

Der Sächsische Erzähler

Tageblatt für Bischofswerda

Einzige Tageszeitung im Amtsgerichtsbezirk



Neukirch und Umgegend

Bischofswerda und den angrenzenden Gebieten

Verantwortlicher: ...

Verantwortlicher: ...

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

Nr. 247 Montag, den 21. Oktober 1940 95. Jahrgang

Vernichtende Schläge der deutschen U-Boot-Waffe In zwei Tagen 327 000 BRZ. versenkt

Berlin, 20. Oktober. Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:
Deutsche U-Boote haben in der Nacht vom 19. zum 20. Oktober wieder einen britischen Geleitzug mit großem Erfolg angegriffen.
Die bereits durch Sondermeldung bekanntgegebenen, sind nach bisher vorliegenden Meldungen aus diesem Geleitzug in einer einzigen Nacht 17 feindliche Handelsschiffe mit insgesamt 118 000 BRZ. versenkt worden.
An dieser Verletzungsziffer ist das U-Boot des Kapitänleutnants Brien mit 8 Schiffen von zusammen 50 500 BRZ. beteiligt. Kapitänleutnant Brien hat damit als erster der U-Boote Kommandanten die 50 000-Tonnen-Grenze überschritten. Mit einer Gesamtverletzungsziffer von 202 000 BRZ. feindlichen Handelsschiffes steht er weitans an der Spitze aller U-Boote Kommandanten.
Das U-Boot des Oberleutnants zur See Endraß hat durch seinen Anteil an den Erfolgen der letzten Nacht das bisherige Verletzungsergebnis seiner laufenden Unternehmungen auf 44 000 BRZ. gesteigert.

Anderer U-Boote haben die Versenkung von insgesamt 48 000 BRZ. aus weiteren Geleitzügen.
Innershalb von zwei Tagen sind damit durch die Vernichtung von zwei großen Geleitzügen und durch einige Einzel-erfolge 327 000 BRZ. feindlichen Handelsschiffes von unseren U-Booten versenkt worden.
Die U-Boote setzten am gestrigen Tage trotz ungünstiger Wetterlage die Angriffe auf die britische Hauptflotte und andere feindliche Geleitzüge in Mittel- und Südwasser fort.
In der Nacht griffen mehrere U-Boote in vollem Angriffswesen an und versenkten große Mengen Bomben, teilweise schwerer Kalibers, ab. Sieben weiteren feindlichen Schiffen konnten insbesondere nördlich der West-Indien-Route, im Ostseegebiet von Greenich, bei den Danley-Wage-Flugzeugversenken, bei einem großen Wasserwert und in mehreren Bahnhöfen zahlreiche neue Orkanen, weitbin schwere Explosionen und bis zu 1000 Meter hohe Stichflammen beobachtet werden. Schwere Kampfliegergrößen griffen die Hafenanlagen von Liverpool, Industriegebiete von Coventry und sonstige Rüstungszentren in Süd- und Mittelengland an und besetzten sie mit Bomben.
Der Feind unternahm keine Angriffe auf deutsches Gebiet.

umkreisen. Dabei, das gibt den Engländern schon wieder ein Gefühl größerer Sicherheit.
Irgendwo im Nachhinein hängen die deutschen U-Boote. Der Abend kam. Gelbrot verfinsterte die Sonne im schweren violetten Gewölbe. Rasch fiel die Dämmerung. Enger drängten die U-Boote, die Zerstörer und Kanonenboote ihre Schiffe zusammen, sagten sie bald diesen Weg, bald den entgegengekehrten; alles um die Wölfe unsicher zu machen, von denen noch nicht einmal sicher war, daß sie überhaupt da waren.
Aber — der Abendhimmel sah so komisch aus, es lag irgend etwas in der Luft, was auf schlechtes Wetter schließen ließ. Immer dichter wurde das Grau des Abends, immer weniger unterschied sich die Luft von Wasser. Da durchbrach der erste der wartenden Wölfe die träge dünne Oberfläche. Ein Laut knappte aus, ein Kommandant nahm einen Rückblick, hinter ihm die Schattenwache, scharfe Augen mit scharfen Gläsern beobacht. Sacht gingen die Dieselmotoren an. Alle Sinne drängen hinaus in die Nacht: Wo — steht das Wild? Noch an anderen Stellen tauchten sie auf auf dem Nach. Boote hungrig, schließlerig, wie das erste.
Da erhebt ein Augenpaar eine Reihe von Schiffen. Unklar, artiges Ueberlegen, Bedenken, Einstellen, dann die Erschütterung, mit denen die ersten Raale das Boot verlassen. herum den Kahn! Wieder ein Schalten — wieder ein Schuß: Detonationen; die die Nacht zerreißt. Groß aufflackernde Stichflammen! Hier wird gerissen! Immer weitere Treffer. Der schaurige Klang zerreißenden Eisens ist es, der den Wölfen beweist, daß ihre Opfer für immer auf diese gehen.
Blühendes Scheinwerferlicht! Alarm! Tauchen! Die Schiffe jagen heran. Wasserbomben krachen und klirren um das Boot. Aber dann auch schon wieder: Hinein in das schäumende Meer: Wir laden inzwischen wieder Raale. Zerstörergeräusch wandert auf, nimmt ab... Umso besser. Und wieder kracht es, jagen grauhaft die Stichflammen durch die Nacht, in der die „Schäferhunde“ raktos von einer Seite in die andere laufen, blindes Wasserbomben fallen lassen und nur eine Banik erheben, die ohnehin durch nichts mehr aufzuhalten ist. Die Herde fliegt in kleinen Gruppen auseinander. Und wieder die Wölfe: Hinein in das schäumende Meer! Sechs Stunden lang, durchschnittlich aller Viertelstunden dieser Nacht fliegt Dampf auf Dampf in die Luft.
Am Morgen kommt, sind 27 Dampfer aller Größen mit insgesamt rund 150 000 BRZ. versenkt, verschunden, für immer aus allen Schiffregistern der Welt getrichen. Mit ihnen der Nachschub, die wichtige und dringende erwarrierte Versorgung für ein am Rande der Katastrophe kämpfendes Italienreich. Die Wölfe haben eine Schlacht gewonnen.
Der Tag vergeht. — Ein Tag wie viele. Die Nacht kommt — eine Nacht wie gestern! 17 Dampfer fallen um in dieser zweiten Nacht. Der Feind wird erschlagen, versenkt von deutschen U-Booten. Allen voran ragt Brien, der „Erste Seewolf“. Nicht Dampf mit 50 500 BRZ. bucht sein Boot in dieser einen Nacht für sich. Weitere neun Dampfer mit 69 500 BRZ. zerreißt seine Rammeraden.
Der gefegte liegt am anderen Morgen die See. Es ist der Morgen des 20. Oktober 1940. Genau vor einem Jahr lief ein deutsches U-Boot gegen Feindschiffe zurückkehrend in Kiel ein. Es kam von Scapa Flow.

