

Gerd Simon (Hg.)

Der Prähistoriker von Richthofen und der Propagandakrieg im Osten

Einleitung

Die hier wiedergegebenen Flugblätter stammen aus der Flugblattsammlung des >Berlin Document Center<.¹

Der erste Text ist ein Entwurf zu einem Flugblatt, der auf den 23.10.1941 datiert ist und den der wahrscheinliche Verfasser Richthofen am 17.11.41 dem Reichsgeschäftsführer der SS-Ahnenerbes zusandte.² Nach Richthofens Aussagen kam das Flugblatt schon kurz nach der Abfassung an der Ostfront über Sowjettruppen zum Abwurf. Das Dokument zeigt u.a., wozu deutsche Wissenschaftler im 2. Weltkrieg auch eingesetzt werden konnten.

Der zweite Text gibt zunächst in Übersetzung, dann im Faksimile die Endfassung eines anderen Flugblatts wieder, das sich an Weißrussen wendet. Es ist umgeben von Texten die 1944 entstanden. Ein Verfasser wird – wie bei Flugblättern üblich – nicht genannt. Auch hier ist damit zu rechnen, dass der genannte Königsberger Prähistoriker Bolko von Richthofen solche Flugblätter konzipierte bzw. überarbeitete. Zu Richthofen s.

<http://homepages.uni-tuebingen.de/gerd.simon/ChrRichthofen.pdf>

Der dritte Text betrifft Georgien. Für die Georgier gründete man noch 1944 in deren Sprache und Schrift >Sarkarthwelo< (ein alter Name für Georgien), eine „Literarisch-künstlerische und wissenschaftlich-publizistische Zeitschrift“. Die erste Seite der 1. Ausgabe mit der Inhaltsangabe und deren Übersetzung ins Deutsche sei hier wiedergegeben. Auch diese Zeitschrift diente natürlich den gleichen politischen Zwecken.

Bei allen auch theoretischen Streitigkeiten unter den NS-Machthabern, insbesondere Rosenberg und Himmler, waren diese sich einig in der Politik, das Sowjetreich in einzelne Nationa-

¹ Für den Hinweis auf diese Flugblätter danke ich George Leaman. Für Zuarbeiten aller Art danke ich Ulrich Schermaul.

² Richthofen an Sievers 17.11.41, BA BDC AE PA Richthofen

litäten zerfallen zu lassen. Daher unterstützte man die jeweiligen Separatisten, achtete aber darauf, dass diese sich nicht allzu sehr öffentlich für Autonomie einsetzten. Diese divide-et-impera-Politik wurde schon im besetzten Frankreich verfolgt. s. dazu:

<http://homepages.uni-tuebingen.de/gerd.simon/Mordrel.pdf>

Inwiefern hier die NS-Politik die der NATO seit 1989 geprägt hat, ist eine Frage, die auch an dieser Stelle nicht beantwortet werden kann, weil die Akten der NATO bisher nicht für Historiker zugänglich sind.

Erstfassung 1995, letzte Änderung März.2009

Gerd Simon

Text 1

Lossj [= Richthofen, Bolko von]

Armee-Oberkommando 16 Abt. Ic-06

Entwurf zum Flugblatt gegen die Sowjetunion Nr. 72

Feldzeitung der Roten Armee Nr. 48

Wie siegen wir durch die Hilfe Englands und Amerikas.

Rundfunk, Presse und Flugblätter haben schon oft auf die Bedeutung der englisch-amerikanischen Hilfe hingewiesen. Vor allem folgende Tatsachen müssen sich alle Rotarmisten und Kommandiere [!] immer wieder vor Augen halten:

Wie Reuter¹ wörtlich berichtet, haben Ihre Majestäten der König und die Königin gebeten, dass die dritte ihrer gemeinsamen Spenden für den Roten-Kreuz-Fond des Herzogs von Gloucester in Höhe von 3000 Pfund Sterling der „Bolschewistenhilfe“, zugewendet werden soll. Eine wahrhaft grosszügige Spende! Ganze 3000 Pfund haben der stotte[r]nde König und seine energische Gattin für ihren bolschewistischen Bundesgenossen übrig! Ihre Majestäten wollen nicht mehr allzu viel in ein verlorenes Geschäft hineinstecken.

