Dresdner Neueste Nachrichten

mit Handels- und Industrie-Zeitung

Bezugspreis: Bei freier Zustellung bis Haus einschl. Trägerlohn monatl. 2.– RM. Postbezug 2.– RM. [illegible] 25 Rpf. Postgebühren, dazu 36 Rpf. Zustellgeb. Postversandt 2.– RM. Kreuzbandversendung: Inland 2.25 RM., Ausland 3.– RM. monatl. Einzelpreise: Sonntags Groß-Dresden 15 Rpf., in Groß-Dresden 10 Rpf.

Anzeigenpreise: Grundpreis: die zweispaltige mm-Zeile 34 Rpf., private Familienanzeigen zweispaltig 36 Rpf., die zweispaltige mm-Zeile als Werbeanzeige 1.35 RM. Nachlaß nach Preisliste 1 oder Mengenstaffel B, Briefgebühr für Ziffernanzeigen 30 Rpf. einschließlich Porto. Zur Zeit ist Anzeigenpreisliste Nr. 13 gültig.

Verlag und Schriftleitung: Dresden A, Ferdinandstraße 4 • Postanschrift: Dresden A 1, Postfach • Fernruf: Ortsverkehr Sammelnummer 24601, Fernverkehr 27951 • Telegramme: Neueste Dresden • Postscheck: Dresden 2060

Nr. 276 — Dienstag, 24. November 1942 — 50. Jahrgang

USA.-Admiral bestätigt deutsche U-Boot-Ueberlegenheit

Churchill gründet besonderen Unterseeboot-Ausschuß

Die bisherigen Abwehrmittel versagten — Nordafrika-Tonnage „aus erschöpften Quellen"

Br. Berlin. Die britische Regierung hat einen Ausschuß zur Prüfung neuer Methoden zur Bekämpfung der U-Boote eingerichtet. Churchill selbst hat den Vorsitz übernommen, sein Stellvertreter ist Sir Stafford Cripps. Diese Tatsache und Aeußerungen des USA.-Admirals William Bratt über die Ueberlegenheit der deutschen U-Boote weisen erneut auf die großen Sorgen hin, die man in London und Washington wegen der steigenden Schiffsverluste hat.

Der englische Ausschuß hat ausdrücklich die Aufgabe erhalten, „neue Methoden" für die U-Boot-Bekämpfung zu finden. Daraus ist zu ersehen, daß man mit den bisherigen nicht zum Ziele kommt. Diese Tatsache wird auch von Admiral Bratt in der Zeitschrift „New Week" offen zugegeben. Bratt sagt, daß die Anforderungen des Geleitschutzes so groß seien, daß eine Flottenoffensive gegen die feindlichen Unterseeboote kaum jemals möglich sein werde. Darüber hinaus fehlten den Ueberwasserstreitkräften die Angriffs- und Ueberraschungsmöglichkeiten, die die U-Boot-Waffe habe. Bratt stellt im Übrigen fest, daß die Anglo-Amerikaner nach wie vor in der Defensive und die Deutschen in der Offensive seien.

Bratt hebt hervor, daß die Taktik der deutschen U-Boote sich im Vergleich zum Weltkrieg wesentlich verbessert habe. „Die Deutschen", so schreibt Bratt, „haben sehr viel Erfindungsgabe in der Führung des U-Boot-Krieges bewiesen. Ihre Strategie ist gut; sie suchen eine günstige Stelle heraus und bearbeiten sie, bis sich nichts mehr versenken läßt. Dann wechseln sie ihren Standpunkt. Diese Bewegung der U-Boot-Angriffe zwingt die Anglo-Amerikaner ständig zu der zeitraubenden Einrichtung neuer Stützpunkte für ihre Gegenaktionen. Taktisch haben die Deutschen neue Angriffsideen entwickelt und vor allem ihre Geschwindigkeit wesentlich erhöht. Während die deutschen U-Boote im Weltkrieg im aufgetauchten Zustand höchstens eine Geschwindigkeit von 18 Knoten erreichten und meist allein operierten, bevorzugen sie heute den Angriff in Gruppen. Zahlreiche vernichtende U-Boot-Angriffe wurden bei Nacht von hinten auf Geleitzüge durchgeführt, wobei Geschwindigkeiten von 16,5, ja sogar von 21 Knoten beobachtet wurden.

