

Rieser Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Drahtschiff
Tageblatt Rieser
General 1937
Postfach Nr. 24

Diese Zeitung ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Handels-
am Großdeutschen Reichsamt für die Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Finanzamtes Wieso
und des Hauptpostamtes Weihen

Verlagsamt
Wiesbaden 1939
Verlag
Rieser Nr. 24

Nr. 293

Donnerstag, 14. Dezember 1939, abends

92. Jahrg.

Das Rieser Tageblatt erscheint jeden Tag abends 1/8 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis, bei Vorauszahlung, für einen Monat 2 Mark, ohne Zustellgebühr. Durch Vorbestellung RM. 2.14 einm. Postgebühren (ohne Zustellgebühr), bei Abholung in der Geschäftsstelle Wochenkarte (6 aufeinanderfolgende Nr.) 55 Pfg. Einzelnummer 15 Pfg. Anzeigen für die Nummer des Ausgabestages sind bis 10 Uhr vormittags aufzugeben; eine Gewähr für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird nicht übernommen. Grundpreis für die gesamte 46 mm breite mm-Zeile oder deren Raum 2 Rpfr., die 90 mm breite, 2 gefaltene mm-Zeile im Textteil 25 Rpfr. (Grundpreis: Petit 8 mm hoch). Biffergebühren 27 Rpfr., tabellarischer Satz 50%, Aufschlag. Bei fernmündlicher Anzeigen-Bestellung oder fernmündlicher Abänderung eingehender Anzeigengebühren oder Probeabzüge bleibt der Verlag die Finanzrechnung aus Mängeln nicht drucktechnischer Art aus. Preisliste Nr. 4. Bei Kontoführung oder Zwangsvergleich wird etwa schon bewilligter Nachlass hinsichtlich Erfüllungsort für Rieserung und Zahlung und Gerichtsstand in Rieser höhere Gewalt, Betriebsstörungen usw. entbinden den Verlag von allen eingegangenen Verpflichtungen. Geschäftsstelle: Rieser, Goethestraße 24.

Widerlegte Ausreden

Auf die Bedeutung einer genauen Unterscheidung von äußeren Anlässen und inneren Ursachen jedes wichtigen politischen Vorganges ist man schon im Geschichtsunterricht der Schule immer wieder hingewiesen worden. Denn es liegt auf der Hand: wenn ein Staat, eine Regierung oder eine Persönlichkeit ein bestimmtes politisches Ziel verfolgt (das die Ursache seines Handelns ist), dann hat er in vielen Fällen allen Grund, dieses Ziel zu verhehlen und irgendwelche vielleicht weniger kompromittierenden oder sogar scheinbar gerechtfertigten äußeren Anlässe als den Ausgangspunkt seiner Handlungsweise in den Vordergrund zu stellen. Hier ist also genau zu unterscheiden.

Aus dem veröffentlichten deutschen Weiskund geht 1. B. klar hervor, daß die Ursache für die englische Politik der Wille zum Krieg mit Deutschland war. Es ist etwas, was man natürlich nicht öffentlich proklamieren sollte. Also wurde ein anderer tauglicherer äußerer Anlaß gesucht, und man kam dabei auf Polen. Im folgenden soll einmal kurz auf einen Sonderkomplex dieses „Anlasses Polen“ eingegangen werden. In der offiziellen englischen Darstellung spielt die Behauptung eine entscheidende Rolle, die britische Garantie sei für die Duldung der polnischen Regierung nicht bestimmend gewesen. Man argumentiert dabei reichlich primitiv folgendermaßen: Die englische Garantie sei erst am 31. März 1939 ausgesprochen worden, Polen habe aber bereits am 26. März die deutschen Vorschläge abgelehnt. Dazu zunächst einmal: schon der Eifer, mit dem diese Feststellung getroffen wird, ist verdächtig. Es liegt darin das Eingeständnis, wie notwendig ein solcher Nachweis erscheint, weil eben jede vernünftige Heberlegung dahin gehen muß, daß ein Staat wie Polen nicht aus eigenem eine solche Haltung einem Staat wie dem Deutschen Reich gegenüber einnehmen konnte. Zum anderen: Das letzte Vierteljahr 1938 und das erste Vierteljahr 1939 standen ganz allgemein im Zeichen klarer englischer Kundgebungen, die auf die Bildung einer gegen Deutschland gerichteten Front hinausliefen. Das ist in Warschau natürlich nicht überhört worden. Am 24. März, drei Tage nachdem die deutschen Vorschläge in Warschau überreicht waren, hat dann Lord Halifax den polnischen Botschafter zu einer eingehenden Aussprache empfangen. Und als am 31. 3. Chamberlain vor dem Unterhaus jene weitgehende Erklärung an Polen abgab, die einer Blankovollmacht gleich kam, mußte die polnische Regierung darüber schon Tage vorher genau unterrichtet sein; denn es wäre widersinnig, anzunehmen, daß ein so hoch wichtiger außenpolitischer Akt ohne die Kenntnis dessen vollzogen wurde, dem er galt. Das wäre grotesk anzunehmen, ebenso grotesk fast wie die Erwartung, man werde jener englischen Versicherung bei ernsthaften Menschen Glauben schenken.

