

# Der Sächsischer Erzähler

Tageblatt für Bischofswerda



Neukirch und Umgegend

Einzige Tageszeitung im Amtsgerichtsbezirk

Bischofswerda und den angrenzenden Gebieten

Druckverleger: Verlag für Ost- und Westpreußen, Druckerei des Verlags für Ost- und Westpreußen, Bischofswerda. Verleger: Verlag für Ost- und Westpreußen, Druckerei des Verlags für Ost- und Westpreußen, Bischofswerda.

Druckverleger: Verlag für Ost- und Westpreußen, Druckerei des Verlags für Ost- und Westpreußen, Bischofswerda. Verleger: Verlag für Ost- und Westpreußen, Druckerei des Verlags für Ost- und Westpreußen, Bischofswerda.

Der Sächsische Erzähler ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Landrates zu Baugen und der Bürgermeister zu Bischofswerda und Neukirch (Lausitz) beiderseits bestimmte Blatt und enthält ferner die Bekanntmachungen des Finanzamts zu Bischofswerda und anderer Behörden.

Nr. 182

Dienstag, den 6. August 1940

95. Jahrgang

## Zwei Stunden kreuz und quer über England

### Bombardierung der Hafenanlagen von Aberdeen — Granate auf Granate schlägt ins Ziel — Hunderte von Scheinwerfern suchen im Firth of Forth einen deutschen Bomber

Alle verfügbaren MGS richteten sich auf den nur schemenhaft erkennbaren Gegner. An Bord eiserne Disziplin, kein Wort, jeder festgefesselt am Abzugshebel.

Der einsamgrige, prächtige Junge tut mir leid, er hatte sich schon so gefreut. Gänther macht eine sadige Rekrivendung, auf seinem Gesicht steht zu lesen: "Warum ausgerechnet ich?" Das nächste Mal... vertritt ihn sein Kommandant. Kurz darauf ist unsere "De 111" auf 1000 Meter gestiegen, von unten ragen die steilen Grate der majestätischen norwegischen Berge hoch, flandnabliches Land. Deutschland ist fest im Besitz dieser strategisch wichtigen Flanzenstellung gegenüber Englands Ostküste. Trotz der Hitze bringt von Westen her, wir fliegen der untergehenden Sonne entgegen, über See, auf der weiße Schaumberge tanzen. Wir fliegen gegen England, das Tag und Nacht die harten Schläge der deutschen Luftwaffe einstecken muß.

Ein Blick auf das Schaltbrett: 10 Minuten noch, und wir müssen an der englischen Küste sein, alle Geschichtsbücher sind besetzt; eiserne Herzen haben diese Männer, die seit einem Jahr über Polen, England, Norwegen, Holland, Belgien und Frankreich in der fliegenden deutschen Armada gegen den Feind kämpfen.

Unten, Tausende von Metern über Land, im gähnenden Tiefe ein milchig-grauer Wolkenteppich. Längst sind die Geschwader der fliegenden Männer halb verdeckt von der Atommasse, deren Schläuche zum Sauerstoffgerät führen. Unermüdlich klettert unter Bomber der Stratosphäre zu, an den Masten des Wasserturms des Staffels, der Dreieck mit dem fliegenden Tiger.

Wenige Minuten noch, und über Schottland ist Mitternacht, die Wolkendecke verschwindet langsam, die Luft wird voll von Nebelwolken. Der Wind fällt in die Nacht des Firth of Forth, der sich teilweise in einer Breite von 27 Kilometer 82000 Meter lang ins innere Schottland hineinzieht. Irgendwo liegt hier die gewaltige Hochbrücke, die den Firth of Forth an seiner schmalsten Stelle überbrückt.

Unser erstes Ziel aber führt bis zur Westküste, ruhig fliegt unser Flugzeug Kurs. 80 Sekunden später beginnt ein Höhenkampf: Schottland macht Sustralar. Die ein glühendes Angehöriger greift zahlreich Straßendünen bei den nächtlichen Himmel, blenden zu uns heraus, um den Angreifer zu erschaffen und als winzig leuchtendes Ziel für die weitere fernere Flak geschuldet. Vorgehend die Suche im endlosen Luftraum, und wenn der Dachtel einmal für Sekunden die Flügel streift, bringt unser Flugzeugführer mit einer schnellen Kurve die Maschine zurück ins Dunkel der Nacht. Scheinwerfer reichen die 111 von Strahl zu Strahl weiter, an einer Stelle jähle ich Steuerbords allein 81 fünf Augenpaare starren ins kreisende Gele, dann wieder in finstere Nacht. Man beachte sich ein Feuerwerk niemals im Leben.

Sekunden bleiben wir im großen Scheinwerferlicht, wir bilden uns an, gespannte Mienen, harte entschlossene Gesichter am Maschinengewehr. Aus dem Mikrofon spricht der Geschwaderführer und gelassen: "Nachtjäger von Ahtern!" Gleich darauf huschen Leuchtzeichen an Bord am Fenster vorbei.

Sekunden verrinnen, die Silhouette des Jägers verschwindet; unser Pilot, ein Meister des Steuernippels, brauche dem Briten davon, im Dunkel der Nacht über Schottland. "Denkste Tommy, uns kriegste nicht!" kaum taucht die gute brave 111 bei Edinburgh, Glasgow, Carlisle und später über Aberdeen auf — da folgen Nachtjäger dem deutschen Bomber. Immer wieder das gleiche Kribbelnde Jag- und Mauspiel: Wir verfolgen unser Ziel, und der Nachtjäger sucht, irreführt, unsere Flade.

Nord- und Südostland zittern unter dem Angriff deutscher Kampfflugzeuge, der Tommy ist reichlich nervös geworden, Strahlenbündel reißt sich an Strahlenbündel, Lichterzügen streuen links und rechts das Gelände ab, ganze Batterien werfen Klutrot-Gelbe in den dunklen Raum — vorbei.

Der große Augenblick kommt, wir sind vor Aberdeen, auf dem Flug zu den Hafenanlagen, für die unsere Sustraler "Größe" bestimmt sind, schwere, mittlere und kleine Kaliber, dazu noch Brandbomben. Eine schwere Bk brachte wir nach England. Großbritanniens hält den Atem an: Nacht für Nacht deutsche Bomben!

Der Flugzeugführer drückt den Steuernippel, wir gehen auf Tiefe, über dem Meeresspiegel liegt der Beobachter, unten, bläst am Wasser unser Ziel. Jetzt kommt's drauf an, jeder Wurf soll sitzen.

