Sächsische Landesbibliothek
10. APR. 1991
Dresden

Dresdner Neueste Nachrichten

mit Handels- und Industrie-Zeitung

Bezugspreis: Bei freier Zustellung ins Haus einschl. Trägerlohn monatl. 2.– RM. Postbezug 2.– RM. (einschließl. 12 Rpf. Postgebühren), dazu 36 Rpf. Bestellgeld. Halbmonatl. 1.– RM. Kreuzbandlieferung: Inland ... RM., Ausland ... RM. monatl. Einzelpreis: Außerhalb Groß-Dresdens 15 Rpf., in Groß-Dresden 10 Rpf.

Anzeigenpreise: Grundpreis: die zwölfspaltige mm-Zeile 34 Rpf., private Familienanzeigen zweispaltig 26 Rpf., die zweispaltige mm-Zeile als Werbeanzeige 1,35 RM. Nachlaß nach Mallstaffel I oder Mengenstaffel B. Briefgebühr für Zifferanzeigen 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. 282 – 306 Dienstag, 1. Dezember 1942 50. Jahrgang

Feindliche Transporte in Nordafrika schwer getroffen

Erste Gefechtsberührung mit USA.-Panzern

Leichte Flakgeschütze bringen sechs Ungetüme zur Strecke – Ein fesselnder PK.-Bericht

× **Berlin.** Die Transportbewegungen des Feindes in Nordafrika liegen weiter im Bombenhagel der Achsenluftwaffe, die trotz schwerer Behinderung durch die zur Zeit herrschenden Witterungsverhältnisse ihre wirksamen Angriffe überall erfolgreich durchführt. In der westlichen Cyrenaika versuchte der Feind erneut, auf seinen Nachschubstrecken Truppen und Material heranzubringen. Diese Transportbewegungen, die bereits in der Nacht zum 29. November erfolgreich angegriffen worden waren, wurden auch am 30. November in Tief- und Sturzflügen wirksam mit Bomben und Bordwaffen bekämpft. Dabei wurden nach bisherigen Meldungen neun feindliche Panzerwagen und eine Anzahl Lastkraftwagen in Brand gelegt. Weitere Fahrzeuge wurden durch Bombentreffer stark beschädigt. Im Raum Tocra—Bengasi—Agedabia wurde ein großes britisches Zelt- und Materiallager in Brand geworfen. Tag- und Nachtangriffe im algerisch-tunesischen Gebiet richteten sich besonders gegen Eisenbahnziele und Straßen. Die Bomben zertrümmerten Gleisanlagen, Bahnhofsgebäude und Lagerschuppen. Die Unternehmungen unserer Kampfflieger erstreckten sich bis tief in das Hochland hinein, in dem die wenigen Eisenbahn- und Straßenführungen für die Transport- und Nachschubbewegungen des Feindes von großer Bedeutung sind.

Inzwischen ist es auch zu einer ersten Gefechtsberührung mit amerikanischen Panzern gekommen. Kriegsberichter H. Heibelauf gibt darüber folgenden fesselnden PK.-Bericht: „Seit vier Tagen lagen die beiden Flakzüge zur Sicherung des vorgeschobenen Flugplatzes an Ort und Stelle. Seit vier Tagen waren sie ohne Feindberührung geblieben. Heute nun sehen sie sich plötzlich 20 amerikanischen Panzern gegenüber, die überraschend gegen sie anrollten und sie zu überrennen versuchten. Es waren 40 aufregende Minuten, 40 Minuten mit heißgeschossenen Läufen, in denen die Amerikaner erstmalig die Schlagkraft deutscher Waffen und die Unerschrockenheit deutscher Soldaten kennenlernten. [illegible] diese Feuertaufe [illegible].