Deutschlands erfolgreichster U-Boot-Kommandant Das Ehrenlaub für Günther Brien

Berlin, 20. Oktober. Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht hat Kapitänleutnant Brien das Ehrenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes mit folgendem Telegramm verliehen:
An Kapitänleutnant Brien!
In dankbarer Würdigung Ihres heldenhaften Einsatzes im Kampfe für die Zukunft unseres Volkes verleihe ich Ihnen anlässlich der Versenkung von 200 000 Tonnen feindlichen Schiffes als höchsten Offizier der deutschen Wehrmacht das Ehrenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes.
Kobell Hitler.

Günther Brien wurde am 16. Januar 1908 in Osterfeld in Thüringen geboren. Seine Eltern stammen beide aus Norddeutschland. Mit ihnen kam er als zehnjähriger Knabe nach Leipzig, wo er das Gymnasium bis zur Reifeprüfung besuchte, um dann mit 16½ Jahren zur Handelsmarine zu gehen. Er hat dort von der Reife auf gebildet und zweimal den Erdball umschifft, bevor er im Jahre 1931 das Examen für den Handelskapitän ablegen konnte. Als er infolge der Tonnagebeschränkung, die durch den Zustand der deutschen Wirtschaft bedingt wurde, aus der Handelsmarine ausscheiden mußte, erlernte er das Fliegen, wandte sich dann aber als Nationalsozialist dem freiwilligen Arbeitsdienst zu und war schließlich Arbeitsdienstführer und Lagerführer im Vogtland, bis er am 16. 1. 1933 als Matrose bei der Kriegsmarine eintrat. Am 1. 1. 1934

wurde er Führer, 1936 Leutnant und 1938 Oberleutnant zur See. Während des spanischen Befreiungskrieges nahm er am Ueberwachungsdienst und an den gelegentlichen Vorkampfmahnahmen der deutschen Marine in den spanischen Gewässern teil. Als Kapitänleutnant wurde er U-Boote Kommandant und ging mit Ausbruch der Feindseligkeiten am 1. 9. 1939 mit seinem U-Boot auf Handelskriegsreise. Für erfolgreiche Verletzung feindlichen Handelsschiffes wurde er noch im September 1939 mit dem E. K. II. ausgezeichnet.
Am 14. 10. 1939 gelang es ihm dann, mit seinem U-Boot alle Seefahrer und Minenfelder vor der Bucht von Scapa Flow zu umgehen und in den dortigen Hafen der englischen Kriegsmarine einzudringen. Mit einem Torpedo versenkte er dort das britische Schlachtschiff „Royal Oak“ und traf mit einem zweiten Torpedo den britischen Schlachtschiff „Repulse“. Nach dieser schneidigen Tat wanderte er sein Boot wieder glücklich durch Scherren und Minenfelder hindurch und kehrte am 17. 10. 1939 unverletzt in seinen Heimathafen zurück. Im Großadmiral Raeder das feigste Boot erwarrierte und seine Befahrung mit dem E. K. I. ihm II. auszeichnete, bevor sie am nächsten Tage in Berlin vom Führer empfangen wurde. Dieser verlieh Günther Brien das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes. Seitdem hat Brien im Handelskrieg gegen England mit steigendem Erfolge getrickt und auf zahlreichen Feindschiffen an der Spitze seiner tapferen Mannschaft solche Leistungen im Kampfe für die Zukunft unseres Volkes vollbracht.

Neukirch, 21. Oktober. Wie aus den bisher hier eingetroffenen Meldungen zu ersehen ist, war der pausenlose Einsatz der deutschen Luftwaffe gegen England auch in der Nacht zum Montag erfolgreich.
Die Angriffe, die gleich nach Eintritt der Dunkelheit begannen, waren nach dem amtlichen Bericht des britischen Luftfahrtministeriums in der Hauptphase wieder gegen London und die Midlands gerichtet. Der Angriff auf London endete in den frühen Morgenstunden des Montag, während der auf die Midlands noch wesentlich länger dauerte. Im Gebiet von London wurde, wie der amtliche Bericht angibt, an diesen Gebäuden Schaden angerichtet und „mehrere Brände“ sind entstanden. Der Angriff gegen die Midlands richtete sich wie geheimnisvoll angedeutet wird, „in der Hauptphase auf eine bestimmte Stadt“, obwohl auch eine Anzahl anderer Bezirke heimgesucht worden sei. Unter den getroffenen Zielen werden vielsagend „Handelsgebäude“ genannt, in denen Brände entstanden seien.

44 Dampfer in zwei Nächten / Wie die beiden Geleitzüge vernichtet wurden

Gewaltige Lücken in Englands Versorgung gerissen — Nächte erfüllt von betonierenden Torpedos — Feuerfäulen über sinkenden Schiffen

DRB. ... 21. Oktober. (B.) Irgendwo im Atlantik, westlich von Irland, sieben deutsche U-Boote, sieben da schon seit mehreren Tagen. Nichts kommt in Sicht. Groß ist der Atlantik und viele Wege führen darüber hin. Leicht kann man bei schlechter Sicht den schönsten Wiesen ahnungslos vorbeilaufen lassen. „Es gehört eben Glück zum U-Bootsfahren“, bemerkt der Wachoffizier, „Glück und Nase“. So berichtet er nun:
Von Westen kommt eine wahre Flotte von Schiffen. Vier, fünf, sechs nebeneinander, immer die besten in der Mitte, und durch die Planetenfeuer gedeckt, zieht Kolonne hinter Kolonne, die Nachschubdampfer Englands, der belagerten Insel entgegen. Tief im Wasser schieben sie schwerfällig dahin, beladen bis unter die Halskrause. Eine kostbare Herde fetter Schafe. Rings herum tummelt sich die Schar Schäferhunde: Schnelle Kanonenboote und U-Boote. Auf allen Schiffen halten die Besatzungen schärfsten Ausguck. Es kann ja immerhin sein, daß trotz der britischen Versprechungen von der völligen Sicherheit des Geleitzugsystems ein deutsches U-Boot zum Angriff kommt! Man hat so seine Erfahrungen gemacht mit britischen Versprechungen, und es sind ja leider nicht nur Engländer, die in diesen Geleitzügen fahren. Das britische System zwingt manchen unschuldigen Neutralen in den Geleitzug und damit in die Tiefe. Das wissen sie, und darum wird ihnen von Stunde zu Stunde unbegablicher zumute, wenn sie sich der blockierten Insel nähern. Immer häufiger werden Kurs und Geschwindigkeit geändert, immer mühsamer wird den Seefahrern zumute, die hier für Englands Unterstützung fahren. Aber: Das Geld lockt: Die schwindelnden Frachtpreise für Englandsfahrt, die

