

Ottendorfer Zeitung

Lokalanzeiger und Anzeigebblatt für Ottendorf-Okrilla u. Umg.

Erscheinungstage: Dienstag, Donnerstag, Sonnabend. Bezugspreis monatlich 1,10 RM einschließlich Frachtkosten. Im Falle höherer Gewalt (Störungen des Betriebes der Zeitung, der Lieferanten oder der Beförderungsanstalten) hat der Besteller keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder Rückzahlung des Bezugspreises.



Anzeigenpreis: Die 6g. poltente mm-Zeile oder deren Raum 5 A. Alles weitere nach Nachschlag usw. laut ausliefernder Anzeigenpreisliste. Anzeigenannahme bis 10 Uhr mittags des Erscheinungstages. Bei fernmündlicher Anzeigenannahme wird keine Gewähr für Richtigkeit übernommen. Bei Konkurs und Zwangsvergleich erlischt jeder Nachdruckanspruch.

Diese Zeitung veröffentlicht die amtlichen Bekanntmachungen der Gemeindebehörde zu Ottendorf-Okrilla und des Finanzamtes zu Radberg.

Postcheckkonto: Dresden 15488.

Druck und Verlag: Buchdruckerei Hermann Rühle, Inh. Georg Rühle, Ottendorf-Okrilla.

Strohkonto: 551. — Fernruf: 231.

Nummer 16

Dienstag, den 6. Februar 1940

39. Jahrgang

Hilfloses Gesammeln der Londoner Tügingzentrale

Wilde Durcheinander von Teilgehandlungen und Dementis. Die letzten großen Erfolge der deutschen Luftwaffe haben der englischen Fliegerzentrale die Sprache verschlagen. Man hat in London geraume Zeit gebraucht, um überhaupt erst Worte zu finden. Was bis jetzt aber an "Berichten" vorliegt, ist nur ein hilfloses Gesammeln ein wildes Durcheinander von Dementis und Eingehändlungen. Zunächst wurden die konkreten deutschen Angaben einzeln betrachtet. Inzwischen beanstandete sich Neuter immerhin, zuzugeben, daß der 3877 BZL. große Dampfer "Hilde" von der Mannschaft verlassen wurde, als deutsche Flugzeuge ihn angriffen und daß sechs Mann der Besatzung beim Angriff getötet wurden, während 15 das Festland erreichten; daß der Dampfer "Harley" ebenfalls von der Mannschaft aufgegeben worden sei, die ein Fischdampfer dann in den Hafen schleppte, daß bei dem Angriff auf den Kohlendampfer "Hewdale", eine Welle von der Küste entfernt, der Kapitän getötet und zwei Besatzungsmitglieder verwundet worden seien, und daß der Fischdampfer "Rose of England" schwer beschädigt worden sei sowie der 3431 BZL. große Dampfer "Corland" noch einen rettenden Hafen hätte erreichen können.

Der Londoner Rundfunk geht in seinen Eingehändlungen noch etwas weiter und vertritt sich dabei in sein eigenes Lager. Er sagt am Sonntagmorgen erklärte Radio London nämlich, es sei "nur ein kleines norwegisches Schiff" angegriffen worden. Jetzt gibt man "nach den bisher vorliegenden Nachrichten" immerhin zu, daß etwa sieben Schiffe angegriffen worden seien und man nennt auch die einzelnen Dampfer, wobei sich erhebt, daß von dem "Hewdale", von dem man zuerst phantasierte, jetzt überhaupt keine Rede mehr ist. Radio London geht damit ein: Die erste "Reidung" war eine glatte Erlösung.

Die Neutermelung über den Dampfer "Hilde" wird bekräftigt, ohne daß über das Schicksal des Schiffes etwas gesagt wird. Auf dem Dampfer "Hewdale" meldet Radio London im Gegensatz zu Neuter nicht den Kapitän, sondern den Seemann als getötet und drei Mann als verletzt. Von der "Harley" wird in typisch englischer Zurückhaltung nur berichtet: "Die gesamte Besatzung ist in England gelandet."

