

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Führer. Ausgabe Merkur-Rundschau. 1942-1942 1942

332 (1.12.1942)

Volksdeutsche im rumänischen Waffenrock

30 000 Siebenbürger und Banater kämpfen gegen die Sowjets / Einige Beispiele vom Einsatz im Ostfeldzug

Von Kriegsberichterstatter Dr. Hempelmann

PK. „Comarad spre gara? — Wo geht es zum Bahnhof?“ fragen wir einen rumänischen Verkehrsposten an einer Straßenkreuzung in einer Stadt südlich von Nowotom.

„Die nächste Straße rechts ab!“, so antwortet er in deutscher Sprache, in einem echt siebenbürgischen Tonfall. Wir wundern uns über die Ausdrucksweise in deutscher Sprache gar nicht mehr, denn so oft ist es schon vorgekommen, daß in Maroniopol, Zagazon, aber wo wir auch sonst einen rumänischen Verkehrsposten fragten, es sich herausstellte, daß wir einen Volksdeutschen aus Rumänien vor uns hatten.

Unsere Frage ist dann nur: „Woher kommen Sie?“

„In diesem Falle antwortete der Soldat: „Aus Siebenbürgen, aus einem Dorf bei Kronstadt ist es netter als hier!“ erwidern wir darauf.

„Sie kennen Kronstadt?“

„Selbstverständlich, wir waren oft dort!“

Es geht ein Leuchten über das Gesicht des Kameraden, der die Bierzig schon weit überschritten hatten, dessen ältester Sohn auch schon draußen an der Front steht, der seinen Vaterhof verlassen hat und nun hier in der Nähe des Kaufmanns als Soldat seinen Dienst tut. Er möchte ganz noch mit uns erzählen, aber der Verkehr ist sehr reg. Außerdem muß er dauernd Auskunft geben, und für die deutschen Kraftfahrer ist es eine große Erleichterung, daß sie sich hier in deutscher Sprache erkundigen können. So drücken wir dem Kameraden kurz die Hand, fahren weiter. Wir sprechen noch über ihn, mit seinem charakteristischen blonden Schnurrbart, mit seinem typischen siebenbürgischen Vortragsweise. Er ist einer der 30 000 Volksdeutschen, die in der rumänischen Armee dienen, die hier wertvolle Mittlerdienste leisten.

„Banatori de munte — als Gebirgsjäger“, als Artilleristen, als Kavalleristen in den größten Schlachten auf dem Kriegsschauplatz im Südosten tapfer ihren Mann. Wie der Volksgruppenführer, so tragen viele von ihnen heute das Eisernes Kreuz — oder sie haben auf dem linken Oberarm einen goldenen Winkel, das rumänische Verdienstabzeichen. Und so mancher gab auch in diesen Kämpfen sein Leben. Es sprach uns ein siebenbürgischer Stabsarzt auf dem Schlachtfeld im Sumpfgelände des Kuban, von dem mutigen Einsatz und dem tapferen Tod eines volksdeutschen Kradmelders... Und als einer von uns wegen einer Erkrankung kurze Zeit später ein rumänisches Feldlazarett aufsuchte, da war der behandelnde Arzt wieder ein Volksdeutscher. Er erzählte vom Heldentod eines Siebenbürger Stabsarztes aus Hermannstadt, der bei einem Großangriff der Bolschewisten tapfer und mutig sein Leben gab. Er blieb bis zum letzten Atemzug bei den Verwundeten. Er ist einer der 30 000 Volksdeutschen, die in der rumänischen Armee dienen, die hier wertvolle Mittlerdienste leisten.

