

Erhaltung der Schaffenskraft

Dr. Ley, Reichsminister Funk und Frau Scholz-Klink sprachen vor der DAF.

In Berlin begann im Anschluß an die feierliche Tagung der Reichsarbeitskammer, auf der Reichsorganisationsleiter Dr. Ley und Reichsminister Speer im Auftrage des Führers weiteren 25 deutschen Betrieben die Auszeichnung „Kriegsmusterbetrieb“ verleihen konnten, eine Arbeitstagung der Deutschen Arbeitsfront.

Reichsorganisationsleiter Dr. Ley umriß die großen Aufgaben, die auf den verschiedenen Arbeitsgebieten der Deutschen Arbeitsfront auch in den kommenden Monaten zu leisten sind. Die besondere Fürsorge, so betonte Dr. Ley, gilt im vierten Kriegsjahr mehr denn je der Erhaltung der Schaffenskraft der deutschen Menschen. Der schaffende deutsche Mensch kann in dem Bewußtsein arbeiten, daß jede erhöhte Anforderung eine entsprechende soziale Betreuung mit sich bringt. Unter die vielfältigen Maßnahmen dieser sozialen Betreuung gehört die Einführung des Leistungslohnes, die eine revolutionäre Tat im Kriege darstellt und als Vorarbeit für die Reichslohnordnung zu werten ist.

Die Sorge für die Gesundheit der schaffenden Menschen wird, so fuhr Dr. Ley fort, wesentlich dadurch erleichtert, daß es dem Amt Gesundheit und Volksschutz der Deutschen Arbeitsfront gelungen ist, trotz des Krieges in weitem Maße Betriebsärzte einzusetzen. Wir dürfen aber nicht allein das Schwerkriegsgerät unserer Arbeit auf die rein physische Betreuung des schaffenden Menschen legen, sondern müssen auch gerade in Zeiten härtester Anforderungen seine Seele anbrechen. Dar-

um muß mehr denn je eine betriebseigene Feierabendgestaltung unter zielbewusster Lenkung und Förderung der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ den notwendigen Ausgleich bieten.

Wir haben allen Grund, so schloß Dr. Ley, Optimisten zu sein, denn keine Macht der Erde kann Deutschland den Endsieg freitig machen.

Reichswirtschaftsminister Funk zeichnete ein Bild der wichtigsten wirtschaftspolitischen Aufgaben der Gegenwart. Drei Imperative hängen heute im Vordergrund des deutschen Wirtschaftslebens: Arbeit, Rechnen und Sparen. Produktion sei das Ergebnis unserer in der ganzen Welt bewundernswürdigen Arbeitsleistung. Rechnen sei die Voraussetzung für eine durchgreifende Rationalisierung der Wirtschaft und Verwaltung, und Sparen gehört zur Bereitstellung jener Mittel, die zur kriegsentscheidenden Rüstung notwendig seien. Durch eine gesunde Preis- und Lohnpolitik sei es gelungen, in Deutschland die Währungsstabilität zu erhalten. Die Wirtschaft habe die Forderungen erfüllt, die der Führer an sie gestellt habe.

Die Reichsfrauenführerin, Frau Scholz-Klink, sprach über den vorbildlichen Einsatz der schaffenden Frau im Arbeitsleben des deutschen Volkes. Der Krieg fordere auch von ihr mancherlei Enttäuung. Um so mehr aber sei es Pflicht aller Männer, die in der Heimat zurückgeblieben seien, den Frauen die notwendige Achtung und Rücksicht entgegenzubringen und ihre Leistungen im Dienste des Volkes zu würdigen.

Transporter von 12000 BRT. vor Nordafrika versenkt

Nördlich Tunesien und im Ebusabschnitt Einbruch in tiefgegliederte Feindstellungen — Vernichtende Luftangriffe auf Feindkolonnen im algerisch-tunesischen Grenzgebiet — Derna planmäßig geräumt.

