

Kapitänleutnant Mathys Ende.

Der größte Zeppelinkommandant des Weltkrieges.

Immer noch werden neue Heldenataten des Weltkrieges bekannt, und vieles von dem, was an Ungeheuerlichem geleistet worden ist, kann erst jetzt seine volle Würdigung finden. Das gilt auch für die führenen Zeppelangriffe auf England im Jahre 1918. Diese Angriffe haben zweifellos damals auf London und die Engländer eine große Wirkung ausgeübt. Und einer der gefährlichsten Kommandanten war Kapitänleutnant Mathys, der Befehlshaber von „L 31“ der mehrfach die britische Hauptstadt erfolgreich angegriffen hat. In dem 6. Band des von der Kriegsmarine veröffentlichten Abteilung der Marine herausgegebenen Seetriegewerken wird darüber berichtet. Hier wird aus dem englischen Seetriegewerk auch der Heldenbericht über das Ende des Kapitänleutnants Mathys und des „L 31“ wiedergegeben.

Es geschah in der Neumondnacht vom 1. zum 2. Oktober. Die Weiterverfolgung bei dieser Angriffsflotte waren feineswegs günstig, der Wind war böig, der Himmel bedeckt, die Sichtigkeit gering. Eine fast durchweg geslossene Wolkendecke, die auch England bedeckte, machte zwar die Abwehr durch Geschütze und Scheinwerfer und Flieger weniger erfolgreich, er schwerte aber den Aufstieg in hohem Maße die Kanalisation. Am 1. Oktober flogen im Laufe des Nachmittags alle kriegsreichen Zeppeline von London und von Mittelengland auf. „L 31“ passierte die Küste gegen 3 Uhr abends nördlich London und richtete seinen Kurs mit der meiste taffestigen Kommandanten eigenen Bestimmtheit unmittelbar gegen London. Um 10.45 Uhr wurde „L 31“ bei Kelsoon Hafen von Scheinwerfern gesucht und änderte bei Annäherung an die östliche Verteidigungslinie seinen Kurs nach Nordosten, um den Angriff aus nördlicher Richtung anzulegen, um 11.30 Uhr erfolgte Kursänderung in südwestlicher Richtung, um nunmehr von Norden anzugreifen. „L 31“ wurde von den Batterien bei Newmans und Temple House heftig unter Feuer genommen. Nach englischem Anschluß hat der Kommandant dort seine Absicht, London anzugreifen, aufgegeben und seine Bomben bei Cheshunt in sicherer Höhe abgeworfen. Der Bombenabwurf richtete sehr ausgedehnte Materialschäden an, allein 304 Wohnhäuser wurden beschädigt oder zerstört. Als „L 31“ nunmehr Abwurflugzeug in seiner Höhe hemmte, wurde schärfer westlicher Kurs genommen. Durch energische Höhen- und Kursänderungen verlor der Kommandant, sich den Scheinwerfern, dem Geschützfeuer und den Fliegern zu entziehen. Ausnahmen waren vier Abwurflugzeuge zum Angriff aufgeliefert, die bei Scheinwerferwirkung günstige Bedingungen zum Angriff hatten.

Lieutenant W. J. Templeton kam in Gesichtserörterung mit „L 31“ und gibt in seinem dientlichen Bericht eine eindrucksvolle Schilderung des Kampfes, der zur Vernichtung von „L 31“ führte. Gegen 12.45 Uhr befand sich mit über dem südwestlichen Teil von London in einer Höhe von 14.500 Fuß (4400 Meter). Es herrschte junger Sonnennebel und es war bitter kalt; im Übrigen war es eine herrliche, kennenswerte Nacht in der Höhe, in der ich mich befand. Ich war gerade im Begriff, nach dem nordöstlichen London hinüberzufliegen, wo der Nebel nicht ganz so kalt war, als ich dort sämtliche Scheinwerfer in einer riesigen Pyramide zusammengezogen sah. Als ich meine Waffe auf ihre Spur richtete, sah ich etwa 15 Meilen entfernt, Kurs direkt auf London, einen kleinen jagdelförmigen Gegenstand, den ich sofort als einen Zeppelin ausmachte. Ich hatte vorher viele eingekleidete Zeppeline gejagt, die bei Annäherung kein Feuer geweuhten waren. Ich suchte zunächst schnell Annäherung an mein Ziel (ich stand an der einen Seite von London und der Gegner an der anderen, beide steuerten mir auf die Mitte der Stadt zu); während der ganzen Zeit waren die Beobachtungen besonders unangenehm, denn um bis zum Zeppelin vorzudringen, mußte ich eine wahre Hölle sprengender Granaten der unterliegenden Abwehrbeschüsse passieren.