Es war 15.30 Uhr. Da entdeckten die Flakzüge auf der vor ihnen liegenden Höhe zwei Panzer, die sie zunächst für deutsche hielten. Zu näherer Erkundigung blieb ihnen keine Zeit, da einige Spitfire, plötzlich aus den Wolken brechend, ihren Platz mit Bordwaffen anzugreifen versuchten. Sie jagten die ersten Schüsse aus ihren Rohren. Deutsche Jagdflugzeuge stiegen gleichzeitig auf, und kaum wahrgenommen, war der englische Spuk vertrieben. Noch suchten ihre Augen den Himmel ab. Noch verfolgten sie die deutschen J 84, da sahen sie eine Me 109 auf einen der beiden Panzer aus der Höhe herabstoßen und ihn unter Feuer nehmen. Im gleichen Augenblick erkannten sie etwa 20 Panzer, die auseinander gestaffelt, nicht weit davon entfernt, gegen sie anrollten. Feindliche Panzer! Das hatten sie hier noch nicht erlebt! Alle Mann an die Geschütze! Eine Staubwolke lag wie eine Nebelwand hinter den vorrückenden Panzern. Klar zeichneten sich sechs davon ab. Dort, auf etwa 400 Meter, erkannten sie den gelben Stern an den Drehtürmen, das Signum der amerikanischen Flugzeuge, und sofort hämmerten ihre Geschütze ihr exaktes, beruhigendes Tak-tak-tak gegen die erdfarbenen, sich vorwühlenden Fahrzeuge. Sie ließen sich nicht abhalten, wichen keinen Zollbreit von ihrer Fahrtrichtung.

Die Richtschützen knöpften sich einzelne Fahrzeuge vor. Und schon brannte der erste. Er stoppte, schwarze Rauchwolken deckten ihn todesmächtig zu. Doch die übrigen marschierten geradeswegs weiter, feuerten aus ihren Geschütztürmen. Was aus den Rohren der leichten Flak herauszujagen war, prasselte ihnen entgegen. Ein zweiter fing Feuer. Eine Stichflamme schlug heraus. Zwei, drei Mann stiegen aus. Die vorrückende Staubwolke verschluckt sie. Doch die übrigen rückten gefährlich näher. Maschinengewehrgarben zischten den Kanonieren entgegen, Kanonengeschosse hämmerten dazwischen. Doch sie schossen eisern weiter, und der Stahl ihrer Granaten schlug aus nächster Distanz in die feindlichen Panzer. Entfernung 60 Meter — und wieder blieb einer auf der Strecke. Da drehte der erste ab, und ein zweiter folgte ihm. Und schließlich sehen sieben andere Wagen die gleiche Hoffnungslosigkeit ihres Unterfangens ein. Im Abdrehen zeigten sie ihre Breitseite und da sah man auf ihrem Leib bunt aufgemalt das Sternenbanner.

An anderer Stelle jedoch, bei dem zweiten Zug, gelang es anderen Panzern, durch die Geschützstellungen durchzustoßen. Doch die Geschützbedienungen [illegible] Feuer auf die Ketten, wobei zwei weitere Panzer liegen und zwangen die übrigen zum Abdrehen. Nur einer raste, offensichtlich kopflos, auf die naheliegende Straße zu, das konzentrierte Feuer setzte ihn bald in Brand. Wie eine tote Schleppe zog er noch einige fünfzig Meter eine Rauchwolke hinter sich her. Dann stand er hilflos, dem vernichtenden Feuer überlassen. Die Besatzung wurde gefangengenommen. Das war ihre erste Begegnung mit Amerikanern.“

Churchill inszeniert neues Parlamentstheater

Streit um Darlan noch nicht geklärt – Die libysche Enttäuschung

△ **Stockholm** (Eig. Dienst). Mit der am Dienstag beginnenden Unterhausaussprache über die Thronrede eröffnet sich für die englische Regierung im allgemeinen und für Churchill im besonderen eine Reihe unangenehmer Möglichkeiten, denen sie, wie schwedische Korrespondenten andeuten, nur unter Aufbietung aller parlamentarischen Tricks wird ausweichen können. Nicht, daß die Stellung Churchills, der am Montag, beglückwünscht von Stalin, Roosevelt und anderen Koryphäen, seinen 68. Geburtstag beging, irgendwie gefährdet wäre. Selbst wenn das englische Volk begonnen hätte, ihn zu durchschauen, so wäre doch nach der Erledigung von Cripps kein Nachfolger sichtbar. Immerhin dürften im Unterhaus Unterströmungen der innerenglischen Meinungsbildung sichtbar werden. Sicher ist jedoch, daß die wahre Lage durch das übliche Parlamentstheater verwischt wird.

