Dresdner Neueste Nachrichten

mit Handels- und Industrie-Zeitung

Bezugspreis: Bei freier Zustellung frei Haus einschl. Trägerlohn monatl. 2.— RM. Postbezug 2.— RM. (einschließl. 18 Rpf. Postgebühren), hiervon 36 Rpf. Postgeb.). Postversandl. 1.— RM. Kreuzbandsendung: Inland 75 Rpf., Ausland 1.— RM. vorausbez. Einzelpreis: Außerhalb Groß-Dresdens 10 Rpf., in Groß-Dresden 10 Rpf.

Anzeigenpreise: Grundpreis: Die zweispaltige mm-Zeile 34 Rpf., private Familienanzeigen zweispaltig 26 Rpf., die zweispaltige mm-Zeile als Werbeanzeige 1.35 RM. Nachlaß nach Preisliste 1 oder Mengenstaffel D. Briefgebühr für Ziffernanzeigen 30 Rpf. ausschließlich Porto. Zur Zeit ist Anzeigenpreisliste Nr. 12 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

Nr. 267 — Freitag, 13. November 1942 — 50. Jahrgang

Vernichtungsschläge im Golf von Bougie und vor Oran

Bombenregen und U-Boot-Angriffe

Die feindliche Landungsflotte erlitt neue schwere Verluste — Erfolge auch vor Casablanca

Br. **Berlin.** Das „warnende Wort" des amerikanischen Marineministers Knox, die amerikanischen Nachschubtransporte für Nordafrika müßten durch einen „Ozean von Unterseebooten" hindurch, ist sehr bald durch die Ereignisse gerechtfertigt worden, schneller und gründlicher, als es dem Propheten Knox recht sein dürfte. Wesentlich ist vor allem, daß die der Landungsflotte zugefügten großen Schläge Schnelldampfer betreffen, die im Kriege überhaupt nicht ersetzt werden können und die für rasche Truppenbewegungen über Meer ebenso wichtig wie unentbehrlich sind. Ihr Verlust trifft das Unternehmen gegen Nordafrika wie die amerikanische Handelsflotte insgesamt besonders schwer. Engländer und Amerikaner haben schon lange, bevor sie zu dem Angriff gegen Französisch-Nordafrika schritten, uns mehrfach vorgerechnet, welcher rigorose Eingriff in die Tonnage, die für die normale Versorgung der britischen Insel und der auf verschiedenen Kriegsschauplätzen kämpfenden Truppen gebraucht wird, notwendig ist, wenn es einmal gelte, eine Landungsoperation größeren Stils mit Schiffsraum auszustatten. Das Ergebnis dieser Rechnung war, daß schließlich alle anderen Bedürfnisse zurücktreten müßten. Diese Einschränkungen erfolgen schon einfach durch die Benutzung der Schiffe für ihren bestimmten Zweck. Die Lage spannt sich durch die Verluste noch mehr an. Das wird die gesamte Versorgungsschiffahrt, auf die der Feind ja dringend angewiesen ist, sehr deutlich spüren, vor allem aber werden nach der Bindung der gesamten Tonnage, die nur unter größten Schwierigkeiten der ständigen Aufgabe der Versorgung entzogen werden konnte, für das nordafrikanische Unternehmen zunächst kaum Materialsendungen nach der Sowjetunion mehr möglich sein.

Ueber die Aktionen gegen die Landungsflotte selbst gibt das OKW. über den gestrigen OKW.-Bericht hinaus noch folgende Mitteilungen: Die Hauptaktionen fanden an zwei weit auseinanderliegenden Stellen vor der algerischen Küste statt. Die Luftwaffe erzielte ihre Erfolge hauptsächlich im Golf von Bougie [illegible] 150 Kilometer ostwärts der feindlichen [illegible] auf der Höhe von Oran, also etwa 300 Kilometer westlich von Algier, wirksam bekämpften. Bei den Luftangriffen wurden, wie gemeldet, zwei Handelsschiffe von zusammen 16 000 BRT. versenkt, und zwölf weitere große Transportschiffe sowie vier Kriegsschiffe, darunter ein Flugzeugträger, in Brand geworfen oder schwer beschädigt. Zu gleicher Zeit versenkten unsere Unterseeboote im Seegebiet von Oran drei Transportschiffe von zusammen 35 000 BRT. und erzielten Torpedotreffer auf sechs weiteren Schiffen, darunter drei Kriegsschiffe.

