äußerliche sichtbare Trennung von der arischen Bevölkerung vollzogen, so ergab sich nun die Notwendigkeit auch einer territorialen Trennung. Von den zwei Lösungen, die möglich waren, Judenstadt und Ghetto, wurde die zweite als zweckmäßiger und schneller durchführbar gewählt. In den Städten des Generalgouvernements sind heute die Stadtteile mit gemischter polnisch-jüdischer Bevölkerung verschwunden und in den Hauptgeschäftsstraßen auch der großen Städte sieht man die Namenschilder der Juden nicht mehr. Zum ersten Male seit Jahrhunderten wurde jetzt der Jude zu einem geordneten Lebenswandel gezwungen, der in erster Linie die Pflicht zur Arbeit in sich trägt. Es wurde der Arbeitszwang für die jüdische Bevölkerung des Generalgouvernements eingeführt. An der Spitze der Zwangsarbeitertrupps steht jeweils ebenfalls ein Jude, der seine Rassegenossen beaufsichtigt und den deutschen Behörden für die ordnungsmäßige Durchführung der Arbeiten verantwortlich ist. Dieses Verfahren hat sich im Generalgouvernement ausgezeichnet bewährt. Die Dauer des Arbeitszwanges beträgt in der Regel zwei Jahre. Grundsätzlich soll der Jude in dieser Zeit körperliche Arbeit mit dem Spaten leisten. Um eine geordnete Beschäftigung für die Juden auch nach diesen zwei Jahren zu finden, wurde im Generalgouvernement erstmalig eine Art jüdischer Arbeitsgemeinschaften eingeführt. Sie sichern den in ihnen tätigen Juden sowohl die Arbeit wie den Lebensunterhalt. Vornehmlich handwerkliche Kräfte wurden zunächst in diesen Arbeitsgemeinschaften zusammengefaßt. Die Vorrechte, die der polnische Staat den Juden gewährte, wurden beseitigt. Der Jude soll zunächst einmal seine Pflicht erfüllen und dann erst die Rechte genießen, die ihm die Gesetzgebung gewährt. In ihren Gemeinden ist den Juden die Selbstverwaltung gewährt worden. In jeder Gemeinde ist eine Vertretung der Juden gebildet worden, der sogenannte Judenrat. Seine Mitglieder werden durch die Juden der betreffenden Gemeinde gewählt. Der Judenrat nimmt die Befehle der deutschen Dienststellen entgegen und haftet für ihre gewissenhafte Durchführung. Seinen Weisungen vom Vollzuge der deutschen Anordnungen haben sämtliche Juden und Jüdinnen zu gehorchen. Damit ist innerhalb der jüdischen Gemeinschaft und Ghettos eine klare Verwaltungsordnung eingeführt worden, die im Rahmen der deutschen Gesetze und der deutschen Rechtsordnung den Juden eine freie Selbstverwaltung gewährt. Die Juden sind als Fremdkörper im Generalgouvernement gekennzeichnet, sie unterliegen einer besonderen Gesetzgebung, verwalten jedoch ihre eigenen Angelegenheiten selbst.

Das Ritterkreuz für Kapitänleutnant Rollmann

Verdienter Lohn für hervorragende Leistungen — Außer mehreren Kriegsschiffen 24 Dampfer mit 118 890 BRT. versenkt

Berlin, 5. Aug. Der Führer und Oberste Befehlshaber des Heeres verlieh auf Vorschlag des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine, Großadmiral Dr. h. c. Raeder, das Ritterkreuz zum Eisernen Kreuz dem Kapitänleutnant Wilhelm Rollmann.

Kapitänleutnant Rollmann hat aus meist schwergesicherten Geleitzügen 24 Dampfer mit insgesamt 118 890 BRT. versenkt. Es gelang ihm hierbei, allein aus einem einzigen Geleitzug in kürzester Zeit 42 000 Bruttoregistertonnen zu versenken. Ferner versenkte er durch Torpedoschuß einen Minenleger sowie den englischen Zerstörer „Whirlwind", brachte zwei Prisen mit insgesamt 7776 BRT. ein und führte eine schwere Minenaufgabe an der englischen Südküste mit Erfolg durch. Durch ausgezeichnetes Können, hervorragenden Schneid und rücksichtslosen Einsatz hat er wesentlichen Anteil an den Erfolgen des U-Booteinsatzes. Sein jüngster Erfolg war die Versenkung eines feindlichen U-Bootes.

