

Riesner Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Drahtanschrift
Tageblatt Riesa
Grenzpl. 1287
Postfach Nr. 88

Diese Zeitung ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Landrats
zu Grodenhain befähigte Blatt und enthält amtliche Bekanntmachungen des Finanzamtes Riesa
und des Hauptzollamtes Weißen

Postfachkonto
Dresden 1580
Girokonto
Riesa Nr. 88

Nr. 245

Donnerstag, 19. Oktober 1939, abends

92. Jahrg.

Das Riesner Tageblatt erscheint jeden Tag abends 7/8 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis, bei Vorauszahlung, für einen Monat 2 Mark, ohne Zustellgebühr, durch Postbezug Nr. 214 einschl. Postgebühr (ohne Zustellgebühr), bei Abholung in der Geschäftsstelle Wochenkarte (6 aufeinanderfolgende Nr.) 65 Pfg. Einzelnummer 15 Pfg. Anzeigen für die Nummer des Ausgabetales sind bis 10 Uhr vormittags aufzugeben; eine Gewähr für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird nicht übernommen. Grundpreis für die gefaltete 40 mm breite mm-Zeile oder deren Raum 9 Pf., die 20 mm breite, 3 gespaltene mm-Zeile im Textteil 25 Pf. (Grundchrift: Petit 8 mm hoch). Biffergebühr 27 Pf., tabellarischer Satz 50%, Kuffschlag. Bei fernmündlicher Anzeigen-Bekanntmachung oder fernmündlicher Abänderung eingehender Anzeigentexte oder Probeabzüge (Schicht der Verlag die Inanspruchnahme aus Mangel nicht drucktechnischer Art aus. Preisliste Nr. 4. Bei Konturs oder Zwangsvergleich wird etwa schon bewilligter Nachschub hinfällig. Erfüllungsort für Lieferung und Zahlung und Gerichtsstand in Riesa. Höhere Gewalt, Betriebsstörungen usw. entbinden den Verlag von allen eingegangenen Verpflichtungen. Geschäftsstelle: Riesa, Goethestraße 58.

„Das Rätsel von Scapa Flow“

Wenn es nicht einmal die englischen Marineexperten sagen können, wie das deutsche U-Boot in die Bucht von Scapa Flow einbringen vermochte, dann können wir es schon gar nicht, und Kapitänleutnant Prien, der diese einzigartige Leistung vollbracht hat, hat bereitwilligst keine Einzelheiten, intime Einzelheiten zu erzählen. Er war eben „pöblich drin“ in Scapa Flow.

Es ist wohl eine der peinlichsten und schweißigen Unternehmungen gewesen, die jemals eine englische Regierung zu überlegen hatte. In dem Augenblick, als Chamberlain außer dem ersten Angriff auf den Firth of Forth und auf Scapa Flow auch noch den wenige Stunden vor Beginn der Sitzung erfolgten Mitternachtsangriff auf Scapa Flow mitteilen mußte, war die große Frage für die gesamte englische Flotte noch immer die: wie ist das deutsche U-Boot durch die vielen starken Sperren aus Stahlbeton, Minenfeldern usw. durchgedrungen und wie zum Teufel konnte es wieder herauskommen? Ausnahmsweise hat König-Georg VI. einmal recht, wenn er sehr verlegen mittelste, das sei für die Admiralität „ein ungeöstes Rätsel“, und man habe den Flottenchef für „völlig immun gegen U-Boot-Angriffe“ gehalten. Nun soll ein Untersuchungsausschuß der Sache buchstäblich auf den Grund gehen. Die erste Prüfung der gesamten Sperreanlagen in Scapa Flow ist bereits völlig abgeschlossen und verläuft, das Rätsel größer als je.