lagenhaften Brämen und Feuer, mit denen die Seeleute gefordert werden, das muß man schon in Kauf nehmen, das einem für Stunden das Herz in die Hosen fällt.
Flugzeuge haben, schwere englische Flugboote, die in unablässigen Schleifen wie dicke Bienen die kostbare Dampferherde

zurück vom Seegefecht vor dem Bristol-Kanal
Verleihung der ersten Zerstörerabzeichen
Von Kriegsberichterstatter Joachim Finkler.
DRB. ... 20. Oktober. (B.) In einem Hafen der französischen Küste, auf einem freien Platz, umgeben von rauchgeschwärtzten Ruinen und verödeten Lagergruppen, sind die tapferen Zerstörerbesatzungen angetreten, die soeben vor dem Bristol-Kanal mit überlegenen Einheiten der Home Fleet die Klinge gekreuzt haben. Wie ein Symbol deutscher Stärke stehen sie hier, die Hunderte und Aberhunderte von jungen Männern, während hoch in der Luft vom Englandflug stetig heimkehrende Sturzkampfflieger über sie hinwegbrausen. Der Führer der Zerstörer hat sie zusammengerufen, um zu ihnen zu sprechen.
Ihr seid heimgeführt von glücklich verlaufener Feindschiffahrt, beginnt er den Rede. Ihr habt den Feind getroffen, und war er auch weitaus härter als wir, so hat er doch die Einsatzbereitschaft der deutschen Zerstörer zu spüren bekommen. Heute sind unsere Zerstörer wieder in aller Munde. Wir sind

slub Wir führen Wissen.

erschütternden Männer Hinweis: Wieder kommt Staffel auf Staffeln von der englischen Küste her zurückgefliegen. Nach einmal erfolgter Rückkehr der Besatzer hat dort Befehlshaber der Kriegsmarine auf Anregung von Kommandeur Bonté gestiftet hat. Dieser habe er, der Nachfolger Bontés, es allein getragen, heute am Geburtstag Kommandeur Bontés, gelangten nunmehr die ersten dieser Abzeichen zusammen mit einer Anzahl Ehrenkreuze an besonders bewährte Männer der Besatzerbesatzungen zur Verteilung als Erinnerung an das erste Gefecht deutscher Besatzer vor der englischen Atlantikküste. Soll klingt die Stimme des Führers der Besatzer über den Berg, als er den einbruchs-vollen Appell schließt: Schwere Aufgaben stehen und noch bevor. Wir wollen sie bestehen, und wir wollen dafür sorgen, daß die Besatzerbesatzung der Stolz der Kriegsmarine bleibt. Das Schwert ist unserem Führer Adolf Hitler."

Feindliche Handelsdampfer im Hafen von Dover beschossen

Salven der deutschen Artillerie richteten schwere Verwundungen an
Berlin, 20. Oktober. Am frühen Nachmittag des 20. Oktober beschossen schwere Artillerie des Heeres und der Kriegsmarine zwei große feindliche Handelsdampfer von je etwa 10 000 BRT. im Hafen von Dover. Die Schiffe und die Hafenanlagen wurden mit einer Reihe bedauerlicher Salven belegt, die schwere Verwundungen richteten. Im Anschlag wurden die feindlichen Besatzungen durch die feindliche Artillerie in den Schiffen und in den Hafenanlagen getötet. Einige Einschläge fielen auf das offene Hinterland, ohne irgendwelchen Schaden anzurichten.

Ununterbrochener Bombenhagel auf London

Die Hälfte der Londoner Bevölkerung lebt unter der Erde — Ganze Teile der Stadt in Schutt und Asche — Ueberall Bombentracer, zerstörte Gebäude und riesige Trümmerhaufen

Stettin, 20. Oktober. Die deutsche Luftwaffe griff auch während der letzten Nacht über England an. Agentenmeldungen zufolge ist beträchtlicher Schaden und eine Anzahl Unfälle verursacht worden. Diese kurze, aber vielfachgeleitete Meldung des Londoner Nachrichtenendienstes läßt erkennen, daß die intensiven deutschen Vergeltungsangriffe mit unerminderter Wucht und Stärke anhalten.
Nach weiter geht der amtliche Bericht des britischen Luftfahrtministeriums, der mit bemerkenswerter Offenheit feststellt: Die feindliche Luftoffensive wurde in der letzten Nacht fortgesetzt und war etwas ausgedehnter als sie es vorher war. Sie war am stärksten während der ersten Stunden nach Beginn der Nacht, als drei Hauptangriffe vorgetragen wurden, nämlich gegen London, gegen Mittelengland und gegen Städte im Nordwesten.

Man kann sich vorstellen, daß London durch die Luftangriffe hart getroffen wurde. Ganze Teile der Stadt liegen in Schutt und Asche. Die Hälfte der Bevölkerung lebt unter der Erde. Es gibt ganze Bezirke ohne Gas, Wasser und Elektrizität. London und seine Vororte leben nicht mehr. Die Hälfte der Londoner Bevölkerung geht Nacht um Nacht in die öffentlichen Luftschutzbunker. Außerhalb der großen Luftschutzbunker steht man bereits gegen Mittag große Menschenmengen, da beispielsweise ein Familienmitglied, beladen mit Decken, Rissen usw., Platz für die übrigen Familienmitglieder freiläßt.
Besonders aufschreiend sind auch Flugzeugengriffe, die von den durchsichtigen antideutschen Washingtoner Zeitungen "News Beel" und "Life" veröffentlicht werden. Der Leiter des Londoner Büros von "News Beel" schildert einen Spaziergang, den er durch die britische Hauptstadt unternahm:

Die beiden letzten Angriffe hörten um Mitternacht auf, aber der gegen London dauerte die ganze Nacht hindurch mit Ausnahme einer kurzen Zeit in den ersten Morgenstunden. In London und seiner Umgebung wurden viele Explosionsbomben abgeworfen und einer großen Anzahl von Gebäuden wurden Schäden zugefügt. Es entstanden auch viele Brände, aber sie wurden schnell ausgelöscht oder unter Kontrolle gebracht.

"Bombentracer, ausgeflossene Häuser, wo Silber und Spiegel nach an den Wänden hängen. Straßenzüge, wo neu von zehn Geschichtsbüchern jetzt geschlossen sind, zerstörte Gebäude in der Nähe des Regents-Park, nähende Leere auf der früher so belebten Straße Portland Place, die rauchgeschwarte Gasse des früheren großen Warenhauses von John Lewis in der Oxford Street, wo allein 5000 Menschen arbeiteten geworden sind. Trümmer, wo früher sechs große Gebäude standen, ein neues Hotel mit geschwundenen Fensterrahmen und vieles andere mehr. Noch bedeutend schlimmer sind die Zustände in Oxford. Dort leben jeden Abend Tausende von Menschen vor den öffentlichen Luftschutzbunkern. Frauen müssen Stundenlang umherlaufen, bis ihnen meist erst am nächsten Tag, wenn sie völlig erschöpft sind, eine Unterkunft angewiesen wird. Manche, die alles verloren hatten, wanderten 12 Stunden, ehe man ihnen Unterschlupf gab."