Wilhelm Rollmann wurde am 5. August 1907 in Wilhelmshaven als Sohn des Kapitäns zur See Wilhelm Rollmann geboren. Am 1. April 1926 trat er als Matrose in die Kriegsmarine ein. An Bord des Kreuzers „Emden" nahm er an einer 18monatigen, alle Erdteile berührenden Weltreise teil. 1933 wurde er auf den Kreuzer „Karlsruhe" kommandiert, mit dem er als Kadettenausbildungsoffizier abermals eine mehrmonatige Ausbildungsreise mitmachte. 1937 begann die U-Boot-Ausbildung Rollmanns, der inzwischen zum Kapitänleutnant befördert worden war. Im Oktober 1938 wurde er U-Bootkommandant.

Der heutige Wehrmachtbericht

Seit Kriegsbeginn rund 5 Millionen BRT. Handelsschiffsraum versenkt

Deutsches U-Boot versenkte aus stark gesichertem Geleitzug wieder drei bewaffnete Handelsdampfer — Luftkämpfe über dem Kanal — Dabei 8 britische Jäger abgeschossen — Deutsche Luftangriffe auf englische Häfen

Berlin, 6. August. Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:

Ein Unterseeboot hat drei bewaffnete feindliche Handelsdampfer mit insgesamt 16 875 BRT. aus einem stark gesicherten Geleitzug herausgeschossen und versenkt.

Am 5. August kam es über dem Kanal wiederholt zu Luftkämpfen. Hierbei schoß ein deutsches Aufklärungsflugzeug zwei britische Jagdflugzeuge neuester Bauart ab. Sechs weitere feindliche Jäger wurden im Kampf mit unseren Jägern zum Absturz gebracht.

In der Nacht zum 6. August griffen deutsche Flugzeuge verschiedene englische Häfen an.

Britische Flugzeuge flogen in der Nacht in Nordwestdeutschland ein und warfen Bomben ab. Der angerichtete Sachschaden ist gering; Menschenleben sind nicht zu beklagen.

Das Gesamtergebnis des Handelskrieges gegen England vom Kriegsbeginn bis zum 8. Juli 1940 wurde im Bericht des OKW. vom 12. Juli bekanntgegeben. In der Zeit vom 9. bis 31. Juli wurden an feindlichem und dem Feind nutzbaren Schiffsraum versenkt:

durch Unterseeboote	844 174 BRT.
durch Ueberwasserstreitkräfte	98 500 BRT.

In diesen Zahlen sind die Erfolge durch Minen nicht enthalten, die gerade in letzter Zeit in erhöhtem Umfange erzielt worden sind und die der Feind bisher verschwiegen hat. Sie sind durch die wiederholte Schließung feindlicher Häfen und durch andere Anzeichen erwiesen.

Durch die Luftwaffe wurden versenkt:

an Kriegsschiffen	21 650 Tonnen
an Handelsschiffen	215 000 BRT.

Es wurden beschädigt:

an Kriegsschiffen	82 000 Tonnen,
an Handelsschiffen	828 000 BRT.

Die Gesamtschiffsverluste, die dem Feind vom 9. bis 31. Juli zugefügt worden sind, betragen also — ohne Berücksichtigung der Erfolge durch Minen und ohne Einrechnung des beschädigten feindlichen Kriegs- und Handelsschiffsraumes — 679 324 BRT.

Der Feind hat damit seit Kriegsbeginn an eigenem oder ihm nutzbaren Handelsschiffsraum verloren:

durch Kampfhandlungen der Kriegsmarine	3 725 547 BRT.
durch Kampfhandlungen der Luftwaffe	1 261 313 BRT.

Insgesamt 4 986 860 BRT.

Außerdem sind durch die Luftwaffe seit Kriegsbeginn Handelsschiffe mit einem Gesamtinhalt von etwa 1,5 Millionen BRT. beschädigt worden.

Die seelische Auswirkung bei Luftangriffen

In England und bei uns

Der Fliegeralarm hat in den letzten Wochen Millionen Engländer in die Luftschutzräume getrieben. Im Londoner Rundfunk berichtete der Sprecher, es habe eine gedrückte Stimmung über den Massen gelegen. „Die Menschen saßen stumm in den Luftschutzräumen, sie schauten vor sich hin, und niemand sprach ein einziges Wort." Wenn schon amtliche Stellen die seelischen Auswirkungen deutscher Luftangriffe so kennzeichnen, gehört wenig Phantasie dazu, sich auszudenken, in welchem katastrophalen Zustand sich die englische Bevölkerung tatsächlich befand, als die deutschen Bomben fielen.

