeten. Freundlich lächelt mir das bekannte Gesicht des einen Offiziers entgegen.“

„Nun, Mister Winter, ich hoffe, wir haben Ihnen nicht zuviel Angelegenheiten bereitet!“

„Ich danke“, sage ich. „Mir war es genug.“

„Sorry“, antwortet der Engländer. „Aber Sie müssen begreifen: nicht jeder Norweger ist ein Norweger. Wie müssen uns überzeugen. Es gibt ohnehin zuviel Deutsche in Germany. Ich hoffe, das leuchtet Ihnen ein?“

„Ich verbeuge mich kurz. Eine Antwort darauf kann ich leider nicht geben.“

„Wir haben uns überzeugen lassen“ fährt der Engländer fort, „daß Ihre Nationalität vollkommen in Ordnung ist ...“

Und in diesem Augenblick legt mir jemand von rückwärts die Hand auf die Schulter.

„Hordan gaar det dem, herr Winter?“ fragt mich jemand. Das ist Norwegisch.

„Ich wende mich um. Da steht der Offizier, den ich bis jetzt noch nicht kennengelernt habe.“

„Aha! So ist das!... Darauf habe ich gewartet! Jetzt ist endgültig das Amen über meine Heimkehr gesprochen worden. – Ja, soweit sind wir nun. Aber ich will mich nicht leicht verkaufen. Ich antworte:“

„Eak jo meget, herr Kapitän!“

„So, das wäre heraus. Es klang nicht schlecht, finde ich. Der Seeoffizier tritt vor. Er ist sehr liebenswürdig:“

„Was denken Sie über die Kriegslage in Europa?“ fragt er auf norwegisch. Die Frage ist schwer, und was ich wirklich denke, werde ich ihm nicht sagen! – Aber ein Gutes hat diese Frage: sie gibt mir Gelegenheit, verlegen die Achseln zu zucken und eine Sekunde zu überlegen, was ich norwegisch antworten könnte. Als ich es tue, stehen die Chancen gleich.“

„Jetzt will mich der Bursche weiter verstreichen.“

„Ich möchte sehr gerne wissen“, fährt er – immer auf norwegisch – fort, „was Sie vom Wetter halten.“

„Donner ja, stellst du dämliche Fragen!“ denke ich. Denn das ist leicht. Abers Wetter habe ich bei Martinas Eltern allerlei Konversation machen gelernt. Ich spreche in kleinen Absätzen, ein wenig hingenuschelt und ja nicht überdeutlich! – Der Dolmetscher verzieht keine Miene. Überzeuge ich ihn?“

„Jetzt fragt er wieder:“

„Was für eine Schule haben Sie in Oslo besucht?“

„Mir fällt irgend etwas an seiner Sprechweise auf. Ich weiß noch nicht, was es ist. Während ich antworte, denke ich darüber nach. Ja, jetzt hab' ich's! Ich hab's!“

„Martina“, möchte ich schreien, „hör dir das an! Ist das nun Glück? Schulnorwegisch spricht er, Kleinkindernorwegisch.“

„Aber jetzt hagelt es mir in die Suppe. Verdammt!“

„Können Sie mir ein altes norwegisches Kinderlied vorsingen, Herr Winter?“ Zwei Sekunden nachdenken, das ist eine Ewigkeit. – Nein, ich kenne keins, und wenn ich mich auf den Kopf stelle, ich habe nie eines gehört, und wenn, dann hätte ich's längst vergessen. –

Was tun? ... „Antworten, auf jeden Fall antworten“, sagt es in mir.

„Doch“, spreche ich laut. „Welches wollen Sie? Nennen Sie mir eines!“

„Das war dumm“, fällt mir ein. „Vielleicht kennt er wirklich eins?“ ... Nein, er schüttelt den Kopf.

„Ich will es ja von Ihnen hören, Herr Winter!“

„So, jetzt sage ich fest. Ich tue, als blicke ich gleichmütig zur Decke und dächte nur nach, welches von vielen Kinderliedern ich zum besten geben will. Dazu lächle ich wie über eine naive Zufriedenheit ...“

„Ja, da! So muß ich's machen! Ein Blümser, ein eleganter Auffüller! Das ist das Entweder – Oder! Wenn er besser norwegisch spricht, als ich vermute, dann ist ohnehin alles verloren. Gleichviel also!“

„Ich will Ihnen eines der ältesten norwegischen Kinderlieder vorsingen“, sage ich dann ganz ruhig. „Allerdings ist es Altnorwegisch. Sie werden es kaum verstehen. Aber wir wollen's versuchen!“

Und jetzt schmettere ich, mit dem besten norwegischen Beiklang von der Welt, ein Kinderlied in die Luft, wie wir es daheim in Mainz auf der Gasse gesungen haben. – Ich weiß, es ist eine beispiellose Frechheit. – Aber ich riskiere es; und während ich es singe, staune ich selbst, wie „altnorwegisch“ sich die Worte anhören. Das Lied, so wie ich es singe, und ich singe es im Deutsch meines Mainzer Heimatdialektes, heißt:

„Guck emol die Säu im Garte,
Guck emol, wie sie wühle!
Guck emol, wie sie Löcher grabe
In de geele Rübe!
Spieß, kumm raus,
Und beiß sie in die Baa!
Die Öser fresse die Dickwurz raus,
Er is schun Forz un Klaa!“

„Klaa“, denke ich, „das hört sich ziemlich norwegisch an.“ Darum wiederhole ich noch einmal:

„Und beiß sie in die Baa!
Die Öser fesse die Dickwurz raus,
Er is schun Forz un Klaa!“

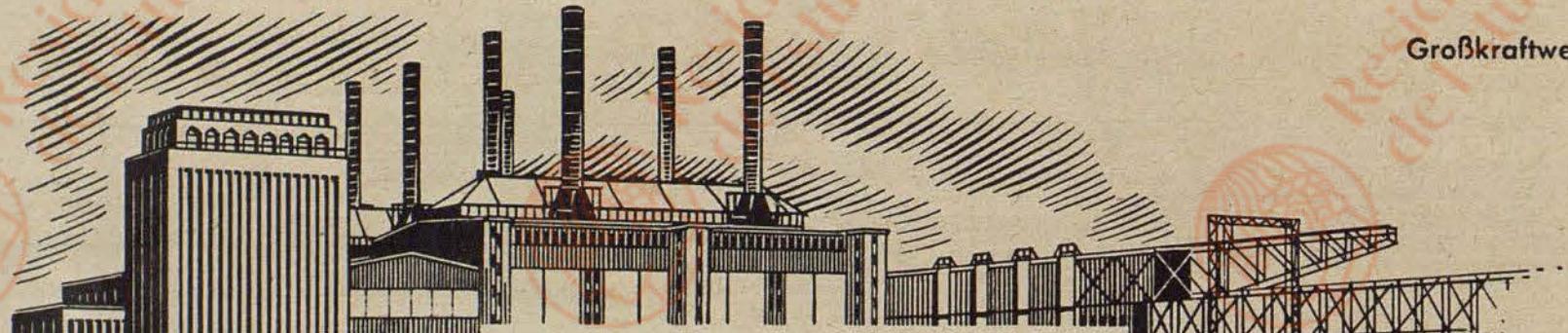
„Zweite Strophe?“ frage ich dann höflich und bestimmt.

„Danke“, sagt der Offizier, und von nun an spricht er ein gutes Englisch mit mir. Sicherlich ist er zufrieden, daß die Probe so gut ausfallen ist und daß er nicht weiter zu fragen brauchte ...“

„Allright“, sagt der Dolmetscher zu dem ersten Offizier, und der Bann ist gebrochen.

Sie unterhalten sich jetzt sehr kameradschaftlich mit mir und bewundern mein

Großkraftwerk



AEG

Das Zeichen für elektrotechnische Höchstleistungen



Schnellzuglokomotive 8000 PS

ALLGEMEINE ELEKTRICITÄTS - GESELLSCHAFT

ließendes Englisch, das sie noch von keinem Norweger so gut gehört haben wollen. Das glaube ich Ihnen gern.

„Wollen Sie uns die Freude machen“, fragt nur der Erste, „nach diesen Mißhelligkeiten einen Drink mit uns zu nehmen?“

„Sein“, sage ich, und brenne heimlich einen erleichterten Seufzer los.

Eine Viertelstunde später sitzt auch Martina neben uns. Ich erzähle ihr ganz beiläufig, daß ich mit dem Kapitän eine kleine norwegische Unterredung gehabt hätte. Ob sie sich nicht auch eine Weile norwegisch mit ihm unterhalten wolle?

Martina ist ein wenig blaß geworden, aber jetzt nickt sie doch lebhaft.

Der Offizier schüttelt den Kopf. Sicher fürchtet er, mit seinem schlechten Norwegisch von einer Dame entlarvt zu werden.

Aus einem Whisky sind vier und fünf geworden. Immer wieder mußte ich trinken. Endlich brechen die beiden Engländer auf. „Wir haben unsere Pflicht getan“, sagt der erste Offizier. – Und in diesem Augenblick spricht mich der Doltmischer heimlich auf deutsch von der Seite an:

„Hoffentlich haben Sie eine gute Heimreise, Herr Winter!“ sagt er.

Aha! Jetzt durchschau ich die Absicht. Ihr wolltet mir die Zunge ein bißchen lösen? Da habt ihr mir doch entschieden zu wenig Trinkfestigkeit zugetraut, Gentlemen. Ich stamme vom Rhein!

„Please?“ frage ich.

Die beiden lachten.

„Aber Sie sprechen doch deutsch, Herr Winter?“

„Ja“, antworte ich, so schlecht deutsch wie es nur geht. „Ich spreche es. Aber ich spreche nicht viel davon. Und“, fahre ich auf englisch fort, „warum wollen Sie sich mit mir in einer Sprache unterhalten, die uns beiden nicht entfernt so geläufig ist wie die englische?“

„Perfectly right“, sagt der Engländer und gibt es auf.

Wir begleiten die beiden Herren an die Reling und sehen sie das Hallreep hinunterklettern.

Es ist wie ein Traum. Ist das alles wahr? Die Barkasse täut sich von unserer guten „Conte di Gestra“ los. Die Offiziere grüßen heraus. Unser Kapitän legt die Hand an die Mütze. Wir nicken, und das Boot fährt davon...

„Eines habt ihr alle miteinander vergessen“, sage ich, und sicher habe ich wieder einmal laut und deutsch geredet:

„Dass Mainz am Rhein liegt und daß es eine deutsche Stadt ist!“ Denn „Mainz“, das ist als Geburtsort in meinem norwegischen Paß stehengeblieben.

Da ist nun mein Paß durch ein Viertelhundert Hände gegangen, und ein Viertelhundert Augen haben ihn geprüft. Aber dies kleine Wörtchen aber ist keiner gestolpert.

„So long! Ich danke Ihnen, meine Herren!“

*

Wir haben Ausfahrterlaubnis.

Die „Conte di Gestra“ verläßt Gibraltar. Jetzt, da wir im freien Gewässer schwimmen, entlang der spanischen Küste, da statt des „Djebel al Tarik“ die schnebedeckten Gipfel der Sierras aufragen und uns eine lange Strecke Wegs folgen, jetzt weicht langsam der Alb...

Ich möchte die Arme ausbreiten können und tief atmen, um alle Freude, die rings auf mich zuströmt, in meine Brust einzufassen, mich ganz und gar mit Fröhlichkeit auszufüllen...

Der Tag schleicht hin, und nach einer ruhigen Nacht, die uns eine Art von Wachschlaf geschenkt hat, dämmert ein neuer Morgen heraus.

Wir sind früh an Deck. Der Kapitän sagt, daß wir Neapel nicht anlaufen werden; die dreitägige Verspätung in Gibraltar hat die gute „Conte di Gestra“ ohnehin um die gewohnte Pünktlichkeit betrogen.

Wir danken ihm für den einen Tag, den er uns mit diesem Geschenk näher zu Deutschland bringt.

Am späten Nachmittag – fast haben wir das italienische Hoheitsgewässer erreicht –, es mögen noch drei oder vier Meilen bis dorthin sein, taucht von Süden her ein grauer Schatten auf, klein, zart und schmal. Wir blicken hinüber. Aber die See schäumt heute hoch und treibt uns wütige Gischtspitzer vor die Augen; Martina muß jeden Augenblick das Okular abwischen, mit dem sie die See absucht.

Der Schatten rückt zusehends näher.

Martina, die zuerst entdecken kann, was dort ist, krampft auf einmal ihre Finger in meinen Arm und deutet dorthin, wo das verschwommene Bild schon greifbare Gestalt annehmen will. Zwei Worte sind es, die sie mir zuflüstert: „Franzose! U-Boot!“

Herrgott! Noch einmal die Jagd? So nah dem Ziel?! Ich nehme das Glas. Ja, sie hat recht. Es ist ein U-Boot, das die Tricolore gesetzt hat.

Wie lange fahren wir noch, bis Italiens neutrales Gasterecht uns schützen wird?

Der Franzose lebt eine tolle Fahrt auf, daß das Gischtwasser nur immer zu beiden Seiten des Bugs hoch aufspritzt. Will er uns einholen? Das scheint gewiß. Wird er es schaffen? Er ist nah. Wir haben noch einundineinhalb Meile zu fahren.

Wieviel Zeit ist das? Fünf Minuten?

Ich rechne. Ich sage an zu zählen: „Einundzwanzig, zweiundzwanzig...“

Aber da beginnen die Minuten, sich zu Ewigkeiten auszudehnen... Nein, ich will der Zeit nicht mehr nachrechnen. Aber im Unterbewußtsein zählt es weiter: „Neunundvierzig, fünfzig.“ Das U-Boot rückt dichtauf.

Wir sehen, daß der Kommandant im Turm steht und daß die Mannschaft den Geschützdeckel von der festmontierten Kanone schraubt. Das wird ein Stopfchuss! Ein Matrose signalisiert zu uns herüber.

Die „Conte di Gestra“ hat das Herannahen des Tauchbootes längst bemerkt. Aber unser Kapitän läßt mit der Antwort auf sich warten. Sicher will er die Zeit hinauszögern. Aber schon richten die da drüben auf dem schmalen, schlängernden Boot ihr Geschütz gegen unseren Bug.

Da! Nun kommt ein Signal der „Gestra“.