Aus dem Durcheinander erheben sich jedenfalls schwere Verluste der Engländer. Trotzdem hat man immer noch die Stirn, den deutschen Bericht als unwahr zu bezeichnen. Welch klägliches Versehen, den Erfolg der deutschen Luftwaffe zu verunkeln! Welch Eingehändlung, daß die britischen Fliegermatadore aus Angst vor deutschen Fliegern völlig aus dem Häuschen geraten sind, so daß sie sich zwischen ihren eigenen "Dementis" nicht mehr zurechtfinden. Hoffentlich überankern sich die Nachrichten nicht bei der weiteren "Auswirkung" des Ergebnisses des letzten deutschen Luftangriffes. Sie haben ja erst anzufangen.

Englands Margarine wird teurer

Nach Beratungen zwischen dem englischen Ernährungsministerium und Vertretern der britischen Margarineindustrie ist der Preis für Margarine von acht auf neun Pence erhöht worden. Als Begründung wird angeführt, daß die Rohstoffpreise gestiegen seien. Bemerkenswert ist, daß die Preisoberhöhung notwendig geworden ist, nachdem die Regierung erst vor einigen Tagen bekanntgegeben hat, daß sie höhere Unterstützung zahlen, um die Lebensmittelpreise auf ihrem augenblicklichen Stand zu halten.

Französische Militärfolgen

Der ehemalige französische Kriegsminister Fabry unterbreitet im "Matin" die dringende Notwendigkeit, den Cadres des Heeres besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Fabry gibt an, daß das englische Heer erst Ende 1940 oder Anfang 1941 das Aussehen haben werde, das die britische Regierung ihm zu geben beabsichtigt. Das französische Heer geht langsam seiner vollen Entwicklung entgegen, aber die Wehrmacht mühen den höchsten Entwicklung gebracht habe. Die Schwerekräfte befinden sich nicht so sehr in der Ausrüstung als in der Beschaffung von Cadres, denn ein Heer sei immer nur so viel wert, wie die Cadres wert seien. Die oberste französische Heeresführung müsse deshalb dieser Frage gerade ihre besondere Aufmerksamkeit widmen.

Modernster belgischer Küstendampfer gesunken

Wie in Dänemark bekannt wird, ist der 700 BZL. große belgische Küstendampfer "Eminent" an der englischen Küste gesunken. Die elektrische Beladung konnte gerettet werden. Das Schiff gehörte einer Antwerpener Reederei. Wie es heißt, soll das Schiff auf ein Riff gelautet sein. Bei der "Eminent" handelt es sich um den modernsten belgischen Küstendampfer.

Rugland meldet erfolgreiche Luftangriffe

Nach dem Heeresbericht des Finnischen Militärbezirks vom 4. Februar ereignete sich an der Front nichts Wesentliches. Die sowjetische Luftwaffe habe erfolgreiche Luftangriffe auf militärische Ziele der Finnen durchgeführt.

Der finnische Heeresbericht

Die russischen Angriffe im Summa-Sektor auf der Karelian-Landenge dauerten, wie der finnische Heeresbericht vom 4. Februar mitteilt, am 3. Februar noch an und endeten unter starken Verlusten abgewiesen worden sein. Ein weiterer russischer Angriff östwärts des Ruolajärvi konnte von den Finnen ebenfalls abgewehrt werden. Kogdowärts

des Ladoga-Sees sollen finnische Patrouillen die zurückgewandten russischen Verbindungen gesichert haben. Bei Ruuma haben die Finnen ihre Stellungen russischen Angriffen gegenüber gehalten. Die sowjetische Luftwaffe führte in der Nacht zum 3. Februar Luftangriffe auf Hangö (Hanko), Venäs (Tammisaari) und Kovioko (Köivö) aus. Weitere Angriffe erfolgten am 3. Februar auf Mantsuoto und Eteläs (Tammisaari) in Südwestfinland, auf Kerava Lovka und Kotta in Südfinland und auf Seinäjoki und Kuopio in Mittelfinland. Kleinerer russischer Formationen haben die Gegenden von Viikka, Suofatti, Harunalmi, Salla und Kemijärvi angegriffen. An der Korkont wurden Joala und Kausi bombardiert. Neben Materialschäden sollen nach dem finnischen Heeresbericht 40 Personen getötet und etwa 50 verletzt worden sein. Auch auf der Karelian-Landenge fand eine lebhafte Fronttätigkeit statt. Viipur (Wiborg) wurde mehrmals angegriffen. Die finnischen Luftstreitkräfte waren in Luftkämpfe verwickelt und führten Erkundungsflüge und Luftangriffe auf russische Flugbojen und Truppenverbände durch. Die Finnen erklärten, elf russische Maschinen abgeschossen zu haben.