DNB. Aus dem Führerhauptquartier, 17. November. Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:

Deutsche Truppen brachen im Raum nördlich Tunesien und im Ebusabschnitt in tief gegliederte Feindstellungen ein, und erlitten zahlreiche Kampfverluste. In erditterten Kämpfen, wiederholte, mit Panzerunterstützung vorgetragene Angriffe des Feindes im Ebusabschnitt scheiterten am zähen Widerstand der deutschen Truppen.

Im Kapischen Meer versenkte die Luftwaffe einen Transporter, zwei Tanker wurden beschädigt. Kampfflugzeuge setzten die Angriffe auf die Bahnhöfe ostwärts der Wolga mit gutem Erfolg fort.

Südostwärts des Jemensee rege eigene Stoßtruppentätigkeit.

Angriffe der Sowjets an der Wolchow-Front brachen im Feuer der deutschen Abwehr zusammen.

In der Cyrenaika dauern die Kämpfe an. Derna wurde von den deutsch-italienischen Truppen planmäßig geräumt. Kampflieger bekämpften wirksam britische Kolonnen.

Aus der britisch-amerikanischen Nachschubflotte für Nordafrika wurde ein Transporter von 12000 BRT. durch ein deutsches U-Bootversenkt. Feindliche Marschkolonnen auf der Küstenstraße ostwärts Bone und im südlichen tunesischen Grenzgebiet erlitten durch unsere Luftangriffe schwere Verluste.

Einzelne britische Flugzeuge flogen in der Abenddämmerung in das nordwestdeutsche Grenzgebiet. Durch Bombenabwurf hatte die Bevölkerung geringe Verluste.

Vorpostenboote sowie Flakartillerie der Luftwaffe und Kriegsmarine schossen an der Atlantik- und Nordsee Küste gegen feindliche Flugzeuge ab.

„Neue Tonnageverluste unvermeidlich“

Der Verlust von mehr als 400.000 BRT. wertvoller Handelschiffen im westlichen Mittelmeer hat den Feind vorzeitig gemacht. Während in den ersten Tagen des Afrikaabenteuers eine große Zahl von Kriegsschiffen und Transportern in den Küstengewässern massiert waren, wo sie für die Unterboote und Kampfflugzeuge der Achse eine willkommene Beute bildeten, sind die nordafrikanischen Häfen, wie zum Beispiel die Bucht von Bougie, in der zahlreiche Schiffe den Bomben unserer Flieger zum Opfer gefallen waren, heute fast ganz leer. Der Feind führt seine Transporter zu kleineren Hafensplätzen, wie Kap Bone und Phlippville in Ostalgerien, doch auch hier bleiben die Schiffe nur auf Stunden, um dann so schnell wie möglich die Gefahrenzone zu verlassen. Unter diesen Umständen kann man nicht mehr auf ständig große Versenkungen rechnen. Außerdem ist die Abwehr gegen Luftangriffe an der Küste allmählich stärker geworden. Gefährlich bleibt für unsere Gegner immer noch die Bedrohung durch die Unterboote. Ein Beweis dafür ist die im DAF-Bericht gemeldete Versenkung eines 12.000 BRT. großen Truppentransporters. Diese U-Boot-Gefahr wird für die Feinde von Tag zu Tag ernster, denn seine Versorgungsrouen werden immer länger, während gleichzeitig der Widerstand der Achse mit jedem Tag stärker wird. Die Londoner Presse warnt deshalb bereits vor weiteren Überraschungen durch die deutsche Wehrmacht. „Daily Telegraph“ berichtet ganz offen auf „neue Tonnageverluste“ vor, die bei den alliierten Operationen unvermeidlich seien.