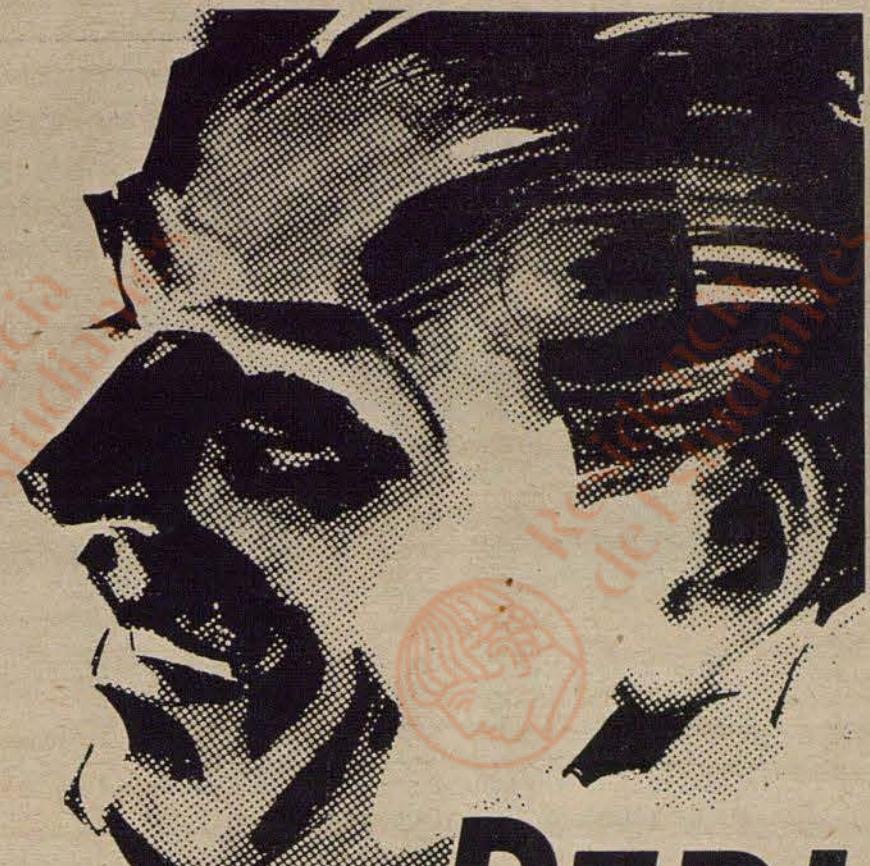
Was mag es sein, was wir hinüberwinken?

„Wir kommen aus Gibraltar, alles in Ordnung“, so denke ich mir. Von drüben

Rechtzeitig vorsorgen!

Für kleine Verletzungen stets den blutstillenden Schnellverband Hansaplast-elastisch bereithalten. Der ist sofort gebrauchsfertig, er verschließt die Wunde gut und hygienisch, ohne hinderlich zu sein.

Hansaplast
elastisch



PERI ERZEUGNISSE

die sich durch GÜTE die Männerwelt erobert haben!

PERI RASIER-CREME
hautschonend, schnelle Bart-erweichung, leichtes Rasieren.
Tube M .50, I.-

PERI RASIER-KLINGEN
handgeschliffen, extrascharf, von langer Gebrauchsdauer.
Stück M .18

PERI BALSAM Rasier- und Gesichtswasser
beruhigt, desinfiziert, reinigt, erfrischt die Haut. Fl. M 1.25, 2.20

PERI HAMAMELIS-CREME
für empfindliche Haut, vor und nach dem Rasieren. Dose M .50

PERI FIXATEUR
legt das Haar fest, nährt und pflegt es.
Tube M .50, I.-

Bleibe PERIANER

auch wenn das eine oder andere PERI-Erzeugnis heute nicht immer zu haben sein sollte.

Dr. Korthaus
DR. KORTHAUS FRANKFURT A.M.



Gute Kameraden

Wer Tiere liebt, sieht auch gerne schöne Tierbilder. Das treue Auge, das kraftvolle Genick, die gespitzten Ohren, das sind nur ein paar von den Feinheiten, die an diesem Pferdebild Freude bereiten. Zahllose lebendige Tierbilder sind schon mit dem bewährten Agfa Film hergestellt worden.



Der Agfa-Film zu allen Zeiten ein guter Freund

Kommen neue Zeichen. Wir reißen die Augen auf, als könnten wir die geheime Signalsprache der Schiffahrt mitlesen. Aber wir verstehen nichts davon und werden also abwarten müssen, was geschieht. Wir wissen nur eines: daß wir ausgeliefert sind.... Drei oder vier Minuten müssen jetzt vorüber sein...

Der Kapitän gibt dem Signalgast ein Zeichen. Unser Dampfer antwortet zurück. Wenn es nach mir ginge, was müßte die „Gestra“ jetzt sagen?

„Wir laufen soeben italienisches Hoheitsgewässer an!“...

Was aber wird in Wirklichkeit signalisiert? Das französische U-Boot, nun näher und näher sich gegen uns anschließend, gibt von neuem Gegenzeichen, ein Signal, das unseren Kapitän droben auf der Brücke nicht zu wenig zu erregen scheint.

Noch immer zielt das U-Bootgeschütz gegen unseren Bug.

Ein paar Kommandos, die unser Kapitän sachlich, klar und hart durchs Sprachrohr gibt. Er steht unbewegt und läßt kein Auge von den Bewegungen an Bord des U-Bootes.

Und jetzt, jetzt, ein kurzes, sekundenlanges Schweigen unserer Maschine.

Halten wir an? Nein, wir gehen auf volle Kraft. Das Bugwasser schießt hoch und übersprührt uns mit einem Regen von Gischt und Schaum. Einen Augenblick lang können wir nichts sehen.

Doch als wir uns das scharfe Seewasser aus den Augen gerieben haben und unsere Blicke wieder auf das Feindschiff richten, sind dort ein paar Männer dabei, den Geschützdeckel wieder zu verschließen.

Das U-Boot stoppt, gibt ein lehrtes Signal und dreht langsam ab...

Der Kapitän kommt von der Brücke. Er geht auf uns zu. Ja, geradenwegs auf mich zu. Er spricht kein schlechtes Deutsch. Richtig. Ist er nicht in Triest geboren?

„Ich heiße Sie in den italienischen Hoheitsgewässern willkommen!“

„Sie wissen?“

„Ich habe es mir gedacht.“

Eine Stunde später gehen wir in Genua an Land.

Land! Und der Boden der befreundeten Nation!

*

Der Nachterpreß trägt uns in die Berge hinauf. Wir hören es rattern und rattern: „Es – geht – heim. Es – geht – heim –.“

Kann uns nun noch etwas geschehen? Nein, die Räder sagen es, und die Schienen sprechen es aus: „Es – geht – heim. Es – geht – heim.“

Und dann ist ein Morgen, ein trüber, grauer Morgen, und helle Flöden fallen auf den Boden. Aber die Erde ist noch warm, und der leichte Schnee schmilzt zu kleinen, grauen Lachsen.

Eben fährt der Zug in die Bahnhofshalle der deutschen Stadt ein. Wir springen auf den Bahnsteig. Wir treten den Perron mit Füßen, als müßten wir uns überzeugen, ob es denn auch deutscher Boden ist, auf dem wir stehen. Was wir da tun, sieht sich an wie ein Schuhplattler. Aber es ist mehr, es ist ein Bekennnis.

Innsbruck!

Wir gehen hinaus in die vorwinterliche Stadt. Jetzt sind wir Deutsche! Ja! Und das ist eine deutsche Stadt; da reden sie unsere Sprache.

„Ist das schön, Martina?“

Trilysin oder Trilysin mit Fett Flasche RM 1.82, 3.04 · Trilysin-Haaröl Flasche RM -90 · Trilysin für Haarwäsche, seifen- und alkalifrei, Flasche RM -50, 1.20

Drei Silben gehen um die Welt:

Tri-ly-sin

In welches Kulturland Sie auch kommen, überall erhalten Sie Trilysin. In allen fünf Erdteilen kennt man seinen Namen; 16 Patente wurden ihm in der Welt erteilt. Die drei Silben Tri-ly-sin sind zum Inbegriff der biologischen Haarpflege geworden.

Lassen Sie sich den »Leitfaden der Trilysin-Haarpflege« sofort kommen. Sie erhalten ihn unentgeltlich und finden darin die Grundregeln der Haarpflege, aufgebaut auf jahrzehntelanger wissenschaftlicher Erfahrung und erweitert durch die neuesten Erkenntnisse auf dem Gebiete der Haarkunde.



WERK KOSMETIK PROMONTA G.M.B.H., HAMBURG 26

Bitte senden Sie mir kostenlos den Leitfaden der Trilysin-Haarpflege.

Name:

Stadt:

Straße und Nummer:

D. We. 19

mit dem neuen Wirkstoff

STOCK
Bohrfutter
und
Reduziereinätze

R. STOCK & CO

SPIRALBOHRER-, WERKZEUG- UND MASCHINEN FABRIK
AKTIENGESELLSCHAFT · BERLIN-MARIENFELDE

Und ganz langsam, Schritt vor Schritt, nimmt die große beseligende Freude von uns Besitz, das Glück, daheim zu sein.

Da hämmern ein paar Männer Kopfsteine ins Pflaster.

Die eine der Räumen gibt einen hohen Ton, die andere den tiefen. Horch nur! „Deutsch-land“, „Deutsch-land“, klingt das. Es ist ein guter Klang. Jetzt hören wir ihn, wohin wir auch hören. Welt, du bist herrlich. Grauer Tag, du bist der schönste meines Lebens.

Ich bin da, du, Deutschland! Nahe deinem Herzen!

Ich stehe im Dienstzimmer meiner vorgesetzten Behörde. Ein Oberst hört meinen Bericht schweigend an. Er weiß, ich bin gekommen, meine Pflicht zu tun.

Jetzt fühle ich mich schon in die Front aus Eisen gereiht. Wo ist der Bursche, der einmal verzagt war? Nein, nun sind wir wieder wir selber geworden. Was, alter Kerl?

Ich habe meine Erzählung beendet. Sicher habe ich manches vergessen, das mir jetzt längst so weit draußen liegt, so fern von der neuen, alten, großen und ewigen Erde des deutschen Landes, daß ich es fast nicht mehr glauben kann, wie ich durch die Wirkung englischer Sperren hierhergekommen bin.

Der Oberst steht auf. — Wir machen keine großen Worte. Das ist nicht die Art hierzulande. Und es ist gut so.

Der Händedruck, den mir der Oberst gibt, ist besser und spricht die schönste Sprache, die ich je gehört habe: Deutsch.

„Haben Sie eine Bitte, Herr Oberleutnant?“

„Jawohl, Herr Oberst“, sage ich. — „Wo ist meine Maschine?“

Diese von uns veröffentlichten Schlußkapitel sind entnommen dem Buch

„Ein Mann durchbricht die Blockade“

Flucht des Oberleutnant der Luftwaffe X...

durch feindliche Sperren

VON JUST SCHEU

Dieser spannende Tatsachenbericht erscheint in diesen Tagen im Verlag „Die Wehrmacht“ K.-G., Berlin-Charlottenburg (Preis in Leinen Reichsmark 2,85)

Narren von gestern - Helden von heute!

ROMAN UM DIE ERSTE DEUTSCHE KRIEGSFLOTTE

von HEINRICH ZERKAUEN

Die letzte Fortsetzung folgt: Admiral Sten Ville sandt die Genehmigung, daß sein strategisch wohl ausgewogener Plan von Lord Palmerston selbst Worte hohen Lobes und vollster Anerkennung fand.

Seine Lordlichkeit konnte sich nunmehr wieder ausschließlich mit jenem seltsamen Schriftstück beschäftigen, das über den Attache des englischen Gesandten zu Wien an den „Sehr ehrenwerten Viscount Palmerston“ gerichtet war. Es handelte sich hierbei um ausführliche Bemerkungen zu einer Denkschrift über die Organisation der deutschen Armee, über die Vertretung Deutschlands im Ausland und über die Zentralgewalt des Deutschen Reiches. Wie gesagt, der Schreiber hatte seinen Bericht „Zusätzliche Bemerkungen“ genannt. Es gab mancherlei Bezeichnung für einen Verrat.

„Wenn dem Nationalgefühl und dem Nationalstolz keine Befriedigung gewährt wird, wenn Zugeständnisse und Opfer der königlichen Eigenliebe nicht gemacht werden, so wird Revolution in Vermanenz bleiben“, las Lord Palmerston voller Schmunzeln, jedoch mit steigender Erregung.

„Außer am Berliner Hofe war es niemals eine Lehre von allgemein europäischer Geltung, daß Preußen eine Macht ersten Ranges sei. Man kann nicht leugnen, daß ein Ultimatum, welches an Bord eines englischen Kriegsschiffes oder einer russischen Korvette nach Kopenhagen gesichtet wird, eine unendlich größere Wirkung erzeugt, als wenn dreihunderttausend Mann Preußen über die Eider gehen.“

Lord Palmerston traute nicht seinen Augen. Er las den Absatz noch einmal. Die Denkschrift kam aus Deutschland. Sie war von einem Deutschen verfaßt worden. Meldeete sich schon der Bundesgenosse, mit dem Lord Palmerston rechnete, ehe er ihn noch zu rufen brauchte?

Dann gute Fahrt, Sten Ville — eine recht gute Fahrt und vielen Erfolg!

6. Fortsetzung

Tischlermeister Kalisen machte für heute Besper. Zwar spürte er wenig Hunger, dafür um so mehr das verdammte Gliederreihen in Armen und Beinen. Eigentlich konnte es Meister Kalisen nicht verstehen. Denn der Himmel lachte in Blau und Gold, wie nur ein Frühlingshimmel lachen konnte. Nirgends zeigte sich ein weißes Lämmerwölkchen oder der wehende Windschleier, der auf Sturm zeigte. Sonst kamen die Gliederschmerzen nur bei Witterungsumschlag, verläß-

liche Boten des Wettergottes. Der Wettergott mußte sich einen Spaß gemacht haben. Er wollte Tischlermeister Kalisen in den April schicken.

Immerhin, das mußte ertragen werden. Schlimm blieb nur, daß der Meister seine Schmerzen keinem Menschen zeigen durfte. Frau Johanna ließ sich nicht überzeugen. Ein Tischler hatte ein Tischler zu sein. Er brauchte nicht wie ein schwärmerischer Junge ewig mit der See zu liebäugeln. Bei einer seiner heimlichen Fahrten wird Klabautermann ihn beim Kanthaken nehmen. Ein paarmal hatte er ihn schon durchs Wasser geschleift. Die Gliederschmerzen waren davon übriggeblieben. Daß der Meister seiner Frau nur nicht mit Gliederschmerzen kam! Kalisen besaß eine harte Faust. Er konnte mit dieser Faust austurmpfen, daß davon ein Eichentisch ins Wanken geriet. Kalisen hatte nur vor einem Menschen Schiet. Der Mensch hieß Johanna.

Der Meister saß steil wie ein Bolzen am Tisch und löffelte verbissen die Erbsensuppe. Jede Armbewegung war ein Nadelstich. Die Erbsensuppe schmeckte nicht, das war es. Auf die Suppe ließ sich schimpfen, ohne daß Frau Johanna etwas merkte. Die Erbsensuppe kam aus Dänemark.