In dem Angriff auf den Golf von Bougie, in dem die Hauptmassen der feindlichen Landungsflotte im Laufe des 11. November eingelaufen war, werden folgende Einzelheiten gemeldet: Eine glockenartige Flaksperre lag über den Handelsschiffen und verdichtete sich besonders im Gebiet der Hafenmole von Bougie, wo ein Handelsschiff von etwa 20 000 BRT. gerade anlegen wollte. Aus verschiedenen Richtungen anfliegend, stürzten sich die Kampfflugzeuge in Ketten und Staffeln auf die Schiffe herab und warfen ihre Bomben trotz der außerordentlich starken Abwehr — es waren inzwischen feindliche Jäger von den Flugzeugträgern aufgestiegen — aus geringer Höhe. Ein Handelsschiff von etwa 10 000 BRT. wurde von drei Bomben getroffen. Aus der Art der Explosion und der Schnelligkeit, mit der das Schiff sank, ist zu schließen, daß es sich um einen Munitionsdampfer gehandelt hat. Die Ju 88, die diese drei Volltreffer erzielte, wurde von Major Jochen Heldig, Träger des Eichenlaubs mit Schwertern, geführt. Zu gleicher Zeit wurde ein Handelsschiff von etwa 6000 BRT. getroffen. Zwei 500-Kilogramm-Bomben schlugen ihm das Vorschiff ab, und es dauerte nur Sekunden, bis auch dieses Schiff mit seiner Ladung und einem großen Teil der Besatzung im Meer versunken war. Ein zum Schutz der Handelsschiffe eingesetzter Flugzeugträger erlitt durch einen Bombentreffer auf das Achterdeck schwere Beschädigungen. Zwei Zerstörer, die mit hoher Fahrt zwischen den Handels- und Transportschiffen Sicherung fuhren, blieben kampfunfähig mit starker Rauchentwicklung liegen. Ein Schwerer Kreuzer erhielt einen Bombentreffer mittschiffs. Die Schiffsflak dieser beschädigten Kriegsschiffe stellte das Abwehrfeuer ein. In der Bucht von Bougie wurde ferner ein Handelsschiff von 10 000 BRT. am Bug getroffen. Ein weiterer großer Transportdampfer blieb nach zwei Treffern, davon einem mittschiffs, brennend liegen. Drei Handelsschiffe mit je 10 000 BRT. wurden beim Einlaufen in die Bucht angegriffen. Es brachen, wie die Flugzeugbesatzungen beobachteten, auf diesen Schiffen ausgedehnte Brände aus. Auf einem Fahrgastschiff von etwa 15—20 000 BRT. detonierten mehrere Bomben.

In der Nähe der Hafenmole wurde ein Handelsschiff gleicher Art von zwei Ju-88-Flugzeugen schwer getroffen. Ein großer Ueberseedampfer von etwa 25 000 BRT. wurde gegen 18 Uhr das Opfer eines Stukaangriffs. Wenige Sekunden nach einem Volltreffer stieg aus dem großen Schiff eine hundert Meter hohe schwarze Wolke auf. Ein Fahrgastschiff von 20 000 BRT. und zwei Handelsdampfer von zusammen 23 000 BRT. wurden durch Treffer auf Bug und Heck sowie mittschiffs schwer beschädigt. Ein Truppentransporter von 10 000 BRT. geriet in Brand. Der Angriff der Kampfflugzeuge erstreckte sich auf eine eine halbe Stunde.