Nach der Verminderung an Schiffsziele wendet die deutsche Luftwaffe ihre Aufmerksamkeit vor allem den

renovierten Landungsgruppen zu, wobei sie auf den Küstenstrichen und in Südtunesien nach Osten vordringenden feindlichen Marschkolonnen schwere Verluste erlitten. Inzwischen sind bekanntlich deutsche und italienische Truppen in der französischen Kolonie Tunesien gelandet, um dem Feind auch auf dem Lande entgegenzutreten. Das Unternehmen wurde in vollem Einverständnis mit den französischen Zivil- und Militärbehörden durchgeführt. Unsere Truppen wurden von der Bevölkerung freundlich empfangen. Die durch zahlreiche Straßen auf erschlossene Kolonie Tunesien ist von Italien durch die nur etwa 150 Kilometer breite Straße von Sizilien getrennt. Die im Norden steil abfallende, im Osten aber flach zum Meer verlaufende Küste besitzt zahlreiche Häfen, von denen Bizerta, Tunis, La Goulette, Soussa und Sfax die besten sind. Im nördlichen und mittleren Tunis durchziehen mehrere Gebirgszüge das Land von Südwesten nach Nordosten und bilden schwer überwindliche Barrieren gegen Algerien. Im Süden geht das Kulturland in Steppengebiete und schließlich in die Wüste über.

Die Weite des Kampfgebietes

Bei der Betrachtung der Kriegsergebnisse in Nordafrika ist auch die Weite des Kampfgebietes zu berücksichtigen. Die Länge der Küstenlinie des heutigen nordafrikanischen Kriegsschauplatzes entspricht etwa der der Ostfront. Nur sind die Truppenmengen, die in Nordafrika zum Einsatz kommen, zahlenmäßig sehr viel geringer als an der Ostfront. Sowohl die Achsenmächte wie unsere Feinde müssen sie über See nach Nordafrika bringen. Das ist für uns nicht ganz gefahrlos, noch weniger gefährlich ist es, wie die letzten dichtgedrängten U-Boot- und Luftbootsversenkungen darthun, für unsere Feinde.

Was nun die Landentfernungen im einzelnen betrifft, so sind es von Alexandria bis zur ägyptisch-libyischen Grenze, also etwa bis Sollum, gute 500 Kilometer Luftlinie, bis Bengasi an der Ostküste der Großen Syrte etwa 1000 Kilometer, bis Tripolis am Westausgang der Großen Syrte 1600 und bis Tunis gar 2250 Kilometer. Tunis liegt am Westausgang der Straße von Sizilien. Es gehört gerade

Angriff auf Feindgeleitzug

Zwei Dampfer von italienischen Torpedoflugzeugen versenkt. — Erbitterte Kämpfe in der Cyrenaika.

DNB. Rom, 17. November. Der italienische Wehrmachtbericht vom Dienstag hat folgenden Wortlaut:

Im Laufe des gestrigen Tages fanden in der Cyrenaika zwischen Derna und Bengasi erbitterte Kämpfe statt. Im Verlauf einer Aktion unserer Jäger auf einen von der feindlichen Luftwaffe besetzten Hafen in Französisch-Nordafrika wurden einige Maschinen am Boden in Brand geworfen, marschierende feindliche Kolonnen wurden mit sichtbarem Erfolg mit MG.-Feuer belegt.

An den Küsten Algeriens griff eine Abteilung italienischer Torpedoflugzeuge einen stark gesicherten feindlichen Geleitzug an und versenkte zwei Dampfer mittlerer Tonnage.

Eines unserer U-Boote unter dem Kommando von Kapitänleutnant Carlo Fornì erzwang sich den Eingang zur Bucht von Bone und beschädigte ein großes feindliches Handelschiff schwer durch Geschützfeuer.

Von Kriegsoperationen des Tages lehrten sechs unserer Flugzeuge nicht zurück.

Sein Aufnahmegerät arbeitet; er wird nicht erkannt. Etwas abgelenkt auf dem Meer liegen zur Sicherung des Landungsunternehmens ein Flugzeugträger, zwei Kreuzer und Zerstörer. Wieder fuhren seine Kamera, und auch diesmal wird er nicht entdeckt. Die Sicht ist vollkommen klar. Es müssen großartige Wälder werden.