Die Mittlerrolle im Südosten

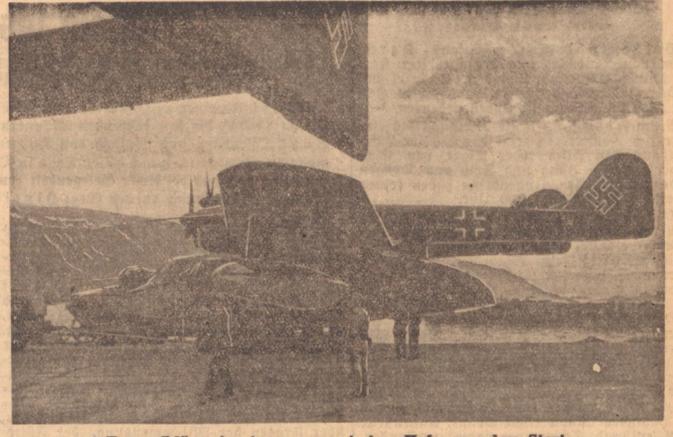
Ein volksdeutscher Kriegsberichterstatter (die deutsche Volksgruppe in Rumänien hat eine eigene Propagandaabteilung aufgestellt), erzählt uns in anderem Fall, der so voll und ganz die bedeutungsvolle Aufgabe und die Einflusssphäre der Volksdeutschen im rumänischen Heer herausstellt...

Es war vor Afrika. Die rumänische Panzertruppe war weit vorgestoßen, hatte den Stadt-

rand erreicht. Von Westen her kam eine deutsche Infanteriedivision. Eine Verbindung bestand nicht. Nun war die Gefahr vorhanden, daß die deutschen Soldaten beim Straßenkampf auf die Rumänen stießen würden, da deren Uniformen denen der Sowjets in der Farbe ähneln. Ein Kradmeldiger sollte die Verbindung mit der deutschen Division aufnehmen. Er wurde zum rumänischen Major einem Kradmelder noch den Befehl gegeben, hand vor ihm ein Volksdeutscher. „Der Major, das ist eine Aufgabe für mich, denn ich bin Volksdeutscher.“

Wenige Minuten später brauchte der Gefreite davon. Er hielt in der Hand eine rumänische Fahne als Erkennungszeichen. Eine Viertelstunde später war er wieder zurück... sein Kradmeldiger war mit einer anderen Maschine für er wieder los.

Eine Stunde später fand man ihn tot. Er hatte die Verbindung mit der deutschen Division hergestellt, war auf der Rückfahrt von einem fälschlich Bandenmitglied niedergeschossen worden... Und wie dieser junge Kamerad, hat so mancher Siebenbürger und Banater sein Leben im Kampf gegen den Bolschewismus gegeben, im Kampf für ein neues Europa. Von den 30 000 Volksdeutschen in Rumänien tragen 30 000 den braunen Waffenrock unserer Verbündeten. Und wie sie brauchen an der Front, so beweisen die übrigen durch ihren Einsatz in der Heimat, daß sie ihre Mittlerrolle im Südosten erkannt haben, daß sie sich mit allen Kräften dafür einsetzen, daß sie als Deutsche auch jetzt bereit sind, für die großen Ziele und Ideale ihr Leben zu geben.



Fernaufklärer in einem norwegischen Hafen vor dem Start. Die tägliche genaue Anflugsicherung über See sichert gemeinsam mit den starken Artillerie- und Flakbatterien an den Küsten die deutsche Position in Norwegen gegen jede von England kommende Ueberwachung. (PK-Kriegsberichterstatter Hebenstreit (Sch.))

Züge rollen unter dem Meeresgrund

Kühnes Bauprojekt Japans verwirklicht — Meeresenge-Untertunnelung

Zwei außerhalb Japans bisher kaum bekannte Orte des Inselreichs Simonoseki und Moji sind völschlich in den Glanz der Weltbedeutung gerückt — es sind die Endpunkte des ersten Untermeeres-tunnels, der das japanische Kernland Honshu mit der Sübinsel Kyushu verbindet. Drei Millionen Arbeiter, die sechs Monate lang über und unter der Erde und tief unter dem Meeresgrund hienachschicht gearbeitet haben, haben endlich die beiden Endpunkte des Tunnels fertiggestellt. Der Tunnel ist 23,5 Kilometer lang und verläuft unter dem Meeresgrund. Die Bauarbeiten waren außerordentlich schwierig, da die Arbeiter unter Wasser arbeiten mussten. Die Tunnelung ist ein Meisterwerk der japanischen Ingenieurkunst.