Zu den U-Boot-Erfolgen vor Oran wird dann noch ergänzend mitgeteilt, daß die U-Boote vor Tagesanbruch einen großen Passagierdampfer von 19 000 BRT. schossen, wie sie die Engländer in Friedenszeiten zum Schnellverkehr nach Indien benutzten. Das Schiff, das zunächst in der Dunkelheit entkam, wurde wenige Stunden später im Seegebiet von Malta von einem anderen U-Boot erfaßt und versenkt. Auch der 12 000 BRT. große Transporter der Blue-Funnel-Linie, der Liverpooler Reederei A. Holt & Co., wurde im Seegebiet von Oran angegriffen. Nach zwei Detonationen erfolgte eine Kesselexplosion, die Schotten brachen, und das Schiff ging unter. Ein Frachter von 4000 BRT. hatte bald darauf das gleiche Schicksal, während ein Sicherungsfahrzeug durch Torpedotreffer beschädigt wurde. Ein Flugzeugträger befand sich in Begleitung von Zerstörern und anderen Sicherungsfahrzeugen auf dem Marsch. Zunächst wurde ein Zerstörer der „Tribal"-Klasse angegriffen und durch Torpedotreffer in Höhe der

Brücke beschädigt. Bei weiteren Angriffen konnte eine starke Detonation beobachtet werden. Ob der Flugzeugträger selbst oder ein anderes Sicherungsfahrzeug getroffen war, konnte nicht festgestellt werden.

Auch im Seegebiet vor Casablanca kamen Unterseeboote zum Angriff. Ein Frachter und zwei weitere feindliche Einheiten erhielten Torpedotreffer.

Schließlich waren auch der Hafen von Algier und der mit feindlichen Flugzeugen stark belegte Flugplatz Maison-Blanche südlich der Burg von Algier Ziele weiterer Luftangriffe. Am Dienstag, kurz nach 20 Uhr, löste die erste Welle deutscher Kampfflugzeuge ihre Bomben über dem Flugplatz aus. Die Startbahnen wurden durch mehrere Treffer aufgerissen und unbrauchbar gemacht. Im Ostteil des Flugplatzes entstanden zwei große Brände, die im Verlauf der Angriffe, die über anderthalb Stunde dauerten, immer [illegible] Kampfverbände kehrten ohne Verluste zu ihren Startplätzen zurück.

Das zweite Bataan

× **Berlin.** Auf Guadalcanar zieht sich der japanische Ring um die amerikanischen Truppen immer enger. Alle ihre Verbindungen mit der Außenwelt sind jetzt abgeschnitten. Genau wie einst bei den Kämpfen auf der Bataanhalbinsel, müssen sie auch auf Guadalcanar Schritt für Schritt vor den Japanern zurückweichen, ohne Aussicht zu haben, noch an irgendeiner Stelle durchbrechen zu können. Die Amerikaner haben in den Kämpfen, die Tag und Nacht hindurch weitergehen, schwere Verluste. Die japanischen Marineflugzeuge, in erster Linie Sturzkampfbomber, zerhämmern eine amerikanische Stellung nach der anderen. Einheiten der japanischen Kriegsmarine beherrschen in weitem Umkreis die Gewässer um die Salomoninseln. Amerikanische Kriegsschiffe lassen sich hier nicht mehr sehen.

20 Inder zum Tode verurteilt

× **Stockholm.** Als „Sühnemaßnahme" für die angebliche Ermordung von vier britischen Beamten verurteilten die britischen Behörden in Nagpur, wie einer Reutermeldung zu entnehmen ist, am Donnerstag 20 Inder zum Tode und 26 zu lebenslänglicher Deportation. — In Kalkutta fand vor dem Gouverneurpalast eine indische Freiheitskundgebung statt, an der über 10 000 Personen teilnahmen.