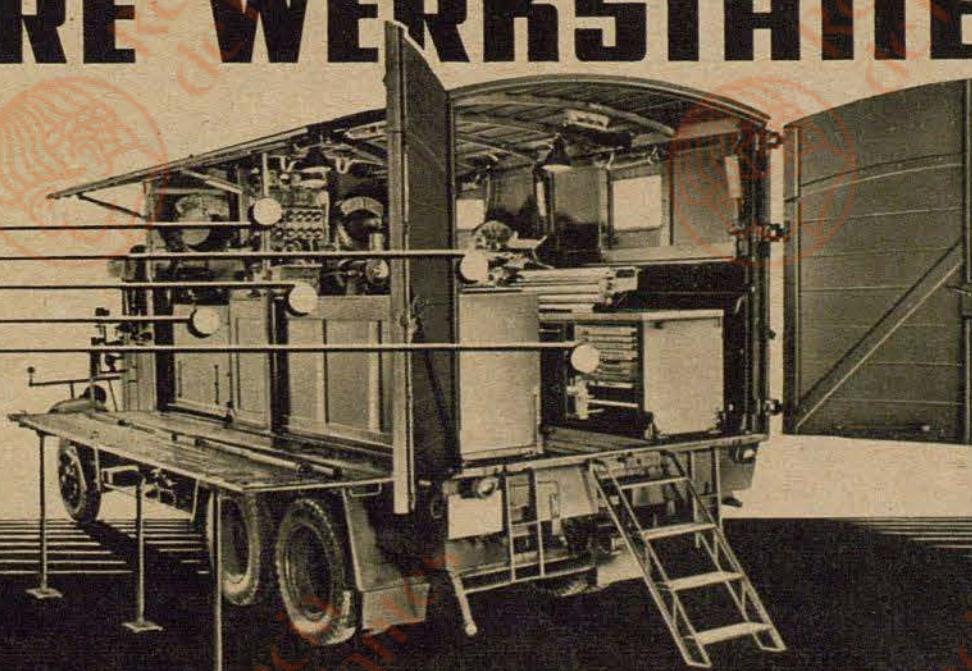
Frau Johanna lachte. Dänemark zog bei ihr nicht. Dänemark hatte zu Malmö Waffenstillstand gemacht, wußte Frau Johanna. Und die Erbsensuppe ging blüh-sauber in Ordnung. Nein, auf Dänemark fiel sie nicht herein.

Die gute Frau Johanna begriff nicht, wie begierig und rasch Kalisen von der Erbsensuppe auf den Waffenstillstand von Malmö übersprang. Alles Unglück, alle Ungewißheit und Spannung, dieses unschöne Etwa, das in der Luft lag, das zu riechen, zu schmecken, aber nicht zu fassen war, all das kam allein von diesem verwünschten Waffenstillstand! Ein klarer

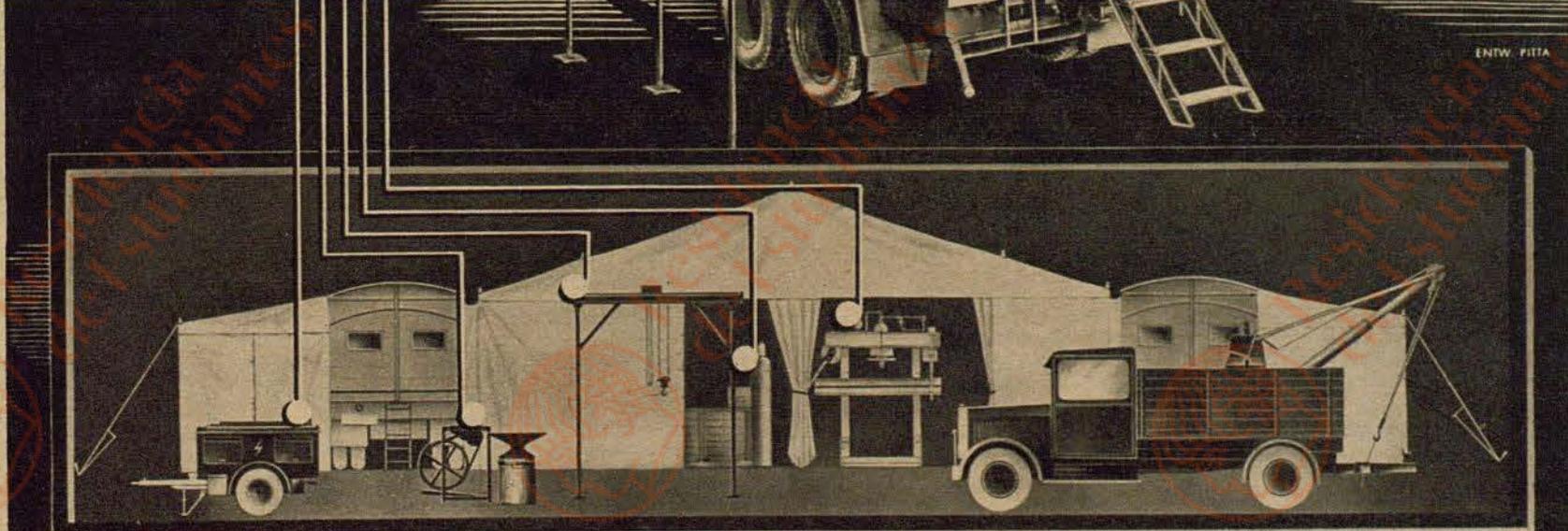
FAHRBARE WERKSTÄTTEN

SCHALTTAFEL

DREHBANK
VENTILKEGEL-SCHLEIFMASCHINE
ZYLINDERBEARBEITUNG
WERKZEUGLAGERUNG
HYDRAULISCHE PRESSE
AUTOGEN-SCHWEISSANLAGE
BOCKKRAN (ZERLEGBAR)
FELDSCHMIEDE
STROMAGGREGAT
U. A. MEHR



ENTW. FITTA



MATRA-WERKE G. M. B. H., FRANKFURT AM MAIN

JX 7777

Krieg verlangte einen klaren Sieg, sonst blieb alles faul im Kern. Aber was verstand eine Frau von derlei Angelegenheiten!

„Nichts!“, sagte Frau Kalisen. Und sie hütete sich wohl, das Lächeln um Mund und Lippen ihrem Manne zu zeigen. Die Erbsensuppe war gut, die Erbsensuppe schmeckte. Malmö schmeckte nicht. Johanna stellte die Suppe warm. Wenn der Hunger sich meldete, schmeckte auch die Erbsensuppe wieder.

Nah und zärtlich kam die Dämmerung, den roten Mantel der untergehenden Sonne um die Schultern gelegt. Das Wetterglas am Fenster stand unverändert, stellte Kalisen mit Ingriß fest. Das teuflische Gliederreihen auch. Die Schmerzen übertraten noch den sernen Hornruf, der in der dämmernden Stille deutlich zu vernehmen war.

„Erwartest du Extrastoff aus Rendsburg?“ fragte erschrocken Frau Johanna. Rendsburg kam gleich hinter dem Gliederreihen. Ein Tischler hatte ein Tischler zu sein. Was mußte sich Kalisen mit Rendsburg einlassen!

Der Mann machte lauter Sachen, die ihn nichts angingen. Kalisen gehörte zu den Männern, die nicht hinter dem Ofen sitzen bleiben konnten. Immer mußten Dinge um ihn sein, die ihn in Bewegung hielten. Etwa die See oder – Rendsburg. Kalisen versicherte, das gehörte sich so für einen richtigen Mann. Derweilen genug im Lande schließen, mußten einige an der Küste wohl oder übel wachbleiben, damit ihnen eines schönen Tages nicht allen zusammen die Mühe über die Ohren gezogen wurde. Das blieb Kalisens Meinung. Die Frau mußte sich darein schicken. Die Frau lächelte wieder in ihrer guten Art, der Meister brauchte es nicht zu sehen. Frau Johanna hätte einen Schlagschaden auch nicht zum Manne haben wollen.

Doch es war nicht die Post aus Rendsburg. So blies kein Postillon. Reveille wurde geblasen, Wederuf und Alarm! Die Wehr von Eckernförde wurde ausgerufen, alle Mann, die nicht schlafen möchten! Dänemark hatte den Waffenstillstand von Malmö gebrochen. Von Holtenau aus war die Kunde überbracht worden, daß eine dänische Seemacht dem Hafen von Eckernförde zusteuerte.

Der Danebrog war wieder entfaltet, die rote Flagge mit dem weißen Balkenkreuz darin. Während der Schlacht von Lindau, anno 1219, als der Dänenkönig Waldemar Estland erobert hatte, war die rote Flagge mit dem weißen Balkenkreuz darin vom Himmel gefallen. Seither wehte sie von den hohen Masten der dänischen Schiffe, von keinem bisher noch heruntergeholt. Ein Linienschiff war im Anzug, so wurde aus Holtenau berichtet, fünf Korvetten, zwei Brigg, zwei Dampfschiffe und zwei Transportfahrzeuge. Und von allen zwölf Schiffen flatterte der stolze Danebrog!

Fort war alles Gliederreihen, das Meister Kalisen in den April schicken wollte. Nun mochte die schöne Erbsensuppe lange genug auf ihn warten. Aus war es mit dem Waffenstillstand. Aus mit der Post aus Rendsburg. Der Däne ließ auf Eckernförde zu.

Der Meister fand kaum Zeit, Frau Johanna noch einen Kuß zu geben. Da waren sie wieder die Sachen, die ihn nichts angingen, denen er dennoch verfallen blieb mit Haut und Haaren. Meister Kalisen konnte sie gewiß nicht bei Namen

nennen. Es gab Worte, die klangen nur im Herzen, die durste ein Mann nicht in den Mund nehmen. Sie zergingen auf der Zunge, sie konnten nur im Herzen leben. Wenn es aber gar nicht anders ging, mußte ein rechter Mann sie zur rechten Zeit in seine beiden guten Hände nehmen. Die Zeit war gekommen. Der Däne segelte auf Eckernförde zu.

Noch lag zwischen dem Heute und dem Morgen die Dämmerung, der Abend, die Nacht. In der Nacht war der flatternde Danebrog nicht zu erkennen. Dunkel und gefährlich lag auch die Küste da, darüber der Danebrog gehißt sein wollte zum Stolz und Trost des dänischen Königs, zum Hohn der Deutschen. So wollte die Nacht eilig genutzt sein. Kalisen mußte, wie das anzustellen war.

In der Nacht mußte die Werkstatt hergeben, was sie herzugeben hatte. Bald stauten sich am hohen Kirchturm zu Eckernförde die Bretter, die Leitern, die Stricke. Windlicher hielten. Alle Mann, die nicht schlafen möchten, schufteten. Der Schweiß rann. Es schien aber keiner der Männer, nicht ein einziger. Und nicht einer klagte über Gliederbeschwerden. Es trug auch keiner der Männer eine Uniform. Es war kein Offizier zur Stelle, der ihnen Befehle gab. Die Stimme im Herzen allein erteilte alle Befehle. Auch brauchte niemand der Männer etwas anderes zu scheinen, als was er sonst im Leben darstellte.

Ein Tischler beispielsweise brauchte nur ein Tischler zu sein.

*

Kalisens Arbeit war getan. Einer der Männer nach dem anderen trudelte nach Hause, sich noch rasch mit ein paar Stunden Schlaf zu versorgen. Dünn und hoch blinkerten die Sterne. Wenn ihr Licht verlöschte, würde jeder der Männer wieder auf seinem Posten zu stehen haben. Bis dahin mußte das dänische Geschwader weit draußen unter Segel und Dampf liegen bleiben, um nicht im Dunkel der Nacht auf Grund zu geraten.

Bis dahin mußte Kalisen alles in Butter haben. Frau Johannas warme Erbsensuppe mochte lange warten.

Hauptmann Müllers beide Haubiken und die Geschützflügel standen im Süden der Stadt hinter den Dämmen am Strand, gut gegen die Sicht gedekt. Hauptmann Müller war noch auf den Beinen, als Tischlermeister Kalisen sich melden ließ. Vier Geschütze, das schien wenig für ein ganzes dänisches Geschwader. Das dänische Geschwader hatte vielleicht mehr Kanonen an Bord, als Hauptmann Müller Artillerie an den Haubiken. Wohlgeschickt lagen die Kugeln, griffbereit, geordnet nach Größe und Gewicht.

Und Kalisen entwickelte seinen Plan. Vom eilig gebauten Gerüst des Kirchturms herab, würde Kalisen dem Hauptmann Müller die Ankunft der feindlichen Schiffe signalisieren. Die Einfahrt in den Hafen war schmal genug, daß jeweils nur ein feindliches Schiff ohne Gefahr des Kenterns den Angriff wagen konnte. Es kam darauf an, rechtzeitig zu wissen, welches der Schiffe im Angriff lag, ob Linienschiff, Brigg oder Korvette. Vier Geschütze blieben immer nur vier Geschütze. Jede Kugel mußte ein Treffer sein.

„In die Takelage, immer mitten in die Takelage hinein!“ erklärte Hauptmann



Dir müßt' mir nicht glänzen!

Natürlich, die Ausgehsschuhe sind ja schließlich das wichtigste. Wer möchte zu seinem Mädchen mit schlecht geputzten Schuhen kommen. Nein, nein, Erdal her und dann rasch und mühelos die Schuhe blank gemacht. Erdal gibt im Nu tadellosen Hochglanz, erhält das Leder weich und geschmeidig

Erdal
Schuhcreme



Romane, die begeistern und bereichern



Zwei Schöne, bestens ausgestattete Buchreihen von ausgewählten Werken berühmter und beliebter Meistererzähler. Handlungsschöne Romane, Erzählungen voll dramatischer Wucht, spannend, erhabend und beglückend zugleich.

Reihe 1: Eckart, Die Schuldigen v. Meteor / Strohmeyer, Mein Hof am Walde / Geyer, Palasch und Federstiel / Bläßhoff, Himmel und

Hölle / Kiesel, Wieder am Winde / Strohmeyer, Der Weiberhof / Brügel, Ohne Sorge in Sanssouci / Bauer, Zwischenpiel / Lindemann, König i. Moor / Höfer, Das lebte Jahr

Preis jeder sechsbändigen Reihe 28. – RM einschließlich 4. – RM je Reihe

Erste Rute bei Lieferung. Erfüllungsort: Berlin-Lichterfelde.

4. – RM je Reihe

Reichsbücherei

R. Wöhrt, Buchhandlung, Berlin-Lichterfelde 1 E

Tanz im Selbstunterricht

mit 174 Bildern. Sie lernen bequem und sicher zu Hause die modernen Tänze, alle Schritte, Rund- und Sesselstufen, jerner den guten alten Walzer (auch Linsberum), Polka, Rheinländer, Menuett, Jägerntänze usw. Jeder Schritt genau abgebildet und erläutert. – Dazu: „Die Kunst zu plaudern und gewandt zu unterhalten“, die Sie bestätigt sich überall beliebt zu machen. Beifüllt Sie 1940 „Der flotte, redende“ die Ausgabe 3.85 einschließlich Porto Nachnahme RM 4.15. Buchversand Gulenberg Dresden-U371

Unsterbliche Front

2 Buchkassetten, die in keinem deutschen Hause fehlen sollten:

I. Kassette RM 17.75: Eine Armee meutert - Nach über Sibirien - Ge- spenster am Toten Mann - Verdun U-Boote am Feind

II. Kassette RM 18.65: Sturm 1918. Kampf um die Dardanellen - Teufelsinsel - Die Geächteten - Wir fahren den Tod

Jede Kassette mit je 5 Büchern gegen monatliche Raten von RM 2.-, 1. Rate bei Lieferung. Erfüllungsort Stuttgart.