Der Präsident des Reichsluftschutzbundes, General der Flakartillerie von Schröder, stellt in der „Sirene" die Wirkung der feindlichen Luftangriffe auf die deutsche Bevölkerung gegenüber. Er habe in den letzten Wochen im Westen des Reiches zahlreiche Luftangriffe miterlebt, aber niemals habe er Menschen gesehen, die in gedrückter Stimmung stumm vor sich hinstarrten. Immer fand man sich mit Würde, Zuversicht und ein wenig Galgenhumor in die Situation. Er habe auch zahllose Volksgenossen gesprochen, deren Häuser durch Bomben zerstört oder beschädigt waren. Die Haltung dieser Volksgenossen habe ihn immer ergriffen und begeistert, trotz aller Schäden und Opfer herrschte eine mutige, zukunftsfrohe Zuversicht. Vergleiche man damit die seelische Auswirkung deutscher Luftangriffe, wie er sie aus persönlichen Erlebnisberichten der betroffenen Menschen in Warschau, Rotterdam, Belgien und Nordfrankreich erkennen konnte, so ergebe sich daraus ein Unterschied in der inneren Kriegsbereitschaft, der noch ungleich größer sei als der Unterschied in der Kriegführung, den Waffen und Soldaten. „Hier ein festgeschlossenes, mutiges und opferbereites Volk, dort ein Haufen entnervter und opferscheuer Schwächlinge. Während bei uns feindliche Luftangriffe niemals Schäden erzielen können, die den Kriegsausgang auch nur im entferntesten zu beeinflussen vermögen, brechen auf der anderen Seite die Völker unter den schweren, blitzschnellen Schlägen der deutschen Luftwaffe zusammen. Wenn die Trabanten Englands so schnell die Waffen strecken mußten, so nicht zuletzt deshalb, weil ihre Völker seelisch am Ende waren. Wenn Deutschland den glorreichsten Sieg seiner Geschichte erringt, dann nicht zuletzt deshalb, weil die Heimat der Front würdig ist."

General von Schröder fügt hinzu, daß auch der Reichsluftschutzbund einen außerordentlich hohen Anteil an der seelischen Bereitschaft des deutschen Volkes zum unbedingten Durchhalten habe. Erst die erarbeitete Luftschutzbereitschaft des ganzen Volkes habe dem Führer die Möglichkeit gegeben, den äußersten Einsatz zu wagen.

Erfolgreicher Luftkampf in Nordafrika

Rom, 5. August. Der italienische Wehrmachtbericht vom Montag hat folgenden Wortlaut:

„Das Hauptquartier der Wehrmacht gibt bekannt:

In Nordafrika hat eine unserer Kampf- und Jagdstaffeln einen heftigen Kampf gegen eine zahlreiche feindliche Formation aufgenommen, die versuchte, unsere an der Cyrenaika-Grenze in Bewegung befindlichen libyschen Truppen zu bombardieren. Bei dem unsererseits außerordentlich heftig geführten Kampf wurden 10 feindliche Flugzeuge, darunter sieben Gloucester und drei Blenheim, abgeschossen. Außerdem wurden etwa ein Dutzend feindlicher Kraftwagen getroffen und in Brand gesteckt. Ein weiteres englisches Jagdflugzeug ist von unseren Bombern abgeschossen worden, die in der Nähe von Marsa Matruk eine wirkungsvolle Bombardierung durchgeführt haben. Alle unsere Flugzeuge sind zu ihren Stützpunkten zurückgekehrt.

In Ostafrika wurde unter Mithilfe der Bevölkerung ein starker feindlicher Angriff auf Namarapur an der Grenze des oberen Sudans am Rudolf-See zurückgewiesen. Einer unserer Luftwaffenverbände hat den Hafen von Berbera bombardiert und dabei einen Volltreffer auf ein Schiff erzielt. Ein feindlicher Luftangriff auf Massaua hat nur leichte Schäden im Hafen verursacht und vier Tote und etwa 30 Verwundete, darunter elf Askaris, gefordert. Zwei feindliche Flugzeuge wurden abgeschossen, ein drittes ist wahrscheinlich abgeschossen worden. In Cassala wurde ein feindliches Flugzeug von der Flak abgeschossen."

Eisenbahnknotenpunkt Haiya einige 100 Meter weit zerstört

Rom, 5. August. Die heftigen Angriffe der italienischen Luftwaffe auf die militärischen Hauptstützpunkte Großbritanniens im Sudan und Kenia werden von der gesamten römischen Mittagspresse stark hervorgehoben.