Kampf bis zur Vernichtung an Englands Ostküste

(F.A.) Täglich größere Verluste der englischen Handelsflotte. Deutsche Flugzeuge verletzten neun bemannete Handelsdampfer, vier Vorkostenboote und ein Mineralölboot. Nach zwei Absetzungen — die Erfolge vom 29. und 30. Januar gefast — sind heute wieder unsere unermüdeten Flieger zum Freiflug gelangt. In Schnee und Kälte waren schon in den frühesten Morgenstunden die Kameraden des Bodenpersonals dabei, die Flugzeuge startfertig zu machen. Ein eisiger Wind segte über das noch in völliger Dunkelheit liegende Kollfeld, die die Finger klamm werden, fast den Atem vor dem kalten Nebel. Sorgfältig wurde hier ein Flugzeug losgemacht, dort ein Motor angewärmt, bis er zum Startlaufen anging und sich sein aufsteigendes Gespenst in das beruhigende Gebrumm der schon länger laufenden Motoren mischte. Schweren Dienst mußten die Soldaten leisten, um bis zum Start alle Flugzeuge startklar zu machen. Hils und Leinbruch hatten wir den Besatzungen gewährt, als sie in die Flugzeuge kletterten und zum Start hinliefen. Bis sie anderen Hilsen entwanden, hatten wir den Flugzeugen nachgeholfen und gewünscht, daß sie mit anderen Kameraden heim wiederkommen. Nun sind sie schon an der englischen Küste. Im Gruppengefechtsstand liegen viele Flugzeuge vor uns bereit zu stehen, es ist, daß der Erfolg des Einlazes augenblicklich hoch ist. Jede Meldung berichtet von verletzten Handelsdampfern und Angriffen auf Geleitzüge oder Vorkostenboote.

Unsere Bomben räumen weiter unter der britischen Schiffsflotte auf und vergähren immer mehr die Schiffsrückhöfe an der englischen Ostküste. Aber nicht alle Flugzeuge bringen Freude. Eben erreichen uns SOS-Rufe eines unserer Flugzeuge. Altbekannt verhalten unsere Jäger, mit ihm in Verbindung zu bleiben, bemühen sich, näheres über die Beschädigung und den Standort zu erfahren. Bald wissen wir, daß ein Motor tot, d. h. nicht mehr regelmäßig läuft und das beim Rückflug nicht helfen können nur hoffen, daß es sich nach eigener Kraft recht weit bewegen kann. Das gelingt anscheinend, denn nach den Standortmeldungen nähert sich das Flugzeug immer mehr unserer Küste. Stunde um Stunde vergeht in danger Sorge um die Kameraden. Wir wissen, daß es tapferer Kerle sind, daß sie nicht so leicht die Ruhe verlieren und alle Grand haben müssen, wenn sie Notrufe senden.

Kerzengespräche heizen einander. Frontsprüche werden in den Reihen getrieben, und alles wird aufgegeben, die Besatzung zu retten. Längst sind Flugboote unterwegs, um das Flugzeug zu suchen und sicher auf Land zu geleiten. Als uns der letzte Frontspruch der Maschine erreicht, befindet sie sich noch eine Stunde Flugweg von der deutschen Küste entfernt. Dann hören wir nichts mehr. Jede Verbindung ist unterbrochen. Haben sie es geschafft? Erst viele Stunden später werden wir von dieser quälenden Frage erlöst. Das Flugzeug ist irgendwo notgelandet, die Besatzung unversehrt.