<http://homepages.uni-tuebingen.de/gerd.simon/BvRFlugbl.pdf>

Zur Mainsite: <http://homepages.uni-tuebingen.de/gerd.simon/vorgeschichtsforschung1.htm>

Zur Startsite: <http://homepages.uni-tuebingen.de/gerd.simon/>

Bei Stalin wird darüber kaum eitel Freude herrschen, ebenso wenig über die Nachricht aus Washington, dass der Kredit zwar auf 30 Millionen Dollar erhöht wurde, aber dass die (sagenhaften) Lieferungen später bar in Gold zu zahlen sind.

Gauner unter sich.

Die bekannte Londoner Zeitschrift „Das 19. Jahrhundert und die spätere Zeit“ („Nineteenth century and after“), ein Organ führender britischer Kreise schreibt in der letzten Nummer:

„Durch den Eintritt der Sowjetunion in den Krieg hat die Weltlage ein ganz anderes Gesicht bekommen. ein Sieg der Sowjetunion würde den Sieg des Bolschewismus auf dem europäischen Festlande bedeuten. Dann hätten die angelsächsischen Mächte, England und Amerika, dort nichts mehr hereinzureden!“

Wir sehen an diesem Ausspruch deutlich genug, dass unsere sogenannten Verbündeten uns garnicht wirklich helfen wollen, trotz aller Schönredereien des hochmögenden Grossgrundbesitzers und Lords Beaverbrock und seines grosskapitalistischen Kumpan's Harriman bei dem grossen Festschmaus im Kreml während ihres Moskauer Besuches. Ausserdem können uns England und Amerika auch garnicht helfen, selbst wenn sie es wollten! Die Wege sind zu weit und zu gefährdet und die eigenen Sorgen Englands und Amerikas zu gross! Wir sind nur ihr Kanonenfutter und die Ölgebiete des Kaukasus und die Weissmeerhäfen möchten sie uns gerne stehlen, sowie sie es könnten. Die dunklen Pläne dieser sogenannten Verbündeten, England und Amerika, zeigt auch folgendes: Der Präsident der Vereinigten Staaten, Roosevelt schreibt einen Brief mit leeren Versprechungen an Gen. Stalin, den er darin „lieber Freund“ nennt und empfängt gleichzeitig die lächerliche Gestalt des Halbjuden Kerenski, den doch in Russland kein Mensch ernst nimmt! Aber Roosevelt denkt gewiss, dass er nach dem Zusammenbruch des Regims Stalins den jammervollen Kerenski irgendwie wieder nach Russland bringen kann, damit er dort wie 1918 den Amerikanern und Engländern unsere Heimat verrät. Wir aber haben von dieser ganzen Gesellschaft ein für alle mal genug, ob es nun Stalin, Roosevelt oder ein anderer dieser Ausbeuter und Dummköpfe ist. Was wollen überhaupt die arbeitenden Massen der Sowjetunion und unserer Roten Armee an der Seite des feudalen Lords, grossfressigen Börsenschieber und amerikanischen Millardäre und ihrer Judengauner? Garnichts natürlich! Aber Stalin, der uns Russen volksfremde Georgier mit der jüdischen Grossmutter Keto, klammert sich an die sogenannte Hilfe dieser Leute, mit denen wir nichts zu schaffen haben

¹ Gemeint sein dürfte das englische Nachrichtenbüro Reuter

<http://homepages.uni-tuebingen.de/gerd.simon/BvRFlugbl.pdf>

Zur Mainsite: <http://homepages.uni-tuebingen.de/gerd.simon/vorgeschichtsforschung1.htm>

Zur Startsite: <http://homepages.uni-tuebingen.de/gerd.simon/>

wollen, wie ein Ertrinkender an einen Strohhalm! Molotows jüdische Frau Gen. Shemtschushina ist mit den amerikanisch-jüdischen Grossbankiers verwandt und Genosse Litwinow mit Grossjuden in England. Diese ganze Gesellschaft passt vorzüglich zusammen! Sie sind alle miteinander Kriegsverlängerer, Gauner und Leuteschinder! Der wahre Sozialismus im Lande unserer deutschen Befreier ist ihnen ein Greuel und sie wollen die Massen weiter verelenden und tyrannisieren! Doch unsere Geduld gegen dieses volksfremde Gelichter und seine NKWD. ist zu Ende. Wir sind Soldaten und haben die Waffen in der Hand! Wir gebrauchen sie gegen unsere Tyrannen und verbrüdern uns mit unseren unbesiegbaren deutschen Befreier. Diese Aufgabe steht immer wieder vor uns und erfordert unseren mutigen Einsatz mit eiserner Willenskraft! Vorwärts in unserem grossen vaterländischen Kampf! Der Sieg ist mit uns.