Gepanzerte Küste am Nordatlantik

In Norwegen. Zu dem Verband gehören Minensuchboote, Vorpostenboote, Sperrbrecher und Schnellboote. Ein Teil der Schiffe ist auf hoher See, die anderen liegen zur Reparatur und Ueberholung hier im Hafen. Die Fahrzeuge schmiegen sich eng an die steilen Felsufer des Fjordarmes. Sie sind schon am Tage kaum auszumachen, jetzt, in der Dämmerung, sind die Masten nicht mehr von den Tannen zu unterscheiden. Die Fjordufer verlängern die norwegische Küste ins schier Unmeßbare, geben aber dem, der sie beherrscht, sicheren Unterschlupf und guten Schutz. 2400 Kilometer mißt die reine Küstenlinie von Oslo nach Kirkenes; über 20 000 Kilometer sind es aber, wenn man die Fjorde einrechnet.

Kleine Fahrzeuge, große Aufgabe

Der Verband, der unter dem Befehl eines Kapitänleutnants steht, ist eine Improvisation. Der Kommandant, der seinen Verband erst hier aufgebaut hat, trägt das Ritterkreuz. Eroberte norwegische Kriegsfahrzeuge und Handelsschiffe sind für den Schutz der Schiffahrt eingesetzt und, wo es nötigt, für besondere Aufgaben umgebaut worden. Unser Tischnachbar in der Messe ist ein Leutnant zur See. Er war Kapitän der Handelsmarine und kennt aus seinem Friedensdienst die norwegischen Gewässer genau. Er ist jetzt Kommandant eines Vorpostenbootes, das an der norwegischen Westküste Geleitschutz fährt. Immer die gleiche Strecke, Tag für Tag, Nacht für Nacht. Unter der Besatzung waren zunächst nur wenige wirklich seebefahrene Männer. Sehr viele Rekruten kamen aus dem Binnenland, und erst die kräftige Schiffskost machte sie fähig, die schwere Arbeit an Bord zu bewältigen und Wind und Wetter standzuhalten. Der erste Versuch zu einem Klimmzug mißlang zumeist. Der erste Klimmzug nach acht Tagen an Bord war noch eine Leistung. Und heute? Nach jeder Woche sind drei Klimmzüge an der Brücke Pflicht. Schaut der Kommandant gerade zu, dann werden es zehn und zwölf. Die Eintönigkeit des immer gleichen Weges fjordauf und fjordab und hier und da ein Stück über die offene See wird allerdings auch unterbrochen durch die überall lauernde [illegible] auf der Brücke ist das frohe Zeichen eines entkommenen Geschosses. Und manchem Torpedo englischer U-Boote ist man wendig ausgewichen.

Unsere Truppen im Norden der Ostfront, die Kriegsmarine in Norwegen, und die deutschen Soldaten, die Norwegens Küste verteidigen, erfordern eine nicht abreißende Reihe von Nachschubtransporten. Von Narvik müssen die schwedischen Erze, denen sich je länger je mehr auch Erze aus norwegischer Förderung zugesellen, in deutsche Häfen geschafft werden. Diesen Nachschub schützen die Vorpostenboote, die Sperrbrecher, die Minensuchflottillen. Sie vollbringen eine Aufgabe, die genau so wichtig ist wie der Kampf an den Fronten. Sie vollbringen sie in der Stille und sichern mit der Treue im Kleinen sich einen entscheidenden Anteil an dem Gelingen des großen Werkes, des deutschen Sieges.