In erster Linie dürfte man in der Unterhausdebatte die alte Klage wiederholen, daß sich die Regierung über ihre Nachkriegspläne beharrlich ausschweigt. Es sei jedoch anzunehmen, melden schwedische Korrespondenten, daß Churchill den sogenannten Wiederaufbauminister Sir William Jowitt und Außenminister Eden als Redner vorschicken wird, wobei beide jedoch nur die Aufgabe haben dürften, die ganze Angelegenheit mit Phrasen einzunebeln. Eine andere Frage, über die man gern aufgeklärt sein möchte, ist die Rolle des Verräters Darlan in der politischen Entwicklung in Nordafrika. Churchill wird sich jedoch jeder Diskussion über dieses Thema energisch widersetzen, da dabei Worte fallen könnten, die Roosevelt unangenehm in den Ohren klingen könnten. Daß im Augenblick das Verhältnis zwischen England und USA. nicht das beste ist, wird in London ganz offen zugegeben. Besonders die systematischen nordamerikanischen Versuche, de Gaulle von der Entwicklung auszuschalten, haben in London Verstimmung ausgelöst.

Der Kampf um die Vorherrschaft zwischen den englischen und den amerikanischen Bundesgenossen hat jetzt auch in Syrien eingesetzt. Ausgerechnet in diesen Tagen, da Catroux, der Beauftragte de Gaulles, sich nach London begeben hat, ist der britische Nahostminister R. Casey zu einem Staatsbesuch in Beirut eingetroffen. Auf der anderen Seite haben französische Kreise in Syrien mit dem USA.-Gesandten Wadsworth Verbindung aufgenommen. Von nordamerikanischer Seite wird die These vertreten, daß Syrien nicht zur englischen, sondern zur USA.-Einflußzone im Nahen Osten gehöre. Zu gleicher Zeit bringt die durch die anglo-amerikanischen Requirierungen bewirkte Teuerung noch stärkere Unruhe in den Nahen Osten. In der türkischen Industrie sind Streiks ausgebrochen. Auch aus Alexandria und Kairo werden unter den rund 400 000 Arbeitern Anzeichen einer Streikbewegung gemeldet, die gleichfalls auf die mit den Löhnen nicht mehr in Einklang stehende Teuerung zurückzuführen ist.

Schließlich sieht die Enttäuschung der englischen Oeffentlichkeit über die Entwicklung in Nordafrika immer weitere Kreise. Man hatte, melden schwedische Korrespondenten, sowohl in Libyen wie in Tunesien mit neuen schnellen Siegen gerechnet und müsse nun feststellen, daß diese Hoffnungen sich nicht verwirklichten. Obgleich die Lage in Tunesien weiter undurchsichtig bleibe, heißt es in der Meldung, lasse sich doch aus den vorliegenden Berichten der Schluß ziehen, daß es den Achsenmächten gelungen sei, erhebliche Streitkräfte und Materialmengen nach Tunesien zu werfen. Die Ueberlegenheit der deutschen und italienischen Luftwaffe sei anscheinend noch immer sehr erheblich. Als noch unbefriedigender, heißt es weiter, betrachte man den Verlauf der militärischen Operationen in Libyen, wo es General Montgomery anscheinend nicht gelungen sei, den Durchbruch bei El Alamein voll auszunutzen. Der englische militärische Sachverständige Liddell Hart, melden die schwedischen Korrespondenten, machte in der „Daily Mail“ als erster seiner Enttäuschung über die Ereignisse in Libyen Luft. General Montgomery, schreibt Liddell Hart, sei es anscheinend nicht gelungen, wesentliche Teile des deutschen Afrikakorps abzuschneiden und einzukreisen. Feldmarschall Rommel sei zu schnell gewesen und habe die gut ausgebaute El-Agheila-Stellung mit sehr viel größeren Kräften erreicht, als man nach Lage der Dinge anzunehmen berechtigt war. Den Gegner mit überlegenen Kräften zum Rückzug zu zwingen, sei nur der Anfang einer Operation, die mit der völligen Vernichtung der Achsentruppen hätte enden müssen, aber nicht geendet habe. — Alle diese Dinge werden in der bevorstehenden Unterhausdebatte wohl kaum offen zur Sprache kommen, dürften aber, trotz aller Verwischungsmanöver der Regierung, gestreift werden.