Inzwischen sind andere Flugzeuge vom Feindflug zurückgekommen. Wenn die Kommandanten Gefechtsberichte erstatten, dann fragen sich die Körper. Klagen die Stimmen klar und fest nichts läßt vermuten, welchen Anstrengungen die Männer in den letzten Stunden ausgelegt waren. Die Berichte aber versetzen uns in das Kampfgedächtnis des Tages. Ein Oberleutnant berichtet, wie er mit seinem Flugzeug drei Vorkostenboote auf einem im Geleit fahrenden Handelsdampfer erzielte, die alle Aufbauten von Deck rissen und das Schiff zum Sinken brachten. Selbst englische Flugzeuge griffen seine Maschine kurz darauf an. Sie hatten sich durch die Kampfabhandlungen unbeeinträchtigt um 50 Meter genähert, als sie erst entdeckt wurden. Engländer "Feuer eröffnen", schreibt der Oberleutnant im letzten Augenblick dem Funker durch das Bordtelefon zu. Als er den Engländern aus seinem Maschinenengewehr Feuerarbe auf Feuergegar entgegenstieß, geschah etwas Unglaubliches: die sechs Flugzeuge nahmen den Kampf nicht an, sondern zogen es vor, sofort in die Wolken zu gehen, um damit dem deutschen Feuer zu entgehen. Als wir uns dann auf dem Rückflug befanden, berichtete der Oberleutnant weiter, hätten wir durch ein Rollenloch noch einen Geleitzug, aber wir hatten keine Bomben mehr. Wie wir uns geirrt haben, daß wir nicht mehr angreifen konnten, kann ich gar nicht sagen.

Ein anderer Kommandant erzählt davon, wie er einen eilicht der Küste aufstrebenden Frachter mit einer Bombe traf, wie diese wieder von Deck herunterprang aber wie er dennoch mit einem Vorkostenboote auf den Bug des Schiffs versenken konnte, obwohl seine Maschine von englischen Jagdflugzeugen angegriffen wurde. In einer Kampfabhandlung kam es jedoch nicht, da sich auch hier die Flugzeuge in den Wolken verloren.

Gerade jetzt sich wieder ein heimkehrendes Flugzeug über dem Flugplatz. Ehe es landet, sieht es noch einmal eine große Kurve und wadelt dann kräftig. Also hat auch diese Besatzung Erfolg gehabt. Noch auf dem Kollfeld frage ich sie nach ihren Erlebnissen. Ueber das ganze Gesicht strahlend erzählt mir ein Unteroffizier, daß sie trotz heftigen Abwehrfeuers ein Mineralölboot angegriffen und durch Vorkostenboote vernichtet haben. Kurz bevor sie das Schiff aus den Augen verloren, konnten sie noch sehen, daß das Schiff durch eine Explosion in die Luft flog.

Es ist inzwischen spät geworden. Ueber das Kollfeld bricht die Dunkelheit herein. Im Gruppengefechtsstand sind die Erfolge zusammengestellt worden. Vierzehn Schiffe verlor England an einem Tage durch deutsche Flugzeuge. Noch aber sind drei Flugzeuge nicht zurück, sie sind überfällig. Es besteht keine Verbindung mit ihnen, so sehr sich auch die Funker bemühen, sollten die tapferen Besatzungen nicht wiederkommen. Als ich im letzten Abend noch einmal ins Freie trete, lebe ich noch immer das Gedächtnis auf dem Flugplatz blinken. Wir warten und hoffen auf die Rückkehr unserer Kameraden.

Englands Wirtschaft unter Kriegsdruck

Der langjährige Präsident der Deutschen Handelskammer in London, Dr. Karl E. Warlau, der kurz vor Ausbruch des Krieges durch das Reichswirtschaftsministerium mit Sonderaufgaben betraut wurde, hielt am Einladung des Leipziger Weltwirtschaftsinstituts einen Vortrag über "Englands Wirtschaft seit Kriegsausbruch". Der Vortrag gab in Darlegungen, die sich von jeder Polemik frei hielten und desto mehr überzeugten, ein umfassenendes Bild von den bisherigen wirtschaftlichen Kriegsmahnahmen Großbritanniens, die teils der Flotte dienen, zum weitläufigsten Teil Teile aber ihren Ausdruck in solcher Geleiten und Verordnungen finden, die zur Sicherung der Ernährung und zum Fortbestehen der krisennotwendigen Industrien getroffen worden sind. Präsident Warlau ging von der Frage der Vorratshaltung aus.