Wenig später erkennt er in vier bis fünf Kilometer Entfernung fünf Punkte. Nur ganz fein sind sie, doch deutlich genug. Ein zweites Mal bringt er sein Flugzeug auf volle Touren und zieht in die Wolken. Doch die Jäger scheiner auch ihn erkannt zu haben. Sie sind noch immer in der Nähe. Er verkrächte sich aufs Neue und schüttelte sie ab.

Nach zehn Minuten — er traut seinen Augen nicht, als er durch die Wolken fließt — sieht er genau vor sich einen mächtigen Flottenverband. Aber auch er selbst ist erkannt worden. Mündungsfeuer blüht auf. Sie erreichen ihn nicht, und auch die Jäger erscheinen nicht wieder. So zieht er auf Höhe und fotografiert mit aller Seelentriebe den unter ihm liegenden Verband. Doch sie schleusen! Unzählige Watterbüchse hängen in unmittelbarer Nähe des Flugzeuges.

Auf dem Rückflug hat einer der beiden Motoren beantragenden Selbstmord. Er fällt aus, und mühselig überlebt das Flugzeug mit einem Motor, dahin. Doch er erreicht seinen Einsatzhafen. Nach acht Stunden Flugzeit setzt er das Flugzeug auf, in der Kasse das wertvollste Filmmaterial.

Nach am gleichen Tage bildete es die Unterlage für einen erfolgreichen Angriff.

Der Vater der Tanker

Die noch Motoren Del oder Benzin trafen, ehe noch Gas und elektrisches Licht eingeführt waren, wurde Petroleum als Brennmittel verwendet. Amerika war damals wie heute der größte Erzeuger und Europa, dieser dicht besiedelte Erdteil, der stärkste Verbraucher. So mußte auf einem langen Seewege damals das kostbare, so stark benötigte Del von Amerika und später auch von anderen Fundstellen auf Schiffen, deren Innere Tausende und aber Tausende von Fässern bargen, nach Europa gebracht werden. In jenen Zeiten war der Transport durch das langwierige Beladen und Entladen der Fässer sehr umständlich. Beides nahm unendlich viel Zeit in Anspruch.

Da kam der Bremer Kaufmann W. A. von Nieheman auf den genialen Gedanken, im kontinentalen Hauptverbraucher Bremen für das Petroleum aus Amerika eine Raffinationsanlage zu errichten. Bis 1885 machten seine Segler die Reise nach Amerika in 45 und zurück in 35 Tagen, wobei sie jedesmal 7000 bis 9000 Faß Petroleum mitbrachten. Nur zwei bis drei Fahrten konnten also diese Frachtensegler im Jahre machen. Niemandem begann also seine Schiffe mit großen eisernen Tanks, auszurüsten, was das Beladen und Entladen wesentlich vereinfachte. Die anfänglichen Schwierigkeiten wurden bald überwunden. Man fürchtete nämlich die Feuergefahrlichkeit des Materials, daß die große Flüssigkeit im Schiff dessen Stabilität im Wasser beeinträchtigen würde. Endlich, am 14. September 1885, also jezt vor 57 Jahren, konnte der erste Tanker der Welt, das Segelschiff Andromeda, nach den USA. auslaufen. Bald folgten andere diesem Segler und schließlich eiserne Schiffe. Mit Hilfe der neuen Raffinationsanlage, die das Del aus den Schiffen pumpte und dann, nachdem im Hafen eigene Heizanlagen gelegt und Eisenbahntransporter erbaut worden waren, gelang es dem Kaufmann von Niemann, eine Neuerung, Vereinfachung und schnellere Transportierung des Deles zu bewerkstelligen. Im Laufe der darauffolgenden Zeit gingen andere Reedereien ebenfalls zum Bau von Tankern über, so daß bald eine ansehnliche Tankerflotte entstand, in die aber die Kriege 1914 bis 1918 und ab 1939 tiefe Lücken gerissen haben.

