

Pulsnitzer Anzeiger

Dhormer Anzeiger

Haupt- und Tageszeitung für die Stadt und den Amtsgerichtsbezirk Pulsnitz und die Gemeinde Dhorn
Der Pulsnitzer Anzeiger ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Landrates zu Kamenz, der Bürgermeister zu Pulsnitz u. Dhorn behördlicherseits bestimmte Blatt, enthält Bekanntmachungen des Amtsgerichts Pulsnitz sowie des Finanzamtes zu Kamenz

Nr. 242

94. Jahrgang

Diese Zeitung erscheint täglich mit Ausnahme der gesetzlichen Sonn- und Feiertage. — Geschäftsstelle: Nur Adolph-Hiller-Str. 2. Fernruf nur 551

Donnerstag, 15. Okt. 1942

Bezugspreis: Bei Abholung 14 täglich 1.— RM., frei Haus 1.10 RM., einschließlich 12 bzw. 15 Pfg. Trägerlohn. Postbezug monatlich 2.50 RM.

Der neue Schlag unserer U-Boote

Trotz Windstärke 11 blieben unsere U-Boote Sieger

Zu den neuen deutschen U-Boot-Erfolgen teilt das Oberkommando der Wehrmacht mit:

Wiederum ist es unseren Unterseebooten gelungen, besonders schnelle und wertvolle feindliche Truppentransporter zu fassen. Der Dampfer „Orca des“ war für eine Geschwindigkeit von 22 Seemeilen, die „Duchess of Atholl“ von 18 Seemeilen gebaut. Während dieses Schiff im Besitz der Canadian Pacific in Friedenszeiten auf nördlichen Seewegen verkehrte, handelte es sich bei der „Orca des“ um einen ganz modernen, erst 1937 gebauten Tropendampfer der Orient Steam Navigation Company. Dieses Schiff konnte neben seiner großen Passagiereinrichtung 11 800 Ladetonnen an Fracht befördern. Es war einer der schnellsten und größten britischen Tropenschiffe, das gerade wegen dieser Eigenschaften als ein musterhafter Truppentransporter galt.

Die beiden Schiffe konnten zusammen 9000 bis 10 000 Soldaten befördern. Was schon durch die kürzliche Versenkung des USA-Truppentransportes im Nordatlantik bewiesen war, bestätigt sich: auch die schnellen, von der feindlichen Kriegführung eingesetzten Passagierdampfer sind vor den U-Booten nicht sicher. Auch der von einem italienischen U-Boot versenkte Dampfer „Dronsay“ hatte eine Geschwindigkeit von 20 Seemeilen. In kurzer Zeit hat die feindliche Truppentransportflotte die folgenden schnellen Passagierdampfer verloren:

| | | |
|-----------------------|-------------|--------------|
| „Orca des“ | 23 456 BRT. | 22 Seemeilen |
| „Duchess of Atholl“ | 20 119 BRT. | 18 „ |
| „Dronsay“ | 20 043 BRT. | 20 „ |
| „Empire of India“ | 19 627 BRT. | 18 „ |
| „Empire del Pacifico“ | 17 702 BRT. | 19 „ |
| „Empire Derbyshire“ | 11 660 BRT. | 15 „ |

Zusammen sechs schnelle Truppentransporter mit 112 607 BRT. Bei diesem schweren Verlust der feindlichen Transportflotte handelt es sich um unersehbare Schiffe, da Schiffe dieser Art weder unter dem englischen noch unter dem amerikanischen Schiffsbauprogramm nachgebaut werden.

Neben der Störung des feindlichen Nachschubs nach dem Osten und Mittleren Osten auf dem neuen Seefriegsschauplatz vor Südafrika geht die Transportflotte im Nordatlantik gegen die britische Heimatversorgung planmäßig weiter.

Unter den im Nordatlantik gegenwärtig herrschenden Wetterbedingungen sind die Erfolge in den Geleitzugschlachten dieser Tage hervorragende militärische und seemannische Leistungen unserer Boote. Schon seit Anfang Oktober segeln schwerste Herbststürme über die See, die in Böen die Windstärke 11 erreichten. Gegen turmbohen Seeegang mußten sich unsere U-Boote den Weg an dem Feind erkämpfen. Trotzdem gelang ihnen eine Reihe von Angriffen.

