Dresdner Neueste Nachrichten

mit Handels- und Industrie-Zeitung

Bezugspreis: Bei freier Zustellung ins Haus einschl. Trägerlohn monatl. 2.— RM. postzugl. 2.— RM. (einschließl. 31,00 Rpf. Postgebühren) hiervon 36 Rpf. Zustellgeb. Abholpreis 1.— RM. Kreuzbandsendung: Inland 2.5 Rpf., Ausland 1.— RM. wöchentl. Einzelpreis: außerhalb Groß-Dresdens 15 Rpf., in Groß-Dresden 10 Rpf.

Anzeigenpreise: Grundpreis: die 1spaltige mm-Zeile im Anzeigenteil 14 Rpf., Stellengesuche und private Familienanzeigen 11 Rpf., die 79 mm breite mm-Zeile im Textteil 1.50 RM. Nachlaß nach Maßstaffel 1 oder Mengenstaffel B. Briefgebühr für Ziffernanzeigen 30 Rpf. ausschl. Porto. Zur Zeit ist Anzeigenpreisliste Nr. 10 gültig.

Verlag und Schriftleitung: Dresden A, Ferdinandstraße 4 • Postanschrift: Dresden A 1, Postfach • Fernruf: Ortsverkehr Sammelnummer 24601, Fernverkehr 27981 • Telegramme: Neueste Dresden • Postscheck: Dresden 2060

Nichtverlangte Einsendungen an die Schriftleitung ohne Rückporto werden weder zurückgesandt noch aufbewahrt. — Im Falle höherer Gewalt oder Betriebsstörung haben unsre Bezieher keinen Anspruch auf Nachlieferung oder Erstattung des entsprechenden Entgelts

Nr. 245 × Freitag, 18. Oktober 1940 48. Jahrgang

Seegefecht am Bristolkanal

Britischer Kreuzerverband weicht vor deutschen Zerstörern

Neue Phase der spanischen Außenpolitik

Telegramm unseres Korrespondenten

□ Genf, 18. Oktober

Die internationale Oeffentlichkeit hat mit größtem Interesse die Ernennung Serrano Suners zum spanischen Außenminister zur Kenntnis genommen. Sie wird als Anzeichen für die endgültige Entscheidung Spaniens gewertet, seine politische Zukunft nunmehr ohne jeden Vorbehalt auf seiten der Achsenmächte zu suchen.

Die Schweizer Blätter weisen darauf hin, daß Suner immer ausgesprochener in die Stellung eines Ministerpräsidenten hineinwachse. Es könne sehr wohl sein, daß er diese Stellung in Kürze auch in aller Form übernehmen werde, wenn Franco es für angebracht halten sollte, sich in erster Linie den hohen Aufgaben zu widmen, die ihm als Staatschef zufielen. So sei es sehr bemerkenswert, daß Serrano Suner in seiner Stellung als Innenminister nicht eigentlich abgelöst sei, sondern daß man mit Hilfe eines Staatssekretärs ein Provisorium geschaffen habe, das dem bisherigen Inhaber dieses Amtes ohne Zweifel die Möglichkeit lassen werde, weiterhin seinen Einfluß auf die innere Verwaltung des Landes auszuüben. Der neue Minister für Handel und Industrie, Carceller, hat Serrano Suner auf seiner Reise nach Berlin begleitet.

Die Uebernahme des Außenministeriums durch Suner wird auch von den französischen Zeitungen als Zeichen dafür angesehen, daß Ereignisse von großer Tragweite bevorstehen. Es sei keinerlei Zweifel möglich, in welcher Richtung diese zu suchen seien.

In Rom ist die Ernennung Serrano Suners zum Außenminister mit herzlichster Sympathie aufgenommen worden. Die Veränderungen in der spanischen Regierung seien, so meint „Messaggero", der „Beginn einer neuen Phase" und das Vorspiel großer Entscheidungen, durch die Spanien seine sich gesteckten Ziele erreichen wolle.