Text 2

Ein Beispiel für die anmaßenden Propagandalügen der Bolschewisten ist die Behauptung, die Moskauer Untergrundbahn sei nicht allein die modernste, sondern die erste und einzige Untergrundbahn der Welt überhaupt. Der nachfolgende Aufsatz schildert die Wahrheit und beweist, daß die Entwicklung aller elektrischen Untergrundbahnen der Welt abhängig war von der Erfindung des Deutschen Werner von Siemens: durch Einführung der elektrischen Antriebskraft.

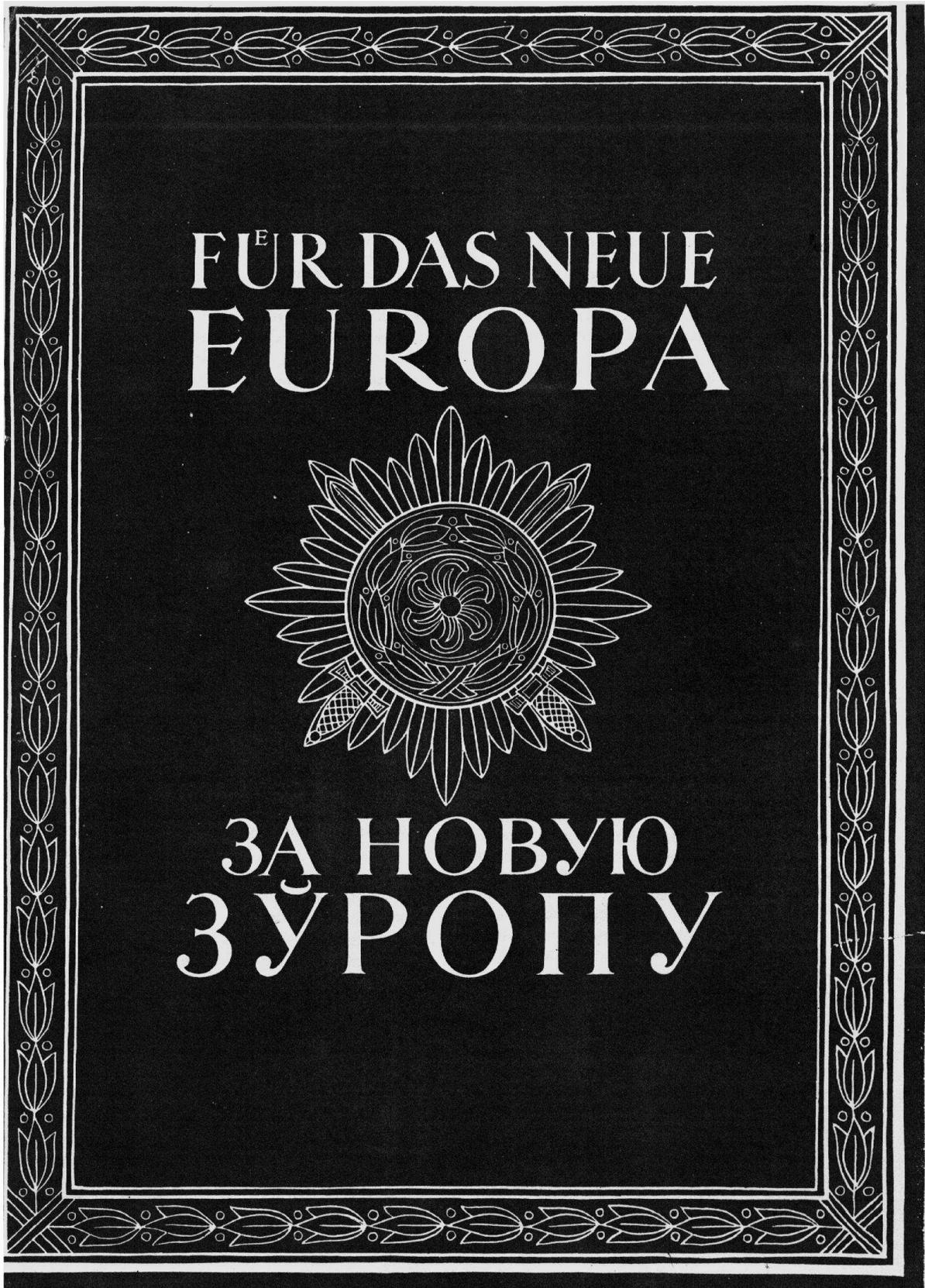
Die U-Bahn ist eine elektrische Stadtschnellbahn. Sie ist ein Nahverkehrsmittel, das sich zwangsweise aus den Verkehrsanforderungen der Großstadt entwickelt hat. Der glatten Abwicklung des gesamten privaten und öffentlichen Lebens im modernen Massenverkehr war der Pferdewagen, die Straßenbahn, das Auto und der Omnibus einfach nicht mehr gewachsen. Auch die allmählich elektrifizierten Dampfeisenbahnen konnten diese Aufgabe nur in beschränktem Maße erfüllen. Ihrem Vordringen in das Stadttinnere stellten sich überall die größten Schwierigkeiten entgegen. Durch neue Angliederungen an das Weichbild der Großstädte und durch entferntere Besiedlung wurde die Bevölkerung nach außen gezogen. Die innere Stadt wurde in zunehmendem Maße Geschäftszwecken dienstbar gemacht. Dadurch entstand das erweiterte Bedürfnis nach schnelleren und häufigeren Verbindungen mit der Innenstadt.