Simonoseki übergeben werden. Da die Meerenge zwischen den beiden Orten, der so genannte „Kwan-mon Meeressenge“ den Mittelpunkt der japanischen Binnen- und Seefahrt bildet und einen hindianischen Handelsverkehr hat, veranlaßte der Kaiserliche Hof umfängliche Bauarbeiten des Schiffverkehrs. Alle diese Schwierigkeiten sind nun behoben. Die Kohle rollt nun auf dem Schienenweg von dem Kohlenbergwerk unter dem Meeresspiegel an die Industrie heran. Damit ist nicht nur die Industrie, sondern auch der Verkehr erleichtert, sondern auch ein erheblicher Schiffsverkehr der Kwan-mon Straße möglich gemacht.

Mit dem Fahrrad durch die Meerenge

Was das sein soll? Ein alter fälschlich Angekaufter Mann hat sich ein Versteck gesucht. Es ist eine Hühnerfarm — das Wörtchen „Hühnerfarm“ ist in den Kreisen moderner Technik auf ein Minimum zusammengefaßt worden. Aus einer Naturerkenntnis wie dem Meer vermag die moderne Technik die Strömung zu biegen. Wo es im Meer ist, wird es unterirdisch. Der japanische Ingenieur hat Arbeiter, der früh morgens von Moji ins Gebirge oder in die Fabrik nach Simonoseki fährt, braucht nun nicht mehr ungeladig auf der Landungsbrücke zu warten, bis der Trajekt sich durch den nicht abbreitenden harten Schiffverkehr der Meerenge hindurchschlingeln kann, um ihn auf dem gleichen schmalen Wege zu seinem Bestimmungsort zu bringen, was immerhin 20 bis 30 Minuten in Anspruch nimmt, er kann heute in wenigen Minuten mit seinem Fahrrad durch den Tunnel unter dem Meer fahren oder in zwei Minuten mit dem Auto durch den Tunnel die andere Seite der Meerenge erreichen.

Der dritte Tunnel im Bau

Der Tunnelbau selbst hat auf unerwartete Schwierigkeiten. Die Küsten sind steil und ausgedehnt, da das Meer sich mit großer Gewalt einer Strömungswindigkeit von drei Metern je Sekunde durch die Meerenge wehrt. Der Meeresspiegel unter dem Meeresspiegel war nur an der Stelle aus Kreide, während in der Mitte der Meerenge Sand und Schluff zu überwinden waren. Drei verschiedene Bohrmethoden und komplizierte Befestigungen mußten angewandt werden, um alle Schwierigkeiten zu überwinden. Um ganz sicher zu gehen, wurde erst ein kleiner schmaler Probetunnel gebaut, der nur wenigen Personen Platz ließ und als dieser sich bewährt hatte, ging man an den Bau des großen dreiteiligen Untermeeres-tunnels, zwei Tunnel für die beiden Endpunkte der Eisenbahn und ein dritter für den Auto-, Personen- und Frachtverkehr. 1938 wurde der Bau begonnen, im Herbst 1941 war der erste der beiden Eisenbahntunnel beendet. Seit dem 1. Juli 1942 durchfahren Güterzüge den Tunnel und seit dem 15. November 1942 Personenzüge. Der zweite Eisenbahntunnel geht seiner Fertigstellung entgegen, der dritte ist im Bau. Die Bahn ist elektrifiziert, die Gesamtlänge des Tunnels beträgt 23,5 km. Die Strecke unter dem Meeresgrund 12 Kilometer.

Wunschträume der Zukunft

Der moderne Eisenbahnverkehr hat das Meer bewältigt. Die Untermeeres-tunnelung des Kwan-mon Meeressengens hat den Beweis erbracht, daß eine Untermeeres-tunnelung des Meeres auch unter den unumstößlichen geologischen und wasserwirtschaftlichen Bedingungen möglich ist. Damit gewinnen alle weiteren Tunnelbauten Japans die Aussicht auf baldige Verwirklichung und als kühner Plan rückt auch die Untermeeres-tunnelung der Koreastraße in den Bereich der Verwirklichung. Damit wäre Japan durch einen Schienenstrang mit dem Festland verbunden und vielleicht kann in nicht ferner Zeit der Ostsee und der Ostsee durch den Meeresspiegel ein Eisenbahnstrang nach dem Festland erreicht werden.