Ueber die Angriffe in der Nacht zum Sonnabend laufen in Folge der außerordentlich verstärkten britischen Zensurmaßnahmen erst jetzt die ersten Nachrichten ein. In einem Telegramm der amerikanischen Nachrichtenagentur Associated Press wird dieser Angriff als einer der schwersten bezeichnet. "Die deutschen Flugzeuge", so heißt es hier, "sind in größten Formationen gekommen. In jeder Welle konnte man 15 bis 20 Maschinen zählen, und alle fünf Minuten kam eine neue Welle. Selbst der patriotischste Bewohner Englands", so berichtet Associated Press in einem längeren Artikel, "kann nicht länger

Wieder eine Terroraktion gegen die deutsche Zivilbevölkerung

Berlin, 21. Oktober. Britische Flugzeuge griffen in der Nacht zum 21. Oktober die Reichshauptstadt in verschiedenen aufeinanderfolgenden Wellen an. Der größere Teil konnte dem Luftangriff durch wirksame Abwehrmaßnahmen gesteuert werden. Einige Flugzeuge, die Berlin erreichten, warfen auf verschiedene Wohngebiete Brandbomben ab. Betroffen wurden ausschließlich nichtmilitärische Ziele.
Ein Flugzeug wurde über Großberlin, ein zweites im Anflug auf die Reichshauptstadt durch Flakartillerie abgeschossen.

Der Abwurf von Brandbomben auf Berliner Wohnviertel zeigt eindeutig, daß von vornherein eine reine Terroraktion gegen die Zivilbevölkerung beabsichtigt war. Militärische oder strategische Ziele sind auch wieder getroffen noch überhaupt angegriffen worden. Der neue Anschlag auf die arbeitende Bevölkerung reißt sich also wieder in die lange Reihe der britischen Verbrechen ein.
Die Engländer aber haben es diesen beschlenen Aktionen zu verdanken, daß die Schläge der deutschen Vergeltungsaktion Tag für Tag mit aller Schwere trifft und weiter treffen wird.

Flugweges sei um 1200 Kilometer länger gewesen als die Ueberfliegung des Südpazifik von Dakar aus.
Zweck und Art der Aktion sei die Tatsache, daß diese Leistung nicht etwa einen vereinzelten Rekord darstelle, sondern von einem Verband normaler italienischer Bomber (schwarze Typen) durchgeführt worden sei. Der Flug habe sich bei voller Belastung der Flugzeuge mit Benzin und Bomben als ständig wachsenden atmosphärischen Behältnissen außerordentlich schwierig gestaltet. Unter dem Befehl ihres kühnen Kommandanten hätten die Flugzeuge, die feierlich Wägen mit Bomben hatten, die Flugroute zu ändern und auf der ganzen Strecke seit blind fliegen müssen, sicher ihr Ziel erreicht und ihren Auftrag voll durchgeführt. Starke Winde und hohe Rauchwolken zeigten die Wirkung der italienischen Bombeneinsätze.

Die Engländer so heißt es in dem Bericht des italienischen Rundfunks, hätten diesen entscheidenden Schlag der italienischen Luftwaffe auf Bahrain, das wegen seiner geographischen Lage überhaupt nur von der Luft aus zu erreichen ist, bestimmt nicht vorausgesehen. Gerade in der letzten Zeit seien die Engländer voll damit beschäftigt gewesen, die Anlagen Bahraing, dessen Petroleumproduktion jährlich etwa eine Million Tonnen betrage, und wo monatlich 15 bis 25 Tausend anlegten, auszubauen und wesentlich zu erweitern. Der Schlag sei für die Engländer nicht nur wegen der Bedeutung dieses wichtigen Petroleumzentrums besonders hart, sondern auch weil der Angriff der italienischen Flieger eine Wirkung auf die englisch-indischen Volkstämme am Persischen Golf nicht verfehlen werde und ein neues glänzendes Zeugnis für den Wagemut und die Schlagkraft der italienischen Luftwaffe ablege.

Italienische Bomben auf englischen 10000-Tonnen-Kreuzer

Zahlreiche Flugplätze in Nordafrika bombardiert

Rom, 19. Oktober. Der italienische Wehrmachtbericht hat folgenden Wortlaut:
Im östlichen Mittelmeer griff unsere Luftwaffe englische Kriegsschiffe an, die einen feindlichen Geleitzug bildeten. Ein Kreuzer von 10 000 Tonnen wurde von Bomben getroffen.
Feindliche Flugzeuge griffen wiederholt die Flugplätze von Rhodes an. Ein Loter, zwei Verwundete. Zehner Gebäude, Schäden, kein Schaden an Flugzeugmaterial.

In Nordafrika die übliche Tätigkeit unserer schnellen Erkundungsabteilungen. Eine feindliche Patrouille, die sich unseren vorgeschobenen Stellungen bei Ghua el Bahja (nördlich von Sidj Barani) näherte, ist von unserer Feuer in die Flucht geschlagen worden. Unsere Flugzeugformationen haben feindliche Anlagen und Flugplätze von Marsa Matruh, El Daba, Maaten Boguh, Fula und El Abu Smeit bombardiert, wobei sie Brände und schwere Schäden verursachten.

Weitere Flugzeugformationen haben den Flugplatz von Ghua, Schuppen und Anlagen des Hafens bombardiert und im Tiefflug unter Maschinengewehrfeuer genommen, wobei sie Volltreffer erzielten.
Die feindliche Luftwaffe hat die Bombardierung des Hafens von Bengasi wiederholt, ohne jedoch Schäden oder Opfer zu verursachen. Ein Luftangriff in der Bucht von Dabala hat vier Verwundete zur Folge gehabt.

In Ostafrika ist ein halbzerstörtes englisches Flugzeug aufgefunden worden, das am Abend des 2. Oktober bombardiert hatte. Am 16. Oktober hat der Feind mit zwei Wasserflugzeugen, die von Flugzeugen unterstützt wurden, unseren Küsten von Dabai (Kenya-Grenze) angegriffen; statt zurückgeworfen, hat der Feind einige gefallene weiße Soldaten, darunter auch den Kommandanten einer der beiden Kolonnen, zurückgelassen; unter sechs drei Verwundete.