Schnelligkeit und Loslösung vom übrigen Straßenverkehr war aber unter den gegebenen Verhältnissen nur zu erreichen, indem man den neuen Bahnkörper unter die Erde legte. Nur auf diese Weise ließen sich unerschwingliche hohe Grunderwerbskosten und Abrißarbeiten oder die Umgestaltung des bestehenden Stadtbildes vermeiden.

In London drängte die Verkehrsnot zuerst zur Anlage einer unterirdischen Schnellbahn. Sie wurde im Jahre 1863 eröffnet und hatte allerdings noch Dampfbetrieb. Die Benutzung dieser ewig in Ruß gehüllten Bahn war für die Fahrgäste sehr unangenehm.

Erst die Einführung der elektrischen Antriebskraft brachte überhaupt einen grundsätzlichen Wandel für das großstädtische Verkehrswesen. Werner von Siemens zeigte im Jahre 1879 auf der Gewerbeausstellung in Berlin die erste elektrische Lokomotive. Seine Erfindung steht somit am Anfang einer nun schnell folgenden Aufwärtsentwicklung des U-Bahn-Verkehrs. Die Rauchentwicklung fiel weg. Die Antriebskraft konnte auf die einzelnen Wagen verteilt werden, so daß die Lokomotive entbehrlich war. [...]

Deckblatt und 1. Textseite eines auf Weißrussen zugeschnittenen Flugblatts o.D. [1944] o.V.(Faksimile)



<http://homepages.uni-tuebingen.de/gerd.simon/BvRFlugbl.pdf>

Zur Mainsite: <http://homepages.uni-tuebingen.de/gerd.simon/vorgeschichtsforschung1.htm>

Zur Startsite: <http://homepages.uni-tuebingen.de/gerd.simon/>

Die Untergrundbahn — Keine bolschewistische Erfindung Мэтро - падземная чыгунка - не зьяўляецца бальшавіцкім вынахадам

Ein Beispiel für die anmaßenden Propagandalügen der Bolschewisten ist die Behauptung, die Moskauer Untergrundbahn sei nicht allein die modernste, sondern die erste und einzige Untergrundbahn der Welt überhaupt. Der nachfolgende Aufsatz schildert die Wahrheit und beweist, daß die Entwicklung aller elektrischen Untergrundbahnen der Welt abhängig war von der Erfindung des Deutschen Werner von Siemens: durch Einführung der elektrischen Antriebskraft.

Прыкладам бязьмежна ілжывае прапаганды бальшавікоў зьяўляецца цьверджаньне, што маскоўскае мэтро ня толкі самае навачаснае але першае й адзінае мэтро ў сьвеце. Наступны артыкул выяўляе праўду й даказвае, што развой электрычных падземных чыгунак усяго сьвету залежны ад вынахаду немца Вэрнэра фон Сіманса: увядзеньня электрычнае цягавае сілы.