Auslieferung durch:

Wege-Verlag, Stuttgart, Postfach 951 R

Kommen Sie mit
Bezugschein oder
Reichskleiderkarte
zu uns, wir werden Sie
sorgsamst beraten

Immer gut gekauft bei
ALTHOFF-KARSTADT

Bottrop i. Westfalen - Buer i. Westf.

Coesfeld i. Westf. - Dortmund - Ems-

detten i. Westf. - Essen Ruhr - Gladbeck

i. Westf. - Leipzig - Münster i. Westf.

Recklinghausen - Rheine i. Westfalen

Anklam i. Pom. - Berlin SW29 - Braunschweig - Bremen - Burg b. Magdeburg.

Celle - Cuxhaven - Festung Dömitz i. Mecklenburg - Friedland i. Mecklenburg - Fulda

Görlitz - Göttingen - Goslar Harz - Greifswald i. Pom. - Güstrow i. Mecklenburg.

Halle a. S. - Hamburg (Am Schulterblatt - Barmbeck - Mönckebergstraße

Wandsbek) - Harburg - Hannover - Kiel - Königsberg i. Pr. - Leer i. Ostfriesland.

Ludwigslust i. Mecklenburg - Lübeck - Lüneburg - Mölln i. Lauenburg - Neubrandenburg i. Mecklenburg - Stettin - Thale Harz - Waren-Müritz - Wesermünde-Mitte - Wilhelmshaven - Wismar i. Mecklenburg - Zehdenick Mark

Lindemann • Oberpollinger

Hannover, Große Packhofstraße 31-33

München, Neuhauser Straße (Am Karlstor)

Müller. „Wenn die Segel zerstört sind, kann der beste Kapitän nicht mehr manövrieren und das schönste Schiff nicht mehr fahren.“

Die schnelle und verlässliche Signalübermittlung blieb entscheidend. Kalisen hatte vorgesorgt. An der Spitze des Gerüsts war eine Querlatte angebracht, daran hingen Holzkugeln in verschiedener Farbe und Größe. Mit Hilfe von Stricken ließen sich die Kugeln hochziehen und wieder herablassen. Ein Tischler durfte nicht nur ein Tischler sein. Ein Tischler mußte vielerlei Gedanken im Kopfe bewegen, Zählen und Größenmaße, damit auf Winkel und Zoll alles zueinander passte.

Hauptmann Müller und Meister Kalisen hatten vollauf zu tun und zu beraten. Als zwischen Nacht und Tag das erste graue Licht geisterte, trennten sich endlich die beiden Männer. Sie machten keine Worte, sie gaben sich nur die Hand. Wenn der Teufel es nicht anders wollte, mußte die Sache klappen. Hauptmann Müller ging zu seinen Geschüßen, Tischlermeister Kalisen zu seinem Kirchturm.

Es befahl aber zur gleichen Stunde der Kommandant auf Dänemarks größtem und schönstem Linienschiff „Christian VIII.“ seinen Kapitänleutnant Krieger zu sich auf die Kommandobrücke,

„Wir haben 84 Kanonen an Bord, Krieger. Unser Schnellsegler „Gefion“ folgt mit 48 Kanonen. Rechnen wir die der Dampfer „Hekla“ und „Geyser“ hinzu, macht das summa summarum 148 schwere Geschüze. Die übrigen Schiffe sorgen für die Sicherung. „Gefion“ übernimmt die Spitze. Wir greifen an!“

Von Holtenau bis Eckernförde warteten die Stafetten der Läufer geduldig hinter Dünenwellen. In Eckernförde kletterte Tischlermeister Kalisen die schwanken Leiter seines Gerüsts hinauf. Im harschen Morgenwind knatterte der Danebrog. An den Geschüßen Hauptmann Müllers warteten die Kanoniere mit brennender Lunte. Auf der Straße nach Eckernförde ratterte die Postkutsche aus Brake. Auf dem Kutschbock neben dem Postillon saß ein Junge. Über seinem klopsenden Herzen wußte er wohlverwahrt seinen Brief an Tischlermeister Kalisen.

Ein Blatt am Baume rieb sich den Schlaf aus den Augen. Ein erster Vogel prüfte seine Schwingen. Durch den Tau des Morgens kroch ein früher Käfer. Durch Dampf und Nebel rollte der Ball der Sonne. Da — das Blatt erzitterte, der Vogel verholt jäh, der Käfer duckte sich. Mit einem Donnerschlag, dem ein langes Echo nachließ, war die Sonne durch den Frühnebel gestoßen. Alles Lebewesen hielt den Atem an. Da — ein zweiter Donnerschlag erfolgte, noch näher, noch lauter als der erste.

Die jungen Männer der Stafette gerieten in Bewegung, rannten, was die Lungen leuchtend hergaben. Meister Kalisen sah sie sogleich die Holzkugeln zum Signal. Eine Korvette, wußte Hauptmann Müller. Ziel auf die graue Leinwand der Takelage, mußten seine Artilleristen. Ziel war der Danebrog.

Der Junge auf dem Kutschbock war aufgesprungen. Er hielt sich im Stehen fest. Die Pferde bäumten sich. Der Postillon fluchte. Der Brief, mein Brief, dachte Jan Kermann. Weiter, weiter! Möchten die Pferde nur scheuen. Hier war kein Friedhof in der Nähe, keine Kirchenglocken läuteten. Darum keine Angst, die guten Pferde des Postillons würden aus ihrem herrlichen Galopp nicht so leicht in den sanften Grab zurückfallen. Sie waren die Pferde des Postillons, nicht die des Herrn Groß. Von Herrn Groß war nichts da. Nur ein Brief.

Meister Kalisen sah ein neues Signal. Ein Linienschiff, wußte Hauptmann Müller. Ein Linienschiff? Hatte der Meister recht gesehen auf seiner schwanken Leiter unterhalb der Kirchturmspitze? Hauptmann Müller blickte verstohlen auf seine vier Geschüze. Vier Kanonen gegen einen Schnellsegler und ein Linienschiff.

„Ziel der Danebrog!“ schrie Hauptmann Müller mit heiserer Stimme. Ziel die graue Leinwand der Takelage, wußten abermals die Kanoniere.

Die Pferde der Postkutsche rasten auf den Dampf und den Donner zu. Vor ihnen lag die kleine Stadt Eckernförde mit dem hohen Kirchturm. Der Postillon dachte nur, wie er die Zügel eisern in der Hand behielte. Der Junge neben ihm dachte nur, wie sehr Meister Kalisen auf seinen Brief wartete.

Vom hohen Gerüst des Kirchturms wurde ein drittes Signal gezeigt. Mein Gott, hatte Kalisen es eilig! Er meldete eine Brigg. Er meldete eine zweite Brigg.

„Immer in die Takelage!“ schrie Hauptmann Müller lachend seinen Kanonieren zu. „Jungens — immer rein in die Takelage, bis das Zeug zu brennen beginnt! Dann liegen sie fest, dann können sie nicht vor noch zurück. Dann habt ihr ein Ziel, so dick und groß wie die Scheibe im Schuhverein!“

Die Pferde standen mit einem Ruck, daß die Deichsel ihnen in die Beine fuhr. Die Tiere wußten, in Eckernförde war Pferdewechsel. In Eckernförde hattet der Donner der Geschüze wie Ambossschläge in einer Schmiede. In Eckernförde wartete Meister Kalisen auf seinen Brief.

Der Postillon befürchtete die schmerzenden Fäuste. Er hatte sich noch nicht umgedreht, da war Jan Kermann schon herunter vom hohen Bock und seinen Blicken entchwunden. Der Junge war vor Dampf und Donner närrischer als die närrischen Pferde. Sogar seinen Rucksack hatte der Junge liegen lassen. Jetzt war es aus mit dem Herrn Groß und seinem Lehrjungen, dachte der Postillon. Mit Lehrjungen, die ihren Rucksack vergaßen, konnte Herr Groß nichts anfangen. Vielleicht wurde aus dem Lehrjungen noch ein brauchbarer Pferdeknacht. Der Postillon nahm den Rucksack für alle Fälle an sich.

Eine Flamme schlug hinter den Dämmen empor. Das Feuer kam vom Wasser her. Ein Schiff mußte Feuer gefangen haben und brennen. Aber der Postillon konnte es mit Gewißheit nicht ausmachen.

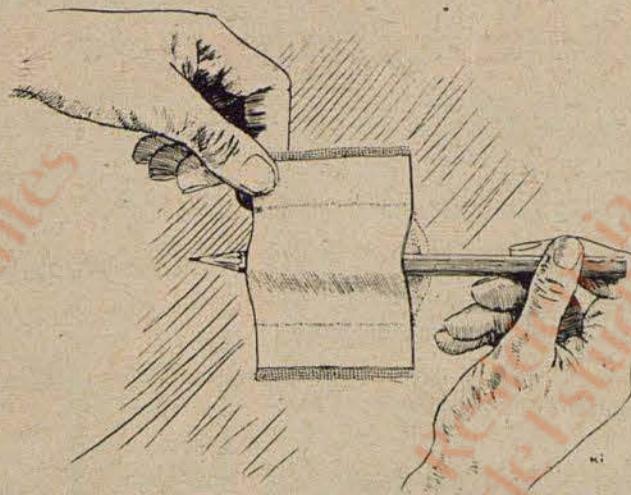
Der Postillon hörte auch nicht, wie des Hauptmanns Kanoniere in ihrer Freude Viktoria schrien, als die Takelage des Schnellseglers endlich zu brennen begann. Hauptmann Müller schlug nur die Zähne in die Lippen. Der Schnellsegler bewegte sich nicht mehr von der Stelle, das hatte seine Richtigkeit. Aber an dem Schnellsegler vorbei nahte schon die Ablösung, das neue Unheil, das dräuende Linienschiff, feuern aus allen Decks. Der Hauptmann zählte seine Geschüze. Es blieben nur vier. Der Hauptmann blickte zum Kirchturm hinüber, was wohl Kalisen jetzt denken möchte.

Hauptmann Müller konnte nicht erkennen, wie Sprosse für Sprosse, Leiter für Leiter eine Laus das Gerüst hochkletterte, ein Nichts, ein Junge mit klopsendem Herzen. Der Junge stand endlich vor Kalisen, der es nicht glauben mochte. Der Junge schloß die Augen, seine Knie zitterten. Aber Meister Kalisen hatte seinen Brief.

Kalisen war ein nüchterner Mann. Er glaubte nicht an Wunder. Er glaubte nur an Gott. Und er wußte, was er im Ernstfall von Gott zu halten hatte. Auf Gott konnte sich der Mensch verlassen. Aber ein Brief von Herrn Groß war auch nicht schlecht. Vielleicht hatte Gott seinen Herrn Groß diesen Brief zu schreiben eigens aufgetragen. Genug, es schien nicht Ort noch Zeit, die Frage näher zu untersuchen.

Aber der Junge mußte, so schnell er nur konnte, mit dem Brief wieder herunter vom Kirchturm. Er mußte, so rasch ihn seine Füße trugen, zu Hauptmann Müller

WIE IHRE EIGENE HAUT



EIN STÜCK HAUT IN RESERVE · DÜNN · STRAFF

Soll Trauma Plast gelocht sein?

Fassen Sie mit dem Bleistift hinter das Mullkissen: der Pflasterstoff ist dort unbestrichen und daher auch ohne Lochung vollkommen luftdurchlässig. Die Schichten des Mullkissens sind alle locker und voll saugfähig.

Trauma Plast braucht keine Löcher!

In allen Apotheken und Drogerien
in Packungen von 15 Pf. an.

Trauma Plast

CARL BLANK · VERBANDPFLASTERFABRIK · BONN a. Rh.

Gegen Zahnsteinansatz -

starkwirksam, zahnfleisch-
kräftigend, mikrofein,
mild aromatisch, —
und preiswert!



Z 208



GEORG STENZEL & CO.

das Großhandelshaus für spanabhebende

WERKZEUGMASCHINEN

Berlin SW 68, Friedrichstr. 16 Ruf 175222

**Pigmentan Hautschutz bei Sonne-
Wind-Wetter-Kälte!**

Tub. -54, Dos. -42 u. -75, Flasch. -85 u. 1.35, Ultra-Pigmentan Tub. -85

BÜSSING Allradwagen NAG für jedes Gelände

Wir
fabrizieren

MAUSER
Jagd-Sport- und
Verteidigungswaffen



MAUSER
10 Tasten-Addier- und
Buchungsmaschinen



MAUSER
Präzisions-
Feinmesswerkzeuge



MAUSER
Spezial-Industrie
Nähmaschinen



MAUSER-WERKE A-G
OBERNDORF (NECKAR)

Laut lesen und!
weitererzählen!

Ich helfe Ihnen weiter.

Kurzschrift

(Stenografie) brieflich zu lernen ist wirklich sehr leicht! Herr Joseph Staudigl, Studienrat am Alten Gymnasium in Regensburg, schrieb am 13. 2. 38: „Ich halte Ihre Unterrichtsmethode für ausgezeichnet. Wenn jemand sich genau an den von Ihnen aufgestellten Übungspunkt hält, so muss er, ob er will oder nicht, ein tüchtiger Stenograph werden.“ — Wir verfügen eine Schreibfähigkeit von 120 Silben je Minute (sonst Geld zurück!) Der Konitor Wolfgang Kleiber in Breslau 10, Einbaumstr. 4, und andere Teilnehmer erreichten laut dieses statthafte Versicherung sogar eine Schreibgeschwindigkeit von 150 Silben in der Minute! Mit der neuen amtlichen Deutschen Kurzschrift kann der Geübte so schnell schreiben wie ein Redner spricht! — 500 Berufe sind unter unseren begeisterten Fernschülern vertreten. Der jüngste ist 7 Jahre alt, der älteste 76. Sie lernen bequem zu Hause unter der sicheren Führung von staatlich geprüften Lehrern! Das Arbeitstempo bestimmen Sie selbst! Alle Lehrmittel werden Ihr Eigenamt! Bitte, senden Sie sofort in offenem Umschlag diese Anzeige ein (3 Pfennig Porto).

An die Kurzschrift-Fernschule Hordan
Berlin-Pankow Nr. 363 H

Bitte senden Sie mir ganz umsonst und unverbindlich 5000 Worte Auskunft mit den glänz. Urteilen von Fachleuten u. Schülern!