20 Jahre Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke

Ein Pionier der deutschen Luftwaffe — He-Flugzeuge an allen Fronten bewährt

Die Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke, die Geburtsstätte des heute an allen Fronten bewährten und nach wie vor bei den Besatzungen beliebtesten Kampfflugzeuges He 111, können am 1. Dezember auf ein zwanzigjähriges Bestehen zurückblicken. Der Mann selbst, dessen Name diese Werke tragen, hat sich seit mehr als dreißig Jahren der Luftfahrt verschrieben, denn bereits im Jahre 1909 war es, als der junge Student Ernst Heinkel mit einem selbstgebauten Flugzeug über den Cammerdeich Wafen in einer Kurve abstürzte. Der Flieger wurde schwer verletzt und den brennenden Trümmern gezogen. Nach seiner Genesung ging Ernst Heinkel den richtigen Weg, um seine Erfahrungen zu verwenden und zu erweitern. Er trat in das Konstruktionsbüro der neugegründeten Heinkel-Flugzeugwerke ein. Später war er Konstrukteur bei den Albatros-Werken und 1914 wurde er Chefkonstrukteur und Direktor der Heinkel- und Brandenburgischen Flugzeugwerke. An die 80 verschiedene Flugzeugtypen entwickelte Heinkel während des Weltkrieges 1914/18. Am 1. Dezember 1922 gründete er die Ernst Heinkel Flugzeugwerke.

Das schnellste europäische Verkehrsflugzeug. In den folgenden Jahren wurden in zahlloser Konstruktionsarbeit bahnbrechende Flugzeugentwürfe für die verschiedensten Aufgaben und mit den größten Erfolgen gebaut. Der 1. Dezember ist für Ernst Heinkel ein ein Jahr, denn später nochmals von besonderer Bedeutung für den Mann, der 1932 machte das Schnellflugzeug He 70 seinen Erstflug. Mit der He 70 hat Heinkel das erste europäische Verkehrsflugzeug gebaut, das die 300-Kilometer-Grenze überschritt; die Entwicklung des Schnellflugzeugbaues wurde damit in Europa überhaupt erst eingeleitet. Die He 70 erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 377 km/St. Sie war die erste Typen mit einem Leichtmetalle-Spulenrumpf und gleichzeitig das erste deutsche Flugzeug mit einbaufähigem Fahrwerk. — Als 1935 erstmalig Einzelheiten über das Vorhandensein einer neuen deutschen Luftwaffe bekanntgegeben wurden, konnten die Heinkel-Werke auf ihren Anteil an dieser einjährigen Waffe stolz sein. Rund 60 v. d. der 1935 bis 1936 bei der deutschen Luftwaffe eingeführten Kampfflugzeuge waren Heinkel-Flugzeuge. Später folgten die Heinkel-Flugzeuge und leichte Kampfflugzeuge für Land- und Seeverwendung entstanden in den Werken.

Das schnellste europäische Verkehrsflugzeug

In den folgenden Jahren wurden in zahlloser Konstruktionsarbeit bahnbrechende Flugzeugentwürfe für die verschiedensten Aufgaben und mit den größten Erfolgen gebaut. Der 1. Dezember ist für Ernst Heinkel ein ein Jahr, denn später nochmals von besonderer Bedeutung für den Mann, der 1932 machte das Schnellflugzeug He 70 seinen Erstflug. Mit der He 70 hat Heinkel das erste europäische Verkehrsflugzeug gebaut, das die 300-Kilometer-Grenze überschritt; die Entwicklung des Schnellflugzeugbaues wurde damit in Europa überhaupt erst eingeleitet. Die He 70 erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 377 km/St. Sie war die erste Typen mit einem Leichtmetalle-Spulenrumpf und gleichzeitig das erste deutsche Flugzeug mit einbaufähigem Fahrwerk. — Als 1935 erstmalig Einzelheiten über das Vorhandensein einer neuen deutschen Luftwaffe bekanntgegeben wurden, konnten die Heinkel-Werke auf ihren Anteil an dieser einjährigen Waffe stolz sein. Rund 60 v. d. der 1935 bis 1936 bei der deutschen Luftwaffe eingeführten Kampfflugzeuge waren Heinkel-Flugzeuge. Später folgten die Heinkel-Flugzeuge und leichte Kampfflugzeuge für Land- und Seeverwendung entstanden in den Werken.