Die feindliche Luftwaffe hat Gondar bombardiert, wobei ein Loter und einige Verwundete unter den Eingeborenen verursacht wurden, ferner Dire Dawa, wo es zwei Verwundete gab, schließlich die Eisenbahnlinie von Djibuti bei Erer, Gura, Tozell, Decamer, Cassala, Gessile und Reggelle, wo es keine Opfer und nur geringen Schaden gab.

„Deutscher Invasionsversuch zurückgeschlagen“

Kurzlebiger Schwindel des britischen Luftfahrtministeriums
Stockholm, 20. Okt. Bei dem allgemeinen Rätselraten in London, ob und wann ein deutscher Einsatz in das Inselreich erfolgt, vertieft sich das britische Luftfahrtministerium am Freitag zu der Erklärung, daß nach Informationen aus zuverlässiger neutraler Quelle am 18. September ein Invasionsversuch durch die Aktion der RAF, zu nichte gemacht worden sei.

Deutsche Truppen, die in den Kanaltälern liegenden Schiffe bestiegen hätten, seien gezwungen worden, die Fahrzeuge zu verlassen. Die Londoner Presse veröffentlichte daraufhin am Sonnabend große Schlagzeilenberichte mit Überschriften wie „Deutscher Invasionsversuch siegreich zurückgeschlagen“ und machte den Lesern in diesem Zusammenhang Mitteilung von neuen Erfolgen der englischen Luftwaffe.
Lange ließ sich jedoch dieser Schlag aus dem Fingern gegrienen Schwindel nicht aufdecken. Bereits 24 Stunden nach der Erklärung des Luftfahrtministeriums ließ sich der Londoner Rundfunk im Auftrag der Regierung gezwungen, zu erklären, von einem deutschen Invasionsversuch am 18. September sei in London nichts bekannt.

Deutsch-jugoslawische Wirtschaftsverhandlungen

Eine weitere Steigerung des Warenverkehrs möglich
Berlin, 20. Okt. Die Wirtschaftsverhandlungen des deutschen und des jugoslawischen Regierungsausschusses, die Ende September in Belgrad begonnen haben, wurden am Sonnabend abgeschlossen. Das Ergebnis der Verhandlungen wurde in einem von Ministerialdirektor Dr. Bergmann und Staatssekretär Wilsa unterzeichneten Protokoll sowie einer Zusatzvereinbarung zum deutsch-jugoslawischen Handelsvertrag festgeschrieben.
Im Verlaufe der Verhandlungen wurden die Kontingente für den deutsch-jugoslawischen Warenverkehr für das nächste Wirt-

Reichsführer SS. Himmler in Madrid

Herzlicher Empfang durch Serrano Suner — Lebhaftige Begrüßung durch die Bevölkerung

Madrid, 20. Oktober. Um 9.20 Uhr spanischer Zeit trat der Reichsführer SS. Heinrich Himmler in Begleitung des deutschen Botschafters von Stöhrer und des Generaldirektors für das spanische Sicherheitswesen, Graf Mayalde, auf dem Madrider Nordbahnhof ein. Kurz nach 9 Uhr erschien Außenminister Serrano Suner in Begleitung des neuen Ministers für Handel und Industrie, Carceller, des Marineministers Admiral Moreno und des Finanzsekretärs Camero zum Empfang. Von deutscher Seite erwarteten den Reichsführer der Landesgruppenleiter Thomsen und die Mitglieder der deutschen Botschaft.

Der Reichsführer begab sich dann in Begleitung des Botschafters in den Prado-Palast des spanischen Staatschefs. Der 10 Kilometer weite Weg war auf beiden Seiten umfäumt von Abteilungen der bewaffneten spanischen Polizei, die bis an die Stabingasse Spalier bildeten, und von Aufstellungen der Falange und der nationalen Einheiten. Die Aufmarschstraßen waren mit den deutschen und spanischen Fahnen geschmückt.

Der italienische Botschafter befand sich in Begleitung des italienischen Botschaftsrates und anderer italienischer Diplomaten.
Auf dem Bahnsteig, der mit deutschen und spanischen Fahnen geschmückt war, hatte eine Ehrenkompanie Aufstellung genommen. Hilerungen und WM-Mädel aus Madrid sowie eine Abordnung der Ortsgruppe Madrid der NSDAP, bildeten Spalier auf dem Bahnsteig. Die Aufmarschstraßen nach dem Nordbahnhof waren von dichten Menschenmengen umfäumt und Falangisten in Uniform bildeten auf beiden Seiten der Straße bis zum Hotel Rib zusammen mit den Mannschaften der neuformierten bewaffneten spanischen Polizei Spalier. Ganz Madrid hatte festlich geflaggt.

Vor der Residenz des spanischen Caudillo stand eine Ehrenkompanie der Falange, während die marokkanische Leibgarde General Francos den Reichsführer bis vor den Palast begleitete. Am Eingang wurde der Reichsführer SS. von dem Chef des Militärkabinetts des Generalissimus, dem General Morcabo, und von dem Chef des Zivilkabinetts, dem General Aguilas, empfangen. General Franco hatte mit ihm in Gegenwart des Außenministers Serrano Suner und des Protokollchefs Baron de las Torres eine einstündige Unterredung.

Nach der Begrüßung schritt der Reichsführer mit Serrano Suner die Front der Ehrenkompanie ab. Anschließend beachtete er sich in Begleitung des Außenministers Suner ins Hotel Rib; bei seiner Fahrt wurde er von der Bevölkerung lebhaft begrüßt. Vor dem Hotel Rib hatte sich eine riesige Menschenmenge eingefunden. Nach Himmlers Ankunft marschierte vor dem Hotel die nach dem Falangegründer benannte Falange-Region José Antonio auf, um dem Reichsführer die Ehren zu erweisen. Danach stimmte die Menge des Falangelied an und brachte Hochrufe auf Deutschland und Spanien aus.

Stierkampf zu Ehren des Gastes

Am Nachmittag fand zu Ehren des Chefs der deutschen Polizei ein Stierkampf statt. Der Reichsführer wurde bei seinem Eintreffen in der Arena von begeisterten Hochrufen empfangen, während die Kapelle der deutschen Ökumenen spielte, die zum Abschluß sogar gesungen wurden. Als der Reichsführer durch den Retiro-Park und die Innenstadt nach dem Volkstheaterpräsidium fuhr, waren alle Straßen und vor allem die historische Puerta de Sol vor dem Volkstheaterpräsidium schwarz von Menschen, die in nicht endenwollender Hochrufe auf Deutschland und Spanien, auf den Führer und den Caudillo ausbrachen. Auch als Himmler die Front der vor dem Gebäude aufmarschierten Ehrenkompanie der bewaffneten Polizei abschritt und während des Empfanges im Volkstheaterpräsidium setzte sich der stiermische Jubel der Menge fort.

Mentz fand zu Ehren Himmlers im Gebäude des politischen Ausschusses der Falange ein Empfang statt, zu dem Außenminister Suner geladen hatte.

