

# Verhängnisvolle Folgen der deutschen Luftangriffe auf die britische Werftindustrie

## Militarisierung der Arbeiterschaft soll Leistungssteigerung von 30 v. H. erzwingen

Stockholm, 12. März. Die Reize des englischen Arbeitsministers Bevin in das Industriegebiet von Newcastle on Tyne und nach dem Clyde-Revier sowie die scharfen neuen Bestimmungen zur Steigerung der Produktion im Schiffbau wurden nach einem Bericht aus britischen Gewerkschaftskreisen durch zwei Ursachen hervorgerufen: Auf der einen Seite haben die britischen Werften und Docks gerade in letzter Zeit besonders schwere Schäden durch deutsche Luftangriffe erlitten. Man befürchtet, daß sich diese Schäden in den nächsten Wochen noch stark erhöhen werden. Jeder Luftangriff aber bringt, selbst wenn vielleicht nur kleinere Teile einer Werftanlage ausfallen, die Arbeit großer Bezirke oft auf lange Zeit in Unordnung.

Deshalb suchte man jetzt durch Unterstellung der Werftarbeiter unter die Admiralgewalt und die damit verbundene Militarisierung der Arbeiterschaft insofern von Luftangriffen drückende Arbeitskraft stets binnen kürzester Zeit wieder an anderer Stelle und in anderen Werften einzusetzen, ohne Rücksicht auf Anstellungsverträge und sonstige Bindungen. Auf der anderen Seite haben die Luftangriffe die ohnehin niemals besonders gute Stimmung unter den Arbeitern der Werften und Docks, die sich vor allem am Clyde stets durch besondere Radikalität auszeichneten, noch verschlechtert. Aus allen Bezirken kommen Klagen, heißt es in dem Bericht weiter, über abnehmende Arbeiterdisziplin, Unpünktlichkeit, tagelanges Fortbleiben vom Arbeitsplatz, Sabotage und passive Resistenz. Die offiziellen britischen Gewerkschaften erklären sich für machtlos und klagen über Mangel an Autorität. Dazu treten die Gegensätze zwischen den gelerntem Arbeitern und den jetzt in Massen in die Industrie einströmenden Halb- und Ungelernten. Die Qualität der Arbeiter hat sich auch dadurch verschlechtert, daß in den Jahren der Depression vor dem jetzigen Kriege gerade die besten und aktivsten Arbeitskräfte in andere Industriezweige abwanderten.

Alles das, wird in dem Bericht festgestellt, lähmt die Produktion gerade in einem Augenblick, da England in Folge der wachsenden Schiffsverluste ganz besonders auf seine Werften angewiesen ist. Die Regierung hat sich nur zögernd zu durchgreifenden Maßnahmen veranlaßt gesehen, da die Gewerkschaften wieder davor warnten, die Stimmung unter der Arbeiterschaft zu verschlechtern. Infolge der letzten großen Schiffsverluste aber hat die Admiralgewalt sich nunmehr durchgesetzt und verlangt, falls die britische Flotte ihre Aufgaben erfolgreich ausführen und falls die Situation auf dem Atlantik nicht zur Katastrophe werden sollte, eine Erhöhung der Produktion um mindestens 30 Prozent.

Ob sich eine derartige Produktionssteigerung trotz aller Zwangsmaßnahmen auch wirklich durchführen läßt, liegt allerdings nicht in der Macht der britischen Admiralgewalt. Hier wird, wie bereits einmüßig hervorgehoben, die deutsche Luftwaffe ein entscheidendes Wort mitzureden haben.

## Das Schiffsraumproblem die Kernfrage

### Neues Eingeständnis: „Die Lage unendlich verzweifelter als vor 12 Monaten“

Stockholm, 12. März. Dem parlamentarischen Sekretär im britischen Landwirtschaftsministerium Williams ist am Dienstag in einer Rede, die er vor Bauern in Chester hielt, ein bemerkenswertes Geständnis entwich. Er erklärte bei der Schilderung der englischen Versorgungsnot an unumwunden, daß die augenblickliche Lage der britischen Schiffahrt unendlich verzweifelter sei als vor 12 Monaten und unendlich viel schlechter als in den Jahren 1914/18.