Achtung! Da stürzen die Bomben, tragend schlagen die fliegenden Geschosse auf, Sekunden später lodern die Flammen der Detonierten Bomben im schwarzen Granate auf Granate schlägt ins Ziel, ein Stahlhaken entläßt sich über Aberdeen, der Himmel rattert sich vom Widerstreifen der explodierenden Brände. Rauch und Qualm verschleiden für Sekundenbruchteile die jügelnden Flammen: Weiß, rot, blaurot.

Rühmendes Entsetzen in Aberdeen, aufgeregt schauen einige Scheinwerfer wie dünne Spinnweben in die Höhe, haken ätzend durch den dunklen schwebenden Raum, besten sich selbsteinlang an unsere Herzen — sie finden uns nicht.

Zwei Kurven noch, jeder will noch einmal das Feuerwerk sehen — dann feuern wir Kurs Helmat, wieder verfolgt von Nachtjägern, die sich aber nach und nach in der Dunkelheit verlieren. Das hat hingebauen, die Besetzung ist besser, einer stimmt ein Lied an, die Bordüberbrückung gibt es weiter: "Denk wir fliegen gegen England!"

Ueber Norwegen graut bereits der Morgen, unsere Heintel rollt über eine harte Wolkendecke, aus der zeitweise Bergklippen herausragen. Wir stoßen durch, Richtung Hiegerhorst, für uns die zweite Helmat im Kampf gegen England. In jedem ist noch das Erlebnis des Erfolges nach. Eine prächtige Mannschafft, die eisen zusammenhält, aus einem Guß. Sie weiß: Wenn einer verliert, sind alle verloren!

Der Staffelführer steht auf dem Cockpit, er hat die ganze Nacht gewacht. Wir melden: "Zwei Stunden über England, Aberdeen erfolgreich angegriffen!" Vor der verdienten Ruhe erbeten den Gott die heuchliche Gottschaff, daß künftliche Flugzeug, alle Kameraden, sich wohlbehalten auf dem Heimatort finden. Kriegsberichterstatter Peter Bobitsch.

## Die falsche Windstille

Die Weltöffentlichkeit steht gegenwärtig im Zeichen eines großen Rätselratens über die kommenden Ereignisse. Jede Zeitung, die man aufschlägt, wartet mit Sonderinformationen und Sondervermutungen auf. Auch der Ausland-Standpunkt beteiligt sich mit den wilden Gerüchten und phantastischen Erfahrungen an diesem Spiel der Möglichkeiten, das in manchen Ländern bereits an die Stelle anderer, weniger spannender Unterhaltungsspiele getreten ist. Trotzdem hat wohl niemand, der sich an der Fabrikation dieses großen Rätsels mitbeteiligt, den Eindruck, daß sein unruhiges Gerummschneifen und sein grübelndes Spinnweben im Oberlo-Holmes-Stil auf dem festen Boden der Wirklichkeit vor sich geht. Trotz aller Gespräche, Gerüchte und Diskussionen, trotz aller Hoffnungen und Ängste sprach in den letzten Tagen eine englische Zeitung von der "falschen Windstille", die über der britischen Insel eine Art von künstlicher Luftleere geschaffen hat. Diese falsche Windstille ist auch in anderen Ländern sehr deutlich zu verspüren. Aber sie stellt keinen "Urlaub vom Kriege" dar. Sie hat für die meisten Menschen jenseits der Reichsgrenzen etwas Beklemmendes und Furchterregendes. Man empfindet die politische Schwüle, die sich um England zusammenschiebt, trotz aller Gegenbetreibungen immer stärker. Man weiß, daß ein Gewitter kommt. Nur über den Ausbruch des Orkans und das Lospoltern des Donners sind sich alle Wetterkundigen im unklaren. Sie trauen schon längst nicht mehr den eigenen Prophezeiungen.

Es wäre falsch, zu behaupten, daß man in Deutschland von dieser Windstille völlig verschont geblieben ist. Auch bei uns wird an jedem neuen Tage die Frage erörtert, wann und in die Schlussauseinanderetzung mit England ihren Anfang nimmt. Es gibt noch etwas nervenschwache Gemüter, die von den großen Erfahrungen der Vergangenheit noch nicht gelernt haben und die, reichlich phantastisch, am liebsten den kommenden Kampf so haben möchten, wie sie sich ihn in ihren durchaus privaten Bestreben nun eben zusammenzusehen. Man kann nach dem großen und raschen Erfolge im Westen dieses unvollständigen Erkannens über die eingetretene "Pause" sogar vertreiben. Aber trotzdem herrscht wohl auch im Ausland Klarheit darüber, daß diese deutsche Windstille sehr wesentlich von der britischen verschieden ist. Sie ist nicht mit Sorgen belastet, die das ganze eigene Leben, die Existenz der Familie und die Zukunft als völlig fragwürdig empfinden. Sie ist nicht eine Windstille des schlechten Gewissens, das allen Engländern — und den obersten Britokratien ganz besonders — das Leben heute zur Hölle macht. Sie ist eher Ausdruck einer gewissen "Ungebulb", eines lebhaften und starken Wunschens. Man weiß bei uns, daß alle Vorbereitungen für große militärische Ereignisse mit beispielloser Sorgsamkeit und genauester Ausmessung des zum Erfolg nötigen Einsatzes betrieben werden. Nun wünscht man, daß diese Vorbereitungen möglichst rasch, reibungslos und erfolgreich vollzogen gehen. Man ist also aktiv und kampferisch auch in seinen Wünschen. Und man weiß sehr gut, daß der Ausbruch "Windstille" ein falsches Schlagwort darstellt. Diese letzte Pause ist für Deutschland von der Spannkraft höchster Arbeit erfüllt. Auch die täglichen Einflüge unserer Flugzeuge nach England sind zum Unterschied von den britischen keine schwächlichen Drohungen. Unsere Piloten wissen genau, was sie wollen. Auch ihre Ausflugsflüge und ihre Bombenabwürfe sind genau so sinnvoll wie die täglichen Verfechtungen feindlicher Schiffe, die von unseren U-Booten vorgenommen werden. Diese unermüdlichen Erfolge gehören für uns Deutsche zum Bilde der großen Vorbereitung hinzu. Sie spannen unsere Erwartung. Wir sind gewiß, daß diese vorbereitenden Anstrengungen ihre Früchte tragen werden, und zwar haargenau in dem Augenblick, den die deutsche Führung für den richtigen hält.