Die He 112 errang den Geschwindigkeitsweltrekord

Meilensteine in der Heinkel'schen Entwicklungsarbeit wurden ferner das Jagdflugzeug He 112, mit dem im März 1939 erstmalig in der Geschichte der Fliegerei der absolute Geschwindigkeitsweltrekord mit 709 km/St. an Deutschland gebracht wurde, sowie das berühmte Kampfflugzeug He 111, das sich erstmalig in Spanien auszeichnete, bis schließlich der Großdeutsche Freiheitstempel die größte Kampfbewährung dieses Waffens an allen Fronten brachte. Auch das Seeflugzeug He 111, das im Fronteinsatz des gegenwärtigen Krieges nicht weniger wertvoll war, neben der Flugzeugentwicklung hat Heinkel auch in der Schaffung der Großkatapulte für die schwimmenden Flugstützpunkte des deutschen Transatlantik-Flugdienstes besondere Verdienste.

„Ich bin überzeugt, daß wir im Flugzeugbau erst am Anfang einer gigantischen Entwicklung stehen“, schrieb dieser Pionier der deutschen Luftwaffe einmal. Der Weg des Wehrwirtschaftsführers, Professor Dr.-Ing. G. h. Dr. phil. h. c. Ernst Heinkel, Nationalpreisträger 1938 und „Pionier der Arbeit“, als Konstrukteur und die Geschichte seiner Werke zeigen beispielhaft, daß er sich nie geteilt hat, grundsätzlich neue Wege zu gehen.

Rosen blühen auch im Herbst

Von Kurt Heyneke

Alle Rechte durch Deutsche Verlags-Anstalt Stuttgart Berlin

„Gib den Brief zurück!“ sagt er mit heftigem Blick.

Sie wundert sich: „Den mußt du noch haben!“

Es kann nur sein, daß er ihm im Wirtshaus des letzten Streites aus der Hand gefallen ist. Er sucht den Boden vergeblich ab.

„Dort schwimmt er!“ schreit Erika und setzt auf den See.

Auf grünen Wellen, schon weit, ein kleines weißes Viereck. Die Wellen spülen und nassen es. Ein Hauptentwässer rührt mittraulich vor, hebt den Kopf postlerlich nickend vor und wendet dann den neugierigen Schnabel entrichtet ab.

Wolfgang und Erika hasten auf den Brief zu, er schwebt noch, verschwindet, blüht weiß wieder auf und sinkt dann hinab, aufgelassen von der bewegten Flut. Sie erreichen ihn nicht mehr.

„Jetzt müßten wir einander beschuldigen, das ganze einen schönen Streik“, sagt Erika.

„Dah und damit lieber machen, bis wir bei Renate sind“, schlägt Wolfgang vor.

Sie halten auf das Döhlische Ufer zu. Ferdinand schneidet Rosen im Garten, Renate deckt den Mittagstisch.

„Du hast einen Brief aus Himmelsbach bekommen, Renate“, berichtet Wolfgang kleinlaut.

„So“, sagt Renate, „von Himmelsbach habe ich lange nichts gehört.“

„Es tut uns leid“, sagt Erika, „aber der Brief ist ins Wasser gefallen.“

„Wir kriegen darum und konnten ihn nicht mehr herausfischen.“

Ferdinand hat einen wunderbaren Strauß dunkelroter Rosen geschnitten, sie sollen den Tisch schmücken. Er hört Wolfgangs Gedächtnis und meint, man müsse eben den Himmelsbacher Absender bitten, noch einmal zu schreiben.

„Den kennen wir nicht“, gelächelt Erika.

„So ruht nun Himmelsbach in Döhlensbäumen, und dort ruht es gut“, sagt Renate.

„Ihr Brief trifft auf Ferdinand“, er schreibt,

Erlebnis einer U-Boot-Besatzung

Getroffen! Unter gewaltiger Detonation erhebt sich ein riesiger Rumpfsplitz.