Vor- u. Zuname: _____
Ort und Straße: _____

HOHNER



Gratis-Katalog,
64 Seiten, insges.
182 Abbild. Alle in-
strumente original-
farbig. Kleine Anzahl-
ung, 10 Monatefrist

LINDBERG

Größtes Hohner-Ver-
sandhaus Deutschl.

MÜNCHEN

Kaufingerstraße 10

Jiu-Jitsu

Die suveräne Waffe
der Selbstverteidigung.
Kraft ist Nebenfache, Ge-
schicklichkeit alles! Aus-
führliche Beschreibung
durch geschickte Danzgrif-
fe (Sereiwa, Angriff,
Verteidigung, Ablösung)
den härtesten Begegnungen
überlegen. Ein
Buchbuch RM 162 pracht-
vollen großen Bildern,
RM 2.85 einschl. Porto
(Nachnahme RM 3.15)

Buchversand Gutenberg

Inh.: Emil Rudolph
Dresden A 371

Raucher

Entwöhnung durch
Ultrafuma-Gold

Geringe
Kosten.
Frost-
frei. Un-
schädlich.
E. Conert,
Hamburg 21/54

Nasen-
Röte

N
jenen zu Spöt-
telei reizenden
Schönheits-
fehler können Sie
durch mein altbewährtes
PRÄPARAT-A be-
seitigen. RM 5.40 und
Porto. Nachn.-Versand

Schröder-Schenke

Berlin W 52, Kleiststr. 27

Ha Ha

der Deutschen Reichs-
lotterie von

Dr. Einspänner

Charlottenburg
Richard-Wagner-Platz 2
Postfach 10, Berlin 22279
Fernsprecher 34 85 54

Ich
habe

mir schicken lassen:
„Das Weiterlebens-
paket“, enthalt. d. besten
u. schlechtesten Witze,
tolle Gedächtnis-, wirt-
schafts-, Delamazionen-
u. Coupletten-
bekannten Melodien.
Außerdem originelle
Späße u. Anekdoten
zum Nachröhren.

Das
Schatz-
Kästchen

10. Neusilber 2.50

20. Neusilber 2.50

30. Neusilber 2.50

40. 3.00

UNIFORM-DEGNER

Berlin, Saarlandstr. 105

Nr. 10. Nachnahme

52 Pf.

Mit Naturmedizin zur Ge-
sundheit! Hausbuch für Ge-
sunde u. Kranke. 600 S., 500
Abb., 24 mehrf. Bildat. 28 M.
Monatsrat 3 M. Prosp. frei. Erl.
Ort: Bl. Tempelhof. Werberges.
Wafco, Berlin SW 11

Nikotin

vergiftet d. Körper. Werdet
Nichtraucher o. h. Gur-
gein. Näh. frei. Ch. Schwarz

Darmstadt Y 81 Herdw. 91B

Dr. Rudolf Reiss, Rheumasan- u. Lenicet-Fabrik, Berlin

BÜSSING Allradwagen
NAG für jedes Gelände

HOHNER

Büdo Luxus Schuhcreme

Büdo Steinbock Lederett

BUDO-WERK

Wolfgang Schott
Schwenningen am Neckar

EM-GE ist das,
was Sie suchen!

Luftgewehre u. Luft-
pistolen als Einzel-
und Mehrader mit vor-
züglicher Schußleistung.

Startpistolen
Bezug durch d. Fach-
handel. Liste frei!

Moritz & Gerstenberger
Waffenfabrik

Zella-Mehlis 18 i. Thür.

Vorwärtsstrebende
Kaufleute gesucht!

für aussichtsreiche
Position mit gutem
Gehalt und großen
Aufstiegsmöglich-
keiten. Vorausset-
zung: Umfassendes
kaufmännisches
Wissen — Rechts-
kenntnisse — weit-
reichende allge-
meinwirtschaftliche
Übersicht.

Selbstverständlich
— in die leitenden,
vielseitigen, gu-
bezahnten und darum
begehrten Stellun-
gen gelangt nur der
Könner. Können
aber abhängt von Wissen
ab. Wollen Sie
sich dieses Fach-
wissen erarbeiten
— neben dem Beruf, in
Ihrer Freizeit und
mitverschlinglichen
Aufwendungen?

Ja? Bitte, schreiben
Sie an Späth &
Linde, Abt. M,
Berlin W 35. Berufen
Sie sich auf diese
Anzeige. Unterlagen
kommen kostenlos und
unverbindlich.

Selbst-
UNTERRICHT

durch mein Lehr-
buch mit 86 Bildern.

Jeder Schritt aus-
führlich beschrieben.

RM 3.20 einschl. Porto

(Nachnahme RM 3.50)

Buchversand Gutenberg

Inh.: Emil Rudolph

Dresden A 371

Step

TANZ

Ehe

Sie Mittel kaufen gegen
Haarausfall

Schuppen, Juckreiz etc.
müssen Sie wissen,
was Geheilte sagen
über den auch in hoffnungs-
losen Fällen bewährten

HAARGEIST

nach Apotheker F. W. Busch

(SPEZIAL-PARAPRATE)

Regeber mit vielen Zeugn.
Kostenlos u. unverbindlich
durch den Hersteller:

Theod. C. H. Rosemann

Lübeck 28 a

Selbst-
UNTERRICHT

durch mein Lehr-
buch mit 86 Bildern.

Jeder Schritt aus-
führlich beschrieben.

RM 3.20 einschl. Porto

(Nachnahme RM 3.50)

Buchversand Gutenberg

Inh.: Emil Rudolph

Dresden A 371

Zauber

SCHERZ-ARTIKEL

WORSTER BERLIN 68/8

Wihl. Oberpottkamp

Hannover 31h

AUXOL

getter

Ihr Haar

Neuartiges, nach besonderem Verfahren hergestelltes
Haartonikum von universeller und ungewöhnlich intensiver Wirkung. RM 1.90 und RM 3.-

F. WOLFF & SOHN · KARLSRUHE

Lenicet-SALBE

unentbehrlich

bei Wind und Wetter!

52 Pf.

Milde, fetthaltige Hautschutz- u. Wundsalbe

Dr. Rudolf Reiss, Rheumasan- u. Lenicet-Fabrik, Berlin



und seinen Kanonieren. Beim Kommando der wenigen Truppen in Eckernförde befand sich der Herzog Ernst von Coburg und Gotha. Vielleicht tat Gott ein übriges und veranlaßte seinen Herzog, also gleich den besten Gaul aus dem Stall zu reißen, um eilends die Nassauische Batterie heranzurufen, von der Herr Groß in seinem Briefe zu berichten wußte.

Ein toller Wirbel kreiste um Jan Kernemann. Der Weg zu den vier Geschützen des Hauptmanns wurde mit nachtwandlerischer Sicherheit gefunden. Dann wurde der Brief zum zweitenmal gelesen. Ein Offizier schwang sich in den Sattel und sprengte davon. Des Herzogs Rappe warf die Erde unter seinen Hufen zu Klumpen stell in die Luft. Es dauerte nicht lange, dann schienen Reiter und Pferd von Dünenstrand und Himmel aufgeschluckt zu sein.

Jan Kernemann mußte den Reiter reiten lassen. Er mußte auch das Schiff fahren lassen, das da vor ihm auf dem Wasser lag, fast mit Händen zu greifen. Lodernde Feuer tücher wehten um die Masten des Schiffes. Jan Kernemann sah es wohl und sah es nicht. Seine Augen waren auf einmal schwer wie Mühlräder, dann wieder leicht wie Taubenslügen. Er mußte seine Augen für kurze Zeit schließen, um hernach alles besser sehen zu können. Solch eine Fahrt nach Eckernförde war doch anstrengender, als er gedacht hatte.

Die Erde, duschte nach Frühling. Die Erde roch nach Pferd und Heu. Und Jan Kernemann brauchte den Kopf nicht zu verlieren. Sein Brief war zur rechten Zeit in die rechte Hand gekommen, wie Herr Groß es aufgetragen hatte. Kernemann durfte mit allem Recht für eine kurze Weile die Augen schließen. Er brauchte an nichts zu denken. Er durfte ein wenig Atem schöpfen vom beklemmenden Lauf die Leiter hoch zu klettern — zu Meister Kalisen.

*

Der Rauch biss. Der Kommandant des dänischen Linienschiffes „Christian VIII.“ kniff die Augen bis auf einen schmalen Spalt zusammen. Noch flatterte über den brennenden Rähen und Segeln der „Gesion“ unversehrt der blutigrote Danebrog, darin das weiße Balkenkreuz. Einem hoffnungsvollen Wunder gleich erschien dieses Zeichen dem Kommandanten. Zwischen Wasser und Himmel, zwischen Rauch und Vernichtung wehte die gleiche Flagge von anno 1219!

Das Flaggschiff „Christian VIII.“ hatte keine Leinwand gesetzt. Die Karätschen der feindlichen Strandbatterie konnten ihm darum nur wenig Schaden zufügen, dachte der Kommandant. Wenn die „Gesion“ ausfiel, mußte „Christian“ für sie einspringen.



Städtische Ingenieurschule Mannheim

MASCHINENBAU. ELEKTROTECHNIK
TECHNISCHER KAUFMANN
Programm A kostenlos

Wirksame Hilfe bei Magenbeschwerden

soweit diese ihre Ursache in einem Säureüberschuss haben, bringt die seit Jahrzehnten bewährte Biserite Magnesia. Schon 2 bis 3 Tabletten schaffen häufig bereits nach Minuten wesentliche Erleichterung. Denn Biserite Magnesia bindet die überschüssige Säure, führt den Magen zu gerechter Tätigkeit zurück und beseitigt so jene lästigen Störungen wie Soddbrennen, saures Aufstoßen, Magendruck und Völlegefühl.

Biserite Magnesia

das seit Jahrzehnten erprobte Mittel gegen Magenbeschwerden der geschilderten Art ist in allen Apotheken für RM 1,39 (60 Tabletten) und für RM 2,69 in größeren, vorteilhafteren Packungen (150 Tabl.) erhältlich.



Hensoldt - DIALYT

der leistungsstarke Prismenfeldstecher
für schwierigste Beobachtungen

Höchste Lichtstärke bei handlichster Form und
geringen Gewicht durch HENSOLDT-DACHPRISMA

M. HENSOLDT & SÖHNE
Optische Werke A. G. - Wetzlar

Sie müssen Briefe schreiben, die Eindruck machen!



Sachlich, sott, kurz, verbindlich. Bestellen Sie meinen großen Briefsteller: „Briefe, die Eindruck machen“, 376 S. in Halbleinen gebunden. RM 4,45 einschl. Porto. Nachnahme RM 4,75. Berlin. Bewerbungs-Mahn. Beichtverbreite. Schreiben an Behörden. Verträge. Klagen. Biderklage. Hilfe ohne Rechtsanwalt. Privatbriefe zu allen Gelegenheiten. Nur das richtig gewählte Wort bringt Erfolg und Nutzen. Garantie: Rücknahme bei Unzufriedenheit! Buchversand Gutenberg Dresden-Str. 37 (Inhaber: Emil Rudolph)

Brockhaus-Allbuch

Das überragende, 4-bändige Lexikon, das alles Wichtige sorgfältig aufzeichnet. 170 000 Stichwörter, über 10 000 Abb. u. Karten im Text auf etwa 1000 einfarb. u. bunten Tafeln. Alle Gebiete wurden berücksichtigt: Staats- und Geschichts-, Technik-, Kunst-, Chemie-, Rassenkunde, Pflanzen-, Fremdwörter, Sport-, Lebensbeschreibungen, Theater-, Tierwelt-, Sprachlehre, Handel, Statistik u. v. a. Preis 46 RM. Monatsrate 4,60 RM. Erste Rate bei Lieferung. Erfüllungsort Leipzig. Lieferung durch Buchhandlung Carl Heinrich Fink, Leipzig C 16, Reudnitzer Straße 1-7

Mein Kampf

Jubiläumsausgabe zum 50. Geburtstag des Führers, Großformat, Ganglereinband, Goldschnitt, Geschenkfassette RM 32.— (monatl. RM 5.—). Sicher Sie sich dies einmalige Dokument aus großer Zeit! Kod. lieferbar!

R. Walter Thomas, Inh. J. Brandis Leipzig C 1 W, Hindenburgstraße 13

Dominik

Technische Zukunftsromane, erfüllt von Abenteuern, Spannung, Sensationen
Serie I: Himmelskral. Die Madit der Drei, Atlantis, Die Spur des Dschungi Khan, König Laurins Mantel, Das stahlerner Geheimnis. Leinen RM 27.—
Serie II: Lebensstrahlen. Der Brand der Cheopspyramide, Das Erbe der Urauriden, Kautsuk. Befahl aus dem Dunkel, Atomgewicht 500. Leinen RM 27.—

E. KID: ATLANTIS-KASSETTE

Aus urfernen Tagen d. Menschheit räumen alte Sagen von Sintflut, Blüte u. Untergang dieses mächtigen Reiches. Edm. Kull stellt das in vier großartigen Romanen packend dar:
1. Das gläserne Meer. 2. Frühling in Atlantis. 3. Die lebende Königin v. Atlantis. 4. Die Singschwäne aus Thule. Leinen RM 19,20
In Monatsraten von RM 3,50 an je Serie. Erste Rate bei Lieferung (Nachnahme). Erfüllungsort Leipzig. Lieferung durch Buchhandlung Carl Heinrich Fink, Leipzig C 16, Reudnitzer Straße 1-7

ERZEUGT KABEL

STARK- UND SCHWACHSTROMKABEL
ISOLIERTE LEITUNGEN ALLER ART
DEUTSCHE KABELWERKE A.-G.



VERARBEITET GUMMI

NAHTLOSE U. CHIRURG. GUMMIWAREN
KRAFTFAHRZEUG- U. GESPANNWAGENREIFEN

BERLIN O 112 - FERNR. 58 61 41

DAS BÜCHERBRETT

Gustav von Oettinger: In Ketten vom Ruhrgebiet nach St. Martin de Ré. Goetziets-Verlag, Frankfurt am Main. Geb. 5,40 RM.

Es ist 1923! Die Zeit, an die jeder, der sie im Ruhrgebiet miterlebte, sich als eine Zeit bitterster eigenster Erlebnisse erinnert. Einer Lappalie wegen besetzte damals Frankreich unter der Tarnung „Ingenieurkommission“ mit einem gewaltigen Heer das Ruhrgebiet und machte damit einen weiteren Versuch, das, was Verailles allein noch nicht vermocht hatte, durch eine Kette von Willkürakten zu vollbringen, nämlich das Reich politisch und wirtschaftlich zu zermürben, selbst aber dabei noch Geschäfte zu machen!