Deutschlands neues Segelfliegerlager Hornisgrinde

Auf dem höchsten Gipfel des nördlichen Schwarzwalds, der 1165 Meter hohe Hornisgrinde, entstand ein neues deutsches Segelfliegerlager. — Das Bild zeigt den badischen Segelflieger Holmann, der im Jahre 1934 in zahlreichen Flügen die Eignung dieses Reviers für den Segelflug entdeckte, beim Flug um den Hornisgrinde-Turm. (Schert-Wagenborg-M.)

Plötzlich schien es mir, als wenn der Zeppelin mich gesichtet hätte, denn er warf alle Bomben in einer Salve ab, änderte schärfer Kurs, rückte die Spire nach oben und versuchte, nordwärts zu entkommen, indem er so schnell wie möglich höher flog. Während der Zeppelin seine Bomben abwarf, schaute ich seine Höhe auf ungefähr 11.500 Fuß (3200 Meter) ein. Ich verfolgte ihn mit höchster Geschwindigkeit bis zu einer Höhe von 15.000 Fuß (4600 Meter), indem ich ihn allmählich überholtte. Zu dieser Zeit war das Abwurffeuers sehr heftig; ich war in einer außergewöhnlich unangenehmen Lage, während ich ungefähr 5 Meilen hinter dem Zeppelin stand. Hier überfiel mich das Unglück, daß meine mechanische Druckpumpe eine Störung hatte und ich meine Handpumpe benutzen mußte, um den Druck des Brennstoffs zu halten. Das war in der großen Höhe sehr anstrengend, abseits davon, daß es einen Feuer anprangte und mit nur einer Hand arbeiten, um das Feuer zu erlösen. Wahrend ich mit dem Zeppelin höher flog, stellte ich zu meiner Freude fest, daß ich nicht mehr im Abwurfeinsatz stand, denn die nächsten Granaten explodierten etwa 3 Meilen entfernt.

Der Zeppelin war jetzt fast 15.000 Fuß (4800 Meter) hoch und flog schnell. Ich beschloß daher, ihn zu unterlaufen, denn trotz geringer Geschwindigkeitsüberschreitung lag der Zeppelin wie eine Rakete und ließ mich nicht nähern. Ich leiste jetzt den Brustansatz unter kräftigen Druck und hielt unmittelbar auf den Zeppelin zu, indem ich Schnellfeuer auf ihn abwarf. Als ich unter dem Zeppelin passierte, gab ich ihm eine weitere Voge-Schnellfeuer, zog meine Waffe herum, stand unter dem Schwanz des Zeppelins, flog unter ihm entlang und schoss jetzt wieder in ihn hinein, als ich hergekommen war. Ich sah Rauchgeschosse in allen Richtungen vom Luftschiff kommen, ebenso als ich stand zu dicht unter ihm, als daß es sich auf mich konzentrieren konnte. Wahrend ich feuerte, bemerkte ich, wie das Luftschiff in einem rot erglühende wie ein reichster Lampion, und dann schaute ich eine Flamm aus dem Bordteil und bestätigte mir, daß es in Brand geriet. Das Luftschiff stand etwa 200 Fuß (60 Meter) hoch, stand still und kam steil nach unten, bevor ich Zeit hatte, aus dem Wege zu gehen. Im Maße mit allen Mitteln einen Sturzflug, während der Zeppelin hinter mir herflog, und ich erwartete jede Minute, in Flammen eingehüllt zu sein. Dies machte ich, um aus dem Wege zu kommen, einen Sprungflug, als der Zeppelin lautend wie ein Hochofen hinter mir vorbeischoss. Ich richtete meine Waffe auf und beobachtete, wie das Luftschiff mit einem Funkenregen zu Boden fiel. Nunmehr feuerte ich in der Erregung meiner bestürzte Duhende von grünen Leuchtsternen. Ich sah auf meine Uhr und stellte fest, daß es 10 Minuten nach 1 Uhr war. Ich fühlte mich sehr schwach und ermüdet, und es machte mir erhebliche Schwierigkeiten, durch den Nebel meinen Weg zum Landeplatz zu finden. Ich stieg hart auf und schlug mit dem Kopf auf mein Maschinennomex.“ Diesem Bericht folgt das am Ende englische Werk hinzu:

Dies war das Ende von Heinrich Mathys, dem größten Zeppelinkommandanten des Krieges. Diejenigen, die glauben, die Zeppelinkommandanten für ihre Angriffe auf dieses Land verantwortlich zu sein, mögen an die Worte erinnert werden, die über dem Grab einer gescheiterten Zeppelinbefahrung auf einem Friedhof in Suifjolt stehen:

„Wer sitzt du, daß du einen fremden Knast richten? Er steht oder fällt mit seinem Herrn.“

Mathys war mit seiner wackeren Belebung gleichsam: sein Geist und seine Tapferkeit leuchteten der Feindflotte als Vorbild voran.

Bermühtes.