Wirksamer Bombenangriff auf das Del-Zentrum der Insel Bahrain im Persischen Golf

Rom, 20. Oktober. Der italienische Wehrmachtbericht vom Sonntag hat folgenden Wortlaut:
In der Nacht zum 19. Oktober hat einer unserer schweren Bomberverbände nach einem langen Flug von ca. 4500 Kilometern einen Angriff auf das Del-Zentrum der Insel Bahrain, des englischen Besitzes im Persischen Golf, durchgeführt, die aus Delraffinerien, Cellaitionen, Depots und Tankanlagen bestehenden Ziele sind wirksam getroffen worden, was einige riesige aus weiter ferne sichtbare Brände verriet. Alle unsere Flugzeuge sind zurückgekehrt.

Feindliche Flugzeuge haben Einschläge auf Tobianac (Rudolfsee), Barantz, Decamer und Massana sowie auf einige Ortschaften ohne Ergebnisse durchgeführt, zu unbedeutender Schaden angerichtet wurde und einige Verwundete zu verzeichnen sind.

In Nordafrika hat unsere Luftwaffe militärische Lager bei Ras-el-Rum, längs der Fahrstraße von Marsa Matruh, Flugzeuganlagen und Barackenlager bei Maaten Boguh und Fula sowie die Eisenbahnlinie und die Flugzeuganlagen bei El Daba bombardiert. Alle unsere Flugzeuge sind zurückgekehrt.
Die feindliche Luftwaffe hat Bardia und Dabala mit Bomben belegt, ohne weder Opfer noch Schaden zu verursachen und hat erneut in Bengasi zahlreiche Brand- und Explosionsbomben auf den Hafen und die Wohnviertel abgeworfen, wobei einige Häuser im Arbeiterviertel getroffen wurden. Weder Opfer noch Schaden an Militärgütern.

Glänzende Flugleistung der italienischen Bomber

Die Bedeutung Bahrains für die britische Oseerzeugung — Ein harter Schlag für die Briten

In Ostafrika ist ein von feindlichen motorisierten Truppen verführter Angriff gegen Gessile unter Teilnahme unserer Flugwaffe glatt zurückgewiesen worden.

Rom, 20. Okt. Zu dem im heutigen italienischen Wehrmachtbericht gemeldeten italienischen Angriff auf das englische Petroleumzentrum von Bahrain unterstreicht der italienische Rundfunk, daß die italienische Luftwaffe nunmehr nach den erfolgreichen Bombardierungen der wichtigsten englischen Positionen im Mittelmeer ihre Aktionen bis ins Herz Asiens hinein ausgedehnt habe. Die italienische Flugwaffe habe damit den längsten Kriegslauf durchgeführt, und zwar über weite Meer- und Wüstengebiete, die bisher erstmals ein Flugzeug gesehen hatten. Die Entfernung eines

Aus Sachsen

Dresden, 21. Okt. Der Zwingerhof bei Nacht geschlossen. Der Zwingerhof wird aus Gründen der Verkehrssicherheit auf die Dauer des Krieges bei Nacht mittels der an den vier Zugängen vorhandenen Scherengitter abgeschlossen.

Dresden, 21. Oktober. Einbrecher festgenommen. Von der Kriminalpolizei wurde ein 17jähriger Bursche festgenommen, der längere Zeit hindurch Einbruchdiebstahl in Kantinen sowie Kassen und Geschäftsräume verübte.

Kurort Rathen (Elzgebirge), 21. Okt. Vortragsabend auf der Freilichtbühne. Bürgermeister Winkler konnte auf der Freilichtbühne Rathen die bekannten Dichter Dr. Felix L. (Ludwig) Berlin, und Max Barthele, Dresden, begrüßen, die im Beisein des Landesobmannes für Schriftsteller, Hans Kaman, eine eingehende Besichtigung dieser einzigartigen Naturdramen vornahmen.

Dresden, 21. Oktober. Todesfall. Im 89. Lebensjahr starb der frühere Bürgermeister von Schönfeld, Josef Burkhardt, im Alter von 77 Jahren trat er nach 40jähriger Amtstätigkeit als Bürgermeister in den wohlverdienten Ruhestand, war aber auch dann noch für die Gemeinde tätig, 46 Jahre lang verwaltete er auch das Stadtsamt Grünau-Schönfeld.

Dresden, 21. Oktober. Todesfall eines Motorradfahrers. In Modritz starb in den frühen Morgenstunden ein Motorradfahrer tot im Straßenrande aufgefunden. Er war von der Fahrbahn abgekommen und gegen einen Telefonmast gestürzt, wobei er einen tödlichen Schädelbruch erlitt. Der Fahrer stammte aus Sibitz bei Bismarcksdorf.

Neues aus aller Welt

Kriegsbesuche der Fallschirm. Ein russischer Arzt, der im Süden an der langen einsamen Küste des Schwarzen Meeres wohnt, ist seit einiger Zeit dazu übergegangen, seine Patienten mit dem Flugzeug aufzusuchen. Da sich nicht immer geeignete Landebahnen dort befinden, wo seine Hilfe nötig ist, so bringt der Arzt mit seinen Medikamenten und Beständen auch im Fallschirm an der betreffenden Stelle ab. Auf diese Weise hat er bereits 2000 Abbrünge hinter sich gebracht.

Schleifengesellschaft - leicht verurteilt. In einem kleinen Ort in Süditalien in der Nähe von Bari gab es eine recht unangenehme Überraschung, als sich nach der Trauung die Hochzeitsgesellschaft von etwa 30 Personen in der alten Wohnung des jungen Ehepaars frohlich im Tanze schwang. Plötzlich brach der Fußboden ein, und die ganze Gesellschaft rutschte mit Schutt und Staub bedeckt in das darunterliegende Stockwerk. Nur die Braut und auch das Grammophon waren oben unverletzt in einer Ecke "leben" geblieben. Die frohlichen Weisen des Grammophons und das Schreien der Braut ertönten in das Chaos hinein. Die Gäste kamen wunderbarerweise nur mit leichten Prell- und Schürwunden davon, und mit bewunderungswürdiger Lebenslust wurde das unterbrochene Fest bei den Eltern der Braut weiter gefeiert. Das nennt man sich nicht führen lassen!

Die augenfälligste und daher scheinbar schätzenswerteste Eigenschaft des Flugzeugs ist die Geschwindigkeit. Ihre Erhöhung von 200 Kilometer in der Stunde bei Ende des Weltkrieges bis auf die 750 Kilometer in der Stunde des heutigen Weltrekords scheint daher der beste und schärfste Ausdruck des Fortschritts zu sein.