Eichenlaub für vorbildliche Stuka-Flieger

× **Berlin.** Der Führer verlieh Hauptmann Lang, Staffelkapitän in einem Sturzkampfgeschwader, als 148., und Oberleutnant Hörst, ebenfalls Staffelkapitän in einem Sturzkampfgeschwader, als 149. Soldaten der deutschen Wehrmacht das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes.

Hauptmann Lang, der 1936 als Fahnenjunker die Luftkriegsschule Dresden besuchte, zeichnete sich nach großen Erfolgen im Westfeldzug beim Einsatz gegen Kreta erneut aus. Im Feldzug gegen die Sowjetunion vollbrachte er weitere hervorragende Waffentaten.

Oberleutnant Alwin Hörst stammt aus Osterode. Er hat sich auf allen Kriegsschauplätzen erfolgreich bewährt. Im Seegebiet um Kreta versenkte er einen britischen Zerstörer und beschädigte einen weiteren schwer. Im Ostfeldzug zeichnete er sich vor allem bei der Unterstützung von Panzerverbänden aus.

Neue Ritterkreuzträger

× **Berlin.** Der Führer verlieh das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes an Oberst i. G. Westphal in der deutsch-italienischen Panzerarmee. Oberst Siegfried Westphal — er stammt aus Leipzig-Reudnitz — hat an verantwortlicher Stelle der deutsch-italienischen Panzerarmee in Nordafrika durch seinen unermüdlichen persönlichen Einsatz in vorderster Linie hervorragenden Anteil und an der immer wieder erfolgreichen Durchführung entscheidender Maßnahmen.

Weiterhin erhielten das Ritterkreuz Oberst Louis Tronnier, Kommandeur eines Grenadierregiments; die U-Boot-Kommandanten Kapitänleutnant Günther Müller und Kapitänleutnant Carl Emmermann; Oberleutnant Max Wippermann, Zugführer in einem Flakregiment.

Scherl-Bilderdienst

Erstmalige Verleihung des Versehrten-Sportabzeichens im Kuppelsaale des Reichssportfeldes

Wirtschaftsförderung oder Machtsicherung?

OC. **Berlin** (Eig. Dienst). Der von den Vereinigten Staaten nach Alaska führende 2500 Kilometer lange Teil des Nordabschnitts der panamerikanischen Nord-Süd-Straße wurde in diesen Tagen in Betrieb genommen. Die Straße wurde nicht völlig neu gebaut, sondern große Teile bereits vorhandener Strecken miteinander verbunden. Daß bei auf die Herstellung dieser Verbindung verwandte Eifer keineswegs in erster Linie dem Zwecke einer Verbesserung des Wirtschaftsverkehrs zwischen dem bislang nur auf dem Seewege erreichbaren amerikanischen Nordland und den Vereinigten Staaten dienen soll, läge selbst dann auf der Hand, wenn der USA.-Kriegsminister nicht ausdrücklich die Bedeutung dieser Route für die militärische Verteidigung Alaskas und die Unterstützung der Sowjetunion durch Lieferungen unterstrichen hätte. Daß die Straße außerdem die Vereinigten Staaten instand setzt, die westlichen Teile von Britisch-Nordamerika jederzeit militärisch zu beherrschen, zeigt ein Blick auf die Landkarte. Darüber zu reden, verbot sich mit Rücksicht auf die mißtrauische Haltung, der die Bemühungen des Präsidenten Roosevelt, um das Zustandekommen der Gesamtstraße von Alaska bis Feuerland trotz der lebhaften Stimmungsmache der den Vereinigten Staaten hörigen Presse in den übrigen amerikanischen Staaten immer noch begegnen. Bei dieser Werbung wird geflissentlich die wirtschaftliche Bedeutung der panamerikanischen Nord-Süd-Straße für alle Teile des Doppelerdteiles in den Vordergrund gestellt und unter diesem Gesichtspunkt für die Mitarbeit aller amerikanischen Länder geworben, die auch zu den Kosten mindestens durch Bereitstellung von Arbeitskräften und Baustoffen beitragen sollen, während die Vereinigten Staaten großzügig die Planung, die technische Leitung sowie die Hauptlast der Finanzierung auf sich nehmen wollen.