Von diesen Erwägungen her besitzen die meisten Meldungen, die jetzt durch die ausländische Presse gejagt werden, mehr einen gewissen Karikaturwert. Ebenso wie wir heute mit ironischem Kopfschütteln die Leitartikel der französischen Zeitungen vor dem Ausbruch des großen Sturm im Westen lesen, so werden wir in wenigen Wochen auf die ähnlichen Beraterberichtigungen der englischen Presse von heute zurückblicken. Wir werden dann heiß auslachen, wenn wir noch einmal alle die Parolen lesen, mit denen heute Winston Churchill oder der glorreiche Duff Cooper die gebulbigen Inselbewohner überschütten. Wir werden dann nicht mehr wie jetzt die Engländer fragen, ob die Luftwaffe oder eine Blockade, ob eine Landung oder ein Bombenangriff, ob die deutschen Truppen haben in kurzer Frist die "uneinnehmbare" Maginotlinie in Trümmer geschlagen, sie werden auch mit den "unüberwindlichen" englischen Staffeldragern fertig werden. Wir machen uns nicht leichtfertig Aussagen über die Widerstände, die England den deutschen Truppen entgegenzusetzen versucht. Widerstände sind aber dazu da, um überwunden zu werden. Das haben unsere Soldaten im Verlaufe dieses Krieges immer wieder bewiesen. Sie werden auch vor London nicht davor zurückzucken. Churchill mag vor seinen eigenen Worten gewarnt sein, London wird zu Schutt und Asche werden, falls es sein verbrecherischer Wunsch und Wille bleiben sollte.

## Wachsende Spannung und nervöse Angst in England

Stockholm, 6. August. Churchills schöne Worte, Stiller haben den Autobus verabschiedet, hinter denen er seine ganze Furcht vor dem kommenden Verstand wollte, haben anscheinend nicht viel genutzt. Spannung und nervöse Angst lassen die britische Bevölkerung nicht zur Ruhe kommen.

"Times" wittert heftig dagegen, daß in England alle Welt ständig Barometer und sonstige Wettermesser studiere, um festzustellen, ob die Bedingungen einem deutschen Angriff günstig seien. Herr Eden, der sich über die "Unfähigkeit" des jungen deutschen Offizierskorps so spöttisch lustig machen konnte, hat wie der Londoner Korrespondent von "The Daily Telegraph" meldet, eine große Anzahl pensionierter Generale und Admirale, die bisher Hauptlinge in der britischen Heer- und Marine waren, verabschiedet, weil ihre Vorstellungen von der Kriegsführung "entschieden veraltet" anzusehen seien.

Es scheint tatsächlich Churchills mörderischer Ernst zu sein, die ganze Bevölkerung als Bedenklichen den Schrecken des Krieges auszusprechen; der Seimwehr ist nämlich jetzt nach der "Newport Herald Tribune" die Erlaubnis erteilt worden, ihre Schießkünste an Feldhähnern (!) auszubüben. Siegesgewiß gab der militärische Sachverständige "Horrovo" darum seiner Zufriedenheit über die britische Verteilung Ausdruck.

Ein deutscher Angriff, so erklärte er, habe keine Aussicht auf Erfolg. Die englische Landwehr sei wie geschaffen für einen Indianterrieg (!) und damit würden es wohl die Deutschen zu tun bekommen. Es fehlt nur noch, daß man nächsten in Londoner Rundfunk hört, die Karl-May-Bestseller in Wieder wurden nur verankert, um die Deutschen für diesen Indianterrieg in England auszubilden.

Die "Associated Press" meldet, werden in dessen an der Küste Heberhaft Verteidigungsmaßnahmen getroffen. Millionen Devisen weit sei längs der Küste "unabweisbar" Sta-Geldbrat gezogen. An den Landungsstellen würden Tantalien errichtet. Alle Straßen würden von Blockhäusern und

## Britisches Minenuchboot untergegangen

Erfolgreiche deutsche Minenlegung vor englischen Häfen  
Berlin, 6. Aug. Die Montag nacht aus London gemeldet wird, hat die britische Admiralität den Untergang des britischen Minenuchbootes "Mariona" bekanntgegeben. Nach der amtlichen Verlautbarung der Admiralität ist die "Mariona" auf eine deutsche Mine gelaufen.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß die intensive Mienentätigkeit der deutschen Seestreitkräfte zu wiederholten Malen vorübergehend zur Schließung englischer Häfen geführt hat.

„Deutsche Luftangriffe unheimlich regelmäßig“

Zammelfeuereinsatz des ganzen Kanals... Der englische Korrespondent der „New York Times“ berichtet aus einem ungenannten Kanalhafen über die unheimliche Regelmäßigkeit der deutschen Luftangriffe...

Der Korrespondent weist darauf hin, daß es nach der Eroberung der Festlandküste den deutschen Piloten möglich ist, schon wenige Minuten nach dem Start ihre Bomben über dem englischen Angriffsziel fallen zu lassen...

Bergeblühe Hansjuchung nach deutschen Flugblättern in England

Die Wahrheit legt sich durch... In verschiedenen Orten Englands fanden, wie hier bekannt wird, am Sonnabend und Sonntag umfangreiche Hausjuchungen nach den von deutschen Fliegern abgeworfenen Flugblättern mit Aufsätzen aus der letzten Reichstagsrede Adolfs Hitlers statt...

Eine Karrenkomödie: „Englisch-polnisches Militärabkommen“ unterzeichnet

Die Angst verwirrt ihnen den Verstand... Das Schauspiel, das die isolierten Plutokraten an der Themse aus ihrer wahnwitzigen Angst heraus der Umwelt bieten, ist geradezu erschütternd...

Englische Arbeitslosenziffer erneut gestiegen

Stockholm, 5. August. Wie selbst Reuters in einer Meldung aus London zugehen muß, ist die britische Arbeitslosenziffer in der Zeit vom 17. Juni bis 15. Juli erneut um 60.431 gestiegen.

Sturmzeichen in Kanada

Große Kundgebungen gegen die englandhörige Politik der Regierung — Hunderte von Verhaftungen — Auch der Bürgermeister von Montreal in Haft... Die Erregung eines Teiles der kanadischen Bevölkerung über die Maßnahmen der völlig im Dienst der Londoner Plutokraten stehenden Regierung wird immer größer...

Wachsende Erregung in Südafrika

Kapstädter Rabbiner heßt Farbig zu Gewalttaten auf... In Südafrika reizen die Versammlungen und Kundgebungen gegen die rechts-widrige und sinnlose Kriegspolitik des Regenten Smuts nicht ab. Deutlich tritt die Wut der Smutregierung zutage...