•

Daß Serrano Suner in den letzten Wochen sehr ausgedehnte Besprechungen im Auftrag des Caudillo mit den Staatsmännern der Achsenmächte führte, hat die Bedeutung, die dieser Persönlichkeit in der Führung des neuen Spanien zukommt, auch nach außen hin sichtbar werden lassen. Mit dem Ressortbegriff des Innern ist auch bisher die Rolle nicht erschöpft gewesen, die Suner in der spanischen Regierung spielt. Einmal hat das Innenministerium im nationalen Spanien einen sehr weitgesteckten Aufgabenkreis, der über den sonst üblichen Rahmen erheblich hinausreicht. Zum andern aber ging Suners Einfluß auch über dieses besonders umfangreiche Aufgabengebiet noch hinaus.

Die englische und die amerikanische Presse haben sich beeilt, an die Besprechungen Spaniens mit den Achsenmächten sehr abwegige Kombinationen zu knüpfen und von Meinungsverschiedenheiten zwischen Suner und anderen maßgebenden Männern des neuen Spanien insbesondere zu sprechen. Man ging so weit, die Anlehnung an die Achse, die sich in den Reisen nach Deutschland und Italien ausdrückte, als eine Art Privatpolitik Suners hinzustellen, die in Spanien nicht zur Mißtrauen, sondern sogar lebhaften Widerspruch hervorgerufen habe. Auch diese britischen Gedanken hatten allein den Wunsch zum Vater, nach genauer: den Wunschtraum. Auch dieser fromme Wunsch ist zerronnen. Die Berufung Suners zum Außenminister zeigt noch einmal, wie sehr der wichtige außenpolitische Aufstieg, den er in der letzten Zeit erfüllte, der Ausdruck der klaren spanischen Haltung gewesen ist. Noch deutlicher konnte es denen, die es noch immer nicht begreifen wollen, nicht gemacht werden. Daß Suner Außenminister wurde, ist ein Beweis des hohen Vertrauens, das der spanische Staatschef seinem Mitarbeiter und Freund zollt; es ist zugleich und mehr noch ein außenpolitisches Bekenntnis des nationalen Spaniens.

Der politische Ausschluß Englands aus dem Mittelmeerraum vollendet sich. Dem italienischen Kriegseintritt, dem Ausscheiden Frankreichs, den militärischen Erfolgen Italiens zur See und auf afrikanischem Boden ist jetzt die eindeutige Orientierung des „nichtkriegführenden" Spaniens gefolgt. Die Phantasien von einer deutsch-russischen Entfremdung, die Phantasien von einer spanischen „Schein-Neutralität": es sind nur noch Fehlspekulationen, die der Welt vom Walten der britischen Außenpolitik Kunde geben.

K. B.

„Gibraltar ist spanisch"

Demonstration an der Britischen Botschaft in Madrid

Telegramm unseres Korrespondenten

Rom, 18. Oktober

Sir Samuel Hoare, der britische Botschafter in Madrid, der in Begleitung von General Gort und zwei Beamten der Botschaft eine Inspektionsreise nach Gibraltar unternommen hatte, ist nach der spanischen Hauptstadt zurückgekehrt. Während seiner Abwesenheit hatten die Spanier ihm eine besondere Ueberraschung vorbereitet. Als Sir Samuel Hoare nämlich nach dem Botschaftsgebäude kam, leuchteten ihm in großen Buchstaben die Worte entgegen „Gibraltar ist spanisch!"

Kühner Schnellbootvorstoß

33 000 BRT. bei nächtlichem Angriff versenkt — Wirksamer Einsatz der Marineartillerie

× Berlin, 18. Oktober

Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:

Am Ausgang des Bristolkanals kam es bei einem Vorstoß deutscher Zerstörer zum Seegefecht mit einem durch Zerstörer gesicherten britischen Kreuzerverband. Unsere Zerstörer griffen den überlegenen Feind an und erzielten auf einem feindlichen Kriegsschiff einen Torpedotreffer. Der Gegner brach daraufhin das Gefecht ab. Zur Verfolgung des Feindes wurden Flugzeuge eingesetzt. Die deutschen Zerstörer sind unversehrt in ihre Stützpunkte zurückgekehrt.