In dem vorliegenden Buch sind diese großen Ereignisse der Rahmen persönlicher Erlebnisse. Der Verfasser ist einer der vielen, die damals das Schicksal ihres Vaterlandes nicht willens über sich wegrollen ließen. Er hebt mit Recht hervor, daß das im Grunde keiner tat 1923, nicht die Regierung, nicht die unmittelbar Beteiligten im Schwarzen Revier. Im „Passiven Widerstand“ des gesamten Ruhrvolkes vor allem lehnt sich noch einmal ein Volk auf gegen den gemeinsamen Feind, um sich dann doch in weiteren 10 Jahren der „Erfüllungspolitik“ und des scheinbaren Entgegenkommens des Gegners fast dem Untergang auszuliefern. Was damals im Ruhrgebiet gemeinsam von allen gelitten und bestanden wurde nicht nur an Hunger, sondern auch an großer und kleiner Schikane und Gemeinheit von Seiten der Besatzung und ihrer Kreaturen, wäre an sich ein Gegenstand eines Heldenliedes eines zwar entwaffneten, aber nicht zermürbten Volkes dort. Alle aber wußten, daß in den Kellern der Schulen von Sterkrade, Oberhausen u. a., im berüchtigten Keller des Kohlensyndikates in Essen, in den Zuchthäusern von Werden und Anrath besonders gelitten wurde. Das Schicksal verschonte keinen Stand; das Schloß noch enger zusammen. Männer wie Schlageter u. a. werden Symbol eines heldenhaften Glaubens und Kampfes für ein stärkeres Reich und eine neue Welt.

Diese harte Welt steht im Buche Oettingers wieder vor uns auf. Oettinger ist für die deutsche Sache in besonderer Weise tätig gewesen, um schließlich einem Verräter in die Hände zu fallen und wegen „Spionage“ verurteilt zu werden. Er

schildert seinen Weg durch die allgefürchteten Wach- und Vernehmungsstätten im Ruhrgebiet, berichtet von seiner Zeit im Werdener Zuchthaus. Schließlich ist er einer der etwa 30 Gefangenen, die als Kettensträflinge nach St. Martin de Ré, der berüchtigten Insel vor La Rochelle geschafft werden. Unter den weißen und schwarzen Verbrecher-Franzosen, die von hier aus in die Hölle von Cayenne geschafft werden, bringt er mit seinen Leidensgenossen durchbare 9 Monate zu. Sollen auch sie nach Cayenne? Dabei ist ihr einziges Verbrechen, daß sie der willkürlichen Vergewaltigung ihrer Heimat nicht tatenlos zusehen konnten.

Die Erinnerungen sind bereits 1925 niedergeschrieben worden. Der Verlag gibt sie in dem Augenblick heraus, in dem über St. Martin die deutsche Flagge weht. Man liest deshalb die Erinnerungen nicht ohne Erschütterung. Die Leiden von damals erhalten ihre Rechtfertigung heute. Rechtfertigung aber nicht nur, weil die Qualen von einst jetzt gerächt sind! Das Geschehen heute macht uns vielmehr alle dafür verantwortlich, daß die Schande, die damals an Deutschland und an Europa geschah, nicht wiederkehrt, die Schande, daß der Kampf eines Volkes und seiner Männer um die Würde und Freiheit des Volkes als gemeinsames Verbrechen verbrieft und im einzelnen behandelt wird. Uns in dieser Verantwortung zu stärken, sei auf das Buch nachdrücklich hingewiesen.

Otto Buchholz

451 Tage. Die Kapersfahrten des deutschen Hilfskreuzers „Wolf“. Gustav Weise Verlag, Berlin.

451 Tage — ein und ein Viertel Jahr — ohne einen Hafen anzulaufen! Diese in der Geschichte der Seefahrt einmalige Leistung des deutschen Hilfskreuzers „Wolf“ unter dem Kommando des Korvettenkapitäns Karl August Neger schildert ein englischer Junter, der als Kriegsgefangener das Schicksal des „Wolf“ neun Monate teilen mußte. Mit erstaunlicher Objektivität, ja oft mit ehrlicher Bewunderung sowohl für die unerhörte große navigatorische Fähigkeit als auch für die ausgeprägten Führereigenschaften des Kommandanten und für die Disziplin und die seemannischen Leistungen der Befreiung erzählt dieser Gefangene aus seiner Perspektive, die manchmal ans Unwahrscheinliche grenzenden Erlebnisse des „Wolf“. Konteradmiral a. D. Neger hat das Buch mit einem kurzen Vorwort sowie Anmerkungen und Erläuterungen zu einigen Stellen im Text, bei denen die Beobachtungen des Verfassers auf Irrtum beruhen, vervollständigt. Diese Erzählung, vom heimlichen Auslaufen durch die englische Nordseewerke, vom Minenlegen vor fast allen wichtigen englischen Hafenstädten im Atlantik, Indischen Ozean und Pazifik, mit Brennholz und Verpflegung nur aufs Kapern angewiesen, bis zur glücklichen Heimkehr — abermals durch die Blockade der Engländer — mit über 400 Gefangenen aus aller Herren Länder, ist in seiner lebendigen, oftmals mit einem trockenen Humor durchsetzten Schöpfung (wobei man auch anerkennt, daß der Überlebensgedanken muß) nicht nur interessant und wertvoll für diejenigen, die den Weltkrieg miterlebt haben, sondern erst recht für die jungen Menschen, die sich heute wieder an den Taten unserer Kriegsmarine begeistern.

Güller



„Ich erleichtere Dir das Rasieren!“

Wer heute Tarr gebraucht, merkt schon am nächsten Morgen, wieviel leichter und schmerzloser er sich rasiert. Alle kleinen Pickel und Hautunreinheiten, die das Rasieren oft zur Qual

gemacht haben, verschwinden. Es gibt kein Brennen, Spannen und keine Hautentzündungen mehr. Tarrverschafft nach dem Rasieren ein herrliches Gefühl der Erfrischung und des Gepflegteins.

GFW T 36

ERMA
muß es sein!
Schon der Treffsicherheit wegen.
Fordern Sie aufdrückliche Prospekte
über Ema-KK-Büchsen, Selbstlade-Pistolen und Einstechläufe
vom Fachhandel oder direkt von
Ema
R. Geipel G. m. b. H.
WAFFENFABRIK ERFURT F 1

Musikinstrumente
Harmonikas
Hörbuch für
durchsichtige
Grobversand an Private
Meinel & Herold
Klingenthal 416
Niedrige Preise-Garantie
siehe Hauptkatalog
Zusendung umsonst

Haarfärbe-kamm!

Färbt graues oder rotes
Haar echt blond, braun,
schwarz. Herren RM 3,-
Damen RM 5,-. Henna
RM 6,-. Rud. Hoffers,
Berlin 017/43, Koppenstr. 9

AUSBILDUNG zum Zeichner,
Konstrukteur u. Ing.-Kaufm.
Programmzusendung kostenlos
Privatschule für techn.-kaufm. Fernunterricht. J. Fritz, Berlin W 35, Woyschstr. 47

Bücher Verlagsneue Restauflagen
1 1/2-2 1/3 billiger. Alle regulären
Werke. Günstige Raten. Katalog gratis.

Staub Versandbuchhandlung
Altenburg 4, Thüringen



21. Lasten 8 Käse 20,- an
25. 12. 33,-
34. 80. 88,-
41. 120. 120,-
Bester Katalog umsonst!
Alle Musikinstrumente so
preiswert in großer Auswahl!

Hess Nach.
Klingenthal-Sa. 138

Neuerscheinung: SÖNNICHSEN
Das Flugzeug

Umfassendes Handbuch über Aufbau, Triebwerk, Flugwerk, Ausrüstung, elektr. Anlagen, Anzeigegeräte, FT-Anlage, Instandsetzungsarbeiten und Betriebsmaßnahmen. 898 Seiten mit über 750 Abbildungen und 12 farbigen Tafeln. Ganzleinenband RM 27, — spesenfrei oder monatlich RM 3, —. Erfüll.-Ort: Berlin-Tempelhof. Walther Freund & Co., Berlin SW 11/WH. Postscheckkonto: Berlin 7305 — Spezialprospekt frei — Werber gesucht!

Speich und schreibe richtig Deutsch!

Wer sich spricht, wird belächelt. Schreibfehler bleiben ohne Erfolg, zerstören gute Verbindungen. Vermeiden Sie das! Befolgen Sie das Lehrbuch: „Sprich und schreibe richtig Deutsch“ mit Körterbuch nach den neuesten amtlichen Regeln. Es beantwortet alle Zweifelsfragen: mir oder mich, Sie oder Ihnen, guter oder schlechter Gas, Komma oder keine, größer oder kleiner Buchstabe, f oder fijw. 320 Seiten, in Hälften gebunden, RM 4,45 einschließlich Porto (Nachnahme RM 4,75). Buchversand Gutenberg Dresden-D 371 (Inhaber: Emil Rudolph)



A 253 b/40

Aus Seifenresten ein Seifenstück machen!

Seifenreste einzeln aufbrauchen ist unpraktisch. Die kleinen Reste entgleiten den Händen leicht, rutschen in den Abfluß und verstopfen das Abflußrohr. Zum Sammeln der Seifenreste ist ein kleiner Beutel sehr nützlich, den man dann zubindet und wie ein Seifenstück gebraucht.

Beim Säubern stark verschmutzter Hände ist übrigens ATA — allein oder in Verbindung mit Seife — ein ausgezeichneter Seifensparer.

ATA ist die altbewährte Haushaltshilfe bei jeder Reinigungsarbeit. Es ersetzt Seife und fetthaltige Reinigungsmittel. Zu haben in grob, fein, extrafein.

Schwitzende Füsse
trocknet, desinfiziert der hervorragende
Efa-Stopper. Befreit Schweißge-
ruch, verhüttet Blasen, Brennen und
Wundlaufen der Füße. Vorzüglich zur
Massage und zur allgemeinen Körper-
pflege. 75 f. In Apotheken, Drogerien
und Fachgeschäften auch Efa-Stopper, -
Creme u. -Häutergenüktur erhältlich.
Efasit

Mentor-Repetitorien

Vorbereitungs- und Nachhilfebücher für Schüler und Erwachsene, die gezwungen sind, lückenlose Kenntnisse zu verbessern oder die beabsichtigten Vergleiche wieder auszuüben oder fehlende Kenntnisse nachzuholen.

Erschienen sind Bände für:

- 1. Rechnen I. Die Grundrechenarten.
- 24. Rechnen II. Das Rechnen mit gemeinen Brüchen, Dezimalbruchrechnung.
- 43. Rechnen III. Dreifachrechnung, Prozent- und Zinsrechnung.
- 10. 25. Arithmetik und Algebra I/II
- 36. Diophantische Gleichungen
- 39. Gleichungen 3. und 4. Grades.
- 41. Zinseszins- und Rentenrechnen
- 7. 7a. Planimetrie I/II
- 8. 9. 42. Planimetrische Konstruktionsaufgaben I/III
- 48. 49. Analyt. Geometrie I/III
- 16. 17. 47. Trigonometrie I/III
- 18. 19. Stereometrie I/II
- 26. 27. Deutscher Aufsatz I/II
- 34. Deutsche Rechtschreibung.
- 35. Deutsche Grammatik.
- 2. 2a. 3. Französisch I/II
- 45. Französisch III: Examiniatorium in Frage u. Antwort.
- 5. 6. Englisch I/II
- 46. Englisch III: Examiniatorium in Frage u. Antwort.
- 11. 12. Lateinisch I/II
- 13. 14. Griechisch I/II
- 33. Physik I (Unterstufe).
- 53. 54. 54a. Physik II/IV (Oberstufe).
- 28. Organische Chemie.
- 29. Anorganische Chemie I (Theoretische Chemie).
- 29a. Anorganische Chemie II (Nichtmetalle, Metalle).

Prospekt kostenlos. Jeder Band RM 1,80
Mentor-Verlag, G. m. b. H., Berlin-Schöneberg Wm.
Bahnstraße 30 Postcheckkonto Berlin Nr. 115

Hier wird der Geist geschliffen

Spruch-Mosaik

| | | | |
|-------|-------|-------|-------|
| henan | lung | gesmi | m̄ri |
| eutsc | weri | ansan | egwil |
| tdend | lückh | | |

Die Mosaiksteinchen ergeben, richtig aneinander gereiht, einen alten deutschen Spruch.

Richtig ordnen

da, fährt, gro, nach, hem, wer, ziel,
am, er, hig, lern', ru, sit, steu, zen,
am, be, fiel, küm, mert, un, wenn,
auf, del, hoch, lob, sprit, ta, und, zen.

Die Silben jeder Zeile sind so zu ordnen, daß sie, im Zusammenhang gelesen, ein Gedicht von Heibel ergeben.

Vorsehrätsel

Lima - Bier - Uhr - Lei - Cat - Aube - Alter
- Strich - Ast - Eiter - Wald.

Vor jedes der obenstehenden Wörter ist ein Buchstabe zu setzen, so daß neue sinnvolle Wörter entstehen. Die gesuchten Buchstaben nennen, aneinander gereiht, einen Teil der Dampfmaschine.

Zahlenkasten

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|----|----|---|---|---|---|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 9 | 3 | 5 | 8 | | | | | | | |
| 4 | 3 | 2 | 1 | 10 | | | | | | |
| 6 | 7 | 9 | 11 | | | | | | | |

9 3 5 8
4 3 2 1 10
6 7 9 11
Jägerpflanze
Kummer
Stadt in der Schweiz

Jeder Buchstabe der obenstehenden Schlüsselwörter ist in das mit der gleichen Zahl bezeichnete Feld einzutragen. Bei richtiger Eintragung nennen die Felder von 1-11, fortlaufend gelesen, einen Schlachtenort von 1813, Sieg Bülow's über die Franzosen.

Silbenband

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|----|----|----|----|
| 1 | 3 | 5 | 7 | 9 | 11 | 13 | 15 |
| | | | | | | | |
| 2 | 4 | 6 | 8 | 10 | 12 | 14 | 16 |

a - al - de - do - ein - i - fo - kom - kom
- lu - men - men - mo - ne - paß - re -
schwimm - tau - wa - za.

Vorstehende Silben sind derart in die Felder der Figur einzutragen, daß man von oben nach unten

Wörter erhält, von denen je zwei die Mittelsilbe (im stark umrahmten Feld) gemeinsam haben.

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1-2 Gerät zur Bestimmung der Himmelsrichtung, 3-4 Gesamtheit der Geldeinkünfte, 5-6 Möbelstück, 7-8 südendeutsche Stadt am Erzgebirge, 9-10 Herzbad im Gläser Bergland, 11-12 Stadt in Argentinien, 13-14 Flächenraum, 15-16 weiblicher Vorname.

Bei richtiger Lösung nennen die Mittelsilben, von links nach rechts gelesen, den Titel eines Geschwaderführers.

Ausslösungen aus Nummer 17

Silbenrätsel: 1. Donner, 2. Egede, 3. Mandarine, 4. Bissin, 5. Algebra, 6. Termiten, 7. Gräser, 8. Raute, 9. Littoria, 10. Ampere, 11. Nebrasta, 12. Dennewitz, 13. Gelimer, 14. Erich, 15. Bantu, 16. Ines, 17. Euripides, 18. Reichenberg, 19. Triangel, 20. Drolde, 21. Halle, 22. Releba, 23. Ramin, 24. Irene = Dem Vaterland gehiert ihr Kind die Mutter, nicht sie allein.

