

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Führer. 1927-1944 1941

89 (31.3.1941)

Ja, unsere Hanna!

Von Kriegsberichterstatter Georg Brüning

PK. Ein Kriegsberichterstatter der Luftwaffe schreibt über eine Frau. Klingt ungläublich. Und doch ist es in diesem Falle mehr als berechtigt. Einige Tage auf Urlaub, wie ich heute morgen die Nachrichten des Drahtlosten Dienstes, da klang es laut und vernnehmlich an mein erbautes Ohr: „Der Führer und Oberste Wehrführer der Wehrmacht hat am 28. März 1941 dem bekannten Fliegerin Flugkapitän Hanna Reitsch das Eisener Kreuz II. Klasse verliehen.“

Wäre ich nicht wach, diese Nachricht hätte mich aus dem tiefsten Schlaf geweckt. Wie oft habe ich im Frieden über Hanna, wie sie bei uns in Kriegerkreisen genannt wird, geschrieben. Daß ich aber einmal als Kriegsberichterstatter der Luftwaffe über Hanna berichten dürfte, kam mir nicht in den Sinn. Diese Nachricht hören und sofort die Eltern von Hanna anrufen war eins. Dort erfuhr ich die jegliche Adresse, und schon am frühen Morgen sprach ich mit Hanna Reitsch.

Beim Führer und beim Reichsmarschall

Sie ist hochfregent und nach wenigen Sätzen beginnt sie zu erzählen: „Stell' Dir nur vor, voranreiten rufst mich der Herr Reichsmarschall ganz unversehrt nach Berlin, empfangt mich persönlich und überreicht mir das Goldene Eiserne Kreuz II. Klasse. Er hat es mir sogar in einer Extraversierung, etwas kleiner, anfertigen lassen. Nach längerer Unterhaltung über alle Gebiete meiner Tätigkeit wurde ich dann getrieben zu meinem Führer in die Reichskanzlei gerufen. Er empfing mich allein und überreichte mir — ich war ganz weg — das Eisener Kreuz. Kurz darauf kam der Herr Reichsmarschall dazu, und nun unterhielt ich mich mit dem Führer noch etwa 15-20 Minuten mit ihm. Es war geradezu phantastisch, so übermäßig, es war wirklich der Höhepunkt. Ich be-



Flugkapitän Hanna Reitsch mit dem Eisernen Kreuz II. Klasse und dem Pilotenabzeichen in besonderer Ausfertigung (Prose-Hoffmann)

reife es selber noch nicht. Sinks neben mir sah der Führer und rechts der Herr Reichsmarschall. Ich höre über vieles gesprochen. Ueber alle Probleme meiner Arbeit, und ich war immer wieder erstaunt, wie ernsthaft unser Führer alle diese Fragen behandelt.“

Wohin Hanna Reitsch als erste Frau dieses Krieges das Eisener Kreuz erhielt — im Weltkrieg wurde eine Note-Kreuz-Schweizer mit diesem Kriegesorden ausgezeichnet: Hanna Reitsch hat sich unter forciertem Einsatz ihres Lebens besondere Verdienste um die Entwicklung von Luftwaffenartillerie erworben.

Das ist Hanna Reitsch:

Die Männer von Bau können sich sehr wohl über Leistungen vorstellten; aber diesmal auch nur zum Teil, da ihre Arbeit und Leistung nicht über das Gebiet ihrer friedensmäßigen Tätigkeit hinausgeht. Davon zu berichten, ist einer späteren Zeit vorbehalten. Heute können wir nur glauben, daß diese hohe Auszeichnung für eine Frau eine wohlverdiente war. Wir können heute nur die sportliche Hanna Reitsch in Erinnerung rufen.