Aber man kann im Zeitalter einer durch Motorisierung und Vergrößerung ihrer Einheiten zu höchsten Leistungen der Zuverlässigkeit und Mengenbewältigung emporgewachsenen Seeschiffahrt und eines sich überraschend schnell zu ungeahnten Leistungen entwickelnden Flugverkehrs die Nordamerikaner nicht für naiv genug halten, zu glauben, daß eine 8000 bis 9000 Kilometer lange noch so breite und gut befestigte Landstraße, die großen Schwierigkeiten in der Gestalt von mehreren über 3000 Meter hohen Gebirgen, von unregulierten reißenden Strömen, bodenlosen Sümpfen, undurchdringlichen Urwäldern, nackten Steinwüsten und Gebieten ewigen Frostes zu überwinden hat und allen Unbilden der kalten und der tropischen Zone gleichmäßig trotzen muß, den langstreckigen Personen- und Güterverkehr der Wirtschaft vom Seeschiff, von der Eisenbahn und vom Flugzeug auf sich ablenken könnte. Seit der Eröffnung des Panamakanals ist der Seeverkehr zwischen der Westküste und der Ostküste des Doppelerdteiles des langen Umweges um das gefährliche Kap Horn überhoben. In den Häfen der amerikanischen Länder findet der Seeverkehr, der vor allem ein Nord-Süd-Verkehr ist, einen eingespielten Anschluß an den Verkehr der in das Innere des Erdteiles meist stichbahnartig und vorzugsweise ostwestlich führenden Eisenbahnen und schiffbaren Flüsse. Eine durchgehende Nord-Süd-Straßenverbindung, die bei der Bodengestaltung Amerikas entweder im Westen der Meeresküste folgen, oder östlich, insbesondere in Südamerika, fast völlig unerschlossene und menschenleere Gebiete durchschneiden müßte, kann weder kostenmäßig dem Seeschiff-Eisenbahn-Binnenschiff-Verkehr, noch schnelligkeitsmäßig dem Flugverkehr die Spitze bieten. Soweit Teilstrecken dem einen oder anderen Lande zugleich die Herstellung oder Verbesserung erwünschter Landverbindungen bringen, werden sie wohl in eine gewisse Verkehrsdichte hineinwachsen. Aber die hieraus erwachsenden Vorteile lassen sich ebenso gut oder besser durch Straßenbauten erreichen, welche die Länder im Zuge der Entwicklung ihres Binnenstraßennetzes und zur Herstellung des Anschlusses an benachbarte Verkehrsnetze anlegen. Die Wirtschaftlichkeit der einen oder anderen Teilstrecke rechtfertigt nicht den Bau und die Unterhaltung einer Milliarden verschlingenden wirtschaftlich als Ganzes bedeutungslosen Fernstraße. Der geringe Stand der Verkehrserschließung der meisten amerikanischen Länder stellt ihnen vielmehr vordringlich die Aufgabe, ihr Binnenverkehrsnetz organisch auszubauen.