Aus dem ersten Tanker ist schließlich ein Spezialfrachtschiff geworden, das besondere Wertanlagen braucht. Der Bau von Tankern dauert länger als der von Frachtern. Die Zellen für die Aufbewahrung des Deles auf dem Transport müssen geschweißt werden. Zahlreiche Füll- und Lüftungsanlagen sind nötig, ebenso besondere Pumpeinrichtungen zum Ein- und Abfüllen des Deles an Deck.

Die Tanker dienen ausschließlich dem Transport von Petroleumerzeugnissen. Sie sind leicht an den weit nach achtern gesetzten Aufbauten zu erkennen. In den Häfen sind die Tanker wegen ihrer gefährlichen Ladung ungern gesehene Gäste. Sie haben deswegen besondere Liegeplätze. Heute sind sie in den anglo-amerikanischen Häfen fast verbannt. Die U-Boote der Achsenmächte haben im Verlaufe des Krieges riesige Lücken in die Tankerflotte geschlagen, die im Kriege nicht mehr gestopft werden können.

Tunesiens militärische Bedeutung

Das Land des alten Karthago.

Die Ruinen des alten Karthagos befinden sich etwa 16 Kilometer nördlich von der heutigen Großstadt Tunis. Man braucht den Namen dieser alten phönizischen Gründung nur zu nennen und die Erinnerung an die drei punischen Kriege zwischen 264 und 146 v. Jw. zu beschwören, um der Bedeutung inne zu werden, die Tunis und Tunesien für die Kontrolle des Mittelmeeres haben. Denn auch in den drei punischen Kriegen ging es um die Herrschaft über das Mittelmeer.

Tunesien ist das Land an der Westküste der großen Einbuchtung Nordafrikas, die Sizilien gegenüberliegt. Diese erdärmliche Lage war die Basis seiner staatlichen Selbständigkeit. Algerien ist nach dem westlichen Mittelmeerboden hin ausgerichtet. Tunesien hat in seiner Geschichte Anteil an dem Schicksal des westlichen und östlichen Mittelmeeres. Bestimmen den Anteil! Es ist nicht umsonst der Sitz des alten Karthagos gewesen, und nicht umsonst errangen die Römer ihren ersten entscheidenden Vorteil über Karthago, indem sie sich auf Sizilien niederließen, das nur etwas über 160 Kilometer von dem nächsten Punkt auf tunesischer Erde getrennt ist. Tunesien und Sizilien in einer Hand kontrollieren die Straße von Sizilien viel intensiver als etwa der gleichzeitige Besitz von Sizilien und Tripolis. Tripolis ist von Sizilien 480 Kilometer entfernt, also dreimal weiter als das Kap von Tunis! Der Weg nach Tripolis führt an der Insel Malta vorbei. Der Schiffsfahrweg nach Tunis liegt 300 Kilometer westlich von Malta ab!

Tunesien bedeckt eine Fläche von 125.000 Quadratkilometer. Es ist also größer als Süddeutschland einschließlich Hessen und Thüringen, wird aber nur von 2,6 Millionen Menschen oder 21 auf den Quadratkilometer bewohnt. Der Staatsform nach ist es ein französisches Protektorat (Schutzgebiet).

Der große Kriegshafen Bizerta.

Im Ersten Weltkrieg war der zentrale Kriegshafen der Engländer im Mittelmeer das französische Bizerta im nordwestlichen Tunesien. Tunis streift zwei Vorgebirge in das Mittelmeer hinaus. Das eine, das Kap Blanc, mehr in westlicher, das Kap von in östlicher Richtung. Zwischen beiden Kap liegen sowohl Bizerta als auch die Stadt Tunis.