Der Kriegsberichter der Stefani unterstreicht die im italienischen Wehrmachtbericht vom Sonntag erwähnten Luftwaffenaktionen auf die Flughäfen von Haiya und Summit. Haiya ist ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt zwischen den Gebieten des englisch-ägyptischen Sudan und Port Sudan. Im Tiefflug griffen die italienischen Bomber aus mehreren Richtungen Haiya mit Bomben an, so daß einige 100 Meter weit sämtliche Bahnanlagen zerstört und völlig unbrauchbar gemacht wurden.

Auch der Angriff auf Summit ist eine bedeutende Aktion, da die Engländer in der letzten Zeit den dortigen Flughafen ausbauen. Bei dem ersten Angriff auf diesen Flugplatz wurden die italienischen Bomber von oben von acht englischen Jägern angegriffen. Heftiges Feuer der italienischen Bomber sprengte die englische Formation und zwang sie zum Rückflug. Die italienischen Flieger führten darauf einen neuen Bombenabwurf aus. Hierbei ging eine Flugzeughalle in Flammen auf.

Bei dem italienischen Angriff auf den Hafen von Zeila wurden neben der Beschädigung der Hafenanlagen zwei Schiffe und ein Schlepper getroffen und schwer beschädigt.

Erz aus Narvik

Seegeschichte von Paul Jacob-Langenbeck

(Nachdruck verboten)

Hornsriff — Nacht — glatte, anlaufende See. Der Dampfer fährt abgeblendet. Die Seegesetze, nach denen jedes Fahrzeug nach Einbruch der Dunkelheit die vorgeschriebenen Lampen zu führen hat, sind umgestoßen von dem Gebot der Stunde. Erz aus Narvik! heißt es.

Schwer liegt es in den Luken. Die vorwärtsdrängende Wucht einiger tausend Tonnen wühlt eine hohe Bugwelle auf. „Wenn wir doch nur erst die Nordsee hinter uns hätten, Stürmann!" sagt leise der Kapitän.

Der mit Stürmann Angeredete nimmt das Nachtglas vor die Augen. „In fünf oder sechs Stunden erreichen wir die deutsche Vorpostenlinie", meint er seelenruhig. Doch er spürt, wie seine Hand am Nachtglas ein wenig zittert — denn irgendwo, weiß er, fährt der Tod mit ihnen auf gleichem Kurs. In jeder Sekunde kann seine fahle Bahn auf der glatten Oberfläche in Sicht kommen, in jeder Sekunde kann er im aufdonnernden Triumph den eisernen Leib des Frachters zerreißen.

Sie wissen es an Bord schon seit Sonnenuntergang, als in der Ferne ein zarter, krauser Streifen die wallende Dünung zerschnitt. Dann war der Streifen verschwunden, tauchte an einer anderen Stelle wieder auf, bedeutend näher schon. So pirscht nur ein feindliches U-Boot, sagten sie sich. Und die Sorge um das Erz wächst in den beiden Männern. Es muß unter allen Umständen sicher nach Deutschland kommen.

In diesem Augenblick läuft wie höhnend ein leichtes Klirren über die See. Als ob Eisen gegen Eisen schlüge. Das feindliche Boot, wissen sie jetzt auf dem Frachter, hat das Turmluk geöffnet, es fährt nun über Wasser.

Die beiden Männer auf der Brücke lauschen in die Nacht hinein. Verhalten knarrt das Rudergestänge. Aber die Maschine ihres Schiffes dröhnt und dröhnt im gleichförmigen Takt. Stopp die Maschine! gibt da der Kapitän nach unten.

Die gewaltige Wucht des Erzes verebbt. Der Frachter erstarrt. Und nun hören sie es: Querab, ziemlich nahe schon, verzieht sich ein seltsames, und doch so vertrautes Rauschen, das Rauschen einer Bugwelle. Wahrscheinlich lief das Boot schräg in die Fahrtrichtung des Dampfers. Da — der dünne Lichtstrahl eines Scheinwerfers huscht über die See.

„Verdammt, sie suchen uns, Stürmann!" preßt der Kapitän durch die Zähne.

„Das tun sie", entgegnet trocken der Steuermann.

Vorsichtig, mit ganz langsamer Fahrt und hart Backbord Ruder läßt der Kapitän sein Schiff außer Kurs scheren. Das Boot mag nun lange suchen. So denkt er.

Dunst streicht dem Dampfer mit einem leichten Winde entgegen. Doch was der Dunst an Sicht verhüllt, das trägt der Wind nunmehr an Geräuschen dem Boote zu. Und Geräusche sind Witterung für den Feind. Den beiden Männern auf der Brücke ist es, als ob das Stampfen der Maschine eine deutlich hörbare Spur hinterlassen müßte. Und es ist auch so!