Man erinnert sich gerade in englischen Fachkreisen mit schmerzlicher Beharrung an die verhängenen Zeiten von 1914/18. Denn im November 1914 ging das deutsche Boot U 18 bei dem Versuch, in die innere Bucht einzudringen, verloren; es wurde von den zahlreichen schnellen Bewachungsbooten gestellt und versenkt. Und vier Jahre später, im November 1918, fiel das Boot U 23 dort auf eine Mine mit elektrischer Fernzündung und wurde zerstört. Seitdem aber sind die Sperreanlagen und die Bewachungsflotte auf der Rede von Scapa Flow, wie schon gesagt, immer weiter ausgebaut und verstärkt worden. Wenn irgendwo, dann fühlte sich die englische Flotte dort oben in Scapa Flow so sicher, wie in Abraham's Schloß. Und gerade in dem vermeintlich sichersten Punkt der ganzen englischen Küste hat sie nun die bisher schwersten Verluste an Großkampfschiffen erlitten. Man kann sich danach vorstellen, welche internen Stürme innerhalb der englischen Regierung und vor allem der britischen Admiralität seitdem toben.

Ein alternder Lügner!

„Berlin. Der „Deutsche Dienst“ schreibt: Die stannenswerten Leistungen des britischen Flottenministers lassen Herrn Churchill nicht zur Ruhe kommen. Er verurteilt jeden Fall auf seinem Gebiet, diese Konkurrenz erfolgreich zu schlagen. Die von ihm ausgesprochenen Verurteilungen über die Wirkung deutscher Angriffe gegen die britische Flotte beginnen bekanntlich mit zerprüngenen Fensterscheiben und toten Hundeb, die sich dann nach einigen Stunden oder Tagen in versenkten Kriegsschiffe und getötete Personen „nicht stiller Herkunft“ verwandeln. Wenn man diese Berichte liest, dann taucht man schon gar nicht mehr über die Frechheit dieses Lügenbolden, sondern ausschließlich über seine merkwürdige Dummheit. Man kann daraus doch schon sehr stark auf die zunehmende geistige Vergreifung dieses alten Schwindlers schließen.

Jetzt erfahren wir aus seinem Munde neue Aufklärungen, und zwar über die Verluste deutscher U-Boote. Hr. Churchill, der tagelang nicht genau weiß, welche englischen Kriegsschiffe, und zwar Schlachtschiffe und Flugzeugträger, beschädigt oder versenkt worden sind, weiß umso besser, wieviel U-Boote Deutschland verloren hat. Er scheint in letzter Zeit wohl seinen Blick von der Oberfläche des Meeres nur noch in die Tiefe gerichtet zu haben. Er weiß deshalb auch ganz genau, ob diese vernichteten deutschen U-Boote große oder kleine gewesen sind, ob sie einem modernen oder veralteten Typ angehörten usw. Das kann ja nun Herr Churchill allerdings seinen Landsleuten erzählen, weil außer ihm in seinem Lande ja kein Mensch in der Lage ist, zu wissen, wann er gelogen hat oder wann er einmal durch Versehen bei der Wahrheit geblieben war. Nur in einem wollte er nicht lügen, nämlich in der Gesamtzahl der versenkten U-Boote. Dieser würdige Seeflord erklärt, daß Deutschland nach kaum vier Wochen Krieg schon ein Drittel seiner U-Boote verloren hat. Da nun nach seinen Versicherungen die englische U-Bootabwehr überhaupt erst jetzt in Ordnung gekommen ist, werden sicherlich die nächsten zwei Monate zum Verlust der letzten beiden Drittel der deutschen U-Boote führen. Witzig wird nach der Behauptung des Herrn Churchill Deutschland in spätestens zwei Monaten über kein U-Boot mehr verfügen. Von dort ab werden dann die englischen Schiffe also vollkommen frei über die Meere fahren können. Sollten sie das aber nicht, dann wird Herr Churchill eines Tages die versenkten U-Boote wieder aufsteigen lassen müssen.

Und da hat er in gewissem Sinn ja auch wieder nicht unrecht. Herr Churchill läßt diesmal wirklich nicht. Die deutschen U-Boote, die untertauchen, kommen nämlich tatsächlich immer wieder an die Oberfläche. Nur die britischen Schlachtschiffe und Flugzeugträger, die einmal untergetaucht sind, bleiben am Meeresgrunde liegen. Das ist nun einmal der Unterschied zwischen einem deutschen U-Boot und einem britischen Flugzeugträger!