Die vereinten Schläge der deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe werden dafür sorgen, daß die Lage bald noch verzweifelter werden wird.

In der englischen Presse bleibt das Schiffsraumproblem nach wie vor die Kernfrage der britischen Kriegspolitik. Bei der wachsenden Bedrohung der atlantischen Zufuhrwege fordert die führende Presse in England zur Behebung der Schiffsraumnot erstens äußerste Sparsamkeit bei der Ausnutzung von Schiffsraum; zweitens schnellste Ver- und Entladung in den Häfen und drittens Höchstleistungsleistungen bei dem Neubau von Schiffen und der Ausbesserung beschädigter Dampfer.

Diese Vorschläge haben nur den einen Fehler, daß sie teils überholt, teils unumführbar sind. Bei den Versenkungen der letzten Monate hat es sich herausgestellt, daß die englischen Dampfer bis an die Ladeluken, ja selbst auf den Docks mit Fracht beladen waren. Hier sind Einsparungen von Schiffsraum nicht mehr möglich. Zu der zweiten und dritten Forderung der englischen Presse ist zu sagen, daß die entscheidenden Ursachen für die Verzögerung der Umladungen und die langen Fristen bei dem Bau und den Reparaturen von Schiffen die deutschen Luftangriffe sind, die die Anlagen in den wichtigsten englischen Häfen, den Docks und Werften weitgehend zerstört haben.



Englands Rennen 1941 Schon vielfach überrundet! Zeichnung: Truetisch/Interpress

## Eine Viertelmillion BRT. unterschlagen

### Der neueste Wochenbericht der britischen Admiralgewalt

Berlin, 12. März. Der Wochenbericht der britischen Admiralgewalt über die englischen Handelschiffverluste in der Zeit vom 24. Februar bis Mitternacht 2. März ist wieder ein neues Beispiel Churchill'scher Verlogenheit dieser englischen Marinebehörde. Es wird lediglich der Verlust von 29 Schiffen mit zusammen 143 088 BRT. angegeben, während auf Grund der deutschen O.R.B.-Berichte über 400 000 BRT. in diesem Zeitraum von deutschen U-Booten und der deutschen Luftwaffe auf den Meereshöfen geschickt wurden. Es fehlen also noch über 250 000 BRT., die englischerseits noch einzugehen wären. Diese Viertelmillion BRT. sind nach dem neuen englischen Täuschungssystem fidele „noch überfällig“ und werden daher nicht in der Rubrik „Verluste“ geführt. Bekanntlich hat die britische Admiralgewalt diese Verluste bereits gelegentlich ihrer tropfenweisen Eingeständnisse der Verluste bei der großen Seileisungsstatistik im Atlantik vom 12. Februar in Anwendung gebracht. Obwohl sie längere Zeit überhaupt jede Auskunft über diese Katastrophe verweigerte, hat sie doch zögernd einen Bericht nach dem anderen abgegeben und ist bisher auf 9 versenkte Schiffe gekommen, während tatsächlich 14 Schiffe dieses Seileisunges in den Fluten westlich der Azoren versanken.

## „Schiffahrt im Suezkanal völlig unterbunden“

### Rumänische Seereise beschleunigt

Bukarest, 12. März. In Konstantinopel ist mit dem rumänischen Dampfer „Dacia“ aus Istanbul 34 rumänische Matrosen ein. Die Seereise gehörte zur Belagerung der beiden rumänischen Tanker „Otilia“ und „Strava-Romana“, die schon vor Monaten in den Gewässern von den Engländern beschlagnahmt wurden. Sie berichten, daß sie mit ihren Schiffen nach Bombay gebracht wurden, wo die beiden rumänischen Tanker in englische Hände gestellt wurden, während die Belagerung über Suez-Istanbul hinausgeschleppt wurde.

Im Suezkanal war die Schiffahrt während der Durchreise nach den Berichten der rumänischen Matrosen infolge der Versenkung zweier Dampfer durch die deutsche Luftwaffe völlig unterbunden, so daß der Verkehr mit der Eisenbahn längs des Kanals abgewendet werden mußte.