Rechtlich ist es mit zwei weiteren englischen Behauptungen, die immer wiederkehren. Die eine geht dahin, das deutsche Angebot vom 20. August, einen polnischen Unterhändler im Laufe des 30. August zu empfangen, sei nicht ernst gemeint gewesen und hätte Polen nicht zugunsten werden können. Das ist durch nichts bewiesen — eine Frist von 30 Stunden kann unter den heutigen technischen Verhältnissen als durchaus ausreichend erscheinen. Dagegen erhielt die deutsche Regierung an diesem 30. August nachmittags bereits von ihrem Geschäftsträger in Warschau die Mitteilung, daß am Frühaufbruch in Polen durch Anschlag die allgemeine Mobilisierung befohlen worden war. Beide Tatsachen, das Ausbleiben eines polnischen Bevollmächtigten und die Verkündung der Generalmobilisierung wurden am 31. August in einem Rundtelegramm des Staatssekretärs des Auswärtigen Amtes an die deutschen diplomatischen Missionen im Ausland weitergegeben. Es war klar: Polen wollte nicht.

Die andere Behauptung geht dahin: der Reichsaußenminister habe dem britischen Außenminister die deutschen Vorschläge am 30. August nur vorgelesen, und zwar in deutscher Sprache und so schnell, daß er nicht zu folgen vermochte, und infolgedessen diese Vorschläge in Warschau nicht unterbreiten konnte. Auch das ist unrichtig. Aus einer Aufzeichnung unmittelbar im Anschluß an die Unterredung geht hervor, daß Herr von Ribbentrop das Dokument langsam und deutlich vorgelesen und daß er sogar noch zu den Hauptpunkten — Danzig, Abtötung im Korridor, Winderbeitenschutz — mündliche Erklärungen abgegeben habe. Außerdem aber hat Henderson in einem Telegramm vom gleichen Tage den Inhalt dieser Vorschläge vollständig und richtig seinem Außenminister übermitteln können, wobei sich nur ein einziger belangloser Fehler, die Verwechslung des Datums des 1. 1. 1918 mit dem des 1. 1. 1919 findet (Stichtag für die Stimmberechtigung der Bevölkerung des Korridors).

Die Tatsachen und Zusammenhänge kennen die Engländer natürlich selbst genau. Wenn sie so großen Wert darauf legen, den wahren Sachverhalt zu beschreiben, so liegt darin vielleicht ein besonders eindeutiger Schuldbeweis, denn anders läßt sich diese bewusste Tatsachentwärtung nicht erklären.

Schwere Schiffstatastrophe nördlich von Japan

Bisher 87 Tote geborgen

(Tokio. (Hafendienst des DRB.) Der sowjetische Dampfer „Indigirka“ (2400 t) strandete nördlich der Insel Hokkaido. Er hatte 1000 Passagiere und 86 Mann Besatzung an Bord, von denen bisher nur 80 gerettet wurden. 87 Tote sind bis jetzt geborgen worden.

Seegefecht an der La Plata-Mündung

Deutscher Vorstoß gegen englischen Geleitzugweg — Panzerschiff „Admiral Graf Spee“ im Kampf mit drei britischen Kreuzern — Zwei englische Dampfer versenkt — Zerstörer „Duchek“ gesunken — Operationen in der Nordsee

(Berlin. Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:

Neben geringem feindlichen Artillerie-Eintragsfeuer auf das Vorfeld an der Front zwischen Rofel und Rhein lebhaftere Spätruppeltätigkeit. An mehreren Stellen konnten wiederum Gefangene gemacht werden.

In den letzten Tagen fanden Operationen der Seestreitkräfte in der nördlichen Nordsee statt. Auf dem Rückmarsch ereignete sich bei einem Leichten Kreuzer eine Unterwasserdetonation. Die Schäden sind geringfügiger Art; das Schiff ist in den Heimathafen zurückgeführt. Das Panzerschiff „Admiral Graf Spee“, eines der seit Kriegsausbruch in den atlantischen Gewässern operierenden Kriegsschiffe, ließ gegen den Geleitzugweg La Plata-europäische Gewässer vor und versenkte die britischen Dampfer „Lairoa“ (7983 Tonnen) und „Sirenschall“ (3895 Tonnen). Hierbei kam das Panzerschiff in Gefechtsberührung mit dem Schweren englischen Kreuzer „Exeter“ und den

Leichten Kreuzern „Ajax“ und „Achilles“. Bei dem Gefecht gelang es dem Panzerschiff, den zahlenmäßig Überlegenen feindlichen Streitkräften schweren Schaden zuzufügen. „Exeter“ mußte sich nach schweren Treffern aus dem Gefecht zurückziehen. Einer der Leichten Kreuzer wurde gleichfalls schwer beschädigt. Das Panzerschiff „Admiral Graf Spee“ erhielt seinerseits einige Treffer. Zur Zeit befindet es sich in dem Hafen von Montevideo (Uruguay).