Ebenso ernst betrachtet Lord Winster die Lage in den „Times". „Wir haben im Mittelmeer eine große Aufgabe auf uns genommen", so heißt es in einem „Kampf gegen die U-Boote" überschriebenen Artikel, „und infolge der schweren Verluste, die uns in den vergangenen Monaten zugefügt wurden — während einiger dieser Monate haben wir mehr Schiffsraum verloren, als wir bauten —, beginnen wir nicht mit der Verschiffung von Ueberschüssen, sondern wir stehen vor erschöpften Quellen. Je weiter die Operationen fortschreiten, desto größer wird der Bedarf an Schiffsraum werden, da die Schiffe die enge Straße von Gibraltar passieren müssen, an deren östlichen und westlichen Ausgang Rudel von U-Booten konzentriert sind. Es sind schwere Verluste zu erwarten. Die Oeffentlichkeit wird kaum die Lage erkennen, wenn die Schiffsverluste nicht veröffentlicht werden."

Lord Winster hat also drei wesentliche Zugeständnisse gemacht. Einmal ist der verlorene Schiffsraum größer als der, der neu gebaut wird. Zum anderen hat England für das nordafrikanische Unternehmen keine Ueberschüsse an Schiffsraum eingesetzt, sondern eine Art letztes Aufgebot. Schließlich ist durch die Zusammenziehung größerer Schiffsmengen vor Nordafrika auch eine Häufung der Verluste zu erwarten. Die Gründung des neuen Ausschusses bestätigt sehr nachdrücklich, daß die britische Regierung die Lage der Schiffahrt ebenso sorgenvoll betrachtet wie Admiral Bratt und Lord Winster.

Die Mittelmeerküste Frankreichs

Die Mittelmeerküste Frankreichs zerfällt in zwei ihrer Gestaltung nach wesentlich verschiedene Abschnitte; eine typische Flachküste im Westen, die Küste von Languedoc und eine felsige Steilküste im Osten, die Küste der Provence. Beide Teile werden durch die Rhonemündung getrennt. Die Küste von Languedoc wird fast in ihrer ganzen Ausdehnung von niedrigen Dünen umsäumt, die nur an einzelnen Stellen von felsartigen Vorsprüngen unterbrochen werden. Hinter dem meist schmalen Dünenstreifen liegen zahlreiche weite Lagunen mit flachem Wasserstande, früher Teile des Meeres. Durch die Anschwemmungen verschiedener [illegible] Flüsse, vor allem die Aude, die [illegible] reiche Küste zu einem vom Meere abgeschlossenen Lande umgestaltet. Noch im Mittelalter waren die Plätze Orles, Aigus mortes, Montpellier und vor allem Narbonne blühende Hafenstädte, deren Häfen heute verlandet sind. Die einzigen in diesem Küstenabschnitt vorhandenen Häfen sind, im Westen beginnend, Port Vendres, Cette, St. Louis de Rhone und Port de Bouc, von denen der gutgeschützte Hafen von Vendres für Kriegsschiffe aller Art, mit Ausnahme der schweren Schlachtschiffe, Cette und Port de Bouc bis zur Größe der Schweren Kreuzer zugänglich sind, während St. Louis de Rhone nur für Zerstörer ausreicht. Docks und nennenswerte Reparaturanlagen sind in keinem der vier Häfen vorhanden, wohl aber Möglichkeiten zur Ausrüstung mit Kohle und Oel; Vendres und Cette besitzen Küstenbefestigungen. Bei St. Louis de Rhone beginnt der Rhonekanal. Der unterhalb Narbonne in das Mittelmeer einmündende Kanal du Midi, der die in den Golf von Biscaya mündende Gironde unter Benutzung der Aude mit dem Mittelmeer verbindet, kommt nur für flachgehende Fahrzeuge in Betracht.

Die Küste des Languedoc ist infolge der Seichtheit des Meeres und der dort herrschenden heftigen Brandung für die Schiffahrt gefährlich und daher auch für Landungen nur beschränkt geeignet; nur der kurze von den Ausläufern der Pyrenäen gebildete Teil im äußersten Westen bildet eine Ausnahme mit dem natürlichen zum Teil von hohen Felsen umgebenen Hafen von Vendres, dessen Verbindung mit dem Hinterlande jedoch durch dessen Gebirgscharakter schwierig ist.