Der Feind ist sie nicht, die kleine, hübsche, reitschlächtige Fliegerin, beliebt auf allen Flugplätzen Deutschlands, geachtet als Pilotin und motorischen Flugmenschen in aller Welt, geliebt und geehrt von allen Fliegern als der gute Kamerad. In Girsberg im Riesengebirge wohnt der praktische Arzt Dr. Reitsch, der im Jahre 1931 oft den Leiter der benachbarten Segelflugschule Grunau als Gast bei sich hatte. Und das war Wolf Girtl. So liegt denn eines Tages im Frühjahr 1932 die kleine Hanna mit ihm den Hageberg hinauf, setzte sich zum erstenmal in eine Schulmaschine und war von diesem Tage an ganz dem Segelflug, in den letzten Jahren dazu dem Motorflug, verschrieben. In erstaunlich kurzer Zeit hatte Hanna die A- und B-Prüfung abgelegt und kann gar bald die drei weißen Schwingen auf ihrem Grund als das Zeichen der bestandenen Lehrjahre. Ihr Schneid und ihre fliegerische Gewandtheit, ihr Streben, mehr wissen und mehr können zu können, dazu ihre bescheidene, fast er jede freie Sekunde ihrer Ausbildung widmete. Im Winter 1932/33 folgte Hanna ihrem Meister zum Sommer in Württemberg und dort bis zum Rhein-Weitbwerb als bis her einzige Frau Deutschlands Segelflugleistungen. Im Wettbewerb flog Hanna ganz ordentliche Leistungen. Anschließend, in dem fliegerischen „Nivalen der Luft“, der auch in Hof das Wetter so gut, daß sie sechs Stunden in der Luft blieb und gar nicht recht bemerkte, daß sie einen Frauennweltrekord in Dauerfliegen aufstellte. Im Frühjahr 1934 wurde sie zu den Teilnehmerin der Segelflug-Wettbewerb nach Südamerika, wo sie sich als erste und für lange Zeit einzige Frau das internationale Leistungsabzeichen erwarb und zu gleicher Zeit mit einer Höhe von 2200 Meter einen weiteren Weltrekord holte.

Flugkapitän Hanna Reitsch, die Frau mit dem Eisernen Kreuz

Nach Deutschland zurückgekehrt, erwarb sie sich mit einem Streckflug von 160 Km. schließlich noch den dritten Weltrekord für Frauen. Diesen verbesserte sie 1936 auf 200 Km. und im internationalen Segelflugwettbewerb auf der Wassertruppe im Juli 1937 mit einem Flug nach Hamburg auf 301 Km. Daneben war Hanna immer wieder im Rhein-Weitbwerb zu finden, und jedesmal lag sie als einzige Frau inmitten der stärksten Konkurrenz der Männer in der Spitzengruppe.

Nie aber ist sie für lange Zeit in Darmstadt zu finden gewesen. Wer sie dort ohne vorherige lange Anmeldung erreichen wollte, mußte wirklich Glück haben, denn immer wieder wurde und wird Hanna zu Expeditionen und Flugvorführungen gerufen. Nach der Südamerikareise wurde im Herbst 1934 in Finnland, zu Pfingsten 1935 in Portugal, im Herbst wiederum in Finnland. Bei der Olympiade in Garmisch-Partenkirchen begeisterte sie die Menge durch ihren überaus motorlosen Flug. Im Juli 1936 flog sie auf der Tagung der Internationalen Studienkommission für Segelflug in Budapest von dort direkt nach Stockholm, um auch die Nordländer mit dem Wunder des Segelfluges vertraut zu machen. 1937 wiederum bei der Internationalen Studienkommission in Salzburg und schließlich nach und begeisterte sie in den Vereinigten Staaten für den motorlosen Flug und damit für Deutschland.

Mit dem „Sperber junior“ hat sie ihre überaus Segelflugleistungen aufgeführt. Noch berühmter aber wurde sie mit der Kunstflugmaschine des Segelfluges, die sie erstmals anlässlich der Kunstflugmeisterschaft 1935 in München flog. Darüber baute sie die gesamte Freizeitsportflugzeugfabrik, die nachfolgender Jagd drehte sie Loopings und erstmals im

Segelflug auch Loopings nach vorn, machte sie sich mit einem Streckflug von 160 Km. schließlich noch den dritten Weltrekord für Frauen. Diesen verbesserte sie 1936 auf 200 Km. und im internationalen Segelflugwettbewerb auf der Wassertruppe im Juli 1937 mit einem Flug nach Hamburg auf 301 Km. Daneben war Hanna immer wieder im Rhein-Weitbwerb zu finden, und jedesmal lag sie als einzige Frau inmitten der stärksten Konkurrenz der Männer in der Spitzengruppe.