Nun: Dieser Mann ist nicht nur ein chronischer, sondern vor allem ein blinder Lügner. Man kann die britischen Seeflorden wirklich nur beneiden, von so einem geistlosen Einfaltspinsel vertreten zu werden.

Ueberblick über die Ereignisse an der Westfront seit Beginn des Krieges

„Berlin. Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:

Zwischen der Saar und der Straße von Brest — bis hin zu unseren Truppen die noch auf deutschem Boden befindlichen feindlichen Nachhut nach kurzem hartnäckigen Kampf auf und über die Grenze zurück.

An den übrigen Abschnitten der Westfront nur örtliche Artillerie- und Spähtruppentätigkeit. An einigen Stellen ist die Fühlung mit dem Feinde vorübergehend verlorengegangen, da unsere Gefechtsvorposten die französische Grenze nicht überschritten haben.

Damit kann der erste Abschnitt der Kampfhandlungen im Westen — hervorgegangen aus der Initiative der Franzosen — als abgeschlossen betrachtet und folgender Ueberblick über die Ereignisse an der Westfront seit Beginn des Krieges gegeben werden.

Mit dem Beginn der Operationen in Polen wurden auch unsere Grenzbesetzungen im Westen durch starke Kräfte befestigt.

Am 9. September eröffneten die Franzosen die Feindseligkeiten und überschritten mit Spähtruppen an verschiedenen Stellen zwischen Luxemburg und dem Rhein westlich der Saar die deutsche Grenze.

Seit dieser Zeit haben an der ganzen Westfront an keiner Stelle ernsthafte Kampfhandlungen stattgefunden.

Die rein örtlichen Kämpfe spielten sich in einem flachen, nahe der französischen Grenze liegenden Streifen im Vorfeld unserer Westwall ab. Von einer einzigen Ausnahme abgesehen, führten diese Kämpfe auf beiden Seiten nur kleine Verbände, meist unter Kompaniestärke. Befehle wurden von den Franzosen im Laufe des Monats September lediglich

1. einige nahe der französischen Grenze gelegene deutsche Ortsdörfer zwischen der luxemburgischen Grenze und Saarlautern;

2. das südwestlich Saarbrücken gelegene, nach Frankreich vorstührende Waldgebiet, der „Barade“ und

3. der ebenfalls vorstührende Gebietsteil südostwärts Saarbrückens zwischen Saar und dem Pfälzer Wald.

Nur in den beiden zuletzt genannten Gebieten, die von uns planmäßig geräumt waren, hat sich der Feind unter erheblichen Verlusten in einer Tiefe von drei bis fünf Kilometern auf deutschem Boden festgesetzt. Das ganze übrige deutsche Gebiet vor dem Westwall blieb frei vom Feinde.

An keiner Stelle sind französische Kräfte auch nur in die Nähe des Westwalls gekommen, außer dort, wo der Westwall, wie bei Saarbrücken, in unmittelbarer Nähe der französischen Grenze verläuft.

Dieser geringen inoffiziellen Gefechtsstärke entsprach auch das Artilleriefeuer.

Es beschränkte sich, von der Unternehmung kleinerer Unternehmungen abgesehen, auf Störfeuer gegen Geländepunkte im Vorfeld unserer Befestigungen. In einem einzigen Fall wurde ein Panzer in der Nähe von Saarbrücken mit 80 Schuss mittleren Kalibers ohne jeden Erfolg beschossen.

Am Oberrhein von Karlsruhe bis Basel herrscht seit Kriegsbeginn völlige, fast friedensmäßige Ruhe.

Diesem von französischer Seite als großen Erfolg und wirksame Unternehmung der Polen hingewiesenen geringen Geländegewinn hat der Feind zwischen der luxemburgischen Grenze und dem Harz, sowie zwischen der Saar und dem Pfälzer Wald freiwillig wieder aufgegeben und ist von unserem daraufhin nachfolgenden Truppen bis dicht an und über die französische Grenze zurückgegangen.