Ganz anders ist die Küste der Provence gestaltet, die Steilküste mit beträchtlichen bis an das Land reichenden Meerestiefen besitzt eine Reihe von halbkreisförmigen Buchten. Hier findet sich daher eine große Zahl guter, schon im Altertum bekannter natürlicher Häfen und blühender Handelsplätze, deren bedeutendster Marseille ist. Dieses ist günstig in der Nähe des Rhonedeltas gelegen, so daß dieser Fluß als Verkehrsstraße benutzt werden kann und doch seine fortschreitende Versandung den Hafen nicht in Mitleidenschaft zieht. Der ausgezeichnete, durch vorgelagerte Inseln gegen Wind geschützte Naturhafen ist durch eine fünf Kilometer lange, parallel der Küste verlaufende Mole erweitert worden, hinter der eine Reihe geräumiger Hafenbecken liegt. Sieben Docks, deren größtes 260 Meter lang, 35 Meter breit und 9 Meter tief ist, in Verbindung mit leistungsfähigen Schiffswerften für den Bau und alle Ausbesserungen von Schiffen, dazu die Möglichkeit der Schiffsausrüstung mit Kohlen, Oel, Lebensmitteln und jeglichem Material, machten Marseille zum bedeutendsten Hafenplatz des westlichen Mittelmeers und zum ersten Seehafen Frankreichs. Ein durch den Fels gesprengter zum Teil tunnelförmiger Kanal von insgesamt sieben Kilometer Länge verbindet den Hafen mit der Rhone und gestattet Leichtern bis zu 1500 Tonnen Größe einen direkten Durchgangsverkehr.

Neben seiner Bedeutung als Handelshafen kann Marseille durch seine technischen und materiellen Möglichkeiten einer großen Flotte als Stützpunkt und Zufluchtsstätte dienen, ohne daß dies im Frieden bei der Nachbarschaft des Kriegshafens Toulon praktisch in Erscheinung getreten wäre. Als Ausschiffungshafen für die afrikanischen Truppentransporte ist er dagegen ständig benutzt worden; unmittelbarer, auf den Landungskais befindlicher Gleisanschluß an die Hauptbahnlinien erhöht die Bedeutung im Ernstfall. Küstenbefestigungen mit zum Teil schwersten Geschützen in der Umgebung des Hafens und auf den vorgelagerten Inseln vervollständigen die Anlage.

Oestlich von Marseille, in der Luftlinie etwa 50 Kilometer entfernt, in der Mitte des Provencalischen Küstenvorsprunges an den Ausläufern der Seealpen, liegt Toulon, nach Brest der bedeutendste Kriegshafen des Landes. Der Hafen wird von einer tiefen, sicheren Bucht mit verschiedenen Nebenbuchten gebildet und nach See zu durch kulissenartig vorgeschobene, stark befestigte Halbinseln gegen das Meer nahezu abgeschlossen. Der eigentliche Kriegshafen liegt an der Nordseite der inneren Reede, an die die „Rade de la Seyne" sich anschließt, beide durch einen großen Wellenbrecher von der Außenreede getrennt. Innen- und Außenreede sind durch die geschlossene Form und dadurch, daß sie gegen Sicht von See her durch hohe Ufer geschützt sind und bei ihrer Ausdehnung selbst großen Flotten Raum und sicheren Ankergrund bieten, für die Anlage eines Kriegshafens wie von der Natur geschaffen. Eine Werft für alle Arten von Neubauten und Reparaturen schwerster Schiffe, elf Docks, deren größtes 440 Meter lang, 36 Meter breit und 12 Meter hoch ist, große Kohlen- und Oellager mit Rohrleitungen zu dem einzelnen Kais, Munitions- und Minendepots, eine besondere U-Boot-Werft, Lager an Schiffsausrüstungsmaterial und ein modernes Marinelazarett machen die militärische Verwendbarkeit Toulons unbegrenzt. Eine große Zahl schwerster, in den umgebenden Höhen eingebetteter Geschütze, Minensperren, Seeflugplätze mit entsprechendem Flakschutz für das ganze Hafengebiet vervollständigen die militärischen Anlagen, so daß Toulon als Kriegshafen und Stützpunkt ersten Ranges bezeichnet werden muß. Die östlich Toulon gelegene geräumige Reede von Hyères, die nach See zu durch mehrere Inseln geschützt ist, wurde von der französischen Mittelmeerflotte zu Schießübungen und als allgemeines Uebungsgebiet benutzt und bietet auch großen Schiffen gute Ankerplätze.