Nie aber ist sie für lange Zeit in Darmstadt zu finden gewesen. Wer sie dort ohne vorherige lange Anmeldung erreichen wollte, mußte wirklich Glück haben, denn immer wieder wurde und wird Hanna zu Expeditionen und Flugvorführungen gerufen. Nach der Südamerikareise wurde im Herbst 1934 in Finnland, zu Pfingsten 1935 in Portugal, im Herbst wiederum in Finnland. Bei der Olympiade in Garmisch-Partenkirchen begeisterte sie die Menge durch ihren überaus motorlosen Flug. Im Juli 1936 flog sie auf der Tagung der Internationalen Studienkommission für Segelflug in Budapest von dort direkt nach Stockholm, um auch die Nordländer mit dem Wunder des Segelfluges vertraut zu machen. 1937 wiederum bei der Internationalen Studienkommission in Salzburg und schließlich nach und begeisterte sie in den Vereinigten Staaten für den motorlosen Flug und damit für Deutschland.

Mit dem „Sperber junior“ hat sie ihre überaus Segelflugleistungen aufgeführt. Noch berühmter aber wurde sie mit der Kunstflugmaschine des Segelfluges, die sie erstmals anlässlich der Kunstflugmeisterschaft 1935 in München flog. Darüber baute sie die gesamte Freizeitsportflugzeugfabrik, die nachfolgender Jagd drehte sie Loopings und erstmals im

Segelflug auch Loopings nach vorn, machte sie sich mit einem Streckflug von 160 Km. schließlich noch den dritten Weltrekord für Frauen. Diesen verbesserte sie 1936 auf 200 Km. und im internationalen Segelflugwettbewerb auf der Wassertruppe im Juli 1937 mit einem Flug nach Hamburg auf 301 Km. Daneben war Hanna immer wieder im Rhein-Weitbwerb zu finden, und jedesmal lag sie als einzige Frau inmitten der stärksten Konkurrenz der Männer in der Spitzengruppe.

Nie aber ist sie für lange Zeit in Darmstadt zu finden gewesen. Wer sie dort ohne vorherige lange Anmeldung erreichen wollte, mußte wirklich Glück haben, denn immer wieder wurde und wird Hanna zu Expeditionen und Flugvorführungen gerufen. Nach der Südamerikareise wurde im Herbst 1934 in Finnland, zu Pfingsten 1935 in Portugal, im Herbst wiederum in Finnland. Bei der Olympiade in Garmisch-Partenkirchen begeisterte sie die Menge durch ihren überaus motorlosen Flug. Im Juli 1936 flog sie auf der Tagung der Internationalen Studienkommission für Segelflug in Budapest von dort direkt nach Stockholm, um auch die Nordländer mit dem Wunder des Segelfluges vertraut zu machen. 1937 wiederum bei der Internationalen Studienkommission in Salzburg und schließlich nach und begeisterte sie in den Vereinigten Staaten für den motorlosen Flug und damit für Deutschland.

Mit dem „Sperber junior“ hat sie ihre überaus Segelflugleistungen aufgeführt. Noch berühmter aber wurde sie mit der Kunstflugmaschine des Segelfluges, die sie erstmals anlässlich der Kunstflugmeisterschaft 1935 in München flog. Darüber baute sie die gesamte Freizeitsportflugzeugfabrik, die nachfolgender Jagd drehte sie Loopings und erstmals im



Wirkung deutscher Luftangriffe in Süd-England. Diese Eisenbahnbrücke in Süd-England ist durch eine einzige deutsche Fliegerbombe so zerstört worden, daß der gesamte Eisenbahnverkehr lange Zeit unterbrochen werden mußte. Die verheerenden Folgen solcher Angriffe werden jetzt sogar von den Engländern selbst zugegeben. Die Aufnahme ist ein Originalbild, das uns auf Umwegen erreichte. (Associated Press-M.)

Als erste Frau besitzt sie das Internationale Leistungsabzeichen im Segelflug, um das Fliegerführerabzeichen in Gold mit Brillanten und schließlich das Eisener Kreuz durch den Führer persönlich.