Wie bereits bekanntgegeben, gelang es in der letzten Nacht bei einem Vorstoß deutscher Schnellboote gegen die englische Südostküste, zwei bewaffnete feindliche Handelsschiffe und zwei feindliche Tanker mit insgesamt 33 000 BRT. zu versenken.

Ein Unterseeboot unter Führung von Kapitänleutnant Bleichrodt, von dem bereits zwei Tellergebnisse gemeldet worden sind, hat auf seiner letzten Unternehmung insgesamt 42 000 BRT. feindlichen Handelsschiffsraum versenkt. Damit hat Kapitänleutnant Bleichrodt insgesamt 98 582 BRT. vernichtet.

Leichte Kampfverbände griffen erneut die britische Hauptstadt und kriegswichtige Ziele in Südostengland an. Trotz schwieriger Wetterverhältnisse gelang es im Osten Londons, am Bahnhof Deptford, bei den Victoriadocks, sowie im Stadtgebiet nördlich der Themse wichtige Anlagen zu zerstören. Es kam dabei zu mehreren Luftkämpfen, in denen unsere Jäger Sieger blieben.

Bei Le Havre beschoß eine Heeresbatterie ein feindliches Unterseeboot. Sturzkampfflieger griffen darauf das Boot mit Bomben an. Unter starken Detonationen wurden Bootsteile an die Oberfläche geschleudert, so daß mit der Vernichtung des Unterseebootes zu rechnen ist.

Marineartillerie zwang feindliche Schnellboote, die sich der flandrischen Küste zu nähern versuchten, durch ihr Feuer zum Abdrehen. Schiffsansammlungen im Hafen von Dover wurden durch Marineartillerie unter wirksames Feuer genommen.

In der Nacht richteten sich starke rollende Luftangriffe wieder gegen die Industrie- und Dockanlagen von London sowie gegen Liverpool und Birmingham. Das Verminen britischer Häfen nahm seinen Fortgang.

Britische Flugzeuge flogen gestern in das Reichsgebiet nicht ein.

In den Luftkämpfen des gestrigen Tages verlor der Gegner 17 Flugzeuge. Sieben deutsche Flugzeuge werden vermißt.

•

Der heutige Wehrmachtsbericht weist wieder besonders eindringlich auf den entscheidenden Anteil hin, den unsere Kriegsmarine an dem Kampf gegen England hat. Fast Tag für Tag werden große Erfolge der U-Boote gemeldet. Dampfer für Dampfer mit den für England in seiner höchsten Not doppelt lebensnotwendigen Gütern sinkt in die Tiefe. Die Zahlen der versenkten Tonnen steigen ständig. Die Engländer spüren, was die totale Blockade bedeutet; sie spüren es an dem Einsatz unserer an Schiffen weit unterlegenen Kriegsmarine ebenso deutlich wie an dem Bombardement der überlegenen deutschen Luftwaffe.

In der letzten Nacht sind die tollkühnen deutschen Schnellboote wieder am Werke gewesen. Sie haben bei einem kühnen Vorstoß gegen die englische Küste 33 000 Tonnen feindlichen Schiffsraum versenkt. Deutsche Zerstörer sind mit wesentlich stärkeren feindlichen Seestreitkräften erfolgreich ins Gefecht gekommen. Diese Erfolge zeigen, wie sehr die Kriegsmarine durch unerschrockenen Einsatz auch dem weit überlegenen Gegner auf das schwerste zu schaffen macht. Sogar auf dem Meere, dem Herrschaftsbereich Albions, liegt die Initiative in deutscher Hand.

Achtstöckige Häuser wegrasiert

„Mit unheimlicher Geschwindigkeit über London" — Churchill sperrt Berichterstattung

Privattelegramm der DNB.