Der weitere Küstenabschnitt bis zur italienischen Grenze hat zwar eine Reihe von Buchten mit zum Teil brauchbaren Ankerplätzen, deren Benutzung jedoch je nach ihrer Lage von der Richtung der an der dortigen Küste herrschenden Winde, besonders des gefürchteten Mistral, abhängig ist. Die Buchten von St. Tropez, von Fréjus und de la Napoule (an letzterer liegt Cannes), die Bucht von Villefranche in unmittelbarer Nachbarschaft von Nizza und die Bucht von St. Hospice nahe Monaco sind hier zu nennen. Die an diesen Buchten gelegenen Häfen sind klein, haben bis auf Villefranche weder Docks noch Reparatur- noch Ausrüstungsmöglichkeiten und sind als Kriegshäfen nur eingeschränkt verwendbar. Während diese kleinen Plätze als Zufluchtsorte für kleinere Fahrzeuge wohl in Betracht kommen, sind sie als Ausschiffungshäfen für größere Truppenmassen wenig geeignet. Marseille und Toulon, die hierfür in Frage kommen, bieten einem Verteidiger beste Möglichkeiten, ein Fußfassen des Gegners zu verhindern.

Kapitän zur See a. D. W. Widenmann

Mit den Jagdfliegern Tunesiens

Tage und Nächte auf jenseitigem Ufer des Krieges

PK. Seit dem frühen Morgen warten wir mit vielen anderen Kameraden aller Wehrmachtteile auf den nächsten Transport nach Tunesien. In der Dämmerung ist bereits der erste gestartet, eine Schar von grauen Vögeln, die sich zur festen Formation gefunden haben, um schließlich, von wendigen Jägern begleitet, die gerade Richtung zum jenseitigen Ufer dieses Krieges zu nehmen. Der große Fliegerhorst im südlichen Raum der Festung Europa ist über Nacht zu einem wichtigen Platz geworden. Ein Hauch von Abenteuer weht immer über jenen Männern, die den Sprung nach drüben tun. Niemand entzieht sich heute dem Ernst der Schlacht, die den Feind im Angriff sieht, um das Schicksal mit letzter Kraft zu wenden. Wer aber von uns herüberbefohlen ist, kämpft den Kampf um den Preis von Tunesien. Der Ernst und die innere Sicherheit der Männer ist uns ein besserer Garant für ihre Haltung im bedrohten Raum als überschwengliche Begeisterung. Das Reich hat schon immer bestes Material auf ferne Wacht gestellt.

Gegen Mittag sitzen wir endlich in der „Ju". Im flimmernden Dunst versinkt die eigene Küste. Eine kleine Strecke fliegt der Verband allein über die grenzenlose Fläche, dann tauchen in der Ferne die grauen Schatten tunesischer Berge auf. Das andere Ufer ist erreicht. Von diesem Augenblick an beginnt für jeden einzelnen ein neuer Abschnitt des Krieges, der in seinen Gesetzen und Lebensgewohnheiten sich grundlegend von der europäischen unterscheidet.