Hanna, Du hast Recht, es ist wirklich der Höhepunkt!

Betteln in Madrid verboten

Madrid, 31. März. Der Zivilgouverneur von Madrid, Miguel Primo de Rivera, hat eine Anordnung erlassen, die das Betteln auf den Straßen, in den öffentlichen Cafés, den Untergrundbahnen, den Kaffees und Restaurants auf das Streifen verboten und zwar werden auch die Leuten mit hohen Geldbörsen bestraft, die den Bettlern Almosen geben. Die Bettler werden unterstellt und bestraft. Die Arbeitsfähigen erhalten in den landwirtschaftlichen Kolonien oder anderswo Beschäftigung, die übrigen werden in der neuen großen Bettlerherberge in Madrid aufgenommen. Der bettelnde Kinder der Straße wird bis hierher die weibliche Abteilung der Anstalt an.

Drei Brüder gründeten eine Räuberbande

Wien, 30. März. Das Sondergericht in Wien verurteilte die Brüder Stanislaw und Josef Rebel wegen organisierter Bandenverbrechen viermal und zweimal zum Tode. Der dritte im Bunde, ebenfalls ein Rebel mit Vornamen Antoni, wurde bei seiner Verhaftung bei einem Nachverhör von der Gendarmerie erschossen. Diese drei Brüder hatten sich zu einer reitenden Räuberbande zusammengeschlossen, die den Kaiser Franz Joseph bei Wien umhertrieb. Die Bande machte, als die Gendarmerie endlich Kenntnis von ihrem Aufenthalt bekommen und auf der Fahndung nach ihnen ein Geschick umstellte hatten, empfangen die Gendarmenbeamten ein wohlgezieltes Schußverfeuern. Bei dem dann einbrechenden Handgemach konnten die beiden Brüder Stanislaw und Josef Rebel übermüdet werden, während der dritte Antoni auf der Flucht erschossen wurde. Die Bande hatte, wie das Sondergericht einwandfrei klärte, eine Reihe schwerer Raubüberfälle auf dem Gewissen.

Kanne voll Benzin auf dem Ofen „gewärmt“

ka. Raubheuer, 30. März. Ein 37 Jahre alter Bauer aus Wladisch bei Kaufbeuren wollte mit der Kreisfuge, die er durch einen Benzinmotor antrieb, Holz sägen. Der Motor erwies sich jedoch als zu schwach. Er hatte einmal gehört, daß warmes Benzin mehr Treibkraft gäbe. Er stellte daher eine mit Benzin gefüllte Kanne auf den Ofen, um das Benzin anzuwärmen, und setzte sich mit seinem über ein Jahr altem Kind in die Nähe des Ofens. Nach kurzer Zeit explodierte das Benzin mit einem fürchterlichen Knall. Der Mann und das Kind fanden sofort in hellen Flammen, ebenso wie die Küche, die durch die Wucht der Explosion in einen Trümmerhaufen verwandelt wurde. Der Mann und das Kind erlitten schwere Brandwunden.

Die schönen Kinderhübe aus dem Felde

am. Magdeburg, 30. März. In einem Dorf der Magdeburger Umgebung hatte die Postbohle ein Feldpostpäckchen zu einer Soldatenfrau gebracht und dieses, da die Frau nicht zu Hause war, an die Tochter verhängt. Eine Nachbarin nahm das Päckchen in dem sie Eitelkeiten vermutete, an sich, fand jedoch darin ein paar Kinderhübe, die für das zehnjährige Kind der Soldatenfrau bestimmt waren. Ihrem eigenen dreijährigen Kind waren sie zu klein. Aus diesem Grunde warf die Frau das Paket samt Inhalt in das Feuer. Sie wurde jedoch dadurch überführt, daß tags darauf ihr Junge an der bestohlenen Nachbarin äußerte: Zante du hast mir aber ein paar schöne Hübe geschenkt. Die Tochter widerrief vor Gericht ein bereits vor der Polizei abgelegtes Geständnis, wurde aber überführt und an einem Jahr Zuchthaus und drei Jahren Ehrverlust verurteilt.