Die britische Admiralität teilt den Verlust des Zerstörers „Duchek“ in den heimischen Gewässern mit.

Wieder ein britischer Dampfer torpediert

(London. Die britische Admiralität hat folgende Berichterstattung veröffentlicht: „Am 12. Dezember, etwa um die Mittagsstunde, wurde der britische Dampfer „Dorford“ in der Nähe des Standortes Dunningoona torpediert. Das Schiff ging innerhalb einer Minute unter. Bisher wurden nur 5 Überlebende gerettet.“

Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller begrüßt die Besatzung der „Bremen“

(Bremen. Am Mittwoch um 12.15 Uhr machte das Flaggschiff des Norddeutschen Lloyd, der Schnelldampfer „Bremen“, in seinem Heimathafen der Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller ging mit Vertretern von Partei, Staat und Wehrmacht an Bord, wo er dem Kommandore Ahrens seine Glückwünsche zu dem glücklichsten Seilagen der Heimfahrt aussprach.

In dem Ballaal der „Bremen“ hatten sich die Offiziere und Besatzung versammelt, die durch den ersten Offizier dem Reichsverkehrsminister gemeldet wurden.

Dr. Dorpmüller ergriff sogleich das Wort zu einer Ansprache an die Besatzung, in der er folgendes ausführte:

„Kommandore! Meine Herren Offiziere und Ingenieure! Besatzung „Bremen“!

Ich kann mir kaum einen glücklicheren Tag denken, als den heutigen, an dem es mir beschieden ist. Sie namens der Reichsregierung zu begrüßen und Ihnen zu danken für die Taten, die Sie durch die Zurückführung des stolzen Schiffes vollbracht haben. Genau wie in Friedenszeiten der deutsche Seemann die Gefahren gemeistert hat, so haben Sie sich würdig in diesen Kriegsjahren den Mannschaften unserer Kriegsmarine erwiesen. In der Krieg zu Ende, dann wird einmal auch ein Buch aufgeschlagen werden können, das von Heldentaten der Handelsmarine berichtet.“

Der Reichsverkehrsminister wandte sich dann an Kommandore Ahrens und stellte fest, daß dieser nach seiner ersten Fahrt weitergegangen sei und sich nur noch mit dem Gedanken der Heimbringung seines Schiffes beschäftigt habe, die nunmehr auch gelungen sei.

„Bei dieser Gelegenheit“, so sagte der Reichsverkehrsminister, „möllen wir aber der Besatzung gedanken, denen es trotz des gleichen Wollens nicht gelungen ist, ihr Vorhaben auszuführen, und die dann in letzter Minute

ihre Schiffe eher dem Untergang weihen, als es in Friedenszeiten zu tun. Und mit ihnen gedanken wir die Gelben, die ihr Leben hingaben für den gleichen Zweck.“

Der erste große Tag der „Bremen“ war die Indienststellung 1928, ein Vorbild in Deutschlands Erneuerung, denn ein Volk, das solche Schiffe baut, ist nicht verloren. Der zweite große Tag war, als die „Bremen“ das Blaue Band des Ozeans errang. Beide Tage werden aber überstrahlt durch den heutigen Tag, an dem das Schiff heimkehrte. Ganz Deutschland, ja, alle Deutschen haben mit Spannung den Ausgang des „Wettlaufens“ der „Bremen“ mit dem angeblich „alle Meere beherrschenden England“ verfolgt. Die Vorherrschaft Englands auf allen Meeren ist gebrochen, das haben Sie auch bewiesen durch diese Fahrt. Und wenn der Engländer seine Ohnmacht hinter der Keulierung versteht, daß er in der vergangenen Nacht das Schiff aus völlerrechtlichen Gründen gesichert habe, so ist das uns nur ein weiterer Beweis, daß die englische Vorherrschaft zur See nicht mehr vorhanden ist.“

Der Betriebsführer des Norddeutschen Lloyd, Dr. Pirie, fand ehrende Worte für Besatzung und Führung. Er richtete Dankesworte an den fast 40 Jahre im Dienste des Lloyd stehenden Kommandore Ahrens. Mit Stolz werde die Fahrt der „Bremen“ in die Geschichte des Lloyd und der deutschen Handelsmarine aufgenommen werden.

Für Gauleiter Rohde überbrachte der Beauftragte der N.D. Bremen, Cordes, Glückwünsche, wie auch Senator Bernhard Gröhe der Hansestadt Bremen ansprach. Kommandore Ahrens dankte allen in kurzen, bescheidenen Worten. Nicht Heldentaten habe er und seine Mannschaft vollbringen wollen, sondern sie seien allein vom Pflichtbewußtsein geleitet worden.

Die Begrüßung in dem Ballaal der „Bremen“ fand in angeregter Aussprache ihren Ausklang.



(Wolff-Telegraphen)

Flaggschiff „Bremen“



Kommandore Ahrens