Als die Dunkelheit hereingebrochen ist und nur zuweilen das ferne, langgezogene Heulen der zahllosen Araberhunde in den nahen Siedlungen die lastende Stille unterbricht, kündigt sich auch der erwartete Luftangriff an. Dumpfe Schläge der Flak hallen zu uns herüber. Unter der Explosion der ersten Bomben scheint das Gebäude zu erbeben. Vertraute Geräusche für uns, die wir soviele gefährliche Zonen des Krieges durchschritten haben. Die Bewohner von Tunesien erleben zum ersten Male den Krieg. „Wären unsere Soldaten so tapfer wie die Deutschen und würden sie in Tunis, Algier und Casablanca begriffen haben, daß Französisch-Nordafrika immer eine europäische und niemals eine amerikanische Kolonie sein kann, dann wäre es den Amerikanern nicht gelungen, auch nur Fuß zu fassen. Jetzt ist es für euch, in letzter Stunde den Fehler zu begleichen." Das war der Kern einer mahngesetzten Rede, die der Resident in diesem Haus im Gespräch mit uns am abendlichen Tisch gehalten hatte. Wir wußten nicht genau, ob diese Worte, denen wir nur zustimmen konnten, auch seiner wirklichen Meinung entsprachen. Wir glaubten ihm jedoch zumindest einen Hauch von Nationalbewußtsein angemerkt zu haben.

Am frühen Morgen fahren wir wieder zum Platz. Die amerikanischen Nachtbomber haben keine bedeutsamen Schäden anrichten können. Der Flugbetrieb geht ungestört weiter. Wie überall in Afrika, waren Araber auch hier zu Hilfeleistungen rasch herbeigekommen. Einige besonders Zuverlässige trugen sogar stolz Gewehre und halfen den Wachen der Luftwaffe, den Horstbereich gegen unliebsame Eindringlinge abzusperren.

Auf dem Wege zur nahen Stadt begegnen wir den endlosen Zügen neugieriger Araber, die sich immer wieder mit beschwörenden Gesten zur Mitarbeit anbieten. Viele von ihnen gehören bereits zum festen Personal des Platzes. Sie sind aber nur ein Teil der Masse, die wie in kaum einer anderen Stadt von den widerstrebenden Gefühlen geformt wird. Sie stehen neben den vielen glücklichen Italienern, den mehr oder weniger [illegible] Franzosen und den Juden, die hier eine [illegible] Gruppe der gesamten Bevölkerung ausmachen. Die Kasernen und die Sicherheit aber wird jetzt neuerdings von weiteren Soldaten.

Der General hat die Bevölkerung und die Offiziere und Soldaten der Verbündetenarmee zur Mitarbeit am Werk der Sicherung dieser afrikanischen Kolonie aufgerufen. Dieser Tage haben sie in Tunis den Kommandierenden General der deutschen Truppen auch ins Auge fassen dürfen. Wer ihm begegnete, traf eine soldatische Führerpersönlichkeit, die neben dem Generalfeldmarschall Rommel zur Ueberraschung unserer Feinde auch auf afrikanischem Boden höchste militärische Tugenden entfaltete. Jetzt hat ihn der Führer dazu berufen, der Drohung vom Westen her mit bestgeschulten Kräften entgegenzutreten. Der erste größere Zusammenstoß mit den Truppen aus Amerika wird zeigen, auf welcher Seite die überlegenere Führung, die höhere Tapferkeit und die größere Erfahrung liegt.

Kriegsberichter Werner Kark

Freudige Kundgebungen in Tunis

Mohammedaner begrüßen die Achsentruppen

× **Rom.** Die Bevölkerung der Stadt Tunis nahm die Achsentruppen mit freudigen Kundgebungen auf, meldet „Popolo di Roma" von der tunesischen Grenze. Auch aus anderen Orten wurde gemeldet, daß die mohammedanische Bevölkerung den Deutschen und Italienern einen begeisterten Empfang bereitet habe im Gegensatz zu den in diesem Gebiet lebenden Juden, die sich mit Sack und Pack in aller Eile nach der algerischen Grenze begäben.

Erfolgreicher Kampfflieger ausgezeichnet

× **Berlin.** Der Führer verlieh das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes an Oberfeldwebel Lipp, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader.

Nordafrikanische Bergarbeiter demonstrieren

Protest gegen die anglo-amerikanischen Eindringlinge — Schleichhandel treibt die Preise hoch

△ **Rom.** Die gesamten Belegschaften der Bergwerke an der algerisch-tunesischen Grenze haben zum Zeichen des Protestes gegen den Einbruch der Engländer und Nordamerikaner in Nordafrika ihre Arbeit niedergelegt, meldet der römische Rundfunk. Die jüdischen Angestellten dieser Bergwerke sind geflüchtet. Durch die Einstellung der Arbeit sind die großen Erzminen von Medjerda und die Minen von Kouif in der Nähe von Tebessa betroffen worden.

