

Gartenarbeit keine Last, wenn Du was von SOLO hast!



Mit einem modernen, geräusch-
armen SOLO Rasenmäher
wird Rasenpflege zum Vergnügen.
SOLO hilft Ihnen in Ihrem
Garten Krankheiten verhüten und
Schädlinge bekämpfen.
Bitte schreiben Sie uns,
Prospekte liegen für Sie bereit!
SOLO Spritzen
mit Handbetätigung **ab DM 72.-**
SOLO Rasenmäher
Schnittbreite 40 cm **ab DM 295.-**
SOLO Sprüh- und Stäubegeräte
mit Motor **ab DM 375.-**

SOLO KLEINMOTOREN GMBH
7034 Maichingen Postfach 20
Abteilung 5/8
Schweiz:
SOLO-Neftenbach/ZH
Telefon (052) 31544
Österreich:
SOLO-Leobendorf
Telefon Korneuburg 2006

roste offeriert. Eine Pumpenanlage für die vollautomatische Schwemmentmischung ist „nicht teurer als ein guter Fernsehapparat“.

Von der GFK beratene Bauern dürfen bei der Einrichtung ihrer Höfe nichts kaufen, was nicht in dem für sie ausgeknobelten Programm steht. Ein Merkblatt warnt: „Seien Sie vorsichtig, wenn Ihnen Vertreter . . . etwas aufschwatzen wollen . . . Wir sind für Sie da!“ Alle Rechnungen laufen über die Homburger.

Da der Europahof flexibel ist, erweist er sich bei allen Wandlungen des Vielmeiers als funktionsgerecht. Das Stahlbeton-Skelett im Fünf-Meter-Raster ergibt keinen uniformen Hof von der Stange. Zwar ist eine „Scheibe“ das Maß für fünf Kühe, aber den Verwendungszweck und die Anordnung kann der Bauer entsprechend seinen Bedürfnissen wählen.

10 Minuten Ost. An Bord befanden sich 763 Juden, die sich im rumänischen Hafen Konstanz eingeschifft hatten, um dem NS-Machtbereich zu entkommen.

Am 5. August 1944 wurde der türkische Motorsegler „Mefkure“ im Bosphorus von einem aufgetauchten U-Boot angegriffen. Auf Position 42 Grad 03 Minuten Nord/ 29 Grad 08 Minuten Ost geriet das Schiff in Brand. An Bord befanden sich 300 Juden, ebenfalls auf der Flucht von Konstanz aus.

Beide Vernichtungsaktionen wurden der deutschen Kriegsmarine angelastet. Über den Untergang der „Mefkure“ meldeten britische und amerikanische Rundfunkstationen schon während des Krieges, drei deutsche Schiffe hätten das Feuer auf den türkischen Motorsegler eröffnet, ihn in Brand geschossen und später auch noch auf Passagiere gefeuert, als diese mit Rettungsringen ins



Obwohl erst 55 Europahöfe vom Band liefen und weitere 55 bestellt sind, waren sie bisher billiger als vergleichbare Anlagen in konventioneller Bauweise. Das Offenburger Spannbetonwerk Koch KG, mit dem Günther Storz den Hoftyp entwickelte, hat bereits Lizenzen an acht andere Hersteller vergeben; darunter an die Dyckerhoff Zementwerke AG.

Günther Storz hält das nur für einen bescheidenen Anfang. Seine Gesellschaft zur Förderung der inneren Kolonisation rechnet damit, daß etwa 100 000 westdeutsche Landwirte aus der Enge ihrer Dörfer und alten Höfe ausgesiedelt werden müssen. Für sie ist der Europahof 02 konstruiert.

ZEITGESCHICHTE

JUDENFLUCHT

Schatten achteraus

Am 24. Februar 1942 wurde der bulgarische Donau-Dampfer „Struma“ im Schwarzen Meer nördlich der Bosphorus-Einfahrt von einem Torpedo getroffen. Das seeuntüchtige, nur 16 Meter lange Schiff versank auf Position 41 Grad 26 Minuten Nord / 29 Grad

Meer gesprungen seien. Die „New York Times“ schrieb, die „Mefkure“ sei als Vergeltungsakt gegen den Abbruch der deutsch-türkischen Beziehungen durch die Türkei versenkt worden.