## Britischer Flottenhundertausend-Tonner torpediert und gesunken

Berlin, 11. März. Wie aus Newport gemeldet wird, wurde das britische Frachtschiff „Anglo Beruian“ (547 BRT.) im Atlantik torpediert und gesunken. Ein Teil der Belagerung wurde am Montag in Boston gelandet.

## „Englands Blockademaßnahmen treffen einzig und allein Frankreich“

### Marshall Pétain und Admiral Darlan über den „humanen“ Aus Hungertod der Churchill-Classe

Genf, 11. März. Aus Vichy wird gemeldet: Staatschef Marshall Pétain hat am Montag in Anwesenheit von Vizeadmiral Darlan und dem Staatssekretär für Versorgung Edward die Vertreter der amerikanischen Presse in Vichy empfangen.

Eingangs erläuterte Staatssekretär Edward die Lage der Getreideversorgung Frankreichs. Er wies darauf hin, daß unter den Auswirkungen des Krieges und der verringerten Zufuhrmöglichkeiten aus dem Ausland die Versorgung der Bevölkerung mit Getreide außerordentlich mangelhaft geworden sei. Die französische Regierung habe der amerikanischen diese Lage auseinandergesetzt und sie ersucht, fünf Millionen Jentner Getreide auf sichere Weise nach der freien Zone zu transportieren.

Nach Staatssekretär Edward nahm Admiral Darlan das Wort und wandte sich gegen die britische Blockade. Er betonte, daß die Engländer fortwährend, ihre törichte Blockade gegen Frankreich durchzuführen.

ren. Diese Blockade schade aber keineswegs den Deutschen, wie dies als Vorwand von den Engländern behauptet werde.

In diesem Augenblick griff Marshall Pétain ein und erklärte, ein Beweis für die Worte Darlans sei, daß die Deutschen zwei Millionen Jentner Getreide, die requiriert worden waren, den Franzosen in der besetzten Zone, wieder zurückerstattet haben.

Staatssekretär Edward fügte hinzu, daß die Gesamtsumme des Getreides, das von den Deutschen in der besetzten Zone ursprünglich requiriert worden war, 2,7 Millionen Tonnen betrug.

Darlan erklärte fortwährend, die Deutschen seien großzügiger und verständnisvoller für die Pflichten gegenüber der Menschheit als die Engländer. Es sei nicht Deutschland, das unter der britischen Blockade leide. Ein Beispiel sei es, daß, als die Engländer beschlossen, gegen Frankreich-Indochina eine Blockade zu errichten, diese Blockade naturgemäß sich einzig und allein gegen Frankreich richtete.

## Der italienische Wehrmachtbericht

Rom, 11. März. Der italienische Wehrmachtbericht vom Dienstag hat folgenden Wortlaut:

An der griechischen Front in den Abschnitten der 9. Armee Spähtruppentätigkeit, in den Abschnitten der 11. Armee Artillerietätigkeit und örtliche Infanterie-Kampfbildungen.

Unsere Flugzeuge haben den Stützpunkt von La Valletta auf Malta bombardiert.

Flugzeuge des deutschen Fliegertorps haben bei einem im Tiefflug durchgeführten Angriff gegen einen Stützpunkt auf Malta zwei große Wasserflugzeuge schwer beschädigt.

In Korfu wurde in Giarabub ein neuer feindlicher Angriff abgelehnt. Deutsche Flugzeuge haben in der Cyrenaika eine Anzahl feindlicher Panzer und Kraftwagen im Tiefflug angegriffen und in Brand geworfen.

Unsere Jagdflieger haben ein Blenheim-Flugzeug abgeschossen.

In Ostafrika an der Nordfront lebhafteste Tätigkeit unserer Spähtruppen.

Unsere Luftwaffe hat im Tiefflug eine starke britische Kraftwagenabteilung angegriffen, wobei ungefähr 30 Fahrzeuge getroffen und in Brand geworfen wurden.

Feindliche Flugzeuge, die einen unserer Flugstützpunkte angreifen versuchten, wurden von unseren Jagdflugzeugen angegriffen und in die Flucht geschlagen, wobei es gelang, ein Blenheim-Kampfflugzeug abzuschießen.