Die U-Bahn ist eine elektrische Stadtschnellbahn. Sie ist ein Nahverkehrsmittel, das sich zwangsweise aus den Verkehrsanforderungen der Großstadt entwickelt hat. Der glatten Abwicklung des gesamten privaten und öffentlichen Lebens im modernen Massenverkehr war der Pferdewagen, die Straßenbahn, das Auto und der Omnibus einfach nicht mehr gewachsen. Auch die allmählich elektrifizierten Dampfeisenbahnen konnten diese Aufgabe nur in beschränktem Maße erfüllen. Ihrem Vordringen in das Stadttinnere stellten sich überall die größten Schwierigkeiten entgegen. Durch neue Angliederungen an das Weichbild der Großstädte und durch entferntere Besiedlung wurde die Bevölkerung nach außen gezogen. Die innere Stadt wurde in zunehmendem Maße Geschäftszwecken dienstbar gemacht. Dadurch entstand das erweiterte Bedürfnis nach schnelleren und häufigeren Verbindungen mit der Innenstadt.

Schnelligkeit und Loslösung vom übrigen Straßenverkehr war aber unter den gegebenen Verhältnissen nur zu erreichen, indem man den neuen Bahnkörper unter die Erde legte. Nur auf diese Weise ließen sich unerschwingliche hohe Grunderwerbskosten und Abrissarbeiten oder die Umgestaltung des bestehenden Stadtbildes vermeiden.

In London drängte die Verkehrsnot zuerst zur Anlage einer unterirdischen Schnellbahn. Sie wurde im Jahre 1863 eröffnet und hatte allerdings noch Dampfbetrieb. Die Benutzung dieser ewig in Ruß gehüllten Bahn war für die Fahrgäste sehr unangenehm.

Erst die Einführung der elektrischen Antriebskraft brachte überhaupt einen grundsätzlichen Wandel für das großstädtische Verkehrswesen. Werner von Siemens zeigte im Jahre 1879 auf der Gewerbeausstellung in Berlin die erste elektrische Lokomotive. Seine Erfindung steht somit am Anfang einer nun schnell folgenden Aufwärtsentwicklung des U-Bahn-Verkehrs. Die Raucherentwicklung fiel weg. Die Antriebskraft konnte auf die einzelnen Wagen verteilt werden, so daß die Lokomotive entbehrlich war. Die Elektrifizierung brachte

Мэтро — гэта хуткая гарадзкая электрычная падземная чыгунка. Гэта сродак блізкае камунікацыі, які быў абумоўлены й паўстаў з прычыны вымаганьняў вялікага гораду. Нармальнага разьвіцьця ўсяго прыватнага й грамадзкага жыцьця ў навачасным руху людзкіх масаў не маглі ўжо цалком абслужваць конны воз, трамвай, аўта й омнібус. Ды й паступова перайшоўшыя на электрычную сілу чыгункі гэтае заданьне маглі выканаць толькі ў абмежаваным вымеры. Іхнае праводжаньне ў цэнтр гораду сустракала найвялікшыя труднасьці. Праз новыя далучэньні абшару да гораду й праз далейшыя аселішчы жыхарства было перанесена далёка за горад. Цэнтр гораду аднак у ўзрастаючым вымеры служыў тарговым мэтам. Таму паўстала зьбольшаная патрэба хутчэйшага й часцейшага спалучэньня з цэнтрам гораду. Хуткасьць ды выдзяленьне з агульнага вулічнага руху пры дадзеных умовах можна было асягнуць толькі пры пралажэньні новага камунікацыйнага шляху пад зямлёй. Толькі гэтакім спосабам можна было абысьці нязмерныя кошты, выкупы забудаваных грунтаў, працу зношаньня дамоў, як і зьмену існуючага аблічча гораду.

У Лёндане труднасьці камунікацыі найраней выклікалі патрэбу пабудовы падземнае хуткае чыгункі. Яна была пушчана ў 1863 г. і, як ведама, за цягавую сілу мела яшчэ паравоз. Карыстаньне з гэтае заўсёды прасякнутае дымам ды закопчанае падземнае чыгункі для пасажыраў было вельмі прыкрым.