Über den Untergang der „Struma“ tauchten ähnliche Versionen erst 1959 auf, als der sowjetzonalen „Ausschuß für Deutsche Einheit“ behauptete, Hitlers Gesandtschaftsrat in Ankara, Dr. Manfred Klaiber — jetzt Bonns Botschafter in Paris — habe den Überfall am Bosphorus inszeniert und ein deutsches Schnellboot an den Tatort dirigiert, das den Ausrottungsbefehl vollstreckte.

Ähnlich schrieb die ungarische Zeitung „Uj Kelet“ am 1. November 1960: „Sobald das Schiff vor Istanbul auftauchte, begann eine fieberhafte Tätigkeit in der deutschen Gesandtschaft. Der Botschafter von Papen in Ankara betraute den Herrn Rat Kelber (gemeint war. Klaiber) mit der Abwicklung der Manipulation um die ‚Struma‘. . . Sobald das Flüchtlingsschiff vom Hafen weit genug weg war, wurde es von einem deutschen Schlachtschiff mit ein paar gut gezielten Kanonenschüssen versenkt.“

Dem war nicht so. Nach umfangreichen Recherchen hat der Leiter der Stuttgarter Bibliothek für Zeitgeschichte, Dr.

Jürgen Rohwer, in einer jüngst veröffentlichten Untersuchung* festgestellt,

- ▷ daß die beiden Juden-Transporter nicht von deutschen, sondern von sowjetischen Kriegsschiffen versenkt worden sind (und mithin die von Ost-Berlin gegen Botschafter Klaiber erhobenen Anschuldigungen falsch sind);
- ▷ daß das deutsche Auswärtige Amt und der Oberbefehlshaber der deutschen Kriegsmarine die Juden-Auswanderung aus Rumänien, vor allem vom Schwarzmeer-Hafen Konstanz, aus politischen Rücksichten gegenüber dem rumänischen Verbündeten kaum behinderten.

Wie die Nazis Ende der dreißiger Jahre noch daran interessiert waren, möglichst viele Juden aus dem Reichsgebiet in außereuropäisches Ausland „abzuschieben“ (noch im März 1939 beispielsweise schleusten Gestapo-Leute Hunderte von Juden nach dem dalmatinischen Hafen Sušak, wo die Flüchtlinge sich nach Palästina einschiffen konnten), so galt anfänglich auch im verbündeten Rumänien die Juden-Exilierung als probates Mittel. Erst mit der berühmten Wannsee-Konferenz vom 20. Januar 1942, als Hitler die „Endlösung der Judenfrage“ dekretierte, begannen deutsche Behörden, die Judenauswanderung systematisch zu verhindern.

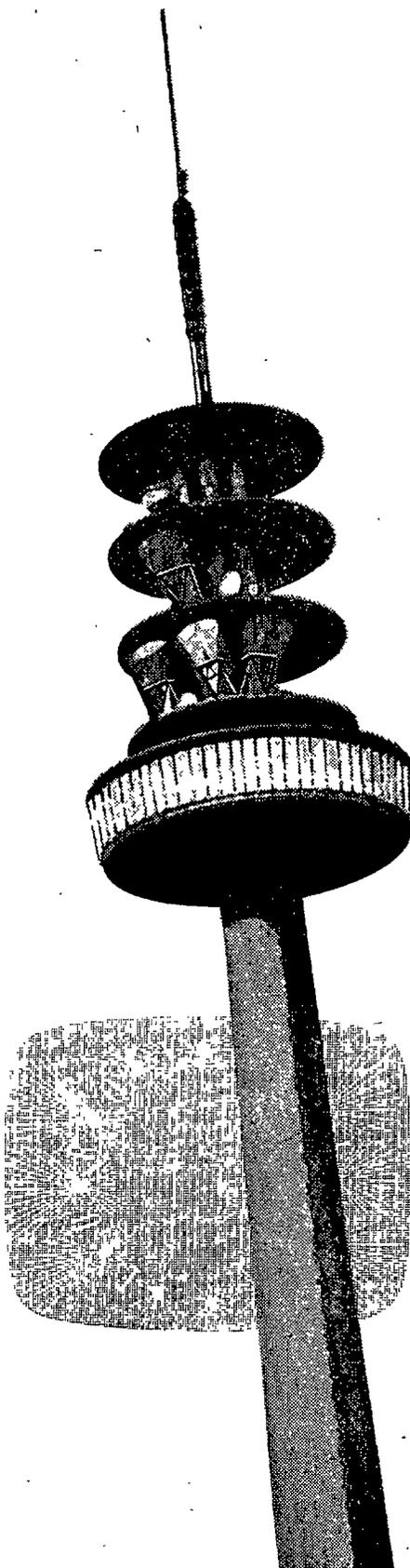
Aber die Rumänen zügelten sowohl den eigenen Antisemitismus als auch die Tätigkeit der deutschen Endlöser in ihrem Lande — und das um so stärker, je mehr sie den Glauben an die deutschen Waffen verloren und Tuchfühlung mit den Alliierten suchten. Die Reichsregierung mäßigte sich denn auch, um den für die Öllieferungen und den Zusammenhalt der deutschen Balkanfront unentbehrlichen rumänischen Verbündeten nicht zu verprellen.

