Durch seine wirtschaftliche Umschnürung begann es bereits im Frieden mit der Abwehr des englischen Boykotts; es machte sich blockadefest.

Als England den Krieg vom Zaune brach, unterschätzte es die Stärke und Bedeutung der von jungem Leben erfüllten deutschen Volks- und Wehrkraft und die Genialität Adolf Hitlers, der — wie es ein Ausländer bewundernd zum Ausdruck brachte — mit der einen Hand kämpft und mit der anderen die Zukunft des Großdeutschen Reiches und des aus seinen unnatürlichen Spannungen befreiten europäischen Kontinents planend ordnet. Diese Selbsttäuschung wird dem britischen Inselreich zum Verhängnis gereichen!

Der im wahrsten Sinne englische Krieg zeigt — im Gegensatz zum Weltkrieg — bei uns engstes Zusammenarbeiten von Heer, Kriegsmarine und Luftwaffe, unter Ausnutzung der jedem Wehrmachtsteile entsprechenden Möglichkeiten und Mittel. Die junge deutsche Kriegsmarine ist zahlenmäßig zwar noch recht klein, da sie, zu lange durch die Versailler Fesseln behindert, erst 1935 mit ihrem zeitgemäßen Aufbau einsetzen konnte. Und doch — welche gewaltigen Leistungen sind ihr, im Verein mit der Luftwaffe, bei dem Kampfe gegen den Feind einer wirklichen Freiheit der Meere zu verdanken! Sie erweist sich als ein unentbehrliches Machtorgan unseres Großdeutschen Reiches und wird für Deutschlands Seegeltung und seine Zukunft als Weltmacht immer ein ausschlaggebender Faktor sein.

Der siegreiche Ausgang dieses Krieges verbürgt die Verwirklichung Großdeutschlands über See. Die Erkenntnis, daß auch das Meer deutscher Lebensraum ist, bedeutet jedem Deutschen Ruf zur Mitarbeit und zwingende Verpflichtung. Seegeltung ist Weltgeltung!

Sturmfahrt über den Kanal!

Was von unseren Schnellbooten nicht im Wehrmachtbericht steht

Von Kriegsberichter Herbert Sprang

DNB. . . . **An der Kanalküste**, im Oktober 1940. (PK.)

„Schnellboote versenkten vor der Südküste Englands aus einem Geleitzug drei bewaffnete Handelsdampfer mit einer Tonnage von 20 000 BRT. . . ."

„Schnellbooten gelang es, einen feindlichen Zerstörer zu torpedieren . . ."

„Schnellboote haben einen Bewacher vor der Themsemündung beschossen . . . versenkt . . . beschossen . . . vernichtet . . . zerstört . . ." Fast will die Liste nicht abreißen. Weiß aber auch jeder, wieviel Leistung und Opfermut, was an Können und Beherrschung, wie großes Entsagen und Sichbescheiden bei alldem notwendig sind?

Oktober an der Kanalküste! Unaufhörlich dreht Südost zum Nordwest und zurück, bläst und pfeift, peitscht den Graben zwischen Kontinent und Insel, daß kabbelige See ihre Schaumkronen weithin sichtbar trägt. Tagelang schon warten die Schnellboote auf Einsatz.

Besprechung beim Flottillenchef einer Schnellbootflottille. Seekarten liegen ausgebreitet. Wir sind zu viert, der Flottillenchef, zwei Schnellbootkommandanten und der PK.-Mann. Narben an Hals und Wange des Flottillenchefs sind letzte Zeugen eines Bombenüberfalls.

„Meine Herren! Heute ist der erste Tag, da es wieder etwas ruhiger ist. Wir müssen versuchen, an den Feind zu kommen. Der Einsatzbefehl ist da. Ich steige bei Leutnant z. V. W. mit ein. Führe diesmal wieder selber die Rotte wie bei Leutnant z. V. H. Gute Fahrt!"