□ Stockholm, 18. Oktober

Kaum eine Grafschaft der englischen Insel war in der Nacht zum Donnerstag ohne Luftalarm oder Luftangriff, wie das britische Luftfahrtministerium selbst zugibt. Die deutsche Luftwaffe führte in dieser Nacht Angriffe auf Südengland und die mittelenglischen Gebiete, auf Wales und Schottland aus, im Mittelpunkt der Aktion stand London. Wie wuchtig die deutschen Angriffe waren, geht schon daraus hervor, daß die amtlichen englischen Berichte noch schweigsamer als bisher geworden sind; aber es wird bekannt, daß die Zahl der eingesetzten deutschen Maschinen in die Hunderte, die Zahl der abgeworfenen Bomben in die Tausende gegangen sei, und die Angriffe gegen die englische Hauptstadt gegen 22 Uhr englischer Zeit in vollem Gange gewesen seien und noch acht Stunden später neue Maschinen zum Angriff angesetzt hätten.

An diesen Nachtangriff schloß sich dann unmittelbar der Tagangriff des Donnerstags an, und Südengland erlebte im Verlaufe des gestrigen Tages fünf Angriffe, die nach dem Eingeständnis des britischen Nachrichtendienstes sehr heftig gewesen sind. An jedem Angriff hätten über hundert deutsche Flugzeuge teilgenommen, die eine unheimliche Geschwindigkeit entwickelt hätten. Trotz ungünstiger Witterung wurden alle Sperren der britischen Abwehr durchbrochen und Spreng- und Brandbomben fielen auf die Stadtmitte und die Außenbezirke Londons.

Ueber die angerichteten Schäden wird aus London bis jetzt nichts gemeldet, aber es ist bezeichnend genug, daß nach einer Meldung aus Newyork die Kabelverbindungen zwischen USA. und England in der Nacht zum Donnerstag und am Donnerstagmorgen stundenlang unterbrochen waren und die amerikanischen Kabelgesellschaften lange Zeit ihren Kabeldienst einstellen mußten. Nachdem schon am Mittwoch eine

Sperre für Pressetelegramme über die Luftangriffe

erlassen worden war, zeigt sich in aller Klarheit, daß die britischen Behörden alle Nachrichten über die Wirkungen der letzten deutschen Angriffe unterbinden wollen, um ungestört ihre Schönfärberei treiben zu können. Man geht wieder mit aller Kraft in London auf die Illusionstour, und das amtliche Kommuniqué des Donnerstags will der englischen Oeffentlichkeit einreden, daß die letzten deutschen Luftangriffe nicht das Ausmaß wie frühere Nachtangriffe gehabt hätten. Dabei hat nach dem Angriff in der Nacht zum Mittwoch der Berichterstatter von „Dagens Nyheter" gemeldet, daß man sogar in den noch am wenigsten mitgenommenen Londoner Stadtteilen auf den Hauptverkehrsstraßen alle drei Autominuten haushohe Bombenkrater treffe, daß

achtstöckige Häuser mit mehreren hundert Meter breiten Fronten in des Wortes wahrster Bedeutung wegrasiert

und zwei große Geschäftshäuser dem Erdboden gleichgemacht worden seien.

Das Blatt der englischen Kolonie in Buenos Aires, „Baires Herald", gesteht bekümmert ein, da die deutschen Bomber täglich ihr Zerstörungswerk fortsetzen und unversehrt heimkliegen könnten, gäbe es nur eine Schlußfolgerung: der britische Widerstand sei erschöpft, und Deutschland habe endgültig die Initiative im Luftkampf ergriffen. Die Geschichte der RAF. sei jammervoll. Es scheine, als ob die Regierung tatsächlich die Absicht habe, London in Trümmer legen zu lassen. Das Murren des Volkes schwelle zu lautem Protest gegen die Staatsführung an.

Es ist nicht anzunehmen, daß dieses Murren milder werden wird durch die Erklärungen des Gesundheitsministers Macdonald, daß es eine Dummheit wäre, sich einzubilden, daß London nicht noch Schlimmeres erleiden würde. Zur Zeit seien „nur" 5500 Betten in den Krankenhäusern mit Opfern der Luftangriffe belegt, aber man müsse auf eine weit größere Zahl von Opfern gefaßt sein.