## Gegen zehnjährige feindliche Hebermacht

### Die heldenhafte Verteidigung von Giarabub

Rom, 11. März. Einem Bericht des „Popolo d'Italia“ entnehmen wir folgende Schilderung über die heldenhafte Verteidigung von

Giarabub, von der immer wieder in den italienischen Wehrmachtberichten die Rede ist:

Die heldenhaften Kämpfe der italienischen Truppen in der Dase von Giarabub werden in die Kriegsgeschichte Italiens eingehen. Von allen Seiten vom Feinde umzingelt, verteidigte sich die tapfere Besatzung schon seit Monaten gegen fortgesetzte Angriffe der Engländer. Die einzige Möglichkeit des Nachschubs von Lebensmitteln und Munition besteht auf dem Luftwege. Trotzdem ist der Geist dieser Truppe, die gegen eine zehnjährige feindliche Hebermacht zu kämpfen hat, unerschütterlich. Die Ausdauer dieser Soldaten hat bisher alle feindlichen Versuche, im Schutze der Nacht die Stellung zu nehmen, zum Scheitern verurteilt. Wiederholte Massenangriffe von Seiten der Engländer, die mit Unterstützung der Luftwaffe und mit zahllosen Panzerwagen immer wieder verlustig wurden, sind bisher an dem eisernen Willen dieser kleinen Besatzung, solange wie möglich durchzuhalten, gescheitert.

Die Flieger, die dieses Gebiet überflogen haben, schildern, daß Giarabub vom Feinde umgeben sei, wie eine Insel vom Meeresrand. Die feindlichen Truppen um Giarabub, die sich in ständiger Bewegung befinden, erinnern an eine starke Flotte, die bemüht ist, eine Insel zu erobern, ohne daß es ihr aber bisher gelungen ist, auf dieser zu landen oder diese zu zerstören. Die englischen Kanonen donnern vom frühen Morgen bis zum späten Abend. Die Italiener ihrerseits antworten mit gut gezielten und genauen Schüssen. Wiederholte Massenschüsse der englischen Panzerwagen bis an die Grenze der Dase gelangt, gefolgt von der motorisierten Infanterie, die immer wieder verlustig hat, den äußeren Befestigungsgürtel zu durchstoßen. Aber das unerbittliche Feuer unserer Maschinengewehrschützen hat bisher diese Angreifer immer wieder zum Rückzug gezwungen. Die Eingeborenen der Dase kämpfen mit den italienischen Soldaten in unerschütterlicher Verteidigung zusammen.

Zu wiederholten Malen hat das englische Oberkommando die Truppen, die Giarabub belagern, verstärkt. Bisher jedoch haben sich alle diese Verstärkungen gegenüber dem unbesiegbaren Widerstand der heldenhaften Verteidiger als unzureichend erwiesen. Die Brunnen der Dase garantieren für die Wasserversorgung. Die Lebensmittel sind



Einigen besonders die deutschen Panzerwagen. Ganzes betrachtet hier ein deutscher Panzer der Panzerregiment an einem deutschen Panzerkampfwagen. Solche Maschinen hat er noch nie gesehen. Obwohl er die Schützentruppe der deutschen Wehrmacht noch aus den Weltkriegen kannte, so ist er nun doch aufs höchste beeindruckt. (F.R. Goussier-Scherl.)



Für die Frühjahrskämpfe nach England. Wie aus den letzten Wehrmachtberichten zu entnehmen ist, nehmen die Angriffe unserer Bomber auf Englands wehrwichtige Gebiete wieder zu. Das Bodenpersonal hat damit auch wieder Hochbetrieb und schleppt Bombe auf Bombe zu den schweren Kampfmaschinen heran. (F.R. Goussier-Scherl.)



Ein West-Gesicht. Glücklich und zuverlässig hat hier ein Minensuchboot das auf Feindschiffe gehende U-Boot durch die Minensperre geleitet. Hell und Sieg und feste Beine! lautet der letzte Wunschwort, der hier als Abschiedsgruß übermittelt wird. (F.R. Goussier-Scherl.)