Das sind die Mitglieder des „Frauenkorps zum Abschleifen deutscher Fallschirmjäger“, die auf Veranlassung des britischen Plutokraten zu Hebenschlüssen ausgebildet werden.

Britische Plutokratie

Die öffentliche Rebellion, so führte Dr. Malan aus, sei ganz nach Smuts Geschmack, da er sie heute noch leichter als 1914 unterdrücken könnte. „Wir können nicht“, erwiderte Dr. Malan, „mit geballten Fäusten gegen Kanonen und Bomben kämpfen.“

Japan droht England mit wirksamen Gegenmaßnahmen

Konferenz im japanischen Außenamt... Tokio, 6. August. (Hauptdienst des DNB.) Die Konferenz, die am Montag im japanischen Außenamt stattfand und an der auch Vertreter der Wehrmacht teilnahmen, faßte — wie Domei meldet — folgende Beschlüsse:

- 1) Die Verhaftung der Spionageverdächtigen Briten sei eine rein innere Angelegenheit Japans, während das britische Vorgehen eine „heimtückische“ Maßnahme politischen Einschlags bedeute.
2) Japan werde trotzdem Wieder Vergeltungsmaßnahmen vermeiden.
3) Japan werde es beobachten, wie weit England seine Vergeltungsmaßnahmen treiben werde.
4) werde es wirksame Gegenmaßnahmen ergreifen, falls England seine Aktion weitertreibe.

Japanisches Ehepaar seit Wochen in London eingekerkert

Stockholm, 5. Aug. Der Londoner Korrespondent von „Nya Dagbladet“ meldet seinem Blatt, erst jetzt werde mitgeteilt, daß sich ein japanisches Ehepaar bereits seit dem 10. Juni (1) im Briten-Gefängnis befindet. Seine Frau sei von den englischen Behörden am 13. Juli verhaftet worden.

Weitere Opfer des polnischen Wodterrors aufgefunden

DNB. Warschau, 5. August. Die Zentrale für die Gräber ermordeter Volksdeutscher hat in der letzten Zeit in mährischer Gegend an den Straßen der Weidensmärke des Deutschentums im ehemaligen Polen wiederum vielfach grausam zugerichtete Leichen einer größeren Zahl verschleppter Volksgenossen aus dem Warthegau aufgefunden und in ihre Heimaterde überführen können.

Zu der Weibeskunde auf dem Platz an der Schloßfreiheit waren Ehrenabordnungen der Wehrmacht, der Polizei und sämtlicher Gliederungen der Partei aufmarschiert. Ringsum umgab die deutsche Bevölkerung in unübersehbaren Mengen den Platz. Vor den mit Patentkoffern geschmückten aufgebahrten Särgen gedachte nach Grußworten des Reichsleiters Steinbans Gainspeltor Uble des Mutes der Volksgenossen, das sie im Glauben an Führer und Reich für die Befreiung ihres Heimatlandes von der polnischen Zwangsherrschaft darbrachten.

Im Anschluß an die Trauerkundgebung wurden die Särge von SA-Männern auf bekränzte Wagen gehoben und in einem langen Trauerzug unter Vorantritt der Ehrenabordnungen von Wehrmacht und Partei nach dem Friedhof geleitet und im Ehrenhain an der Seite ihrer dort schon ruhenden 27 toten Kameraden zur letzten Ruhe in die bereite Heimaterde gebettet.

Randbemerkungen

Der letzte Bundesgenosse

Der katholische Erzbischof von Westminster in London, Kardinal Hinsley, will, wie wir gestern berichteten, dem protestantischen England die Nacht seiner rivalisierenden Kirche dadurch empfahlen, daß er sich in die Niederungen der Churchillpropaganda begibt.

Die Art, in der die Briten, von allen ehemals Verbündeten verlassen, die dem englischen Trug auf die Heimtange getroffen wußten, das Bündnis mit dem englisch-puritanisch-jüdischen, sondern dem von den römisch-katholischen Obersten, wirkt geradezu tragikomisch.

Große antibritische Demonstration

Tokio, 6. August. Die Tokio „Asahi Shimbun“ meldet, fand in Tokio ein großes antibritische Demonstration mit den Londoner Verhaftungen eine große antibritische Demonstration statt.

Britische Wahrheitsliebe und britischer Anstand!

Unangenehme Fragesteller werden an die Luft gesetzt — Ein bezeichnender Vorfall an Bord der „Alcantara“... Rio de Janeiro, 6. Aug. Die Zeitung „Melodia“ berichtet über ein für britische Wahrheitsliebe und britischen Anstand bezeichnendes Zwischenfall bei einem Presseempfang an Bord des englischen Hilfskreuzers „Alcantara“ im Hafen von Rio.

Treuekundgebung der Ostdeutschen

Leipzig, 5. August. Am zweiten Tage seiner Ostbergschleifenreise unternahm Reichsorganisationsleiter Dr. Ley eine von der größten Anteilnahme der Bevölkerung getragene Fahrt durch das besetzte Ostland.

Wie die Judenfrage im Generalgouvernement gelöst wurde

Zu den dringenden Verwaltungsaufgaben, die das Reich mit der Errichtung des Generalgouvernements im ehemaligen Polen übernahm, gehörte auch die Lösung der Judenfrage. Die Korrespondenz der Antisemitischen Aktion berichtet im einzelnen darüber, wie in kurzer Zeit schon für das früher scheinbar unlösliche Judenproblem eine Regelung gefunden wurde.

Vertical text on the far right edge of the page, partially cut off, containing various headlines and snippets of text.

äußerliche sichtbare Trennung von der arischen Bevölkerung vorliegen, so ergab sich nun die Notwendigkeit einer territorialen Trennung. Von den zwei Lösungen, die möglich waren, Judenstadt und Ghettos, wurde die zweite als zweckmäßiger und schneller durchführbar gewählt. In den Städten des Generalgouvernements sind heute die Ghettos mit gestärkter polnischer Bevölkerung versehen und in den Hauptstädten sind die Ghettos der großen Städte fast man die Namen der Ghettos 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 Zwangsarbeitertruppe steht jeweils ebenfalls ein Jude, der seine Angehörigen beaufsichtigt und den deutschen Behörden für die ordnungsmäßige Durchführung der Arbeiten verantwortlich ist. Dieses Verfahren hat sich im Generalgouvernement ausgebreitet. Die Dauer des Arbeitszwanges beträgt in der Regel zwei Jahre. Grundsätzlich soll der Jude in dieser Zeit körperliche Arbeit mit dem Spaten leisten. Ein geordnetes 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 Kreise wurden zunächst in diesen Arbeitsgemeinschaften zusammengeführt. 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 holt für ihre gewissenhafte Durchführung. Seinen Beschlüssen vom Wohlzuge 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 Befehle 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 Kollmann

Verdienter Lohn für hervorragende Leistungen — Ufer mehreren Kriegsschiffe 24 Dampfer mit 118 890 BRT. versenkt

Berlin, 5. Aug. Der Führer und Oberste Befehlshaber der Flotte verlieh auf Vorschlag des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine, Großadmiral Dr. D. O. Raeder, dem Ritterkreuz zum Eisernen Kreuz dem Kapitänleutnant Wilhelm Kollmann.