Die Luftkriegsführung an der Westfront ging bisher über Aufklärungsaktivität sowie Jagd- und Störabwehr auf beiden Seiten nicht hinaus. Bombenangriffe fanden nicht statt. Der wirkungsvollen deutschen Abwehr durch Jäger und Flak sind seit Kriegsbeginn an der Westfront 60 feindliche Flugzeuge, darunter 12 britische, erlitten.

Die feindlichen Flugzeugverluste im Innern Deutschlands und im Küstenvorfeld sind in diesen Zahlen nicht enthalten.

Die deutschen Gesamtverluste durch feindliche Einwirkung an der Westfront betragen seit Kriegsbeginn bis zum 17. 10. 1939 200 Tote, 356 Verwundete, 114 Vermisste sowie 11 Flugzeuge.

Demgegenüber wurden bis 18. 10. allein 25 französische Offiziere und 661 Unteroffiziere und Mannschaften als Gefangene eingeworfen.

An der 170 Kilometer langen Oberrheinfront wurde nur 1 Mann durch einen gelegentlich eines Flakabwurfs herabfallenden Granatsplitter verwundet.

Britische Truppen konnten bisher in der vorderen Linie der Westfront nirgends festgehalten werden.

Stunden der Kameradschaft mit den Siegern von Scapa Flow

Reichspresseschef Dr. Dietrich begrüßt die tapfere U-Boot-Besatzung

„Berlin. Am Nachmittage des triumphalen Tages, den die Sieger von Scapa Flow in der Reichshauptstadt verbrachten, folgten der Kommandant und die Besatzung des erfolgreichen deutschen U-Bootes einer Einladung des Reichspresseschef Dr. Dietrich zu einem Tee-Empfang im Kreise der deutschen und der ausländischen Presse. Dabei gab der Kommandant des U-Bootes, Kapitänleutnant Prien, nochmals einen überaus lebendigen, oft von kühnem Witz unterbrochenen und mit Begeisterung aufgenommenen Bericht über den wagemutigen und so ungewöhnlich erfolgreichen Vorstoß mitten in den Hauptstützplatz der englischen Flotte, den Hafen von Scapa Flow.

Reichspresseschef Dr. Dietrich hieß die tapferen Männer willkommen, die die Welt und uns mit einer so reichhaltigen Tat überraschten und die daher die Krönung dieses ereignisreichen Tages aus dem Munde des Führers den Dank ihres Obersten Befehlshabers und des ganzen

deutschen Volkes entgegennehmen konnten. Für die Männer der Presse, die auch an der Front händen, um das große Geschehen für ihre Leser festzuhalten, und die bei der Erfüllung ihrer verantwortungsvollen und schweren Aufgabe auch ihren Blutspott gezahlt hätten, sei es besonders wertvoll, in unmittelbarer Fühlungnahme mit den Männern von der U-Boot-Waffe in Gedankenanstausch zu treten.

Kapitänleutnant Prien, der stolz das ihm vom Führer verliehene Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes trug, gab dann noch einmal in soldatischer Kürze, aber mitreißend lebendig und anschaulich eine Schilderung der Großtat, die den Ruhm der deutschen Marine und der tapferen Führung und Besatzung dieses deutschen U-Bootes unverwundlich gemacht hat. Welcher Geist die Männer unserer U-Boot-Waffe befehle, ging schon aus den einleitenden Worten des Kommandanten hervor, als er darauf hinwies, daß es Führer und Besatzung der deutschen U-Boote förmlich in den Fingern juckte, den Gegner, der über eine so gewaltige

Kommandant Prien und seine Besatzung beim Führer

Unmittelbar nach der Ankunft in Berlin weilten der Kommandant, Kapitänleutnant Prien, und die Besatzung des U-Bootes, das das englische Schlachtschiff „Royal Oak“ und den Schlachtschiff „Repulse“ torpediert hatte, als Gäste des Führers in der Neuen Reichskanzlei. — Der Führer begrüßt die tapfere U-Boot-Mannschaft; neben dem Führer Kapitänleutnant Prien, ganz links Großadmiral Raeder.

(Presse-Photograph
Wagenborg-M.)