In welche Stimmung in London diese düsteren Ankündigungen fallen, geht daraus hervor, daß die Regierung Churchill öffentlich bekanntgeben mußte, daß sie trotz der schweren Bombardierungen nicht die Absicht habe, London zu verlassen.

„Vor drei Wochen war es noch möglich, ganze Viertel Londons ohne allzu auffällige Bombenschäden anzutreffen. Jetzt ist das unmöglich. Alle Teile der Stadt sind heute mehr oder minder mit großer Heftigkeit getroffen worden. Von der Bevölkerung lebt jedermann nur noch in dem Gedanken, daß seine letzte Stunde in jedem Augenblick schlagen oder doch er jede Minute abbrechen werden könne. Wenn jemand mit einem Bekannten einen Treffpunkt verabredet, wird er nicht vergessen, hinzuzufügen: vorausgesetzt, daß der Treffpunkt bis dahin noch besteht."

So schildert Assia im Madrider „Ya" das London von heute und fragt: „Wie lange wird London noch Widerstand leisten können? Wie lange können die Londoner noch gegen den Strom schwimmen?"

Von der englischen „Kontrolle" in Gibraltar wurden am Donnerstag zwei französische Handelsdampfer, die die Meerenge passieren wollten, aufgebracht.

U-Boote im Kampf

Von Admiral Prentzel

Copyright by Ludwig Wallbrandt, Berlin W 35

Es war im Jahre 1803, als der Amerikaner Fulton der englischen Admiralität das Projekt eines Tauchbootes anbot, das seine Fähigkeit, sich unter Wasser zu bewegen, zwar erwiesen hatte, aber wegen sehr primitiven Antriebs — durch Treträder, die von der Besatzung bewegt wurden — militärisch noch keine Bedeutung hatte. Fulton wurde abgewiesen; dabei soll der damalige Erste Seelord, Sir John Jervis, den Ausspruch getan haben: „Wenn wir das Projekt aufnehmen, werden es andere Nationen auch tun, und das würde der größte Schlag gegen unsere Ueberlegenheit auf dem Meere sein, den man sich vorstellen kann."

Zwar hat es über hundert Jahre gedauert, bis dieses prophetische Wort des englischen Seelords seine Erfüllung finden sollte; aber dann hat tatsächlich das Unterseeboot den Seekrieg zum Nachteil der bisher beherrschenden Seemacht revolutioniert, indem es die Bewegungsfreiheit der großen Flotten einengte und lähmte und dem Schwächeren ermöglichte, den Krieg in die feindlichen Gewässer zu tragen, ohne im Besitz der Seeherrschaft zu sein. Es besteht kein Zweifel, daß Deutschland mit den besten und leistungsfähigsten Booten der Welt 1914 in die große Auseinandersetzung mit England eintrat und auch zahlenmäßig mit sogenannten Hochseebooten an erster Stelle stand. Nur diese konnten im Kriege mit einer Großseemacht von Bedeutung werden. In richtiger Erkenntnis hatte man bei uns im U-Boot-Bau zurückgehalten, bis der Dieselmotor die Entwicklung der neuen Waffe für weitreichende Fernunternehmungen möglich machte. Dann aber wurde der vermeintliche Vorsprung anderer Seemächte nicht nur aufgeholt, sondern übertroffen. Heute fahren die U-Boote aller Nationen über Wasser mit Diesel-, unter Wasser mit Elektromotoren. Die Dieselmotoren dienen der Akkumulatorenbatterie, die die Elektromotore speist.