Kapitänleutnant Kollmann hat am meist schwergeschützten Geleitzschiff 24 Dampfer mit insgesamt 118 890 BRT. versenkt. Es gelang ihm hierbei, allein auf einem einzigen Geleitzschiff in kürzester Zeit 42 000 Bruttoverdrängungstonnen zu versenken. Ferner versenkte er durch Torpedoschüsse einen Minenleger sowie den englischen Zerstörer „Eglington“, versenkte zwei weitere mit insgesamt 776 BRT. ein und führte eine schwere Minenraumarbeit an der englischen Küste mit Erfolg durch. Durch außergewöhnliche Mähe, hervorragenden Muth und rücksichtslosen Einsatz hat er wesentlich Anteil an den Erfolgen des U-Booteinsatzes. Sein längerer Erfolg war die Versenkung eines feindlichen U-Bootes.

Wilhelm Kollmann wurde am 6. August 1907 in Wülflinghagen als Sohn des Kapitäns zur See Wilhelm Kollmann geboren. Am 1. April 1926 trat er als Kadett in die Kriegsmarine ein. Am 1. April des Jahres „Eisen“ nahm er an einer Umanation, alle Erdteile berührenden Weltreise teil. 1928 wurde er auf den Kreuzer „Karlshof“ kommandiert, mit dem er als Kadettanwärter auf der Ostsee eine mehrmonatige Ausbildungsreise unternahm. 1927 begann die U-Booteausbildung Kollmanns, der inzwischen zum Kapitänleutnant befördert worden war. Im Oktober 1933 wurde er U-Bootekommandant.

## Der heutige Wehrmachtbericht

# Seit Kriegsbeginn

## rund 5 Millionen BRT. Handelschiffraum versenkt

Deutsches U-Boot versenkt aus stark gesichertem Geleitzschiff wieder drei bewaffnete Handelsdampfer — Luftkämpfe über dem Kanal — Dabei 6 britische Jäger abgeschossen — Deutsche Luftangriffe auf englische Häfen

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

Ein U-Bootversenker hat drei bewaffnete feindliche Handelsdampfer mit insgesamt 18 875 BRT. aus einem stark gesicherten Geleitzschiff versenkt und versenkt.

Am 4. August kam es über dem Kanal wiederholt zu Luftkämpfen. Hierbei schoß ein deutsches Aufklärungsflugzeug zwei britische Jagdflugzeuge neuerer Bauart ab. Sechs weitere feindliche Jäger wurden im Kampf mit unseren Jägern zum Absturz gebracht.

In der Nacht zum 6. August griffen deutsche Flugzeuge verschiedentlich 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 Gesamtresultat des Handelskrieges gegen England vom Kriegsbeginn bis zum 8. Juli 1940 wurde im Bericht des OKM. vom 18. Juli bekanntgegeben. In der Zeit vom 9. bis 31. Juli wurden an feindlichen und dem Feind nutzbar Schiffraum versenkt:

durch U-Boote	844 174 BRT.
durch U-Bootwasserstreitkräfte	98 500 BRT.

In diesen Zahlen sind die Erfolge durch Minen nicht enthalten, die gerade in letzter Zeit in erhöhtem Umfang erzielt

worden sind und die der Feind bisher verschwiegen hat. Sie sind durch die wiederholte Schließung feindlicher Häfen und durch andere Angriffe 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 Handelsschiffraumes — 679 324 BRT.

Der Feind hat damit seit Kriegsbeginn an eigenem oder ihm nutzbar Schiffraum verloren:

durch Kampfhandlungen der Kriegsmarine	8 725 547 BRT.
durch Kampfhandlungen der Luftwaffe	1 261 813 BRT.

Insgesamt 4 986 600 BRT.

Außerdem sind durch die Luftwaffe seit Kriegsbeginn Handelschiffe mit einem Gesamtwert 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 Luftkuchenträume getrieben. Im Londoner Rundfunk berichtete der Sprecher, es habe eine gedrückte Stimmung über den Wästen gelagert. Die Menschen sehen stumm in den Luftkuchenträumen, sie schauen vor sich hin, und niemand sprach ein einziges Wort. Wenn schon amtliche Stellen die seelischen Auswirkungen deutscher Luftangriffe so feingelassen, gehört wenig Phantasie dazu, sich auszu-denken, in welchem katastrophalen Zustand sich die englische Bevölkerung tatsächlich befindet, als die deutschen Bomben fielen.

Der Präsident des Reichsluftschutzbundes, General der Flakartillerie von Schröder, stellt in der „Stimme“ die Wirkung der feindlichen Luftangriffe auf die deutsche Bevölkerung gegenüber. Er habe in den letzten Wochen im Westen des Reichs 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 Gelächern in der Situation. Er habe auch zahllose Volksgenossen getroffen, deren Häuser durch Bomben zerstört oder beschädigt waren. Die Haltung dieser Volksgenossen habe ihn immer ergriffen und begeistert, trotz aller Schäden und Opfer herrsche eine mutige, zukunfts-trohe Zuversicht. Vergleiche man damit die seelische Auswirkung deutscher Luftangriffe, wie er sie aus persönlichen Beobachtungen der betroffenen Menschen in Warschau, Rotterdam, Belgien und Nordfrankreich erkennen konnte, so ergabe sich daraus ein Unterschied in der inneren Kriegsbereit-

schafft, der noch ungleich größer sei als der Unterschied in der Kriegsführung, den Waffen und Soldaten. Hier ein fest geschlossenes, mutiges und opferbereites Volk, dort ein Hausen entzerrter und opferlicher 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, blutigen 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 glückseligsten 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 Erythraischen Grenze in Bewegung befindlichen libyschen Truppen zu bombardieren. Bei dem unfernerseits außerordentlich heftig geführten Kampf wurden 10 feindliche Flugzeuge, darunter sieben Glaucoester und drei Blenheim, abgeschossen. Außerdem wurden etwa ein Dutzend feindlicher Kraftwagen getroffen und in Brand gesetzt. Ein weiteres englisches Jagdflugzeug ist von unseren Bombardern abgeschossen worden, die in der Nähe von Massa Matrua eine wirkungsvolle Bombardierung durchgeführt haben. Alle unsere Flugzeuge sind zu ihren Stützpunkten zurückgekehrt.