Толькі ўвядзеньне ў камунікацыю электрычнае сілы прынясло падставовую зьмену ў камунікацыйным руху вялікага гораду. Вэрнэра фон Сіманс у 1879 г. на прамысловай выстаўцы ў Бэрліне дэманстраваў першую электрычную лёкаматыву. Ягоны вынахад распачынае хуткі рост разьвіцьця падземнае камунікацыі. Клубы дыму й капценьне адпалі. Цягавая сіла магла быць распадзелена на паасобныя вагоны, так што лёкаматыва сталася непатрэбнай. Электрыфікацыя чыгункі дала магчымасьць хуткага скрананьня й затрыманьня. Сіла напружаньня магла хутка зьмяняцца. Вялікія пад'ёмы й крутыя загібы можна было дзеля гэтага перамагчы. Гэтакім чынам падземная

Inhaltsangabe und Übersetzung einer auf Georgien zugeschnittenen Kulturzeitschrift

ს ა კ ა რ თ ვ ე ლ ი

სალიტ.-სამხატვრო და სამეცნიერო-კულტურისტური შურონალი
გაზეთი „საქართველოს“ დაშტამბა

1944 წ.
№ 1
ბერლინი

შინაარსი

კომუნია-პროზა:	გვ. 8
წერილი სამშობლოდან (ლეკი).	
მ. ურდოელი — წამებული სულის აღსარება.	
მ. ურდოელი — მე და მთის მწვენი.	
მ. ურდოელი — ლოპიანის დუქანში.	
ნ. ამური — სიუვარულის საფლავი.	
ნ. ამური — ლოთბანი.	
ქ. რაჭველი — ჩაუქრობელი ნდობა.	
იოსებ ვოლფგანგ გომიტი — შეხვედრა და განშორება; მებადური; ნაპოვნი (თარგ. გერმ. ვ. გულბანის მიერ).	
კავთელ რიჩინი — სიმღერა საქართველოზე (თარგ. ლ. ლინი, ბ. ბარათელის მიერ).	
ლ. ლინი — დადალული მკერდი (ისტორიული ქრონიკა).	
ი. ხევციანი — სისხლი უხმოზს (ნოველა).	
მეცნიერება-კულტურისტური:	გვ. 88
პროფ. მ. მ. თაბაიშვილი — გიორგი მეფის ერთი ფუ- ლის შესახებ.	
ა. დეკანოზი — გძელი რუისის წარსულიდან.	
არქივი:	40
მ. ნოზაძე — მისწავლილგანი საბუთი.	
პროფ. მ. მ. თაბაიშვილი — ოსებისადმი ბოძებული ეჭვი სიგელი.	
გიგლიოგრაფია.	50
ლიტერატურის მატარება.	59
ძრონიკა.	68

პასუხისმგებელი რედაქტორი: ლ. ლინი

პასუხისმგებელი მდივანი: პაატა ვარციანი.

Druck: PK-Lehrdruckerel

„SAKARTHWELO“

Literarisch-künstlerische und wissenschaftlich-publizistische Zeitschrift

Inhalt

Dichtung und Prosa.

Brief aus der Heimat. (Gedicht)

W. Urdoeli. Die Beichte der gemarterten Seele (Gedicht)

W. Urdoeli. Im Duchan Lopianas (Gedicht)

N. Amuri. Das Grab der Liebe (Gedicht)

N. Amuri. Bei den Säulern (Gedicht)

K. Ratschewli. Unauslöschbare Wollust (Gedicht)

J. W. Goethe: Begegnung und Trennung } Übersetzung aus dem
J. W. Goethe: Der Fischer } Deutschen von W. Gulbani.
J. W. Goethe: Der Fund }

Pawel Rosits. Das Lied über Georgien (Übersetzung aus dem Lettischen
von T. Baratheli).

L. Lini. Die Narben auf der Brust (Historische Chronik)

I. Cheweli. Das Blut ruft (Novelle)

Wissenschaft und Publizistik.

Prof. E. Thakaischwili. Von einer Münze des Königs Georg.

A. Dekanosi. Aus der Vergangenheit des Grdseli Ruissi (Ethnogr. Studie)

Archiv.

W. Nosadse. Ein wichtiges Dokument.

Prof. E. Thakaischwili. Die an die Ossen verliehenen sechs Siegel.

Bibliographie.

Akaki Tseretheli. Baschi-Atschuki.

Franz Toussaint. Chant d'Amour et de guirre de L'Islam.

Engelbert Kämpfer. Am Hofe des persischen Grosskönigs.

Literarische Annalen.

Johann Ludwig Runeberg, finnischer Nationaldichter.

Japanisches Volklor.

Die Chronik.

64