Durch eine Gegenüberstellung der Vorräte zu Beginn des Krieges, die in immer größerem Umfange notwendig gewordenen Beschaffung von Rohstoffen und Lebensmitteln, und den sich für das künftige Leben des englischen Volkes immer einschneidender machenden Rationierungen erbrachte er den Beweis, daß die englische Volkswirtschaft nicht mehr aufrechtzuerhalten werden kann, sondern im höchsten Grade mit dem Geldmangel des von Tag zu Tag schäbbarer werdenden Mangels an den notwendigen Gütern zu kämpfen hat. Obwohl 1. B. Butter und Zucker in Bezug des Krieges in Mengen vorhanden waren, die fast einem doppelten Monatsverbrauch entsprachen, mußten diese wichtigen Nahrungsmittel in kürzester Weise rationiert werden. Gibt es einen schlagenderen Beweis dafür, daß die Vorräte nicht in ausreichendem Maße nach England gelangen?

Ausführlich behandelte der Vortragende die von Monat zu Monat steigenden Preise. Eine Preisoberhöhung ist nicht über das Land mit der die Preise nicht Schritt halten. Die Inflationsspirale ist bereits das Beherrschende. Die Preisoberhöhung ist in ihrem ganzen Umfange von der Regierung zugegeben, immerhin berechnet sie selbst, daß der Lebensunterhalt seit Kriegsausbruch um 33 v. H. gestiegen ist. Die Preisoberhöhungen in den englischen Arbeiterlöhnen weisen bereits eine Steigerung von 44 v. H. nach. Für die Unmöglichkeit, die britische Aushub auf genügender Höhe zu halten, gab Dr. Warlau sehr interessante Beispiele aus den neutralen Ländern, die 1. B. Maschinen in England bestellt, aber keine Aussicht haben, sie zu erhalten.

Die Ausführungen über die letzten Devisenbestimmungen und die schwierige Lage des englischen Pfundes wurden ergänzt durch eine Blütenlese von Einzelheiten aus der britischen Wirtschaft, die eindeutig erkennen lassen, daß der Krieg schon nach dieser kurzen Zeit der englischen Wirtschaft schmerzliche Schläge versetzt hat für deren Abwehr man vergeblich nach Mitteln sucht. Am empfindlichsten getroffen fühlt sich aber neuerdings die hohe britische Schiffahrt, da sie ab 1. Februar unter Regierungskontrolle gestellt wird, eine Maßnahme, zu der die britische Regierung im Weltkrieg erst nach Ablauf von dreieinhalb Jahren schritt! Der Vortragende schloß, indem er an die Worte Chamberlains im englischen Rundfunk erinnerte: "Der Krieg ist bisher ganz anders verlaufen, als wir uns vorgestellt haben!"

Der Vortrag des Präsidenten Dr. Warlau wurde von der starken Zuhörerschaft, die aus den Spitzen der Behörden, zahlreichen Vertretern des Wirtschaftslebens, Angehörigen der verschiedenen Berufsstände und Studenten zusammengesetzt war, mit gespannter Aufmerksamkeit aufgenommen und mit reichem Beifall belohnt.

Die tschechische Miliz dankt der SM.

Der Duce und Generalkommandant Starace erwiderten die Grüße der SM, die Stadtschiff Luge der tschechischen Miliz zum 17. Jahrestag im Namen der tschechischen SM überreichte. Der Duce und der Generalkommandant Starace brachten bei dieser Gelegenheit die kameradschaftliche Verbundenheit beider Formationen zum Ausdruck.



Rothkreuzarbeit ist selbstloser Dienst an Volk und Vaterland in ständiger Hilfsbereitschaft. Ich rufe alle Deutschen auf, diese Arbeit zu fördern. Adolf Hitler