Diese Spur kann keine Dunkelheit verwischen. Abermals wird die Maschine gestoppt. Abermals erstarrt der Dampfer. Zusammenhanglos verliert sich das letzte Aufschäumen der Schraube in der Weite der See. Da huscht wieder der Lichtstrahl des Scheinwerfers über das Wasser.

Unerbittlich ist der suchende Strahl. Weiter treibt er den Dampfer. Die Maschine zieht an — ganz sachte, als ob auch sie wüßte, daß es das kostbare Erz aus dem Bereich des Gegners zu schleppen gilt. Doch da fällt plötzlich ein scharfer Kanonenschuß, blindlings in die Nacht hinein gefeuert.

Das ist Bluff, wissen die auf dem Dampfer. Aber wenn auch: Gleich wird der Scheinwerfer sie doch fassen! Stoppen oder langsame Fahrt nützt nun ihrem Dampfer nichts mehr. Voll voraus! lassen sie die Maschine laufen — äußerste Kraft!

„Hätten wir doch bloß drei oder vier Meilen Vorsprung!" ruft ärgerlich der Kapitän.

Drei oder vier Meilen . . ., denkt sinnend der Steuermann. Dann wären wir unserer Vorpostenlinie nahe genug. Soll um diese drei oder vier Meilen das Erz für Deutschland vor die Hunde gehen? In der Heimat brauchen sie das Erz! Und ich stehe hier unnütz umher — —

„Käppen", meint er laut, „ich glaube, wir holen besser das Lot an Bord. Es könnte bei dem ewigen Manövrieren leicht in die Schraube kommen." Damit geht er auch schon nach achtern.

Fünf bis sechs Minuten verstreichen. Unaufhörlich sucht der Scheinwerfer. Noch fällt der suchende Strahl zu kurz. Dem Kapitän klopft das Herz bis zum Halse hinauf. Seine Hand umklammert den Maschinentelegraphen, als ob er damit das letzte aus der Maschine herausholen könnte. Dann reißt er das Nachtglas vor die Augen. Weit achterlich ist auf dem Wasser eine kurze, grelle Flamme aufgelodert.

Er begreift nicht sogleich, was er sieht. Er ruft nach dem Steuermann, den er jetzt vermißt, und dem er sagen will, daß dort achterlich eine Leuchtboje treibt, eine Rettungsboje, und daß ein Mensch in dieser Boje hängt.

Das U-Boot scheint den Erzdampfer vergessen zu haben. Es leuchtet die Boje an und läuft darauf zu. Und in diesem Augenblick fällt dem Kapitän des Dampfers ein, daß sie auf dem Achterdeck, nahe beim Log, ja auch so eine Boje hängen haben — und nun weiß er alles. „Stürmann!" ruft er.

Dort in der Boje treibt sein Steuermann. Um das feindliche Boot von dem Erzdampfer abzulenken, wenn auch nur für einige Minuten, für die entscheidenden Minuten, ist er mit der Leuchtboje über Bord gesprungen.

Jetzt merkt das Boot die List. Mit einer wütenden Maschinengewehrgarbe fällt es den hilflos im Wasser Treibenden an. Flackernd erlischt das grelle Licht. Nur die weiße Boje treibt stumm auf der See.

Vor dem Bug des Dampfers flimmern Morsezeichen. Herbeieilende deutsche Zerstörer fordern das Erkennungssignal. Jäh verkriecht sich der Scheinwerfer des Feindes. Eisen klirrt gegen Eisen, wie schon einmal in dieser Nacht. Das Boot taucht zur Flucht. Die Wasserbomben der Zerstörer zerreißen hundertfältig die schützende Tiefe. Ein paar Oelflecke treiben auf — —

Im Frühlicht des neuen Tages erreicht der Erzdampfer den Bestimmungshafen.

Das heutige Blatt umfaßt 6 Seiten.

Hauptschriftleiter: Verlagsdirektor Max Fiederer. Stellvertreter: Alfred Möckel; verantwortlich für den Textteil, mit Ausnahme des Sportteils: Max Fiederer; für den Sportteil und den Bilderdienst: Alfred Möckel; für die Anzeigenleitung: Melanie May; Druck und Verlag von Friedrich May, sämtlich in Bischofswerda. — Dresdner Schriftleitung: Walther Schur (zur Zeit bei der Wehrmacht); Stellvertreter: Klaus Paul, Dresden A 24. — Zur Zeit gilt Preisl. Nr. 7.

Wir besiegen den Schmutz auch mit weniger Seife. Nur immer vorher gut einweichen mit Henko. Das hilft!