Bootsunglück auf dem Narew

Sechs Personen ertranken

* Krakau, 30. März. Auf dem stark angelegten Narew kenterte im Bereich von Warschau ein mit sechs Personen besetztes Boot infolge des durch starken Wind hervorgerufenen Wellenanges. Sämtliche Insassen ertranken. Erst eine Leiche konnte geborgen werden.

überwiegende Anteil der Industrie und der freien Berufe stützen in die Hände der Juden. Wenn eine Reform der rumänischen Volksstruktur daher wirklich von Erfolg sein soll, so darf sie sich nicht einfach mit der Ausschaltung des Judentums begnügen, sondern muß eine regelrechte Neuschöpfung vornehmen. Das ist auch die Absicht der Regierung Antonescu, die in ihrem Manifest sagt: „Die Struktur der rumänischen Gesellschaft muß nicht nur bereinigt, sondern auch erneuert werden. Die den Juden entzogenen Eigenschaften werden nicht käufliche Werte sein, die der Staat willkürlich verteilt, sondern Werkzeuge zur Konsolidierung der rumänischen Gesellschaft durch Anteilung an die schöpferisch arbeitenden Elemente.“

Die neuesten Originalbilder aus England, die jetzt erreichten, bestätigen die verheerenden Folgen, die durch die deutschen Luftangriffe auf die englischen Eisenbahnen verursacht wurden. Selbst in der London-Midland Schottischen Eisenbahn-Gesellschaft wurde jetzt — entgegen früheren Auslassungen — offen zugegeben, daß die englischen Eisenbahnen durch diese Angriffe immer wieder vor neue große Schwierigkeiten gestellt werden. Dieser Bombentreffer auf einer Bahnhofsanlage beweist übrigens mehr als viele Worte. Der gesamte Eisenbahnverkehr auf dieser Strecke war auf lange Zeit vollständig unterbrochen. (Associated Press-M.)

Die neuesten Originalbilder aus England, die jetzt erreichten, bestätigen die verheerenden Folgen, die durch die deutschen Luftangriffe auf die englischen Eisenbahnen verursacht wurden. Selbst in der London-Midland Schottischen Eisenbahn-Gesellschaft wurde jetzt — entgegen früheren Auslassungen — offen zugegeben, daß die englischen Eisenbahnen durch diese Angriffe immer wieder vor neue große Schwierigkeiten gestellt werden. Dieser Bombentreffer auf einer Bahnhofsanlage beweist übrigens mehr als viele Worte. Der gesamte Eisenbahnverkehr auf dieser Strecke war auf lange Zeit vollständig unterbrochen. (Associated Press-M.)

15 000 BRT. versenkt

Von Kriegsberichterstatter Rudolf Brüning

PK. Der Wehrmachtbericht meldet, daß es einer Kette von Kampfflugzeugen unter dem Befehl des stellvertretenden Gruppenkommandeurs Hauptmann Müller gelang, vor der Küste von Wales aus einem britischen Geleitzug heraus 15 000 BRT. zu versenken und vier weitere Schiffe zu beschädigen. Hauptmann Müller war an diesem Erfolg hervorragend beteiligt.

Wieder einmal wurde in letzter Minute ein Angriff verhindert. Das Bodenpersonal läßt die Bomben wieder aus. „Eine Arbeit umsonst“, mögen die Männer bedacht haben, die täglich ihre Arbeit auf diesem flugablen Mittelmeertrakt verrichten und mit den Mechanikern zusammen in unermüdlicher Arbeit die äußeren Voraussetzungen zu jedem Angriff schaffen. Sie wissen sehr gut, daß ihr neuer Gruppenkommandeur es bei vorgelebten Stellen durchgesetzt hat, daß seine Einheit jetzt auch in Tageseinsätzen den Toppiloten anreihen darf, um ihn auf weiter See oder zu Lande zu schlagen, wie sie es vorher in vielen Nachschiffen getan haben, die jetzt andere Kameraden fliegen. Schon manchmal hatte ein geplanter Einsatz infolge unglücklicher Witterung oder anderweitiger Störungen ausfallen oder verschoben werden müssen, und immer wieder führen diese scheidenden Leute in den blauen Arbeitsanügen mit soldatischer Selbstverständlichkeit jeden Versuch aus — auch wenn manche Arbeit dreimal getan werden muß — denn sie wissen, daß ihr Tun für den Erfolg von maßgebender Bedeutung ist.