Wochen — bei Strafe verboten. Die nordargentinische Provinz Catamarca wird von einer verheerenden Dürre heimgesucht, die nunmehr bereits ein volles Jahr dauert. Neuerdings ist es zu Unruhen gekommen, in deren Verlauf die Bevölkerung von Santiago del Estero Eilebahnzüge antrifft, um sich des Wassers der Volotonozu zu bemächtigen. Von einigen isolalen Sträflingen abgeschnitten, ist der lange Regen in Catamarca im Oktober 1936 gefallen. Seitdem sucht eine verheerende und in solchen Ausmaßen niemals erlebte Dürre das Land heim. Mensch und Vieh dürsten, die Weinberge sind verdorrt, die Feigenbäume sterben. Ganze Städte und Dörfer sind seit Monaten ohne Wasser, die Preise für gesetzbares Trinkwasser sind seit Monaten ins Unerhöhte gestiegen, mancherorts ist die Verwendung von Wasser zu Wäsche und Putzwedeln unter Strafe gestellt worden. In großen Tents wird das Wasser aus den südländlichen Teilen des Landes nach Catamarca gebracht. Aber die Vorräte reichen nicht aus.

Bills 458 Heiratsanträge. Nun wissen wir endlich, wer der hornähnliche Liebhaber auf der Welt ist. Bill Lloyd heißt er und ist wohlbehalter Produkt eines New Yorker Bankhauses. Wenn man den englischen Zeitungen glauben darf, hat er jedoch der biblischen Margery Markton den 458. Heiratsantrag gemacht. Und er war durchaus nicht überzeugt, daß auf ein klares Nein zu hören, denn dieselbe Antwort war ihm schon die 457 vorangegangenen Male zuteilgeworden. Nach der Scheitigung von Margery Markton hat Bill das heute keine telegraphischen und fernmündlichen Werbungen mehr als 10.000 Dollar kosten lassen. Zumal gab er eine glänzende Stellung auf, bloß um irgendwo in die Welt zu fahren, wo sich Margery eben aufhielt, und um ihre Hand anzuhalten.

DEFAKA BIELEFELD:

Für den Gabentisch

der DAME

Charmeuse-Garnitur, 2-teilig, Unterkleid mit Marocain-Motiv, Schlüpfer mit Gum- mizug im Ge- schenk-Karton 350	Steilige Charmeuse- Garnitur, Unterkleid u. Hemd mit Tüll-Mo- tiv, Schlüpfer, weite Form, reich mit Spitzen mit Strickrand 590	Charmeuse-Garnitur, 2-teilig, Unterkleid u. Schlüpfer, weite Form, reich mit Spitzen garniert 890	Damen-Nachthemd aus Charmeuse, mit schöner, geschmack- voller Gar- nierung ... 650	Damen - Nachthemd aus gut gemusterter Maketa-Waschseide, runder gezo- gener Kragen 825	Damenstrumpf „Ari- ane“ aus künstlicher Waschseide, gut ver- stärkt, sehr preiswert... 145
Damenstrumpf aus künstlicher Waschsei- de, besonders fein- fähig 195	Damenstrumpf, Wol- le mit künstlicher Sei- de plattiert, in vi- elen Farben 275	Nappa-Handschuhe, die elegante Schlupf- form, mit warmem Futter 750	Strick - Handschuhe f. Damen, kurze Form oder mit eleganter Manschette ... 175	Manicuretische aus Leder, Reißverschluß und neunteilige Ein- richtung ... 625	Derbytasche, Soffian- leder, mit vernickel- tem Bügel und 2 Hen- kelgriffen... 1050

Der Defaka-Zahlungsplan: 5 Monatsraten — gründet sich auf Vertrauen. — Bringen Sie bitte bei Ihrem ersten Besuch Ausweise mit, aus denen wir Ihre Personalien und Ihre Einkommensverhältnisse ersehen können.

DEFAKA

DEUTSCHES FAMILIEN-KAUFHAUS

FRANKFURT AM MAIN • Zeil 101-105 u. Holzgraben 6

Auf Wunsch senden wir Ihnen kostenlos unser Prädikat-Prospekt.

Höfe um Wiesbaden.

Hofgut Kloster Klarenthal.

Kloster Klarenthal.

Das Hofgut Kloster Klarenthal ist keine Domäne, obwohl es vom Domänen-Kontakt vor etwa drei Jahren als Biegegut in Obhut genommen wurde. Das geltend aus vermögenstechnischen Gründen, aber damit haben der Zentral-Studienfonds und letzten Endes das Ministerium für Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung ihr Besitzsrecht nicht preisgegeben und auf das Recht der leichten Entscheidung in allen lebenswichtigen Angelegenheiten des Hofgutes nicht verzichtet.

Die Geschichte des Hofgutes Klarenthal beginnt da, wo die Geschichte des Klosters Klarenthal endigt, also mit dem Jahre 1580. Da uns hier die Geschichte des Hofgutes Klarenthal beschäftigt, bedarf es nur der Berücksichtigung des Teiles der Klostergeschichte, der mitbestimmt für die Gestaltung des klösterlichen Grundbesitzes war.