Auch tief beladenes Walfangmuttererschiff versenkt

Das Unterseeboot unter Führung des Oberleutnants zur See Trojer, der seine erste Feindsahrt als Kommandant machte, versenkte in einer Nacht vier Dampfer aus einem stark gesicherten Englandgeleit, hielt sich den ganzen Tag über bei schwerster See am Feinde, ließ in der folgenden Nacht erneut in den Geleitzug hinein und versenkte vier weitere Schiffe. Darunter befand sich das tief beladene Walfangmuttererschiff „Wesford“, das mit seinen 14 547 BRT. eine Ladefähigkeit von 21 844 Gewichtstonnen besitzt. In zwei Nächten hat der junge Kommandant mit seiner tapferen Besatzung 47 000 BRT. versenkt.

Zur Ergänzung des mangelhaften Nachrichtendienstes unsere Gegner seien von den Schiffen, die seit Anfang dieses Monats auf dem Seefriegsschauplatz Südafrika versenkt wurden, noch die folgenden namentlich mitgeteilt: „Heramelia“ (4981 BRT.), „Cidarian City“ (6196 BRT.), „Coloradan“ (6557 BRT.), „Celendene“ (4412 BRT.), „Fiam“ (6637 BRT.), „Steel Scientist“ (5688 BRT.), „Agapenor“ (7392 BRT.) und „Swiffure“ (8207 BRT.).

Der U-Boot-Sieg im Atlantik

Wie die „Reina del Pacifico“ und die „Viceroy of India“ versenkt wurden

Wieder einmal sprachen zu Vertretern der deutschen Presse zwei deutsche U-Boot-Kommandanten. Ihre Ausführungen hatten diesmal besonderes Gewicht; denn sie sprachen nicht nur von ihren Erlebnissen, sondern wurden zu Zeugen für die Versenkung der beiden großen Truppentransporter „Reina del Pacifico“ und „Viceroy of India“, die im DNB-Bericht vom 28. September gemeldet war. Roßbevel hatte erst versucht, diese Katastrophe totzuschweigen. Dann begann er zu leugnen und hat bis zum heutigen Tage den Untergang der beiden Schiffe noch nicht zugegeben. An der Tatsache der Versenkung dieser beiden Schiffe ist aber trotzdem nicht zu zweifeln.

Oberleutnant zur See Hellriegel

einer unserer jungen U-Boot-Kommandanten, 25 Jahre alt, aber seit Kriegsbeginn bereits U-Boot-Fahrer, 1 1/2 Jahre Wachoffizier bei Kapitän Endraß, hat das U-Boot des Eichenlaubträgers Kapitän Lehmann-Wilendrod übernommen und in drei Fahrten 16 000 BRT. versenkt. Dann kam ihm einer der großen Truppentransporter vor die Nase. Darüber berichtet er:

„Eben war die Geleitzugschlacht, die vom 19. bis zum 23. September gedauert hatte und bei der insgesamt 112 000 BRT. versenkt worden waren, beendet. Zu mehreren Booten lagen wir im westlichen Atlantik. Da wurde uns ein neuer Geleitzug gemeldet. Wie sich später zeigte, war er überaus schnell, lief zwölf bis dreizehn Seemeilen, zuweilen sogar vierzehn. Er zackte ungeheuer stark. Das bestätigte unsere Absicht, ihn anzugreifen. 72 Stunden war ich mit meinem Boot hinterher, bis ich ihn gegen Mittag zu Gesicht bekam. Es war der 25. September. Bis zum Abend verfolgte ich ihn, ohne ihn angreifen zu können, hatte aber dadurch besonders gute Gelegenheiten, ihn zu beobachten.“