Es ist also schon aus verkehrswirtschaftlichen Gründen nicht verwunderlich, daß die größeren amerikanischen Länder bisher wenig Neigung für den Plan der panamerikanischen Nord-Süd-Straße zeigen. Wenn die Vereinigten Staaten nach langem vergeblichen Bemühungen die Fertigstellung des durch Britisch-Nordamerika (Kanada) laufenden Teilstückes des Nordflügels der Straße erreicht haben, so am Ende nur mit Rücksicht auf den Krieg, der die Erleichterung der Verteidigung Alaskas erheischt. Die derzeitige Willfährigkeit Mexikos und der schwachen mittelamerikanischen Regierungen hinsichtlich des von der mexikanischen Nordgrenze nach Panama führenden Straßenteiles, von dem unzusammenhängende Teilstücke von etwa Zweidrittel der Gesamtlänge vollendet sind, erklärt sich aus der Uebernahme der Bau- und Unterhaltungskosten durch die Vereinigten Staaten, und aus den handgreiflichen Vergünstigungen, die einflußreichen Persönlichkeiten gewährt wurden. Auch an diesem Teile des Nordflügels ist das vorherrschende strategische Interesse der Vereinigten Staaten augenscheinlich, welche die Straße zu Truppen- und Kriegsmaterialbewegungen über Land außerhalb der Küstenzone benutzen wollen. Südlich von Panama ist noch nichts von der Straße zu sehen. Nach Roosevelts Willen soll sie westlich der Kordilleren durch Kolumbien, Ekuador und Peru zunächst bis Mittelchile führen und durch Anschlußstraßen über Venezuela und Guyana mit der Amazonasmündung, und über den Kamm der Kordilleren hinweg über Paraguay mit Rio de Janeiro verbunden werden. Daß dieser vorläufig noch auf dem Papier stehende Plan des Südabschnitts mit wirtschaftlichen Zielen schon gar nichts mehr zu tun hat, liegt auf der Hand. Es kann sich nur darum handeln, den von den Vereinigten Staaten bereits erlangten militärischen Stützpunkten an wichtigen Stellen Südamerikas zu den vorhandenen See- und Luftverbindungen auch zuverlässige Landverbindungen zu verschaffen. Die abschließende Vollendung des Südflügels der panamerikanischen Nord-Süd-Straße würde den Vereinigten Staaten erlauben, im Bedarfsfalle an jedem beliebigen Punkte des Doppelerdteiles mit motorisierten Landtruppen aufzutreten, die im Zusammenwirken mit Flotte und Flugwaffe bestimmend in das Schicksal der übrigen Länder Amerikas eingreifen können, falls der rollende Dollar einmal seine Wirkung verfehlt.

Generalmajor Ramcke beim Führer

× **Aus dem Führerhauptquartier.** Der Führer empfing in seinem Hauptquartier den Kommandeur der Fallschirmjägerbrigade, Generalmajor Bernhard Ramcke, und überreichte ihm das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes. — Generalmajor Ramcke erstattete dem Führer ausführlichen Bericht über das im Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht vom 9. November geschilderte kühne Unternehmen, bei dem sich die unter dem Befehl Ramckes stehenden, von den rückwärtigen Verbindungen abgeschnittenen Verbände des deutschen Afrikakorps bei englischen Marschkolonnen motorisierten und sich in tagelangem Marsch kämpfend durch die Wüste zu den Nachhuten Rommels durchschlugen, nachdem sie auf diesem Marsch noch ebenfalls abgeschnittene italienische Verbände befreit hatten.

Ferner empfing der Führer den Gruppenkommandeur in einem Kampfgeschwader, Hauptmann Heinrich Schweickardt, und überreichte ihm das am 30. Oktober für seine unermüdliche Einsatzbereitschaft und beispielhafte Tapferkeit verliehene Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes.

Minister Bidussoni in Turin

⚹ **Rom.** Die jüngsten britischen Terrorangriffe auf Turin veranlaßten den Parteisekretär Minister Bidussoni zu einem Besuch der Stadt. Er ließ sich über die von der Heimsuchung betroffenen Hilfsmaßnahmen unterrichten und sprach den Familien der Opfer das Beileid des Duce aus. Während des Angriffs in der Nacht zum Montag überzeugte sich Bidussoni von dem zuverlässigen Arbeiten der Verteidigungs- und Hilfseinrichtungen in Turin.

SLUB
Wir führen Wissen.