Leutnant H. ist, wie sie alle sind, diese Schnellbootkommandanten, energiegeladen und jung. Er ist Draufgänger und Kommandant eines erfolgreichen Schnellbootes, und hat monatelang Erfahrung als Wachoffizier, die ihn befähigte, mit jungen Jahren Kommandant zu werden. Jung wie er sind seine Männer. Nur der Obermechaniker und der Seemännische Nummer 1 sind älter und verfügen über jahrelange Schnellbootpraxis. Ein Teil seiner Leute fährt heute zum ersten Mal, ein anderer kannte bisher nur die Ostsee. Jetzt kommt die erste große Feindfahrt in der Nordsee, nach langem, langem Warten . .

Zwei schrille Pfiffe!

„Leinen los!"

„Mitte langsame Fahrt!"

Es blubbert und quirlt weiß unter dem Heck hervor. Die mittlere Maschine läuft an. Langsam gleitet das Boot voraus. Folgt dem Rottenführer, der bereits mit halber Fahrt abläuft.

„Prima Schnellbootwetter, was?" Der Kommandant reibt sich die Hände, freut sich wie ein Junge.

„Schauen Sie mal, so schön bedeckt, da sieht uns kein Schwein, und dabei so ruhige See!"

In der Tat, der Wind ist fast ganz abgeflaut. Aber kann man ihm trauen? Am tiefen Himmel brauen die Wolken. Schon beginnt es sachte aus Südost zu brisen . . . Noch ist aber unter der Küste gutes Wetter . . .

„Seite halbe!" (Seitenmaschine halbe Fahrt!)

Es ist, als ob das Boot einen Ruck nach vorwärts macht, dann läuft es in hoher Fahrt hinter dem Rottenführer her. Immer diesiger wird es. Schon bricht auch die frühe Dämmerung herein. Finsterste Nacht. Kein Stern steht am Himmel . . .

Da! Was ist das? Es ist, als springen Funken durch die Nacht. Die See hat gespenstig helle Schaumkronen . . . Meerleuchten. Ich muß an eine Schnellbootfahrt im Mai denken. Auch damals war es so und doch anders. Heute kein hoher, klarer Sternenhimmel, keine spiegelglatte See, keine goldfarbene Flut. Dicht verhangen und diesig, mäßig bewegt die See, silbergraues Meerleuchten . . . Die See trägt ein herbstliches Gesicht.

Langsam wird die See gröber. Sollte draußen doch noch mehr stehen? Erste Zweifel tauchen auf. Hart fegen die ersten Brecher über die Aufbauten und schlagen den Männern auf der Brücke ihre salzige Gischt ins Gesicht.

„10 Grad Backbord! Halten Sie sich genau im Kielwasser des Vordermannes."

„Jawoll!" Der Rudergänger legt Ruder.

„Patsch!" Wieder schlägt eine See über das Deck. Kaum kann das Oelzeug die Wassermengen abhalten. Da, der Vordermann blinkt:

„Bleiben Sie in Sichtnähe!" Längst schon machen alle Maschinen große Fahrt voraus. Immer kabbeliger wird die See, immer höher die Wellen. Das Boot stampft und rollt, schlingert. Aber es hält. Immer weiter geht der Vorstoß.

„Herrgott, passen Sie doch endlich auf!"

Der Kommandant weiß, es ist sehr schwer, in dieser See Kurs zu halten. Er weiß auch, daß der Rudergänger sich Mühe gibt. Aber jetzt, in diesen gefährdeten Gewässern kommt es auf genauestes Kurshalten an. Das letzte muß der Rudergänger hergeben. Die Sicherheit des Bootes verlangt es . . .

Stunde um Stunde geht so die Fahrt. Schwerer und schwerer wird die See. Da reißt die Verbindung mit dem Vordermann ab. Mutterseelenallein läuft das kleine, kaum 100 Tonnen große Boot seinen Kurs.

Die befohlene Position wird erreicht. Die Maschinen machen nur noch Umdrehungen für halbe Fahrt. Das Boot dümpelt, dümpelt, dümpelt. Noch kommt die See von Achtern. Der Kommandant weiß, bisher war es nur ein Kinderspiel. Der ganze Rückweg aber muß gegen die See erkämpft werden . . .

Und noch immer kein Gegner, kein Schiff, nichts . . . Leer bleibt der Horizont. Sollte wieder nichts vor den Bug kommen? Und jetzt, in diesen Minuten denkt dieser junge Kommandant nicht an Sieg und Ehre, an Ruhm und Ritterkreuz.