Es waren vier große Schiffe, lauter Zwei-Schornstein-Dampfer, ganz große Käfen. Während ich selbst noch nicht in der Lage war, einen Schuß abzugeben, beobachtete ich die Versenkung der „Viceroy of India“, die ein glückliches Boot aus dem Geleitzug herauslöste. Ich selbst brauchte auch die Nacht, um mich entsprechend heranzuarbeiten, und gegen Morgen war es dann auch für mich so weit. Zwei Torpedos schoß ich auf die „Reina del Pacifico“. Es gab eine Stichflamme von 100 Meter Höhe, einen Rauchpilz, und nach einer Minute war nichts mehr zu sehen. Es schwam-

men auch keine Menschen, keine Boote, das Schiff war mit allem restlos weg. Nichts mehr von ihm konnte am Leben sein.

„Daß es sich um ein Schiff des Typs „Reina del Pacifico“ handelte, sieht zweifellos fest, wenn man seinen Aufbau, seine klaren Linien, die Brücke ganz dicht am Schornstein und all die anderen für uns Seelente untrüglichen Kennzeichen berücksichtigt.“

Kapitänleutnant Wallerling

hatte mit seinem Boot als einer der ersten die Fühlung mit dem Geleitzug bekommen. Am Nachmittag des 25. begegnete ihm zuerst aus dem Sonnensektor heraus ein großer Passagierdampfer mit zwei Zerstörern. Er hatte zwei Schornsteine und sah dem deutschen Sabotage-Motorerschiff „St. Louis“ sehr ähnlich. Da beobachtete er die Torpedierung der „Viceroy of India“. Er hielt dann weiter Fühlung und sah in der Nacht vier bis fünf große Zwei-Schornstein-Dampfer. Da war plötzlich der Himmel auf eine Entfernung von acht Kilometern blutrot. Und nach einer Minute schon war nichts mehr zu sehen. Er sah auf die Uhr; denn daß das eine große Schiffe Katastrophe bedeutete, war ihm klar. Die gemessene Uhrzeit deckte sich genau — wie ein späterer Vergleich ergab — mit dem von Oberleutnant zur See Hellriegel angegebenen Zeitpunkt für die Torpedierung der „Reina del Pacifico“. Kapitänleutnant Wallerling war nicht so glücklich, auf einen der großen Truppentransporter zu stoßen zu können. Er mußte sich damit begnügen, eine Stunde später einen Frachter von 5000 BRT. zu versenken.

Am nächsten Tage trieben an der Versenkungsstelle der „Viceroy of India“ noch die Boote herum, die voll besetzt gekentert waren, was zu der Annahme berechtigt, daß die Truppentransporter mit Mannschaften besetzt waren. Für den Transport von 13 000 Mann waren die Schiffe eingerichtet. Da versteht man, daß Roßbevel sich mit Händen und Füßen dagegen wehrt, diese Versenkungen zuzugeben; denn es ist nicht nur ein sehr schwerer Verlust, wenn man an die Schiffe und die Mannschaften denkt, sondern es ist für ihn selbst besonders peinlich angesichts der bevorstehenden Wahlen. Hat er doch, bevor er selbst wieder zum Präsidenten gewählt wurde, den amerikanischen Mittern das Versprechen gegeben, keinen Amerikaner dem Kriege zu opfern.

Weitere Gebirgstore aufgebrochen

Deutsche Gebirgsjäger setzen sich durch — Bolschemisten mißbrauchen deutsche Uniformen

Im Nordwestteil des Kaulajus brachen die deutschen Divisionen am 13. Oktober weitere Gebirgstore auf. Der im Wehrmachtbericht gemeldete Sturm auf beherrschende Bergmassive und Höhenstellungen führte zu schweren Bunker-Tämpfen in denen sich nach Meldungen des Oberkommandos der Wehrmacht Jäger und Gebirgstruppen erneut bewährten. Im Dunkel der Nacht hatten sie sich bereitgestellt. Marichompak und Infanterie wiesen den Jägern die Richtung. Nach kamen die Soldaten und die mit den schweren Waffen beladenen Traktiere auf dem Pfad am Steilhang gut voran, bis sie die Stelle erreichten, wo eine feindliche Sprengung die Felsterasse mit dem Weg weggerissen hatte. Der schmale Kotitzweg genigte wohl für den einzelnen Mann, aber nicht für die Traktiere mit ihren Käfen. Keine schraubend fanden sie vor dem