So kam es gerade zu der Zeit, als Adolf Eichmann die ungarischen Juden in Auschwitz ablieferte, in Rumänien zu einer unfreiwilligen Zurückhaltung der braunen Juden-Häscher. Nach wie vor konnten Juden das Land von den Schwarzmeer-Häfen aus verlassen. Mehr noch: Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Dönitz, befahl sogar (wie er Dr. Rohwer versicherte), die im März und April 1944 von Konstanz auslaufenden Juden-Transporter „Bella Citta“, „Maritza“ und „Milka“ auf ihrem See-Treck „nicht zu behindern, sondern wie normale Schiffe zu behandeln“. Die Seekriegsleitung wies deutsche U-Jäger an, die drei Schiffe durch die Minensperren zu bugsieren.

Den Motorsegler „Morina“, der zusammen mit dem Todesschiff „Mefkure“ am 3. August 1944 um 20.30 Uhr mit jüdischen Flüchtlingen Konstanz verließ, versah die deutsche Kriegsmarine sogar mit einem Passierschein. Der „Morina“ wurde amtlich konzidiert, „zur einmaligen Fahrt von Punkt 43 Grad 43 Minuten Nord/29 Grad 08 Minuten Ost das freie Seegebiet zum Bosphorus“ zu befahren.

Derlei Kulanz war für den Zeithistoriker Rohwer freilich ein Indiz von nur allgemeiner Bedeutung bei der Aufklärung der „Struma“- und „Mefkure“-Zwischenfälle. Eindeutige Hinweise gewann er, als er Aufenthalt und Opera-

* „Die Versenkung der jüdischen Flüchtlingstransporter Struma und Mefkure im Schwarzen Meer“. Historische Untersuchung, bearbeitet von Jürgen Rohwer; Bernard & Graefe Verlag, Frankfurt; 153 Seiten; 11,79 Mark.



TELEFUNKEN



Visionen? Eurovision!

Das gleiche Bild auf allen Fernsehschirmen Europas. Von Turm zu Turm weitergegeben. Einer dieser zahlreichen Richtfunktürme steht mitten in Hannover. Er empfängt und sendet gleichzeitig Rundfunk- und Fernsehprogramme, Ferngespräche, Fernschreiben. Telefunken-Erfahrung in der Sende- und Empfangstechnik macht sich auch bei Heimempfängern bezahlt, bei Fernseh- und Rundfunkgeräten. Telefunken-Erfahrung können Sie kaufen.

tionen der im Schwarzen Meer stationierten deutschen und sowjetischen Seestreitkräfte zum Zeitpunkt der Flüchtlings-Versenkungen vor dem Bosphorus rekonstruierte.

Dabei ergab sich: Als die „Struma“ am 24. Februar 1942 torpediert wurde, befand sich im Schwarzen Meer kein deutsches U-Boot. Die Seekriegsleitung hatte vielmehr Boote abkommandiert, die für einen Schießkrieg nur unzulänglich gerüstet waren: die Donau-Flottille. Zu diesem Verband gehörten der nur auf der Donau verwendete Flußmonitor „Bechelaren“, neun nur beschränkt seefähige Flußräumboote, die ebenfalls nur beschränkt seefähigen Flußräumboot-Mutterschiffe „Kriemhild“ und „Brünhild“, das Werkstattschiff „Uta“, die Schlepper „Alberich“, „Romulus“ und „Forsch“, der beschränkt seefähige „Sperrbrecher 191“ und sechs Marinefährprahme.