Hält der Mensch die Kurve aus? Rekordgeschwindigkeiten in der Luft werfen neue Fragen auf

Von Gerhard Meyer. Die augenfälligste und daher scheinbar schätzenswerteste Eigenschaft des Flugzeugs ist die Geschwindigkeit. Ihre Erhöhung von 200 Kilometer in der Stunde bei Ende des Weltkrieges bis auf die 750 Kilometer in der Stunde des heutigen Weltrekords scheint daher der beste und schärfste Ausdruck des Fortschritts zu sein.

Fliegen unsere heutigen Rekordflugzeuge mit 750 Kilometer in der Stunde, so empfinden wir es auch schon als selbstverständlich, daß sie ein Jahr darauf schon wieder 80 schneller sind. Wenn der Mensch sich an das Wunder gewöhnt hat, erscheint ihm eben auch das Wunderbare nur als selbstverständlich.

Der Techniker arbeitet in den letzten Jahren verflissen und planvoll an einer schrankenlosen Steigerung der Fluggeschwindigkeiten, ohne jemals ernstlich zu denken, daß die Erfolge seiner Tätigkeit vielleicht eines Tages nicht mehr geerntet werden können, weil der menschliche Körper nicht mehr imstande ist, die Leistungen hochgeschalteter Maschinen mitzumachen.

Manum? wird man fragen. Der Mensch sollte ein Hindernis für den Fortschritt der Technik sein? Der Steigerung der Geschwindigkeit sollte etwa durch den Menschen selbst eine Grenze gesetzt sein?

Es ist tatsächlich so. Man weiß ja, daß der Mensch eigentlich nur bis in etwa 5000 bis 6000 Meter Höhe aufsteigen kann, wenn er nicht ein Sauerstoffgerät mit sich führt. Schon hier liegt also eine biologische Grenze, die für die Maschine nicht besteht. Das Sauerstoffgerät ließ den Menschen diese Grenze verhältnismäßig schnell und sicher überwinden. Dennoch verlangte diese Aufgabe einen erheblichen Aufwand von Geisteskräften, der noch wachsen wird, wenn das Gebiet der unteren Stratosphäre oder auch nur Höhen von etwa 6000 Meter dem Verkehrsflugzeug nutzbar gemacht werden sollen.

Genau das gleiche gilt nun für die Geschwindigkeit. Es ist zwar nicht die Schnelligkeit der Fortbewegung an sich, die dem Menschen hier Beschwerden macht und ihm schließlich sogar gefährlich wird, sondern die Verringerung der Geschwindigkeit oder ihrer Richtung.

Jeder Kraftfahrer, namentlich jeder Motorradfahrer weiß, warum er sich in der Kurve nach innen legen muß. Es trifft irgendeine Kraft auf, die ihn nach außen treiben will und der er daher mit seinem Körpergewicht entgegenzuwirken muß. Im Wagen rutscht er zum Beispiel auf seinem Sitz nach außen und wird mit einem, wenn auch beschleunigten, Gewalt gegen die Wand gedrückt. Diese Gewalt wächst aber, je stärker die Kurve gefahren wird. Kann man sich nun nicht vorstellen, daß die Kraft einmal so stark werden kann, daß man sie als entschieden unangenehm empfindet? Man bedenke, das Auto geht mit vielleicht 80 "Stunden" in die Kurve, das Flugzeug aber mit 600 oder gar 800 Kilometer in der Stunde.

Noch eine andere Erscheinung läßt sich ebenfalls am Beispiel des Autos ableiten. Der Druck, der den Körper nach außen drängt, kann bei einer scharfen Kurve, die mit 40 Kilometer in der Stunde gefahren wird, wesentlich stärker sein als bei einer weiten Autobahnkurve, durch die man mit 90 Kilometer in der Stunde bräut.

Die Stärke dieser "Fliehkraft" hängt also nicht allein von der Geschwindigkeit, sondern auch vom Kurvenradius ab. Je enger man kurvt, um so stärker wirkt die Fliehkraft. Oder, anders gesehen: Ein Flugzeug darf mit 800 Kilometer in der Stunde nicht so enge Kurven fliegen wie ein anderes, das nur die halbe Geschwindigkeit erreicht. Es spielen dabei technische

Gründe (d. h. Festigheitsgründe und flugmechanische Erscheinungen), aber auch biologische Gründe eine Rolle, und gerade die biologischen Erscheinungen sind ausschlaggebend, wenigstens so lange ein Mensch am Steuer sitzt, weil sie sich nicht ohne weiteres beseitigen lassen, denn der menschliche Organismus ist nun einmal naturgegeben und kann daher durch keine noch so raffinierten Mittel verbessert werden.

Die Fliehkraft beim Kurvenflug heutiger schneller Flugzeuge kann nun tatsächlich so groß werden, daß sie der Mensch nicht mehr erträgt, d. h. es wird bewußtlos. Das gilt natürlich ganz besonders für den Sturzflug, denn beim Abwärtswenden beschleunigt das Flugzeug auch gewissermaßen eine Kurve, die diesmal allerdings senkrecht liegt.

Für die Wirkung der Fliehkraft oder, technisch ausgedrückt, der "Winkelbeschleunigung" gibt es nun ein Maß. Man bezeichnet die normale Beschleunigung, die ein Körper im freien Fall durch den Luftwiderstand pro Sekunde erleidet, als 1 g und drückt nun die im Kurvenflug oder beim Sturzflug auftretende Beschleunigung als Vielfaches dieser Erdbeschleunigung aus. Man kann sich die Sache vorstellen, wenn man sich vergegenwärtigt, daß bei der Beschleunigung oder in der Kurve das Gewicht des Körpers scheinbar wächst. Es kommt ja zu dem Gewicht, mit dem der Körper normalerweise auf dem Eis ruht, noch der Druck der Fliehkraft hinzu. Sätze der Mensch auf einer Waage, dann würde ihn jeder im Augenblick des Kurvenfluges eben ein höheres Gewicht angeben. Bei 2 g ist der gesamte Körper zum Beispiel doppelt so schwer wie unter normalen Bedingungen.

Nun wirkt aber die Beschleunigung nicht nur auf den äußeren Organismus, der ja eigentlich nur ein Gefäß ist, sondern auch auf den Inhalt dieses Gefäßes, also Herz, Lunge und insbesondere Blut.

Wir haben alle schon einmal eine Milchkanne mit offenem Deckel senkrecht am Arm herabgelassen, und uns dabei an der wunderbaren Erscheinung gewundert, daß die Milch nicht herausfließt. Sie wurde eben durch die Wirkung der Fliehkraft nach außen, also gegen den Boden gedrückt. Das gleiche geschieht mit dem Blut. Es fällt normalerweise das ganze Körpergewicht ziemlich gleichmäßig aus. In der Kurve aber wird es nach außen, gegen den Boden des Gefäßes, in diesem Fall also in die Venen, gedrückt und fließt sich dort, während Kopf und Herz blutleer werden. Bei großen Beschleunigungen wird das Blut, wie flugmedizinische Versuche betonen, tatsächlich an den Unterleibsgefäßen durch die Haut gedrückt.