In Ostafrika wurde unter Mithilfe der Bevölkerung ein harter feindlicher Angriff auf Amaraput 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 Italiener, gefordert. Zwei feindliche Flugzeuge wurden abgeschossen, ein drittes ist wahrscheinlich abgeschossen worden. In Cassala wurde ein feindliches Flugzeug von der Flak abgeschossen.“

### Eisenbahnknotenpunkt Saita 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 Kriegsbericht der Stefani unterstreicht die im italienischen Wehrmachtbericht vom Sonntag erwähnten Luftwaffenaktionen auf die Flughäfen von Saita und Summit. Saita ist ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt zwischen den Gebieten des englisch-ägyptischen Sudan und Port Sudan. Im Kleffing griffen die italienischen Bomber aus mehreren Richtungen Saita 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 Flughafen wurden die italienischen Bomber von oben von acht englischen Jägern angegriffen. Festes 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 Saita wurden neben der Beschädigung der Hafenanlagen zwei Schiffe und ein Schlepper getroffen und schwer beschädigt.

Das heutige Blatt umfaßt 6 Seiten.

Dienstleistungen: Verlagdirektor Max Hieberer, Schriftsetzer: Alfred Wöckel; verantwortlich für den Textteil, mit Ausnahme des Sportteils: Max Hieberer; für den Sportteil und den Bilderdienst: Alfred Wöckel; für die Anzeigenleitung: Melanie Roy; Druck und Verlag von Friedrich Wap, sämtlich in Wilschdorfstraße. — Redaktions-Schriftleitung: Walter Schür (zur Zeit bei der Wehrmacht); Stellvertreter: Klaus Waul, Deedens 24. — Zur Zeit gilt Preisl. Nr. 7.

### Erz aus Narvik

Seegeschichte von Paul Jacob Vangened (Manuskript verboten)

Hornoriff — Nacht — glatte, anlaufende See. Der Dampfer fährt abend. Die Seegleise, nach denen jedes Fahrzeug sich Einbürger 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 Lufen. Die vorwärtsdrängende Nacht einiger tausend Tonnen wölbt eine hohe Bugwelle auf. Wenn wir doch nur erst die Nordsee hinter uns hätten, Stiermann! sagt leise der Kapitän.

Der mit Stiermann 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 tolle Bahn auf der glatten Oberfläche in Sicht kommen, in jeder Sekunde kann er im aufsonnernden Triumph den eisernen Leib des Frachters zerreißen.

Sie wissen es an Nord schon seit Sonnenuntergang, als in der Ferne ein zarter, kranker Streifen die wallende Dünung zerschneit. Dann war der Streifen verschwunden, tauchte an einer anderen Stelle wieder auf, bedeutend näher schon. So vierst 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 schlug. Das feindliche Boot, wissen sie jetzt auf dem Frachter, hat das Turmloch geöffnet, es fährt nun über Wasser.

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

Die gewaltige Nacht des Erzes verdrößt. Der Frachter erscharrt. Und nun hören sie es: Quarab, ziemlich nahe schon, verzehrt sich ein seltsames, und doch so vertrautes Klausen, das Rauschen einer Bugwelle. Wahrheitslieblich lief das Boot schräg in die Fahrtrichtung des Dampfers. Da — der dünne Lichtstrahl eines Scheinwerfers huscht über die See.

Verdammt, sie suchen uns, Stiermann! 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 schieben. Das Boot mag nun lange suchen. So denkt er.

Dunkel streicht dem Dampfer mit einem leichten Winde entgegen. Doch was der Dunst an Sicht verbirgt, 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 betwischen. Übermald wird die Maschine gestoppt. Übermald erklarrt 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 Reich des Gegners zu schleppen gilt. Doch da fällt plötzlich ein scharfer Kanonenschuß, blindlings in die Nacht hinein geseuert.

Das ist Bluff, wissen die auf dem Dampfer. Aber wenn auch: Gleich wird der Scheinwerfer sie doch fassen! Stoppen oder langsame Fahrt nicht 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 finnend der Steuermann. Dann wären wir unserer Vorpostenlinie nahe genug. Soll um diese drei oder vier Meilen das Erz für Deutschland vor die Hände gehen? In der Heimat brauchen sie das Erz! Und ich sehe hier unnütz umher —

„Räp-pen“, meint er laut, „ich glaube, wir holen besser das Lot an Bord. Es könnte bei dem ewigen Mandrieren leicht in die Schraube kommen.“ Damit geht er auch schon nach achtern.

Fünf bis sechs Minuten verstreichen. Unausdrücklich lacht der Scheinwerfer. Noch fällt der suchende Strahl zu kurz. Dem Kapitän köpft 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, große Flamme aufgeloheit.

Er begreift nicht sogleich, was er sieht. Er ruht nach dem Steuermann, den er jetzt vernimmt, 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. „Stiermann!“ ruft er.

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

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

Vor dem Bug des Dampfers klimmern Wortszeichen. Gerbellende deutsche Verstärker fordern das Erkennungssignal. Das vertrieht sich der Scheinwerfer des Feindes. Eisen klirrt gegen Eisen, wie schon einmal in dieser Nacht. Das Boot taucht zur Flucht. Die Wasserbomben der Verstärker zerreißen hundertfältig die schlängelnde Kette. Ein paar Delfiede treiben auf —

Im Frühlicht des neuen Tages erreicht der Erzdampfer den Bestimmungshafen.

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

**SLUB**  
Wir führen Wissen.



# Die Heimatzeitung

Aus Bischofswerda und Umgegend  
Bischofswerda, 6. August.

## Verbrauchslenkung!

Nicht nur auf Seiten der Verbraucher, sondern auch Seite der Wirtschaft ist die Lenkung des Verbrauches — durch Ausgabe der Lebensmittelkarten illusorisch geworden. Dieser Ansicht kann nicht (scharf) genug entgegengetreten werden. Denn es gibt es Lebensmittel, z. B. Gemüse, Beeren, Obst, die ohne Marken abgegeben werden, während Hausfrauen, welche die zugeteilten Lebensmittel nicht aufbrauchen. Eine allgemeine Zurückweisung erfolgt nur auf Grund einer Durchschnittsberechnung und wird so — da der eine mehr — der andere weniger benötigt — hier ausbleiben, dort aber zuteilungsgemäß über dem bisherigen Verbrauch der betreffenden Haushaltungen liegen. So haben sich in verschiedenen Speisekammern und Küchenschränken nicht nur größere Vorräte an Mehl, Hülsenfrüchten und Bäckepulvern angesammelt, die in absehbarer Zeit gar nicht verbraucht werden können und durch unsachgemäße Aufbewahrung obendrein noch verderben. Anstatt nun bei der folgenden Zuteilung auf diese Lebensmittel zu verzichten — fordert man sie weiter. Dieser kann ein Teil verderben, als die betreffenden Karten verfallen.