Das Reich hat keine große Flotte, und es sind nur wenig und zumeist nur leichte Seestreitkräfte, zum überwiegenden Teil nur Hilfsfahrzeuge, erst im Kriege armiert, dann allerdings auch sehr gut armiert, die wir zur Sicherung des Nachschubverkehrs über See mit vielen hunderttausend Tonnen anbieten können. Die Tatsache, daß trotz der geringen Mittel die Aufgabe dieser Sicherung gelöst wird, macht aufs neue den Wandel deutlich, der sich im Wesen der Seemacht vollzogen hat. Einst hat die übermächtige Flotte Englands über die Küsten hinweg tief ins Hinterland hineingewirkt. Die wirtschaftliche Abhängigkeit der europäischen Küstenländer von England und ihre geistige Englandhörigkeit sind das Ergebnis dieses Zustandes gewesen. Heute aber herrscht der Herr des Festlandes über die Küste hinaus. Auch ohne große Schlachtflotte vermag er der Schiffahrt im Küstenvorfeld Sicherheit zu geben. Und die schweren Geschütze, die von den beherrschenden Höhen der Fjorde her auch die offene See in ihrem Schußfeld haben, ziehen dem Wirkungsbereich einer Seemacht Grenzen, die nur unter schwersten Opfern überschritten, nie aber völlig durchbrochen werden können.

Gepanzerte Küste

Jeder Meter, den wir mühsam über die Steilwand höher steigen, belohnt uns mit neuen Wundern einer herrlichen Fernsicht. In die Felskuppe, die die Bergzüge der Umgebung überragt, ist eine mehrere Meter tiefe Grube gesprengt, von der aus jetzt Stollen in die Seitenwände getrieben werden. Man ist dabei, eine Straße zu bauen, die in vielen Windungen zum Meer hinuntergeht. Ueber diese Straße wird in einigen Wochen das schwere Geschütz heraufgezogen werden, dessen Fundament die Felshöhlung füllen soll. Die Bastionen, die hier im Norden den Kontinent ebenso schützen wie an der französischen Atlantikküste, rücken immer dichter zusammen. Hier wird gebaut, auf dieser und jener Höhe aber ist man seit langem fertig. Allein von unserem Standort aus erkennen wir durchs Glas eine stattliche Reihe von Geschütz- und Flakbatterien. Es gibt keine Einfahrt und keinen Wasserweg, über die nicht aus diesen Batterien eine Feuersperre gelegt werden könnte. Beobachtungs- und Signalstellen sorgen für eine enge und ständige Verbindung zwischen der Zentrale und allen Außenposten. Nicht einen Augenblick werden Meer und Himmel aus dem Auge gelassen.

Die Männer der Küstenverteidigung, Soldaten der Kriegsmarine und des Heeres, müssen zu den Lasten ihres schweren Dienstes noch die Bürde der Entsagung auf sich nehmen. Sie stehen, sehr viele von ihnen nunmehr seit drei Jahren, zum Kampf bereit auf ihrem Posten, ohne je kämpfen zu müssen oder besser, ohne je kämpfen zu dürfen. Ihre Quartiere liegen nicht in den Städten, sondern in der Oede der Dünenhügel oder in der Unwirtlichkeit der Felsenwelt. Die Eintönigkeit hat manche Begabung geweckt. Mancher Handwerker hat sein Können ins Künstlerische gereift; aber mehr noch haben Dilettanten handwerkliches und künstlerisches Vermögen erwiesen. Wir haben in Bunkerräumen mit schweren Wuchtmöbeln, geschnitzten Schränken und mannigfachen Wandteppichen im gedämpften Schimmer indirekten Lichts gestanden, und man konnte in so viel Wohnlichkeit für einen Augenblick erschrecken, daß plötzlich ein Soldat in Nagelschuhen eintrat. Ein Betonblock, der das Wunderwerk eines 38-Zentimeter-Langrohrgeschützes verdeckt und schützt und der mit Motorenräumen, Munitionskammern, Befehlsstand und Aufenthaltsräumen als vielstöckiges Haus unterirdisch sich ausbreitet, ist mit einem Blumengarten eingefriedet.

Auch auf diese Weise zeugt der deutsche Soldat für die Beharrlichkeit seines Willens, seine geistige Spannkraft und sein schöpferisches Vermögen. Die Küstenwehr im Norden ist stark, ihre Waffen sind gut. Aber die Entscheidung liegt bei den Männern, die die Kanonen bedienen. Sie geben die sicherste Gewähr dafür, daß der Gegner, den sie alle fast sehnsüchtig erwarten, geschlagen wird, wenn er je diese gepanzerte Küste angreifen sollte.