„Wieder einmal haben wir alles herausgeholt. Und wieder sind wir nicht zum Schuß gekommen. Nächstesmal muß ein Tommy dran glauben!"

Langsam verrinnt die Zeit. Das Wetter ist jetzt schwer geworden. Das Boot ist einfach nicht mehr zu halten. Wo ist der Rottenführer, wo der Flottillenchef? Wie hieß doch noch der letzte Funkspruch? „Nach eigenem Ermessen handeln!" Umkehren? — Das andere Boot allein lassen, vielleicht im Kampf mit dem Gegner? Der Rückweg ist noch weit, und noch wächst der Sturm. Der junge Kommandant merkt kaum das Wetter, das um ihn tobt, die Unruhe in ihm ist größer und übertönt alles. Dann ist der Entschluß gefaßt. Er wird bestimmt durch die Verantwortung des Kommandanten für das Boot und seine Besatzung.

„Auf Gegenkurs gehen! Zweimal große Fahrt voraus."

Enttäuschung bei allen. Kann denn der Himmel nicht einmal ein Einsehen haben! Wieder alles vergeblich! Aller Mut, alle Einsatzbereitschaft umsonst. Wieder zurück, wieder warten, warten . . .

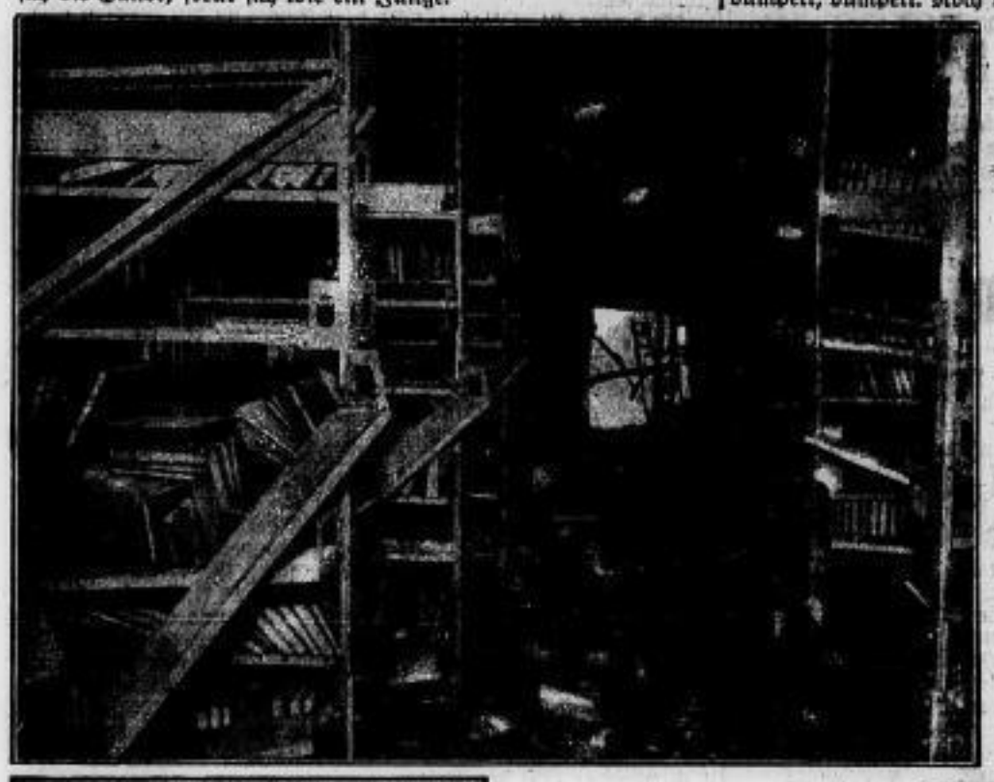
Noch aber ist der Hafen weit. Hier und da steckt der Himmel eine Laterne durch die Wolken; gleichsam zum Hohn wird es nun sternenklar. Aber die See steht noch immer. Schwerer noch als die Hinfahrt ist der Weg zurück. Die Arme des Rudergängers wollen lahm werden, die Augen brennen, die Nässe geht bis auf die Haut. Die Finger sind klamm. Der Morgen kommt mit bitterer Kälte.