Hier hat die Verbrauchslenkung einzusetzen. Sie ist in Friedenszeiten wie in Kriegzeiten gleich wichtig. Eine Aufgabe, die wohl propagandistisch unterstützt werden kann — deren Durchführung selbst aber zum großen Teil in den Händen des Lebensmittelkaufmanns liegt. Er kennt die Kunden und seine Kartellagen sind für die Verteilung des Verbrauches in den Haushaltungen vielfach ausschlaggebend. Ein geschickter Hinweis auf die jetzt reichlich anfallenden Bohnen und Schoten wird manche Hausfrau veranlassen, ihren Speisezettel entsprechend zu ändern. Durch Aufstellung einiger Gläser selbst eingedöckter Bohnen und Erbsen wird diese Anregung dankbar begrüßt — zu einer weiteren Verschönerung beitragen. Diese Beispiele lassen sich nach jeder Seite hin beliebig erweitern. Die Hausfrau will gelenkt — beraten werden. Es ist falsch, unbedingte Wünsche durch Verdrängungen oder gar Bevorratungen zu unterstützen. Ebenso falsch ist es, Waren aufzubringen, die — wie eingangs erwähnt — den einzelnen wohl zuteilungsgemäß zusehen, aber nicht gebraucht werden.

Kaufmann — beraten. Jede Kartoffel, jedes Stück Brot, Gemüse, was verderbt, ist für den einzelnen wohl nur ein kleiner Wert — summiert sich aber in der Gesamtheit zu gewaltigen Beträgen.

Wer Waren verderben läßt, schädigt die Gemeinschaft und es dem gleichzustellen, der Waren, die nur auf Lebensmittelkarten verkauft werden dürfen, ohne Marken abgibt, oder durch Weitergabe nicht verbrauchter Lebensmittelkarten den Schleichhandel fördert. 80 Prozent aller Einkäufe gehen durch die Hand der Hausfrau. Das Lebensmittelgeschäft — der Marktstand — Verkaufswagen — sind die äußersten Vorposten der Ernährungswirtschaft.

Das letzte Ergebnis. Die letzte Spendenaktion für das Rote Kreuz für das Deutsche Rote Kreuz erbrachte im Ostpreußenbereich den vorläufigen Endbetrag von 5271,99 RM. Dies ist der höchste Betrag aller Spendenaktionen und ein erfreulicher Beweis der Dankbarkeit der Volksgenossen gegenüber unseren tapferen Soldaten, die ihr Blut und Leben für Vaterland und Heimat eingesetzt haben.

Auszeichnung und Beförderung. Der hier wohnhafte und besonders in Sportkreisen als Handballspieler und Stadthochspringer bekannte Dorst Eberlein, Sohn des Gendarmeriemeisters Eberlein, hat für tapferes Verhalten vor dem Feind im Westen das Eisenerkreuz 2. Klasse erhalten und ist zum Feldwebel befördert worden.

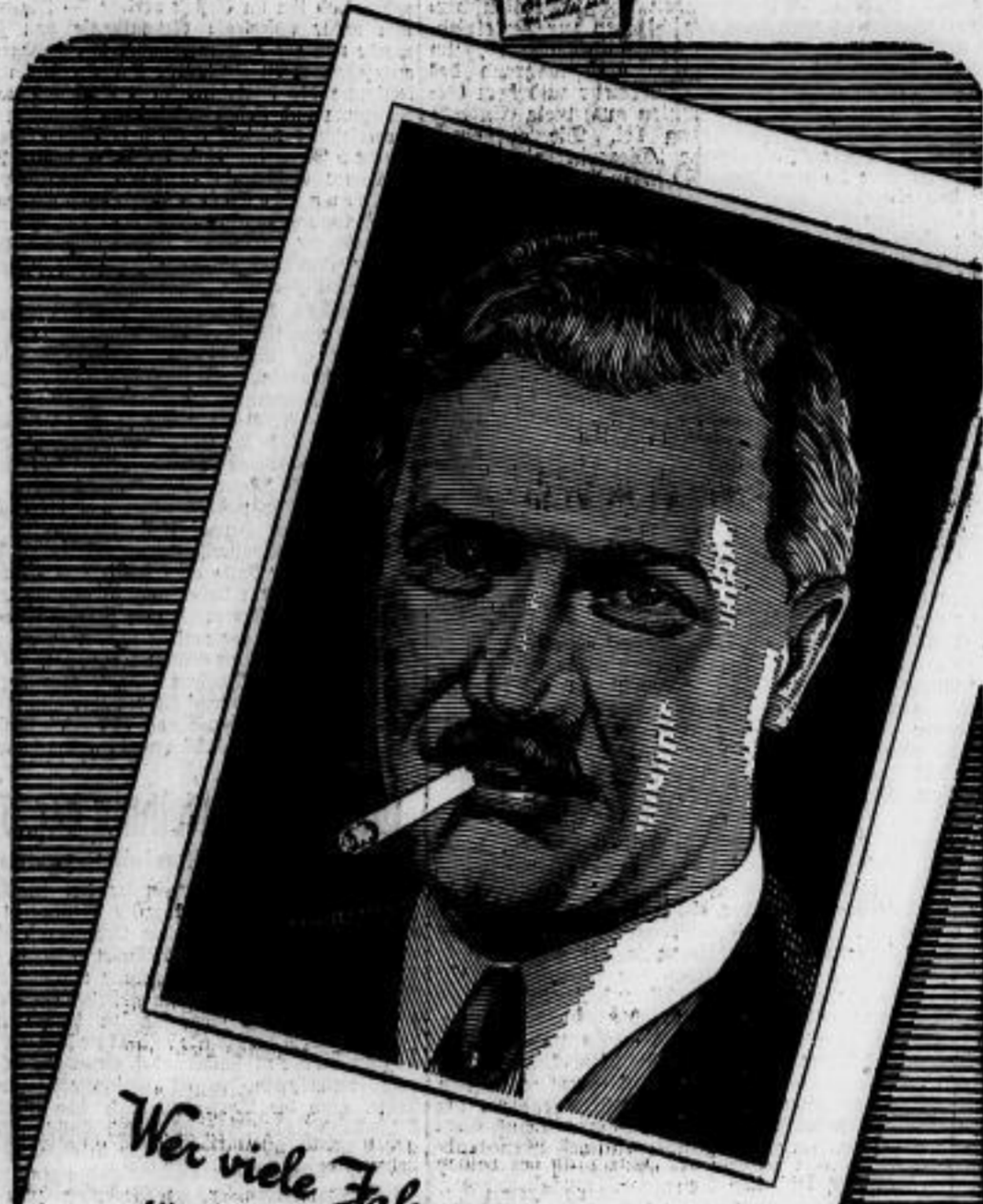
Kunstgaben. In der Volkshaus wurden abgegeben: Ein Geldbeutel mit größerem Inhalt, 2 Geldtaschen, eine Flasche Fenchelhonig, eine Brosche, eine Damenuhr, ein Damenschirm, ein Spielzeug, ein HJ-Leistungsabzeichen.