Während der Mittagspause acht es wieder auf das Volkfeld hinaus. Die Flugzeuge werden klar gemacht. Sämtliche Benzinbehälter werden in den frühen Nachmittagsstunden starten drei Maschinen eines Geschwaders, das nach einem der erfolgreichsten Flieger des Weltkrieges benannt ist. Ueber der See wolklos der Himmel. Nur ein und wieder liegt abseits ein Nebelfeld. Die gebirgige Küste von Wales begleitet sie am Horizont.

Da! „Zwei Kilometer vor uns ein Schiff“, meldet der Beobachter, Unteroffizier G., links von uns sechs weitere und an der anderen Seite tauchen noch einmal acht Dampfer auf.

Ein ganzer Geleitzug

Zum ersten Mal. Die erste Gelegenheit. Wenn jetzt von der nahen Insel nur keine Wolke kommt. In weitem Bogen fliegt die erste Maschine in Angriffsposition, während sich die beiden anderen ebenfalls bereitmachen. Unten W., diesem fliegerischen Können der Kommandeur einen großen Teil des Erfolges zuschreibt, drückt die Maschine herunter und fliegt kurz auf die anlaufenden Schiffe. Platz

trauen Mutes. Feldwebel A. kauft den Erfolg zum Heimathafen, während der Bordmechaniker unermüdet nach der dritten Maschine ausfährt. Auf dem Flugplatz warten die beiden Besatzungen, bis sie hinten am Horizont aufsteigt. Voller Freude bringt ihre Beladung das endgültige Ergebnis: Von den 15 Schiffen wurden drei durch den Kommandeur versenkt, während die beiden anderen Kampfflugzeuge vier weitere Schiffe schwer beschädigten. Fast 50 Prozent sind zumindest für lange Zeit unbrauchbar gemacht worden. Noch während sich die ganze Gruppe über diese großartige Arbeit freut, wird draußen bei den Gallen wieder geschafft, neue Maschinen startklar gemacht und wenige Minuten später schon wieder ein neuer Erfolg. Ein weiteres Flugzeug verlenkt ein kleineren Dampfer von 2000 BRT., sein Dazentriebe, aber jede verlorene Tonne trifft die empfindlichste Stelle des Engländers.

Rumäniens Kampf gegen Juda

Von Wilhelm Müller, Bukarest

Das neue Judengefetz der Regierung Antonescu, mit dem die Enteignung des jüdischen Eigentums an städtischen Liegenschaften vorgenommen wird, zieht den Schlussstrich unter einen erbitterten langjährigen Kampf: den Kampf des rumänischen Volkes gegen die jüdische Lieberfremdung. Nachdem die Regierung Sigurint bereits im Oktober 1940 die jüdischen Besitztümer der Juden enteignet hat — Sonderauftrag von rumänischen Bauern waren als Nachnehmer der jüdischen Besitzer in fast absolute Verleugung gebracht — nachdem Schritt um Schritt das Judentum aus dem kulturellen Leben Rumäniens verdrängt worden ist, aus der Presse, dem Theater, aus den Universitäten wie aus dem gesamten wissenschaftlichen Leben Rumäniens überhaupt — vollendet General Antonescu nunmehr das Werk, indem er dem Judentum in Rumänien auch die letzte wirtschaftliche Position genommen hat, von der aus sie ihr Unwesen zu treiben versuchten.

Man muß sich bei Betrachtung der rumänischen Judenfrage immer wieder vor Augen halten, daß sie in diesem Land uralt ist, viel älter als in den meisten Staaten Europas. In den Jahrhunderten der griechischen und türkischen Fremdherrschaft sind ganze Stämme von Juden in die alten fürstentümer Moldau und Walachei und später nach Siebenbürgen eingewandert, um hier ihr „Ge-