Infolge Beschlagnahme der für die Bevölkerung bestimmten Nahrungsmittel durch die Besatzungsbehörden hat sich in allen algerischen Hafenstädten und Stützpunkten, die von USA.-Truppen besetzt sind, bereits ein blühender Schleichhandel mit Lebensmitteln, Alkohol und Tabak entwickelt, der die Preise hinaufschnellen ließ und viele Dinge der Zivilbevölkerung unerreichbar macht.

Die Nachrichten über Aufstandsbewegungen gegen die Eindringlinge in Französisch-Nordafrika haben von amerikanischer Seite eine indirekte Bestätigung erfahren durch einen Befehl des Generals Eisenhower, wonach bis zum 25. November alle im Besitze der Zivilbevölkerung befindlichen Waffen abgeliefert werden müssen. Die in nordamerikanischer Gewalt befindlichen französischen Truppen sollen samt ihren Offizieren in das USA.-Heer eingegliedert und unter USA.-Oberbefehl gestellt werden.

Ein „Abkommen" mit Martinique

△ **Stockholm** (Eig. Dienst). Der USA.-Außenminister Hull teilte gestern auf der Pressekonferenz mit, daß die Vereinigten Staaten ein zufriedenstellendes Abkommen mit Martinique geschlossen hätten. Das Abkommen dürfte, wie Reuter und Washington weiter, wahrscheinlich ergeben, daß eine amerikanische Besetzung der französischen Besitzungen nicht erfolgen werde. Hull erklärte weiter, daß das Uebereinkommen an sich eine Prolongierung des Abkommens sei, daß 1940 mit dem französischen Oberkommissar der Antilleninsel Martinique, Admiral Robert, geschlossen worden sei. Hull ließ jedoch deutlich erkennen, daß das Abkommen mit Admiral Robert in dessen Eigenschaft als letzter französischer Justanz im karibischen Gebiet geschlossen worden sei und ganz und gar unabhängig von der Vichy-Regierung sei. Das heißt also, daß der Raub Martiniques, der vorerst noch in die Form eines „Abkommens" gekleidet wurde, bereits vollständig ist.

de Gaulle ruft Catroux nach London

△ **Stockholm** (Eig. Dienst). Wie Reuter mitteilt, ist General Catroux jetzt auf Einladung de Gaulles hin in London eingetroffen. Der Besuch Catroux' dürfte nur mit der Nervosität de Gaulles zu erklären sein, die ihm angesichts der politischen Entwicklung in Französisch-Nordafrika, im Zusammenhang mit dem Fall Darlan, befallen hat. Offenbar wünscht er sich zu vergewissern, daß Catroux in seiner Eigenschaft als sogenannter Oberbefehlshaber von Syrien nach wie vor zu ihm hält. Weiter wünscht de Gaulle, wie Reuter weiter mitteilt, die Lage in Französisch-Nordafrika mit Catroux zu besprechen.

Die USA.-Verluste an Flugzeugträgern

× **Berlin.** Die USA.-Flotte hat in den ersten elf Kriegsmonaten über dreiviertel ihres bei Kriegsausbruch vorhandenen Bestandes an Flugzeugträgern und -mutterschiffen verloren. Am 8. Dezember 1941 besaß die nordamerikanische Kriegsmarine insgesamt 155 000 Tonnen. Von diesen acht Schiffen wurden bei den bisherigen Kampfhandlungen im Pazifik sieben durch die Japaner vernichtet, nämlich die Flugzeugträger „Hornet", 20 000 Tonnen, „Wasp", 14 700 Tonnen, „Enterprise" 19 900 Tonnen, „Yorktown", 19 900 Tonnen, „Lexington", 33 000 Tonnen, „Saratoga", 33 000 Tonnen, sowie das Flugzeugmutterschiff „Langley", 11 050 Tonnen. Die friedensmäßige Bestückung dieser sieben Schiffe belief sich auf rund 10 000 Mann, von denen der größte Teil mit den Schiffen untergegangen ist.

Diese hohen Verluste an Flugzeugträgern haben die USA. gezwungen, Ozeandampfer zu Hilfs-Flugzeugträgern umzubauen.