Nach 13 Stunden Einsatz liegt das Boot wieder im Hafen.

Ich gehe von Bord, zu neuem anderem Einsatz befohlen. Die S-Bootmänner aber bleiben. Sie warten und wagen es immer noch einmal.

Dann endlich wächst eines Tages aus Wochen härtester Arbeit, aus Sichbescheiden und Warten, aus Opfermut und harter Leistung der Sieg. Nüchtern und sachlich meldet der Wehrmachtbericht dann:

„Ein deutsches Schnellboot torpedierte, versenkte, vernichtete . . . ."



Die Schloßbibliothek in Kiel Churchills militärisches Ziel

Da die britischen Bombenflieger mit ihren Angriffen auf deutsche militärische Ziele bekanntlich kein Glück haben, richten sie ihre Bomben auf Geheiß Churchills hauptsächlich auf Wohnhäuser und kulturelle Anlagen. So wurde auch das repräsentative jahrhundertealte Schloß in Kiel mit Bomben belegt. Eine Sprengbombe traf einen Teil der Schleswig-Holsteinischen Landes-Bibliothek im Schloß, wo einzigartige Dokumente von geschichtlicher Bedeutung aufbewahrt sind. — Unser Bild zeigt die Zerstörungen in der Kieler Schloßbibliothek.

(Atlantic-M.)

Bei unseren Soldaten der Heeres-Hochgebirgsschule

Im Stubaital und in anderen Teilen der Alpen führt die Heeres-Hochgebirgsschule in Fulpmes Kurse durch, in denen Soldaten unserer Gebirgsjägertruppe zu Heeresbergführern ausgebildet werden. Im Sommer und Herbst wird vor allem das Klettern in Fels und Eis geübt. — Unser Bild links zeigt eine Seilschaft beim Klettern in der Wand. Rechts: Hier wird der „Weberknoten" gemacht.

(Scherl-Bilderdienst-Dr. Weinsheimer-M.)

Randbemerkungen

Londoner Totentanz

Die Londoner Plutokratie, soweit sie noch in London weilt, tanzt nächtlicherweile nach einer Schilderung des Londoner Rundfunks, als ob keine Bomben auf die Kapitale des Mammonismus fielen. Der Berichterstatter erzählt, wie gegen ein Eintrittsgeld die Zulassung zu solchem morbiden Festen erfolgt. Man erscheine dort natürlich nur in großer Abendtoilette und bringe höchstens eine Wolldecke mit. Ein Drittel der Besucher seien Militärs gewesen, was für den Geisteszustand dieser tapferen Kellerverteidiger bezeichnend ist. Man habe, so sagt der Rundfunksprecher, sich ausgezeichnet in großen und gemütlichen Klubsesseln unterhalten und zu den Klängen einer Jazzkapelle getanzt. Als der Kapellmeister ankündigte, London sei in seine 54 Luftnacht eingetreten, habe das „unter allen Anwesenden schallendes Gelächter ausgelöst", und nachdem des Vergnügens genug getan, habe man es sich „in den komfortablen Kellerräumen mit Hilfe der mitgebrachten Utensilien bequem gemacht". — Diese geradezu aufreizende Schilderung also stammt aus dem Londoner Rundfunk. Gleichzeitig berichten die englischen Zeitungen und Zeitschriften von neuen Krankheiten, die durch das Leben in den Kellerräumen der Ärmen hervorgerufen würden. Beispielsweise beschreibt das „British Medical Journal" die Shelter-Tonsilis, die hauptsächlich durch Kälte, Feuchtigkeit und schlechte Luft in den Luftschutzkellern hervorgerufen werde. Die „rote Ellen", die weibliche Betreuerin der Londoner Luftschutzräume, hat soeben eine Deputation von Frauen aus dem Ceastend empfangen, die ihr erzählten, wie „Männer und Frauen wie gut verpackte Herings nebeneinanderliegen". Die gleiche Ellen hat sogar von der Tribüne des Unterhauses geschildert, welche sittlichen Zustände, „vor denen ein Neger erröten würde", in diesen unterirdischen Höhlen gang und gäbe sind. Die Verhältnisse in der Londoner Untergrundbahn sind also genugsam bekannt. Und eine verkommene Gesellschaft tanzt und lacht bei den deutschen Bomben, denn diese Bomben treffen ja „nur" das besitzlose Volk! Fürwahr, das Londoner Plutokratenpack hat sein Schicksal verdient.