Die Siedlergemeinschaft Bischofswerda veranstaltete am Sonntag im „Neuen Anbau“ einen belehrenden Filmvortragabend. Gemeindeführer Karl Schulze entbot einen besonderen Gruß dem Vortragenden Dr. A. Laubitz, Halle (Saale), vom Deutschen Humusdienst, der einleitend auf die dringende Notwendigkeit der Humuswirtschaft im Siedlergarten hinwies. Der praktische Helfer im Siedlergarten ist der Torfmüll, da ja der dort anfallende Dünger nicht ausreicht. Der Torfmüll darf aber nur nach vorheriger Kompostierung mit den anfallenden Fäkalien als Dünger verwendet werden und ist erst nach einer Vorbereitungszeit von 4 Wochen verwendungsfähig. Ein solcher Torfmüllballen hat eine Aufnahmefähigkeit von 300 Liter Flüssigkeit. Nach richtiger Vorbereitung ist dies die beste und billigste Bodenverbesserung im Siedlergarten. Der erste Film zeigte nun die Gewinnung des Torfmüls im Hochmoor bis zum Versand der Ballen, während der zweite Film „Glück im Kleingarten“ veranschaulichte, was man alles erbauen kann, wenn die richtige Humuswirtschaft betrieben wird.

Pflegelinder nun wie eigene in der Krankenversicherung. Die Übernahme von Pflegelindern, die sich besonders bei kinderlosen Ehepaaren einer stark steigenden Beliebtheit erfreut, wird nun auch in der Krankenversicherung voll anerkannt und berücksichtigt. Bis hier wurden die übernommenen Pflegelinder im Rahmen der Familienhilfe der Krankenversicherung nicht wie eigene Kinder behandelt. Jeglich in den Säulen der Chancensicherung Sonderbestimmungen, wonach auch die Pflegelinder als „eigene“ innerhalb der Familienhilfe zu berücksichtigen sind, sofern die Pflegelinder von einem Versicherten unentgeltlich versorgt werden. Wie der Reichsarbeitsminister hierzu mitteilt, ist beabsichtigt, diese Vorschrift der Chancensicherung in die Krankenversicherungsordnung zu übernehmen und damit die Freizeithilfen für Pflegelinder auf das ganze Reichsgebiet anzuwenden. Mit Rücksicht hierauf hat der Minister eine Behörde, wenn die Träger der Krankenversicherung schon jetzt eine entsprechende Bestimmung in ihre Satzung aufnehmen.

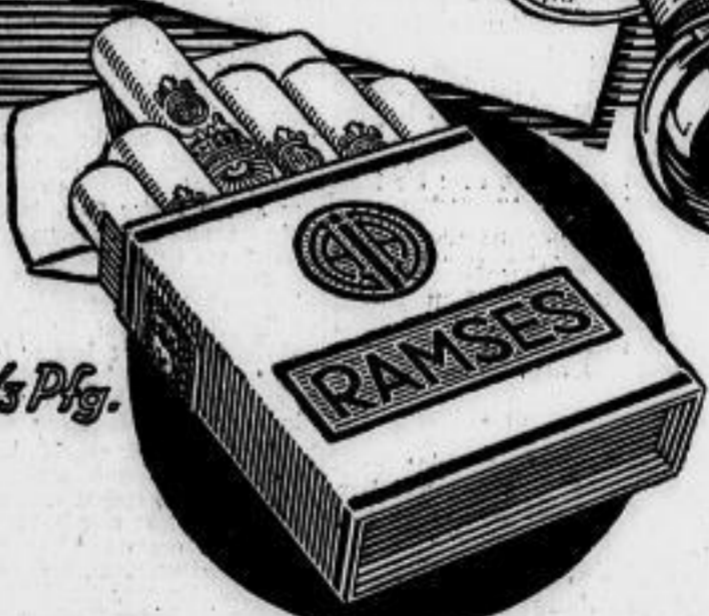
Personenbeförderung im Kata. Nach den Richtlinien des Herrn Reichsverkehrsministers darf zur Personenbeförderung ein Kraftfahrzeug nicht benutzt werden, wo öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung stehen. Diese Vorschrift gilt auch für bereits bewinkelte Fahrzeuge. Die Industrie- und Handelskammer zu Bittkau bemerkt im einzelnen hierzu: Unschlüssliche Fahrten mit dem Kraftwagen von der Wohnung ins Büro und umgekehrt stellen einen Mißbrauch dar. Wird jedoch der Kraftwagen neben der Fahrt ins Büro am gleichen Tage noch für andere wichtige, im öffentlichen Interesse liegende Angelegenheiten, z. B. Besuche bei Behörden, Freigängen des Betriebes usw. benutzt, so liegt auch für diese Fahrt zwischen Wohnung und Büro oder Garage und Dienststelle kein Mißbrauch vor. Familienangehörige oder andere Personen dürfen in einem bewinkelten Fahrzeug dann mitgenommen werden, wenn hierdurch kein Umweg auf einer an sich im öffentlichen Interesse liegenden Fahrt entsteht. Die Mitnahme kann in einem solchen Fall sogar im Gegenteil zur Entlastung des öffentlichen Verkehrs erwünscht sein. Das gleiche gilt für den Besuch von Be-

Aus dem Ramses Bildarchiv



Wer viele Jahre im Orient war, der weiß den echten Orient-Tabak der Ramses zu schätzen.

RAMSES BILDARCHIV NR.



3 1/2 Pfg.

# RAMSES

rund und gut