Rösselsprung: Nun schweige mir jeder von seinem Leid
Und noch so großer Not!
Sind wir nicht alle zum Opfer bereit
Und zu dem Tod?
Eines steht groß in den Himmel gebrannt:
Alles darf untergehn!
Deutschland, unter Kinder- und Vaterland,
Deutschland muß bestehn! Will Bisper

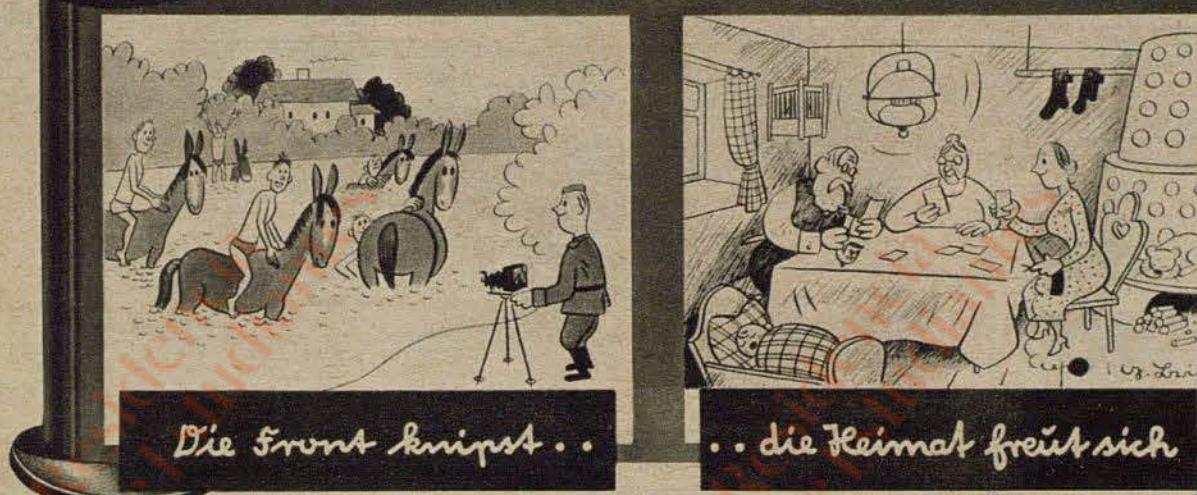
Sinnspruch aus Teilen: Handeln! Handeln! Das
ist es, wozu wir da sind.

Silbenordnen: O wie selig ist der Mann,
Der in Wahrheit sagen kann:
Mut, du bist mir Sonnenchein,
Mut, du bist mir edler Wein!

Ausstauschrätsel: Gold, Miete, Kreis, Osen, Hundefutter, Schlüssel, Folie, Knopf, Hag, Seite, Frucht. — Derfflinger.



Dr. Schleussner der Welt älteste fotochemische Fabrik



Raucher
werde in wenigen Tagen
Nichtraucher
durch
TABAKEX
26-Seiten-Heft kostenlos
LABORA Berlin SW 29 E 2

Schlüchte

Sie wissen ja:
Trinket ihn mässig!

Tätowierung entfernt 26 jährige Praxis
Selbstbehandlung. Auskunft
Cüssler 29, Berlin SO 16, Köpenicker Str. 121a

EXAKTA
die Vielseitige!

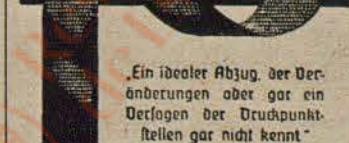
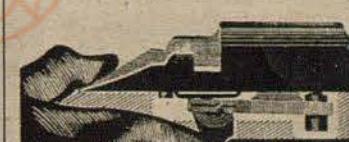
Ihagee
KAMERAWERK
STEINBERGEN

Prospekt gratis!
Für bildmäßige und technische Photos, für
Mikro-, Makro- und Fernaufnahmen, für
Sport und Bildbericht, für Blitzlicht-, Nacht- und
Bühnenphotos tausendfach bewährt.
Ihagee Kamerawerk, Dresden-Südvorstadt 450

Nachts ungesehen Kartenlesen!

Orientierungsschwierigkeiten, gefahrbringende Irrtümer durch Dämmerung, Nacht, klein gedruckte Ortsnamen, kleine Zahlen und Zeichen gibt es nicht mehr! Sie legen auf die Karte die „Busch-Leucht-Winett“ und eine scharfe, von unten beleuchtete Lupe zeigt das Kartenbild klar + hell + groß. Kein verräderischer Lichtschein dringt über die von der Lupe erfaßte Kartenstelle hinaus. Umschalten auf eine zweite Birne macht die „Busch-Leucht-Winett“ zur hellen Taschenlampe. Im Innern beleucht- und abwischbare Schreibfläche für Notizen. Erhältlich in opt. Fachgeschäften. Preis mit 2 Birnen RM 11.-

Busch
Leucht-Winett
EMIL BUSCH A.-G., RATHENOW



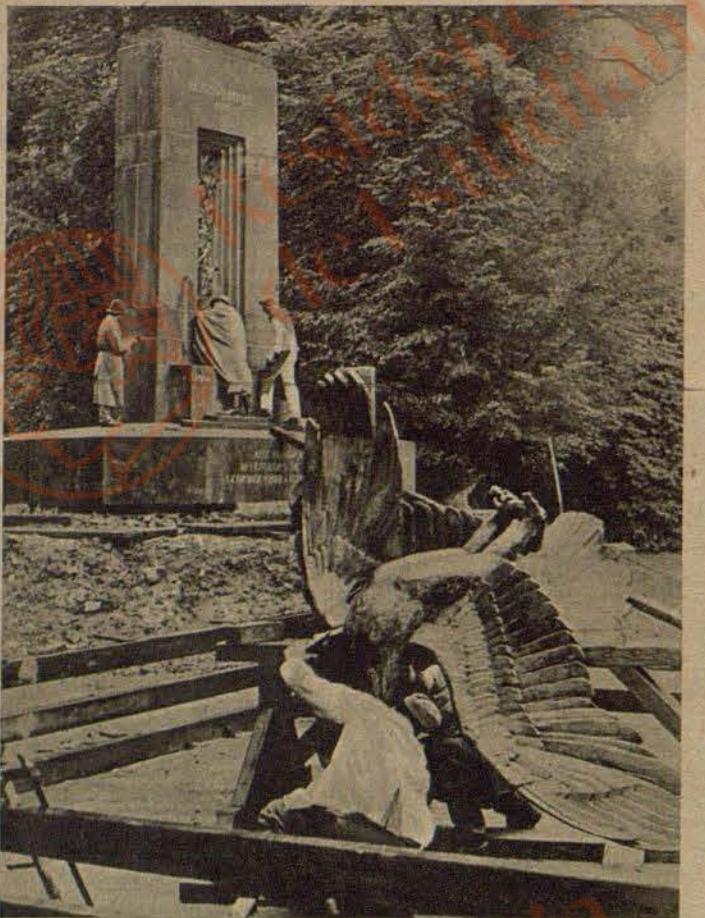
Ein Abzug
ohnegleichen

Ein idealer Abzug, der Veränderungen oder gar ein Verlegen der Druckpunktstellen gar nicht kennt.

WALTHER
Klein-Kaliber-Büchsen



FERNSCHEULE BERLIN Abt. A.6
BERLIN W 15, KURFÖRSTENDAMM 66

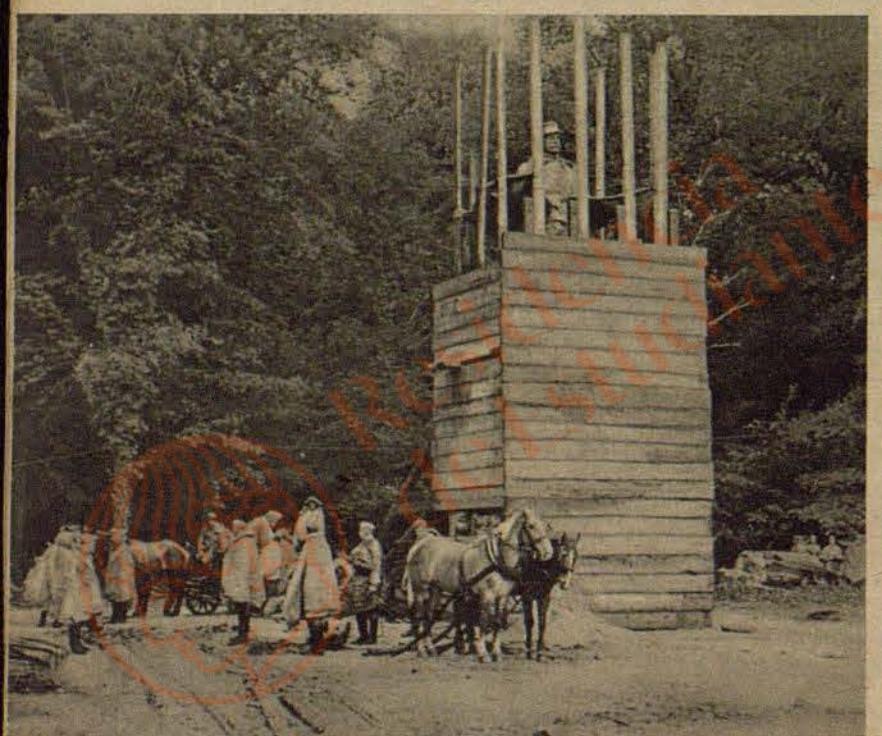


Eine Schmach wird ausgelöscht

Auf Befehl des Führers wurden im Wald von Compiègne die Schanddenkmäler vernichtet, die die Franzosen nach dem Waffenstillstand von 1918 errichtet hatten. Auf unserem Bild haben deutsche Soldaten gerade den Adler abmontiert, der in dem Denkmal das „geschlagene“ Deutschland darstellte



An der Stelle, wo im November 1918 der Salonwagen Foch's stand, befand sich bisher ein Gedenksockel. Er wird jetzt zur Sprengung vorbereitet und damit ausgelöscht werden, wie die Schmach von Compiègne durch den deutschen Sieg von 1940 ausgelöscht ist



Das Standbild des einstigen französischen Generalissimus Foch soll auf Befehl des Führers erhalten bleiben. Damit es durch die Sprengung der in unmittelbarer Nähe befindlichen Schandmäler nicht beschädigt wird, haben unsere Soldaten es mit Holz verschalt

Aufnahmen für die „Wehrmacht“: Bernd Lohse

FRANKREICH UND BELGIEN Durch Die Windschutzscheibe gesehen



An der Mündung des Albertkanals fahren wir an dem Denkmal vorüber, das zu Ehren des im Jahre 1934 in der Gegend von Namur abgestürzten Königs der Belgier, Albert I., unter dessen Regierung der Kanalbau begonnen wurde, errichtet worden ist. — Heute begegnet man auf diesen Straßen, über die vor wenigen Wochen noch ununterbrochen die Nachschubkolonnen rollten, nur vereinzelten belgischen Lastautos und Führwerken, die den Verkehr zwischen den einzelnen Orten wieder aufgenommen haben und so das belgische Wirtschaftsleben allmählich wieder in Gang bringen