Kapitän z. S. Ruge erhielt das Ritterkreuz

Berlin, 23. Okt. Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht verlieh auf Vorschlag des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine, des Großadmirals Dr. h. c. Raeder, das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes an Kapitän z. S. und Kommodore Ruge.

Kapitän z. S. und Kommodore Ruge, Führer der Minensuchboote, zeichnete sich während des Polenfeldzuges durch hervorragenden persönlichen Schneid aus. In der Aufstellung und schnellen und gründlichen Ausbildung der Minensuchverbände und an den ununterbrochenen und erfolgreichen Minenunternehmungen unserer Kriegsmarine hat der Kommodore überragenden Anteil. Bei der Norwegenaktion nahm er an Räumfahrten teil und leitete Unternehmungen bis weit hinauf in nördliche Seeräume. Eine von Kommodore Ruge persönlich geführte Räumbootflottille durchstieß als erster Verband die Doverstraße bei Tage. Die Tätigkeit der Räumverbände ist inzwischen bis zur spanischen Küste ausgedehnt worden.

Kapitän zur See Friedrich Ruge wurde am 24. Dezember 1894 zu Leipzig geboren. Am 1. April 1914 trat er in die Kriegsmarine ein. Schon während des Weltkrieges zeichnete sich der damalige Leutnant z. S. durch hervorragende Leistungen aus. Ihm wurden das EK. II und EK. I verliehen. Nach dem Weltkriege war er zunächst Wachoffizier auf Torpedobooten und dann Kommandant eines Minensuchbootes. Ab 1928 war der inzwischen zum Kapitänleutnant beförderte Offizier eine Reihe von Jahren in der Inspektion des Torpedo- und Minenwesens tätig. Nach einem Kommando als Chef einer Minensuchhalbflottille und als Admiralstabsoffizier beim Kommando der Marinestation der Ostsee wurde Ruge 1937 Führer der Minensuchboote. In dieser Dienststellung wurde ihm die Dienstbezeichnung Kommodore verliehen.

Beck der „Engländer" — Einzelheiten zu seiner Verhaftung

Bukarest, 23. Okt. Ueber die Verhaftung des früheren polnischen Außenministers Beck werden noch folgende Einzelheiten bekannt: Beck hatte sein Ehrenwort gegeben, keinen Fluchtversuch zu unternehmen. Er brach dieses Ehrenwort und versuchte mit einem Auto von Snagov bei Bukarest aus zu entkommen und das Land zu verlassen. An der Einfahrt zur internationalen Straße Bukarest—Landesgrenze wollte er aus dem Wagen, mit dem er seinen Wohnsitz verlassen hatte, in das zur Flucht bereitstehende Auto umsteigen.

In diesem Augenblick wurde er von der legionären Polizei festgenommen, die schon vorher von den Plänen Becks erfahren hatte. Beck erklärte zunächst: „Ich bin nicht Beck, sondern ein Engländer" und zeigte den für ihn gefälschten englischen Diplomatenpaß, den ihm bekanntlich der Bukarester englische Gesandte zugestellt hatte. Als das nichts half, versuchte er noch, mit einer Bestechungssumme von 1½ Millionen Lei, die ihm der englische Gesandte ebenfalls „besorgt" hatte, freizukommen. Diese 1½ Millionen Lei wurden für die Staatskasse eingezogen. Beck wurde in das Bukarester Polizeigefängnis eingeliefert.

Auch sind mehrere Mitglieder der ehemaligen polnischen Gesandtschaft in Bukarest festgenommen worden. Ihnen ist aktive Beteiligung an den englischen Sabotagevorbereitungen im Oelgebiet nachgewiesen. Man beschlagnahmte ihre Kraftwagen und fand bei Haussuchungen über 10 Millionen Lei, die man ebenfalls beschlagnahmte.