im Dunkel kaum erkennbaren Sieg. Unter Streicheln und Zureden betrat das erste Tier die Kotzbrücke, doch schon rutschte es ab und nur die schnell zupadenden Kräfte der Soldaten retteten es vor dem Absturz in die Tiefe. Auch weitere Versuche schlugen fehl. So ging es nicht. Da luden sich die Soldaten die schweren Waffen selbst auf den Rücken und trugen sie über den Abgrund. Gleichzeitig stiegen andere Jäger in die Wand empor. Einmal höher fanden sie schmale Risse, in die sie durch Schläge mit luppenumwickelten Hämmern starke Haken in die Felswand hineintrrieben. Stride wurden herangeholt. An kräftig gezogenen Seilen schwebten die in den Gurten Hängenden aus der Tiefe empor und wurden so über den Abgrund hinübergebracht.

Fortsetzung auf Seite 2

Deutsches Heldentum zur See

Wieder ist Churchill wenige Stunden nach einer Rede von den Tatsachen scharf widerlegt worden. In Edinburgh hat Churchill es fertig bekommen die britischen Niederlagen als Stufen zum Sieg darzustellen und seinen Hörern die Versicherung zu geben, wenn auch einstweilen die Gefahr für England noch tödlich sei, so sei man doch auf dem Wege, der U-Boote Herr zu werden, ja, Churchill hat geradezu behauptet, daß in jenem Monat September, in dem nicht weniger als 161 Schiffe mit 1 011 700 BRT. von deutschen Unterseebooten und Kampfflugzeugen versenkt worden sind, die Neubauten angeblich die Versenkungsziffer überschritten haben sollen. Die englischen und die nordamerikanischen Zeitungen erstickten sich zunächst an den Phrasen Churchills, um dann wieder, müde geworden, enttäuscht sich einzugeschießen, leider habe sich an der Lage der Alliierten sachlich nichts geändert. Es war „New York Herald Tribune“, die als erste dieser Erkenntnis Ausdruck gab. Die Sondermeldung des Oberkommandos der Wehrmacht, die von neuen stolzen Erfolgen im Kampf zur See berichtet, unterstreicht nun, daß sich tatsächlich an der Lage der Alliierten nichts geändert hat. Es ist ganz gleichgültig, was Churchill in Aussicht stellt: im Kampf sind es immer noch die deutschen Soldaten und ihre Kameraden aus den verbündeten Nationen, die die Entwicklung beherrschen.

Besonders bedeutsam an den neuen deutschen Kampferfolgen ist, daß es wiederum gelungen ist, schnelle und große feindliche Truppentransporter zu vernichten, nämlich den britischen Passagierdampfer „Orca des“ mit 23 456 BRT., den kanadischen Passagierdampfer „Duchess of Atholl“ mit 20 119 BRT. Insgesamt sind vor der afrikanischen Küste vier Schiffe mit 61 000 BRT. versenkt worden und im Nordatlantik 14 mit rund 82 000 BRT. Damit ist der Schiffsbestand des Feindes abermals um 18 wertvolle Schiffe mit 143 000 BRT. kleiner geworden. Anstatt aufzuholen, erleiden England und Nordamerika immer nur neue Verluste. Die Folge dieses erfolgreichen Kampfes ist die, daß so der Feind auf den verschiedensten Kampfplätzen in Mitleidenschaft gezogen wird. Die vor Afrika versenkten Schiffe waren nämlich bestimmt, Truppen und Material nach Ägypten und nach dem mittleren Osten zu verfrachten und jene Schiffe, über die im Nordatlantik das Verderben hereinbrach, wurden in England schließlich erwartet. Je stärker aber der Lössungsbestand des Feindes gelichtet wird, um so schwieriger wird auch die Versorgung der schwer angeschlagenen Sowjetunion mit Lebensmitteln, Rohstoffen und Kriegsmaterial.