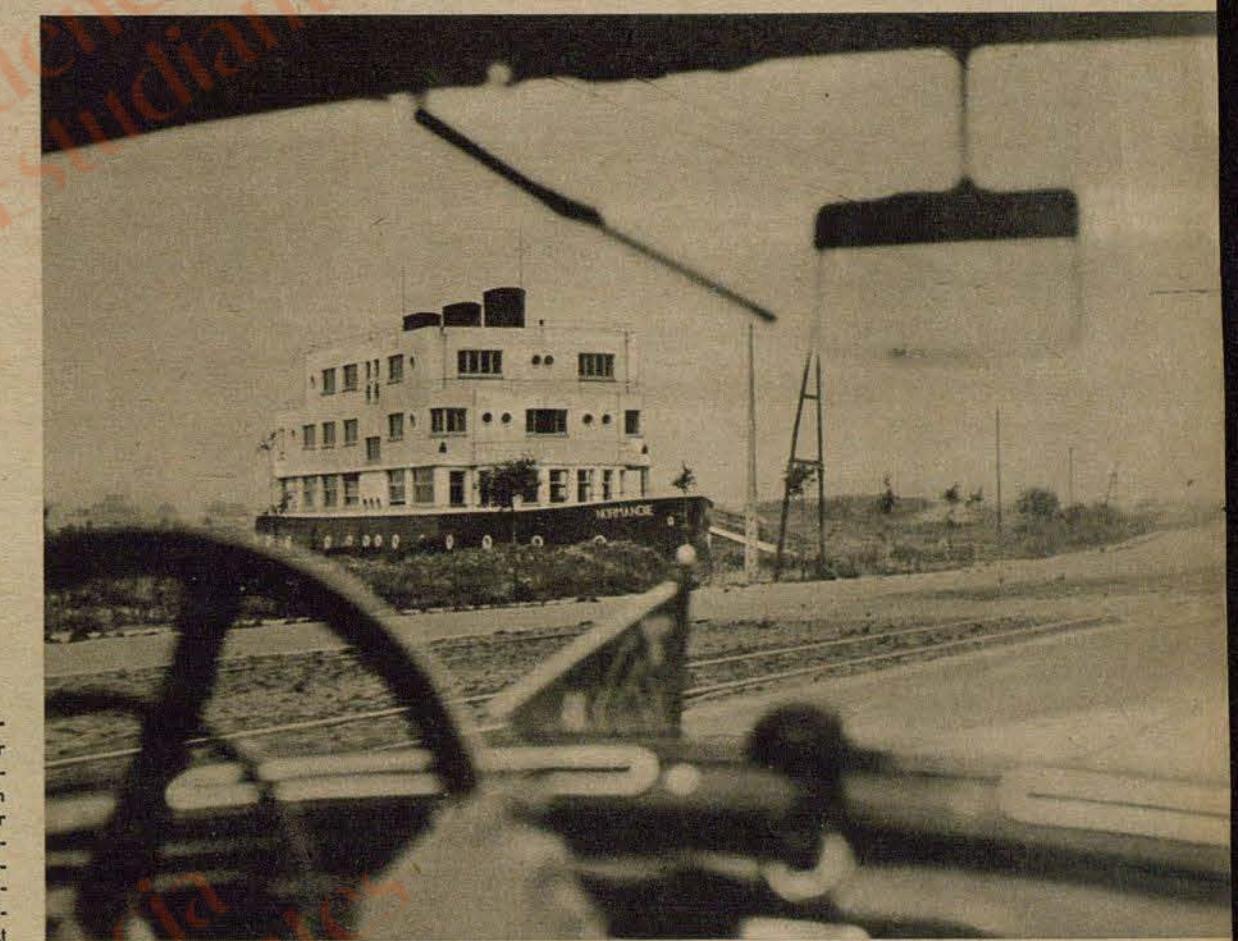
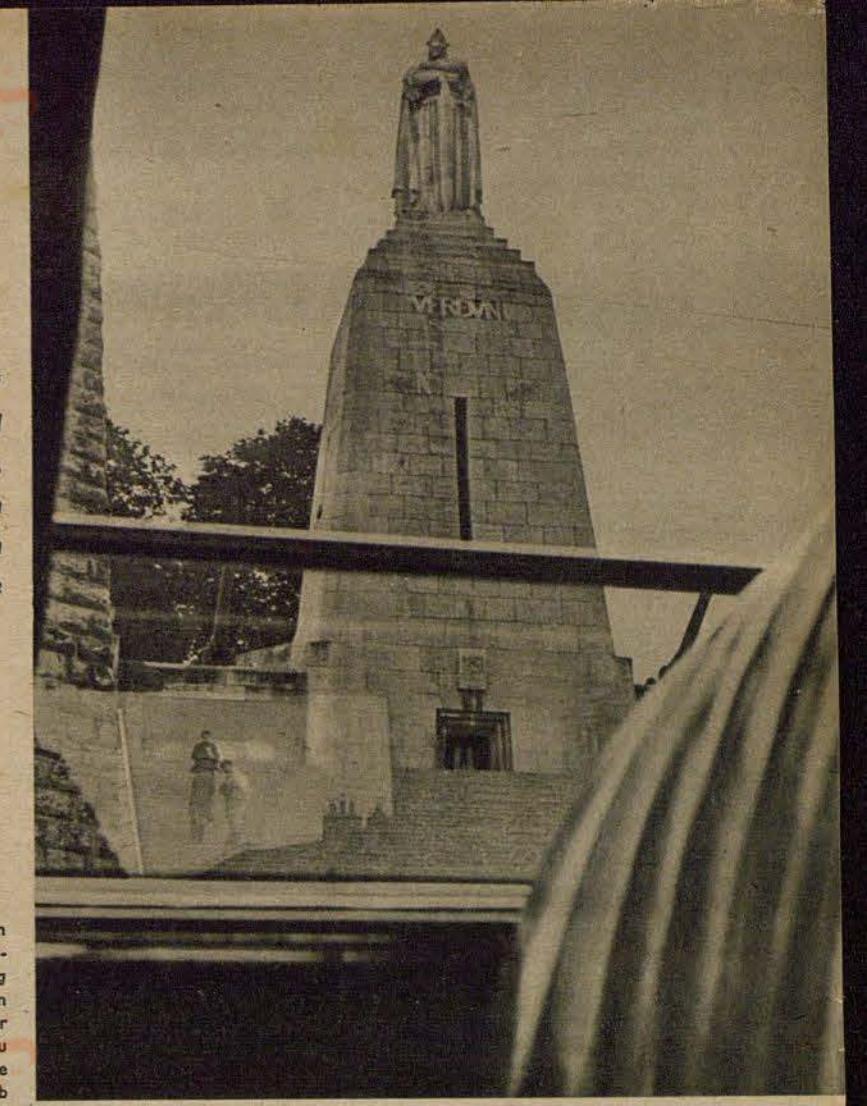
Zu beiden Seiten fruchtbare Land säumt weit bis an den Horizont die schnurgerade Landstraße. Aber es fehlt an Menschen, die diesen Boden voll ausnutzen können. Das Korn steht reif auf Frankreichs Feldern, aber der Bauer fehlt, der es einbringt, und nur hier und dort greifen sie zur Sense, um noch zu retten, was zu retten ist. Hier zeigt es sich, daß sich die Auswirkungen der uferlosen Evakuierung nur gegen das französische Volk selbst richten. Langsam, ganz langsam kommt so erst an einigen Stellen das normale Leben wieder in Gang



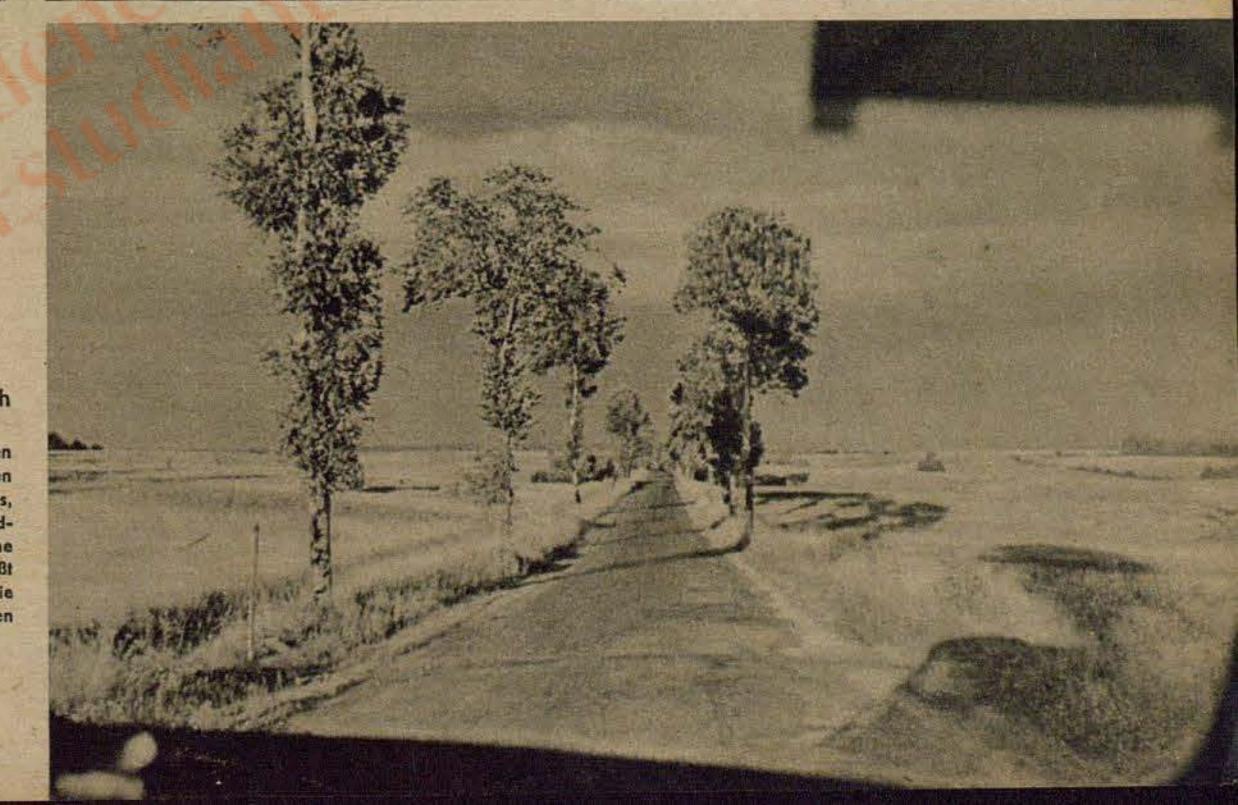
Die Städte am Kanal, wie z. B. Abbeville, hatten beim schnellen Vorstoß unserer Panzerdivisionen kaum gelitten. Erst nach Tagen rannten die Franzosen, wenn auch vergeblich, gegen die deutschen Stellungen an der unteren Somme an und zerstörten dabei völlig umsonst ihre eigenen Städte. Aus dem Schutt ragen die verkohnten Ruinen, ein System anklagend, das frevelhaft diesen Krieg über das eigene Land brachte

Seit zwei Monaten schweigen im Westen die Waffen. Wie sieht es heute, in der Zeit der Waffenruhe, im besetzten Belgien und Frankreich aus? Der Sonderberichterstatter der „Wehrmacht“, Bernd Lohse, hat eine Autoreise durch die besetzten Gebiete gemacht. Unsere Bilder auf diesen Seiten zeigen ein paar Eindrücke auf seiner Fahrt: durch die Windschutzscheibe seines Autos gesehene Kamera-Notizen.

Das Mahnmal von Verdun, das die Franzosen in der Erinnerung an die verlustreichen Schlachten um diesen Eckpfeiler des französischen Festungssystems nach dem Weltkrieg errichteten. Jahr um Jahr wurde im Weltkrieg um diese Stadt gekämpft, Hunderttausende von Verwundeten und Toten blieben in ihrem Weichbild liegen und niemals sah ein Deutscher die Türme dieser Stadt. Im heutigen Kriege gelang es uns, die Stadt nach kurzem, hartem Kampf zu nehmen und am Tage des Einmarsches nahm der Oberbefehlshaber dieser Arme vor dem Mahnmal des Weltkrieges die Parade seiner siegreichen Truppen ab



Neben anderen Kuriositäten begegneten wir auf einer der belgischen Landstraßen diesem Hotelbau, der in der äußeren Form einem — Ozeandampfer nachgeahmt ist. Dieses Stein gewordene Schiff, das völlig zusammenhanglos in die Landschaft hineingesetzt wurde, hat früher manchen englischen „Snob“ angelockt



Auf der Rückfahrt durch Lothringens Ebenen. Stundenlang fährt unser Wagen durch die kornreichen Ebenen dieses alten deutschen Landes, das nun wieder von der Fremdherrschaft befreit ist, dessen Söhne in fremde Waffendienste gepeilt waren und jetzt in eine freie Heimat zurückkehrten durften



1. September: Der Augenblick vor der historischen Rede des Führers im Reichstag



2. September: General der Flieger Löhr (links) u. der jetzige General der Flieger Loerzer wurden als Erste vom Führer mit dem neu gestifteten Eisernen Kreuz ausgezeichnet



3. September: Englands und Frankreichs Botschafter (links Coulondre, rechts Henderson) haben nach der Kriegserklärung ihrer Regierungen die Pässe verlangt



3. September: Einer der „Helden“ vom Bromberger Blutsonntag, ein polnischer Bandit, der zahllose Volksdeutsche auf dem Gewissen hat

Aufnahmen: Hoffmann (3), Allatnik (2), Laux (2), PK-Lanzinger — PBZ (1)

Erst ein Jahr her und schon Geschichte

Der 1. September 1939

Der Reichstag trat um 10.00 Uhr zu einer entscheidenden Sitzung zusammen, in der der Führer die politische Entwicklung der letzten Monate bekanntgab und die historischen Worte sprach: „Seit 5.45 Uhr wird jetzt zurückgeschossen! Und von jetzt ab wird Bombe mit Bombe vergolten!“ Kurz vorher waren ähnlich die großzügigen Vorschläge Deutschlands an Polen bekanntgemacht worden (Rückgliederung Danzigs, Abstimmung im Korridor, Verbleiben Gdingens bei Danzig in jedem Fall, extraterritoriale Durchgangsstraße je nach dem Ausfall der Abstimmung).

Die ersten Berichte des OKW teilen mit, daß an allen Fronten die vorgesehenen Erfolge erzielt worden sind.

Der 2. September 1939

Der Führer stiftet das Eiserne Kreuz in vier Klassen neu.

Von Pommern her erreichen unsere Truppen die Weichsel südwestlich Graudenz. Die von Ostpreußen vorstoßenden Truppen erreichen nahezu die von Pommern eingesetzten Kräfte und schneiden den Korridor ab. Deutsche Kräftegruppen umfassen das ostoberschlesische Industriegebiet.

Der 3. September 1939

Um 9.00 Uhr läßt die britische, um 13.00 Uhr die französische Regierung in Berlin mitteilen, daß sie sich als im Kriegszustand mit Deutschland befindlich betrachten. Am Vormittag hatten beide Regierungen ultimativ die Zurückziehung der deutschen Truppen gefordert.

Der Führer begibt sich an die Ostfront. Die aus Schlesien vorrückenden Truppen verfolgen den weichenden Gegner in Richtung auf Krakau. Deutsche Verbände dringen in die Festungslinie von Graudenz ein. Die Luftwaffe bombardiert Eisenbahnlinien und Truppentransporte.

Der Blutsonntag in Bromberg, an dem Tausende von Volksdeutschen der Bestialität der Polen zum Opfer fielen, riß eine Kluft zwischen Deutsche und Polen, die sich nie wieder überbrücken lassen wird. Mit dieser Tat stellte sich Polen außerhalb der menschlichen Zivilisation.

Der 4. September 1939

Englische Kampfflugzeuge greifen Wilhelmshaven und Cuxhaven an; zahlreiche Maschinen werden abgeschossen.

Die 7. polnische Division wird bei Tschestochau aufgerieben. Das ostoberschlesische Industriegebiet ist frei vom Feind. Bei Sieradz Übergang über die Warthe.

Der 5. September 1939

Die südafrikanische Union bricht die Beziehungen zu Deutschland ab. Die Reichsregierung veröffentlicht ein erstes Weißbuch über die Entwicklung der deutsch-polnischen Krise. Das ostoberschlesische Industriegebiet ist in deutscher Hand. Die Polen räumen Bromberg und Graudenz. Siegreiche Luftkämpfe im Raum Warschau-Lodsch.

Der 6. September 1939

Bromberg ist genommen. Deutsche Truppen rücken in Krakau ein.

Die polnische Regierung flieht nach Lublin.

Der 7. September 1939

Die von den Polen vertragswidrig befestigte Westerplatte in Danzig ergibt sich nach Beschießung durch das Linienschiff „Schleswig-Holstein“.

Deutsche Truppen rücken auf Lodsch vor. Panzertruppen nähern sich auf 60 km Warschau.

Der 8. September 1939

Vormarsch an allen Frontabschnitten. Die polnischen Truppen befinden sich auf der Flucht. Um 17.15 dringen die ersten deutschen Soldaten in Warschau ein. Bei Sandomirz wird das Ostufer der Weichsel besetzt.

Der 9. September 1939

Generalfeldmarschall Göring spricht in den Rheinmetall-Werken zum deutschen Volk. Britische Flugzeuge werfen Flugblätter über einigen Städten in Nord- und Westdeutschland ab.

Der 10. September 1939

Lodsch ist in deutscher Hand. Der Führer besucht die deutschen Heeresgruppen vor Warschau, das von Osten her von polnischer Artillerie beschossen wird.

Auf dem westlichen Kriegsschauplatz werden drei französische Flugzeuge über dem deutschen Grenzgebiet abgeschossen.

Kanada teilt mit, daß es sich als im Kriegszustand mit Deutschland befindlich betrachtet.



7. September: Die Westerplatte in Danzig ergibt sich nach Beschießung durch die „Schleswig-Holstein“



8. September: Deutsche Panzerkampfwagen dringen mit Teilen eines Schützenregiments in eine Ausfallstraße von Warschau ein



9. September: Generalfeldmarschall Göring — jetzt Reichsmarschall — spricht in den Berliner Rheinmetall-Borsig-Werken zum schaffenden Deutschland



10. September: Der Führer bei seinen Soldaten vor Warschau