Im Weltkrieg hatten wir Boote in der Größenordnung von 140 bis 2500 Tonnen, letztere U-Kreuzer genannt, mit einer Besatzungsstärke von 62 Köpfen, darunter 6 Offiziere, während die kleinsten Boote nur 13 Mann und einen Offizier an Bord hatten. Die Zahl der Torpedoausstoßrohre (2 bis 6) war nach Größe der Boote verschieden, einige waren außerdem mit Minenwurfeinrichtung versehen. Alle erhielten im Laufe des Krieges Geschütze bis zu 15 Zentimeter Kaliber. Wie unsere U-Boote damals konstruktiv unübertroffen waren und später anderen Nationen als Vorbild gedient haben, so haben sich auch ihre Besatzungen in dem vierjährigen großen Ringen als unbesiegbare, tapfere Kämpfer immer wieder bewährt. Ihr Geist ist wiedererstanden in der neuen, jungen U-Boot-Waffe unserer Kriegsmarine. Sie steht seit Beginn des zweiten englischen Krieges ununterbrochen am Feind und hat ihm bereits schwere Verluste an Kriegs- und Handelsschiffen beigebracht. Ihre Stärke ist noch im Zunehmen begriffen, denn der große Kriegs-U-Boot-Bauplan braucht eine gewisse Zeit zum Anlauf. Ständig nimmt die Zahl der Frontboote zu.

Als die Kriegsmarine 1935 nach Erringung der Wehrfreiheit den U-Boot-Bau aufnehmen konnte, hatte er in Deutschland fast 17 Jahre völlig geruht. Nicht geruht aber hatten die Köpfe in der Kriegsmarine, um für den Tag der Wiedergeburt der U-Boot-Waffe geistig gerüstet zu sein, und alle Vorbereitungen dazu waren getroffen. Nun mußte aber darauf Bedacht genommen werden, möglichst schnell eine gewisse Anzahl von Booten bereitzustellen. Gestützt auf große Erfahrungen aus dem Weltkrieg und unter Ausnutzung aller neuen technischen Errungenschaften wurde zunächst ein kleiner Typ von 250 Tonnen gewählt, von denen bei Kriegsbeginn 24 fertig und eine größere Anzahl im Bau waren; Besatzungsstärke 23 Köpfe. Diese Boote sind alle sogenannte Einhüllenboote, d. h. Armierung, Maschinen, Tauch- und alle sonst noch notwendigen Einrichtungen sind in einem zylindrischen Druckkörper untergebracht, der beim Tauchen den mit der Tiefe zunehmenden Wasserdruck aufnimmt und bei Ueberwasserfahrt als Schwimmkörper dient. Solche kleinen Boote haben besonders gute Taucheigenschaften und sind unter Wasser leicht zu handhaben. Trotz ihrer geringen Größe besitzen unsere Boote dieser Art einen großen Fahrbereich und sind sehr seetüchtig. Sie haben sich auf wochenlangen Fernfahrten im Atlantik voll bewährt.

Ihre Geschwindigkeit ist aber geringer als die größeren Boote, von denen bis zum Kriege 2 Typen von etwa 500 und 700 Tonnen in beträchtlicher Zahl fertiggestellt waren, die als Zweihüllenboote gebaut sind. Besatzungsstärke 35 bzw. 40 Köpfe. Die Entwicklung seit Kriegsbeginn entzieht sich aus begreiflichen Gründen der Darstellung. Beim Zweihüllenboot ist der Druckkörper mit einer nicht druckfesten, innen und außen gleich großem Druck ausgesetzten Außenhülle umgeben, in der die Tauchtanks untergebracht sind. Durch die Außenhülle kann man dem Boot eine für die Geschwindigkeit günstige Form geben. Diese Boote sind daher erheblich schneller als die kleinen, besonders bei Ueberwasserfahrt. Da die Tauchtanks außerhalb des Druckkörpers liegen, wird im Inneren des Bootes Raum für Armierung, Maschinen, Brennstoff, Unterbringung der Besatzung usw. gewonnen. Die 250-Tonnen-Boote tragen drei Torpedorohre, die vorn im Bug angeordnet sind, außerdem ein MG. gegen Luftziele, die 500-Tonnen-Boote vier Bugrohre und ein Heckrohr, und die 700-Tonnen-Boote vier Bug-