Die Männer, die so auf allen Weltmeeren dem Feind harte Schläge zufügen, sind der Bewunderung der Nation gewiß. Aus den Deutschen Wochenzeitschriften, die uns in Wort und Bild über den Krieg berichten, haben wir die besten Einblicke in den Kampf auf See erhalten. Wir haben unsere Unterseeboote begleitet von der Ausfahrt aus den Stützpunkten auf das freie Meer, haben jene dramatischen Momente miterlebt, da die U-Boot-Befehlsführer sich gegen den Feind sichern und endlich Gelegenheit erlangt haben, ihre harte Arbeit mit dem Torpedoschuß auf ein großes Ziel zu krönen, und waren dann wieder Zeuge der Heimkehr in den Hafen. Von der Dauer der anstrengung aber, der die Befehlshaber der Unterseeboote unterliegen, können uns auch diese Bilder keinen rechten Begriff geben. Daran aber wollen wir denken, wenn wir von großen Erfolgen hören, die im Kampf gegen die feindliche Versorgungsschiffahrt und die feindliche Kriegsstärke errungen werden konnten.

Von dem Moment an, da das Unterseeboot den Stützpunkt verläßt, um den Feind aufzusuchen, bis zu dem Augenblick der Heimkehr wird von den Offizieren und den Mannschaften der Unterseeboote eine Höchstanspannung verlangt. Die Raumverhältnisse im Unterseeboot sind eng, die Gefahren, die die U-Boot-Befehlshaber umgeben, sind zahlreich, und jeder neue Sieg erhöht nur noch die Furcht des Feindes, verstärkt sein Bestreben, die Abwehrmaßnahmen auszubauen. So müssen unsere U-Boot-Männer allezeit von harter Kampfschlossenheit, zugleich aber Herr ihrer Nerven sein, um den Torpedoschuß erst dann zu lösen, wenn die verderbenbringende Wirkung des Geschosses sicher ist. Das Heldentum deutscher Soldaten auf See kündet somit so recht von der totalen Überlegenheit der deutschen Soldaten gegenüber dem Feind. Wenn ein U-Boot feindliche Geleitzüge, die von zahlreichen Kriegsschiffen gesichert sind, zertrümmern will, dann bedingt das, daß eines in das andere greift. Die Soldaten müssen größte kämpferische Tugenden ihr eigen nennen, und zugleich muß das Material vorzüglich sein.

Die lange Liste der vernichteten feindlichen Kriegs- und Handelsschiffe stellt somit einen Triumph deutscher Überlegenheit dar, wie er besser nicht gedacht werden kann. Die Stetigkeit der Erfolge im Kampf auf See aber illustriert zugleich, daß die deutsche Überlegenheit auch in diesem Kampf nicht auf irgendwelchen Zufällen beruht, sondern der Ausdruck der wahren Sachlage ist. Es ist ganz gleichgültig, welche Maßnahmen der Feind zur Abwehr trifft, es ist ganz gleichgültig, welcher Teil der Meere zum Kampfschauplatz wird: die deutschen Unterseeboote sind hoch oben im nördlichen Eismeer genau so siegreich wie an der Küste Afrikas, auf der Jagd im freien Atlantik und in den Gewässern vor dem amerikanischen Kontinent. Und darum eben ist Churchill bei allen Antisindigungen, daß es nun endlich im Kampf auf dem Meere für England oder Nordamerika besser werden dürfte, immer nur schwächlich enttäuscht worden. Wir erinnern uns, daß Churchill das erstmal im Jahre 1939 davon gesprochen hat, England sei auf dem besten Wege, der Unterseeboote Herr zu werden, ja, es habe die Gefahr bereits gemeistert. Wir sind überzeugt davon, daß auch jede neue Prophezeiung Churchills an der kämpferischen Energie der Männer unserer Unterseeboote ebenso aufzuheben werden wird wie die vorausgegangenen, durch die Churchill als ein unverantwortlicher Schwächer bloßgestellt worden ist.

Groß und ewig war noch immer nur: was mit bestreitem Flug über die gebundenen Grenzen unseres Welttagsraums trug.
Gitar F. Laichlen.