Über dem Vorschiff eine häuserhohe Stichflamme (PK-Aufnahme Kriegsberichterstatter Hermanns, H.H. Z)

Morgen beginnen wir

den Abdruck unseres neuen Romans

GLORIA

Der bekannte Reiseschriftsteller und Verfasser zahlreicher erfolgreichster Abenteuerromane

Ernst F. Löhdorff

zeichnet in diesem mit einer ungeheuren Spannung geladenen Roman ein Sittenbild aus dem heutigen Amerika, wie es treffender, plastischer und farbiger nicht entworfen werden kann

Unser Roman als Buch

Vor wenigen Tagen ist der schon abgeschlossene Roman „Rosen blühen auch im Herbst“ von Kurt Heyneke in der Deutschen Verlagsanstalt, Stuttgart Berlin als Buch herausgegeben, und wir müßten nicht veräumen, unsere Leser beim Abdruck dieses Buches besonders hinzuweisen. Damit legt Kurt Heyneke nicht den ersten Roman der Öffentlichkeit vor. Vielmehr hatte er bereits mit seinen Romanen „Der Weg zum Quartier“, „Der Mann, der in den Himmel möchte“ und „Die dunkelste Wiese“ sich einen großen Leserkreis geschaffen. Durch „Rosen blühen auch im Herbst“ wird dieser sich um eine ganz Anzahl erweitert haben. Denn dieser Roman gehört zum besten, was Heyneke bis jetzt geschrieben hat.

Wenn Kurt Heyneke die große Mark und den unendlich reichhaltigen Oberbau gegen-

überheißt, so schenkt er sich damit die Möglichkeit

aus, seiner fälschlich Gegenüberlichkeit das Charakteristische heutiger Landschaften und so deutlicher werden zu lassen. Und mit den Landschaften natürlich auch die Menschen. Gerade in der Zeichnung seiner Menschen entwickelt Heyneke in diesem Roman eine große

den Schein einer sonnigen Fröhlichkeit

heit hindurchimmer läßt, mo ein betrübtes, das Leben über brennende Situationen hinweghüllt.

„Rosen blühen auch im Herbst“ ist ein Roman, der die Welt der Gegenwart in einem epischen Breite erzählt, die auch an Einzelheiten und Kleinigkeiten sich mit Liebe und Hingabe verliert, die auch nicht immer bedacht ist um den ununterbrochenen Fortgang des Geschehens, aber deswegen verliert der Roman nicht an Schönheit, sondern gewinnt nur an plastischer Fülle und Sättigung der Farbe. Heyneke läßt sich und seinen Menschen Zeit und das ist wohlwollend an diesem Buch. Es ist die Welt des Bauern, die da vor dem Auge des Lesers lebendig wird. Und die kann nicht bildhafte Gestalt gewinnen in atemberaubendem Tempo oder betriebläufiger Hast. Das Leben des Bauern verläuft stetig und ruhig wie der ewig sich gleichbleibende Rhythmus des Jahres. Und an dieser Ruhe und Stille kommt eine feine Erregung, die wir nicht nur da spüren, wo der Dichter Heyneke sie aus eingekreuten Gebieten und Liedern zu uns sprechen läßt, die vielmehr klingt und schwingt in der Stimmung des Landes am Oberrhein, in der Liebe der Menschen und in der Schönheit des Oberrheintales. Und auch sonst spüren wir überall den echten Dichter: in der bildhaften Sprache, in der Trefflichkeit im Ausdruck, in der Nachzeichnung von Mensch und Landschaft und in der Natürlichkeit der Dialoge.

Hier hat ein Dichter einen Romanstoff gestaltet, der das Lied des Lebens zu hören vermag, dessen Ohr offen ist für den klingenden Rhythmus einer Landschaft, der Schönheiten sieht und die in einer fälschlich und farbigen Sprache wieder erwachen läßt wie der Vater in Bildern und Zeichnungen. Das aber sind alles Dinge, die uns freudig mit „Rosen blühen auch im Herbst“ schenken lassen.

Stuttgarter Röhrdanz