U-Boot-Bunker im Hohen Norden

Norwegen als englische Bastion würde eine gefährliche, wenn nicht gar lebensgefährliche Bedrohung des Reiches gewesen sein. Norwegen in unserem Besitz ist ein Schlag gegen England. Entscheidend für unseren Angriffskrieg zur See ist, daß die französische Atlantikküste und die Küste des Nordatlantik in unserer Hand ist. Fahrten durch das Nördliche Eismeer würden die Engländer, fänden sie an Norwegens Küste, Spazierfahrten sein. Nun aber müssen die Geleite in diesem Meer die stärkste Sicherung erhalten. Erhebliche Teile der britischen Flotte werden hier gebunden, zumal auch unsere schweren Seestreitkräfte mit den norwegischen Häfen im Rücken in diesem Meer nicht nur zu kühnen Einzelaktionen erscheinen, sondern jederzeit nach Belieben operieren können. Die norwegische Atlantikküste ist ebenso wie die atlantische Westküste zu einer Angriffsfront geworden.

Die Kommandanten der U-Boote, denen wir hier in Norwegen begegnen, und ihre Männer haben sicherlich die schwerste Aufgabe zu erfüllen, die der U-Boot-Waffe gestellt ist. Das lange, viele Wochen überhaupt nicht verschwindende Tageslicht im Sommer in den nördlichen Breiten erleichtert es dem Feind, unsere Boote zu entdecken. Die langen Polarnächte des Winters wiederum erschweren es, den Gegner zu finden. Zudem sind die für die Sowjets bestimmten Konvois ungewöhnlich stark gesichert. Die häufigen Stürme, Kälte und Eisregen machen den Kampf noch schwerer. Die U-Boot-Männer des hohen Nordens begegnen der Härte ihres Einsatzes mit gesteigerter Einsatzfreudigkeit. In Frankreich nahm man sehr oft Schlösser und Villen, um für die U-Boot-Besatzungen Heimstätten zu schaffen, die ihnen nach langer Feindfahrt Ruhe und Behagen geben. Hier in dem spärlicher besiedelten Land mußten und müssen diese Quartiere erst geschaffen werden. Ein- und zweistöckige Baracken sammeln sich allmählich zu kleinen Städtchen. Während man auf halber Höhe am Rande eines Fichtenwaldes die U-Boot-Siedlung fertigstellt, wachsen tiefer unten in einem der Fjordarme U-Boot-Bunker aus der felsigen Tiefe empor. Es ist ein schweres Bauen. Die notwendige Tiefe des Hafenbeckens vor den Bunkern und die Sohle der Bunker selbst muß aus dem Fels Brocken um Brocken herausgesprengt werden. Tausende von Händen sind Tag und Nacht rege, deutsche Bautrupps, norwegische Facharbeiter und Kriegsgefangene.

Gearbeitet wird überall, wohin die deutsche Wehrmacht in diesem Kriege gekommen ist. Europas Rüstung wird immer härter und stärker. Mit dieser Arbeit wächst ständig auch die Stärke der norwegischen Bastion. Von einer gepanzerten Küste durch das gesicherte Rüstenvorfeld stößt die deutsche Kriegsmarine immer wieder gegen England und die Sowjets vor. Daß überall im Seewind des Atlantik vom Nordkap bis zur Biskaya die Kriegsflagge des Reiches weht: auch das ist ein Zeichen des sicheren Sieges. Karl Brunner

England zwischen Rausch und Bedenklichkeit

„Daily Herald" warnt vor „voreiliger Zufriedenheit" — Spionage-Story über General Clark