Und als am 5. August 1944 die „Mefkure“ von einem U-Boot versenkt wurde — der Kapitän, der sich mit vier Mann der Besatzung und fünf Passagieren retten konnte, sah es „300 Meter achteraus“ als „schwarzen Schatten“ —, operierten im Schwarzen Meer nur die sechs Unterseeboote der 30. Flottille. Keines dieser Boote war zum fraglichen Datum — dem 5. August 1944 — in der Nähe der „Mefkure“, wie Rohwer akribisch nachwies (siehe Graphik Seite 68):

- ▷ U-9 läuft am 15. Juli 1944 von Konstanza aus und operiert vom 18. bis 25. Juli vor der Südspitze der Krim, anschließend bis Anfang August vor der Kaukasus-Küste in Höhe von Kap Kodor und Sotschi. Am 6. August dreht das Boot auf Heimfahrt und trifft am 11. August 1944 wieder in Konstanza ein.
- ▷ U-18 läuft am 25. Juli 1944 von Konstanza aus und operiert vor der Kaukasus-Küste und im Gebiet von Poti. Das Boot torpediert am 2. August einen Frachter von 1500 BRT, versenkt am 11. August einen Dampfer von ebenfalls 1500 BRT und greift am 13. August ein sowjetisches Motor-Kanonenboot an. Am 16. August trifft es wieder in Konstanza ein.
- ▷ U-19 liegt vom 8. Juli bis zum 25. August 1944 in der Werft. Das Boot wird zur Erprobung des Unterwasser-Abschusses von 21-Zentimeter-Raketen mit Abschußgestellen ausgerüstet.
- ▷ U-20 liegt vom 11. Juli bis zum 19. August 1944 zur Reparatur in der Werft, U-23 vom 7. Juni bis zum 16. August.
- ▷ U-24 läuft am 13. Juli 1944 von Konstanza aus und operiert vor der Kaukasus-Küste. Am 21. Juli schießt es einen Torpedo gegen einen Motorschiff ab, verfehlt aber das Ziel. Am 31. Juli geht es ohne weitere Feindberührungen nach Konstanza zurück, wo es am 4. August 1944 um 9.15 Uhr eintrifft.

So unwahrscheinlich es war, daß ein Überwasserschiff der deutschen Donau-Flottille 1942 die „Struma“ versenkt hatte, so ausgeschlossen war es mithin auch, daß deutsche U-Boote die „Mefkure“ vernichtet hatten. Was wirklich

* Die rote U-Boot-Sollstärke im Schwarzen Meer betrug bei Ausbruch des Krieges 63 Unterseeboote; davon waren sechs kleinere Boote zu Schulzwecken per Bahn an das Kaspische Meer transportiert worden, 13 Boote waren noch nicht einsatzbereit, einige der älteren wurden gerade überholt. Bis Ende September 1944 verloren die Sowjets mindestens 32 U-Boote; neun Neubauten stellten sie während des Kriegs in Dienst.



Zeithistoriker Rohwer SC-215 war der Töter

geschehen war, konnte Rohwer schließlich aus sowjetischen Annalen über die Kriegführung im Schwarzen Meer und anhand von Korrespondenz russischer Militärs feststellen*.

Am 24. Februar 1942 torpedierte das sowjetische U-Boot SC-213 — nach Moskauer Angaben — 14 Seemeilen nordnordöstlich der Bosphorus-Einfahrt auf der Position 41 Grad 26 Minuten Nord/29 Grad 10 Minuten Ost einen Transporter, der in wenigen Minuten unterging. Diese Angaben wurden dem Zeithistoriker Rohwer vom Chef der kriegsgeschichtlichen Abteilung der sowjetischen Marine, Kapitän 1. Ranges W. J. Ačkasow, am 19. Juni 1962 brieflich bestätigt. Der rote Marine-Offizier teilte mit, das russische U-Boot habe seinerzeit einen Transporter versenkt, „dessen Name nicht festgestellt wurde“. Das einzige Schiff aber, das an diesem Tag im Gebiet des Bosphorus überhaupt versenkt wurde, war die „Struma“.