Nun wird man fragen, eine wie hohe Beschleunigung, also wieviel g kann der Mensch ertragen? Diese Frage läßt sich nicht ganz eindeutig beantworten. Auf Grund der mitteilbaren biologisch-physikalischen Vorgänge hängt die erträgliche Beschleunigung von der sogenannten "Wirksamkeit" ab, also der Dauer der Beschleunigung. Daneben hat aber auch die Lage des Körpers entscheidende Bedeutung. Es wurde durch eingehende Versuche festgestellt, daß z. B. 5 bis 6 g im heutigen Flugzeug von einer wie üblich sitzenden Besatzung 3 bis 4 Sekunden lang ausgehalten werden. Nun treten aber 5 g schon auf, wenn ein Flugzeug mit 600 Kilometer in der Stunde Geschwindigkeit eine Kurve von 500 Meter Radius fliegt. Da das heutige Flugzeug aber technisch so weit durchgebildet ist, daß es mit dieser Geschwindigkeit wesentlich engere Kurven fliegen könnte, kann der Mensch seine Belastungsfähigkeit schon nicht mehr voll ausnützen. Es sei denn, er führe geeignete Hilfsmittel.

Diese können sich durch eine andere Lage der Besatzung ergeben. Auf dem Rücken bieten Versuchspersonen schon 10 bis 12 g bei einer Wirksamkeit von 10 bis 120 Sekunden aus. Auch in Bauchlage kann der Mensch 10 bis 12 g mehrere Minuten lang ohne wesentliche Störungen ertragen.

Die Flugtechnik wird aus diesen Erkenntnissen die Folgerungen zu ziehen haben. Will sie noch schnellere Flugzeuge bauen, die aber ebenso wenig sein sollen, wie die heutigen, dann wird sie daran denken müssen, die Besatzung liegend unterzubringen. Es wäre das nur eine der umwälzenden Maßnahmen, die die weitere Entwicklung der Flugtechnik früher oder später bringen wird.

Advertisement for Tobis Donauschiffer film. Includes a portrait of a woman and text: "Ein Wien-Film der Wien-Film-Tobis mit: Attila Hörbiger * Hilde Krahl * Paul Javor * Oskar Sima * Tibor v. Halmay".

Advertisement for kitchen equipment: "Beherrschen Sie das Küchen-ABC? Dann müssen Sie eigentlich auch wissen...".

Advertisement for clothing care: "Mit 'Kleiderpflegen' niemals warten. Das ist der Sinn der Kleiderkarten".

Advertisement for a house: "Wohnung. Stube, Kammer, Küche, sofort zu vermieten. Off. unter S. 10".

Advertisement for a pig: "Starke Ferkel sind zu verkaufen in Uhlst. a. T. 51".

Advertisement for a cow: "Zugochsen. circa 10 Stk. verkauft preiswert".

Advertisement for a chair: "Chaiselongue. Junger Mann, 25 Jahre".

Advertisement for a bull: "Deutsches Jungvolk! Die Jungvögel 1, 2, 3 von Föhnstein 26 und 27 treten Dienstag, 22. 10. 40, 18.30 Uhr mit sanfterm Sommerdienstfang zu einem Bandflottappell auf dem Schützenplatz an!".

Advertisement for a bull sale: "Milkvieh- und Bullen-Versteigerung in Königsberg (Pr.) - Kolbenstein - am 30./31. Oktober 1940".

Advertisement for a cellar: "Trockene Keller zur Einlagerung in Bischofswerda oder Umgebung gesucht".

Advertisement for a dog: "Zwei junge Hunde zu verkaufen Fiebergasse 3".

Advertisement for a wedding: "Ihre Vermählung geben bekannt! Gottfried Böhme Margarete Böhme geb. Dreßler".

Aus Sachsen

Stitten, 21. Oktober. Verleumdung für die Stittener Wein...

Größtenteils, 21. Oktober. Diamantene Hochzeit. Am Frei...

Raffin, 21. Oktober. Unfall mit tödlichen Folgen. Im...

Als schließlich doch keine Entlieferung ins Krankenhaus und...

Stittener, 21. Oktober. Das Ende eines Einbrechers. Wie...

Getrennt, 19. Oktober. Über 110 000 Kilometer...

gungshoher waren zwar in der ersten Hälfte der ersten...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Die 1. Fußballklasse Sachsen hatte am Sonntag letzten Wun...

Turnen, Spiel und Sport

OS I Bischofswerda gestern in Bereichsklasseform

Ramenz überlegend mit 5 : 1 (2 : 1) geschlagen

Die OS I Bischofswerda gestern in Bereichsklasseform...

OS in der zweiten Hälfte OS Ionangehend

OS in der zweiten Hälfte OS Ionangehend...

OS in der ersten Hälfte jederzeit überlegen

OS in der ersten Hälfte jederzeit überlegen...

OS in der ersten Hälfte jederzeit überlegen

OS in der ersten Hälfte jederzeit überlegen...

OS in der ersten Hälfte jederzeit überlegen

OS in der ersten Hälfte jederzeit überlegen...

OS in der ersten Hälfte jederzeit überlegen

OS in der ersten Hälfte jederzeit überlegen...

Deutschland schlug Bulgarien 7 : 3

Der am Sonntag in München ausgetragene dritte Fußball-W...

Der am Sonntag in München ausgetragene dritte Fußball-W...

Der am Sonntag in München ausgetragene dritte Fußball-W...

3 : 0, 3 : 2 für Deutschland

3 : 0, 3 : 2 für Deutschland...

3 : 0, 3 : 2 für Deutschland

3 : 0, 3 : 2 für Deutschland...

3 : 0, 3 : 2 für Deutschland

3 : 0, 3 : 2 für Deutschland...

DEC., Rapid, 1. FC. Nürnberg und Fortuna Düsseldorf

Die letzten vier im Schammerpalast

Die letzten vier im Schammerpalast...

Die letzten vier im Schammerpalast

Die letzten vier im Schammerpalast...

Die letzten vier im Schammerpalast

Die letzten vier im Schammerpalast...

Dresdner SC. begeistert in Königsberg

Dresdner SC. begeistert in Königsberg...

Dresdner SC. begeistert in Königsberg

Dresdner SC. begeistert in Königsberg...

Dresdner SC. begeistert in Königsberg

Dresdner SC. begeistert in Königsberg...

Fußball-Bereichsklasse ohne Heberaufzungen

Fußball-Bereichsklasse ohne Heberaufzungen...

Fußball-Bereichsklasse ohne Heberaufzungen

Fußball-Bereichsklasse ohne Heberaufzungen...