△ **Stockholm** (Eig. Dienst). Nach allen Meldungen aus Washington und London berauschen sich Briten und Amerikaner, wenn auch in gedämpfterer Form, weiter an ihrem verfrühten Siegesjubel über ihren Ueberfall auf Französisch-Nordafrika. Die Amerikaner sind ja primitiv genug, alles, was ihnen ihre mit Superlativen verschwenderisch verfahrende Agitation vorsetzt, für bare Münze zu halten. In England jedoch spürt man deutlich das Bemühen durch, mit dem Rummel die Bedenken zu betäuben, die von einigen wenigen, die einen klaren Kopf behalten haben, auch deutlich ausgesprochen werden. So weist der militärische Mitarbeiter der Londoner Abendzeitung „Star" darauf hin, daß der Vormarsch in Französisch-Nordafrika nicht überschätzt werden dürfe. „Daily Herald" warnt in einem offenen Brief Churchill, in England „eine voreilige Zufriedenheit Platz greifen zu lassen". „Wir fordern von Ihnen, Herr Churchill", schreibt das Blatt, „sich nicht mehr mit Siegen zu befassen, sondern mit den ungeheuer großen Aufgaben, die noch vor uns liegen."

Der Londoner Korrespondent von „Dagens Nyheter" deutet die weiteren Raubpläne an, die man in London und Washington hegt. Sie beziehen sich vor allem auf Dakar, aber auch auf Dschibuti. Eine nicht geringe Ueberraschung bereitete eine Erklärung des amerikanischen Kriegsministers Stimson, die er vor der Pressekonferenz abgab und wonach die Deutschen von den alliierten Plänen in Nordafrika Kenntnis gehabt haben müßten. Stimson zog als Beweis die Tatsache heran, daß eine große Anzahl deutscher U-Boote auf dem Transportweg nach Nordafrika bereitgelegen hätte.

Zu den natürlich naiv verlogenen und von amerikanischer Siegesgrunzsucht diktierten Meuigkeiten, die von der Gegenseite verbreitet werden, gehört eine von der United Press aus dem Hauptquartier Eisenhowers verbreitete abenteuerliche Darstellung, daß dessen rechte Hand, Generalmajor Clark, schon mehrere Monate vor dem Ueberfall auf Nordafrika zusammen mit zwei Obersten, drei Hauptleuten und einem Leutnant eine „informatorische Inspektionsreise" durch Französisch-Nordafrika unternommen habe, die ungefähr drei Wochen gedauert und wobei er 2500 Kilometer zurückgelegt habe. Diese amerikanische Expedition soll teils mit Flugzeugen, teils mit einem U-Boot gelandet sein. Sie soll sich in einem Hause aufgehalten haben, in dem ihnen das Herannahen der Polizei signalisiert worden sei. Die Amerikaner hätten sich dann im Weinkeller versteckt, wo sie drei unbehagliche Stunden verbrachten.

Curtin widerlegt USA.-Lügen

× **Schanghai.** Dem australischen Rundfunk zufolge warnte Ministerpräsident Curtin Australien vor jedem Optimismus. „Der Feind", so erklärte er, „klopft immer noch an unsere Tür, und die Japaner müssen aus den Salomonen, den Philippinen und anderen wichtigen Stellungen im Südpazifik vertrieben werden, die sie jetzt im Besitz haben. Japan", so stellte Curtin fest und widerlegte damit alle USA.-Lügenmeldungen, „hat auch während der letzten zwei Monate keine Rückschläge oder gar größere Niederlagen erlitten."

Auch Wavell brüstet sich

✱ **Bern** (Eig. Dienst). Aus dem Hauptquartier Wavells wird gemeldet: „Während es an allen anderen Fronten bereits sehr lebhaft geworden ist, mehren sich die Anzeichen auch hier, daß der britische Oberkommandierende in Indien, Wavell, sich für einen großen Schlag vorbereitet." Es ist bekannt, daß Wavell die Zurückeroberung Burmas und damit die Freilegung der Burmastraße als unerläßliche Voraussetzung jedes offensiven Krieges gegen Japan betrachtet. Die Japaner werden jedoch keinesfalls den dombastisch angekündigten Vorbereitungen Wavells tatenlos zusehen.