Ähnlich genau ließ sich das Schicksal der „Mefkure“ rekonstruieren. Rohwer entdeckte, daß die deutsche Peilstelle Pomorie im Golf von Burgas am 5.

August 1944 um 02.00 Uhr auf 116 Grad das sowjetische Unterseeboot SC-215 anpeilte und einen Funkspruch des Kommandanten, Kapitän 3. Ranges Strizak, auffing.

Der deutsche Peilstrahl schnitt die nach der Kursanweisung an das Judenschiff „Morina“ vorgeschriebene Länge 29 Grad 08 Minuten Ost an fast genau der Stelle, an der sich der Judendampfer „Mefkure“, der mit der „Morina“ gemeinsam Konstanza verlassen hatte, um etwa 1.20 Uhr am 5. August 1944 befand. Der Funkspruch wurde 45 Minuten nach dem Beginn des Angriffs auf die „Mefkure“ und etwa 15 Minuten nach dem Sinken des Motorboots ausgestrahlt.

Und der sowjetische Soldatenbuch-Verfasser W. J. Dmitrijew, Marine-Offizier und Historiker, beschrieb später in seinem Werk „Atakujut podvodniki“ („U-Boote greifen an“), wie die „Mefkure“ unterging — ohne zu wissen, daß sein Epos wesentlich zur Einstellung eines Ermittlungsverfahrens der Ludwigsburger zentralen Stelle zur Aufklärung nationalsozialistischer Verbrechen wegen angeblicher deutscher Kriegsverbrechen beitrug.

Dmitrijew schrieb: „Am gleichen Tage (30. Juli 1944) lief von Batum das U-Boot SC-215 unter dem Kommando von Kapitän 3. Ranges A. I. Strizak aus. Auf den Zufahrtswegen nach Burgas operierend, vernichtete das U-Boot in der Nacht zum 5. August mit Artillerie einen großen Schoner, auf dem bis zu 200 bewaffnete Leute bemerkt wurden.“

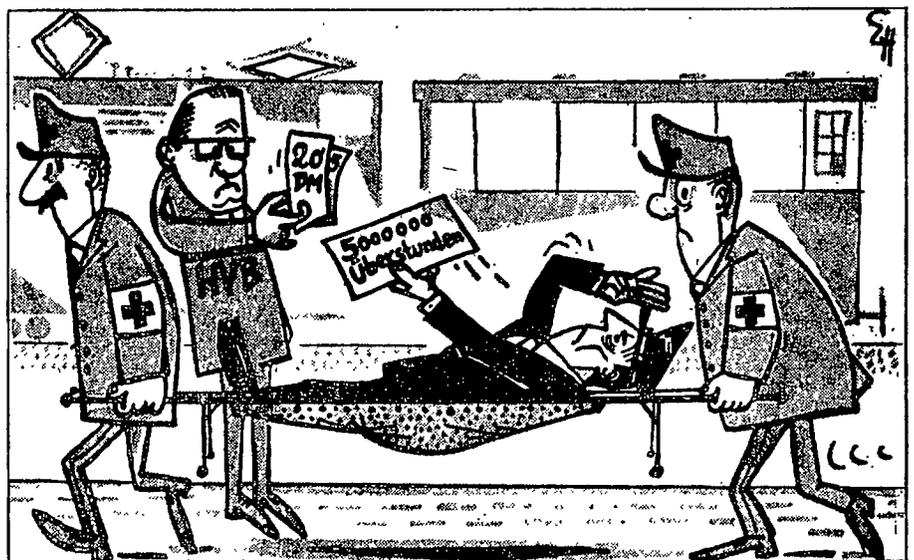
BUNDESBAHN

ÜBERSTUNDEN

Feiern unter Dampf

Deutschlands Lokomotivführer möchten aus dem Zug der Zeit, der an elektrischen Oberleitungen schnurrt, gern aussteigen.

Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivbeamten und Anwärter (GDL) zumindest bangt, daß die Dampf- und Dieseldiener auf ein Abstellgleis rangiert wird — jedenfalls dann, wenn auf den Schienenwegen der Bundesrepublik der elektrisch betriebene Triebwagen dominiert, der schneller fährt, mehr zieht



Der Deutsche Bundesbahnbeamte „Ein paar Tage Ruhe wären uns lieber...“