Bizerta kann als eine französische Kolonialschöpfung angesehen werden. Denn das alte Bizerta, das auch schon Hafen war, ist nicht identisch mit dem neuen Bizerta. Hinter der ursprünglichen Küste lag früher ein salziger Binnensee. Ein Durchstich von etwa 1500 Meter Länge und nur einigen hundert Metern Breite verbindet ihn heute mit dem Mittelmeer. Der See selbst ist ausgedehnter und bietet Schiffen mit größtem Tiefgang einen sehr geschützten Hafen, der rings von gebirgtem Land umschlossen ist. Außerdem sind vor der Einfahrt einige Dämme in das Meer hinaus gebaut, so daß Bizerta das Bild eines idealen, großen und geschützten Kriegshafens bietet. Das Eindringen in ihn ist infolge der Enge des Durchstiches sehr erschwert.

Allerlei Neuigkeiten

100.000-Mark-Gewinn gezogen. In der Zweiten Klasse der achten Deutschen Reichsloslose Helen drei Gewinne von je 100.000 Reichsmark auf die Nummer 133 943. Die Lose werden in allen drei Abteilungen in Verteilung ausgegeben.

Über 10.000 Todesopfer der indischen Ueberschwemmungskatastrophe. Über 10.000 Verletzte sollen bei der jüngsten furchtbaren Ueberschwemmungskatastrophe in Bengalen den Tod gefunden haben. Die Fluten, die von der Ganges-Mündung bis Madanore und Bengalen reichen, zerstörten Tausende von Häusern und verwüsteten weite Strecken bebauten Landes. Nur fest gebaute Häuser konnten dem Ansturm der Fluten widerstehen. Unter den Opfern befinden sich zahlreiche indische Soldaten.

Vom Tiger angefallen. Eine französische Filmschauspielerin trat in einem Pariser Zirkus in einer Tigerdressurjense zum ersten Mal auf. Dabei bemerkte eine der Tiger den Schosman, fiel sie an und verlor sie schwer.

1 1/2 Millionen Menschen in Bengalen obdachlos. Wie jezt bekannt wird wurden durch den Wirbelsturm, der am 16. Oktober über große Teile der indischen Provinz Bengalen hinwegbraute und 11.000 Menschen das Leben kostete, fast 700.000 Wohnstätten zerstört. Rund 1 1/2 Millionen Menschen sind obdachlos.

Das war das Aufgebot für Bougie!

Die amerikanische Landung an der algerischen Küste.

Von Kriegsberichterstatter Helmut Heibelauf.

Die Landungsabsichten des amerikanisch-britischen Seeltes zielten über Oran und Algier hinaus. Es war festgelegt worden, daß sich ein weiterer Verband weiter östlich dem Golf von Bougie näherte. Aufgabe der bewaffneten Aufklärung war es, festzustellen, ob hier eine weitere Invasion und in welcher Stärke gegebenenfalls erfolgen würde.

W. Noch liegt der Dunst der Morgendämmerung über dem Meer. Wir sind 40 Kilometer vor Bougie, da sieht der Beobachter des Flugzeuges plötzlich aus den Wolken schwimmend zwei englische Jäger; sie fliegen direkt auf den Aufklärer zu, sind höchstens 400 Meter entfernt, etwa 300 Meter überhöht — und fliegen vorbei. Sie müssen geschlafen haben.

Immerhin — Oberleutnant K. macht einen Abschwung und verkrächte sich in einem Taktstiel. Die Sicht war jedoch noch so schlecht, daß er nicht die Enge des Kessels und die Höhe der Berge erkennen konnte. Er hängt unverzüglich nicht wenig erschrocken vor einer steilen Bergwand. Nur mit äußerster Kraft kann er das Flugzeug herumreißen. Er fliegt eine Steilkurve, bei der die Motoren höchste Touren laufen. Und er schafft es. Er kommt wieder heraus.

Jezt hängt er über Bougie und sieht einen beträchtlichen Verband unter sich: ein Schlachtschiff mit Zerstörern, dazu Handelschiffe, von denen Landungsboote zur Küste überleben.