Rumäniens Kampf gegen Juda

lobtes Land“ zu finden, das schuflos ihrer Ausbeutung und Auszögerung ausgeliefert war. Das rumänische Volk hat sich zur Wehr gesetzt, wo es konnte, mußte aber — von seiner Staatsführung meist im Stich gelassen — eine Position nach der anderen opfern und sich schließlich, nachdem die Juden im Verlauf des 19. Jahrhunderts das Bürgerrecht an sich gewöhnt hatten, auf die geistige Kampfarene der Hoffnungen zurückziehen. Von hier aus ist es allerdings dann mit neuen Kräften wieder vorgezogen, unermüdet Schritt um Schritt. Schon 1888 brachte eine Gruppe rumänischer Gelehrter und Politiker einen Gesetzesentwurf zum Schutz des Staates gegen die jüdische Lieberfremdung ein. Der rumänische Dichter und Staatsmann Octavian Goga griff diesen Vorschlag Anfang 1888 wieder auf, und wenn er auch damals noch an dem finanziellen und machtpolitischen Einfluß des Judentums scheiterte, so konnten doch seine nachfolgenden Zug um Zug das Werk fortsetzen und mit Geleitz die jüdische Fremdherrschaft zurückdrängen.

Rumänien stellt dasjenige europäische Land dar, das dem Anteil der Bevölkerung an jüdischer Bevölkerung entsprechend die meisten Juden beherbergt. Es ist eher zu niedrig als zu hoch geachtet, wenn man schätzt, daß jeder zehnte Einwohner Rumäniens ein Jude ist. Auch durch die Gebietsveränderungen des Jahres 1940 ist in diesem Verhältnis kaum etwas geändert worden. In allen Teilen des Landes trifft man auf Orte, ja auf ganze Landstriche, die ausschließlich von Juden bewohnt sind. Ihre Hauptnahrung jedoch, etwa 80 v. H., hat sich in die Städte gedrängt. Die Hauptstadt Bukarest mit ihren rund einer Million Einwohnern dürfte etwa 200 000 Juden beherbergen, in anderen Städten beträgt der Anteil sogar bis zu 25 und 30 v. H. In welchem Umfang diese jüdischen Massen sich in den Städten in den Besitz des Grundeigentums gebracht haben, dafür liegen keine genauen Angaben vor, jedenfalls aber ist er enorm, wovon sich auch der oberflächlichste Beobachter überzeugen kann.

In dem Manifest zur neuen Judengefetz der Regierung Antonescu heißt es u. a.: „Trotz aller Bemühungen König Carol I. und seiner Generation ein rumänisches Bürgerrecht zu schaffen, wurde der jüdische Besitz in nur fünf Jahrzehnten von den Juden abermachtet. Man muß daher den Mut finden, die rumänische Nation wieder in ihre natürlichen Rechte einzuführen. Es handelt sich um eine Reform der nationalen Struktur.“

Der Hinweis auf die Reform, die der Gesetzgeber mit der Enteignung der jüdischen städtischen Liegenschaften anstrebt, muß besonders unterstrichen werden. In der sozialen Struktur des rumänischen Volkes fehlt die verbindende Schicht zwischen dem Bauern- und Arbeitertum einerseits und den sogenannten Aristokratennern andererseits. Dieses Vakuum ist eine Folge der traumatischen Geschichte Rumäniens. Alle Anlässe, die seit der Konföderierung des rumänischen Staates unter Karl I. gemacht wurden, um diese Lücke zu schließen, blieben erfolglos angesichts des jüdischen Einflusses. Alle Gewerbe, der gesamte Handel, der



Gevaltiger deutscher Bombentreffer auf einer englischen Eisenbahnlinie. Die neuesten Originalbilder aus England, die jetzt erreichten, bestätigen die verheerenden Folgen, die durch die deutschen Luftangriffe auf die englischen Eisenbahnen verursacht wurden. Selbst in der London-Midland Schottischen Eisenbahn-Gesellschaft wurde jetzt — entgegen früheren Auslassungen — offen zugegeben, daß die englischen Eisenbahnen durch diese Angriffe immer wieder vor neue große Schwierigkeiten gestellt werden. Dieser Bombentreffer auf einer Bahnhofsanlage beweist übrigens mehr als viele Worte. Der gesamte Eisenbahnverkehr auf dieser Strecke war auf lange Zeit vollständig unterbrochen. (Associated Press-M.)

