

Wilsdruffer Tageblatt

Das „Wilsdruffer Tageblatt“ erscheint wochentlich 16 Uhr bezugsfertig monatlich 2 RM frei Haus, bei Postbestellung 1,50 RM zuzügl. Beleggeld. Einzelnummer 10 Pf. Alle Bestellungen, Vollbest., einzelne Ausgaben u. Geschäftsbesorgung nehmen zu jeder Zeit Bestellungen entgegen. Im Falle höherer Gewalt oder sonstiger Unfälle ist die Verantwortlichkeit für den Inhalt des Blattes nicht zu übernehmen. Die Redaktion ist für den Inhalt der Beiträge nicht verantwortlich. Nachdruck ohne schriftliche Genehmigung ist untersagt.



Angabe der Preisliste laut auflagegesetzlicher Vorschriften Nr. 2 - Riffer-Verlag: 20 Pf. - Besondere Druckaufträge und Druckarbeiten werden nach Möglichkeit berücksichtigt. - Anzeigen-Raum: 10 bis vorab 10 Uhr. Fernsprecher: Amt Wilsdruff 206. - Bei Anzeigen über den Preisvergleich ist jeder Anspruch auf Rückzahlung ausgeschlossen.

Das „Wilsdruffer Tageblatt“ ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Wilsdruff bestimmte Blatt und enthält Bekanntmachungen des Amtsgerichts

Bekanntmachungen des Landrates zu Reichen und des Bürgermeisters zu Wilsdruff, des Finanzamts Rössen sowie des Forstrentamts Tharandt

Nr. 243 — 98. Jahrgang Diabantschrift: „Tageblatt“ Wilsdruff-Dresden Postfach: Dresden 2640 Mittwoch, den 18. Oktober 1939

Der Geist Weddigens

Die Welt steht unter dem Eindruck des kühnen Handstreichs, den der Kapitänleutnant Prien mit seinem U-Boot auf die englische Flotte im Hafen von Scapa Flow durchführte. Das ist noch nicht dagewesen: Ein deutsches U-Boot einlam auf der weiten Nordsee, ganz auf sich gestellt, ohne Verbindung mit der Heimat, bricht unversehens mitten zwischen die britische Heimatflotte ein, die sich in dem Hafen von Scapa Flow auf den Orkneyinseln völlig sicher fühlt. Welcher englische Seemann hätte es bisher für möglich gehalten, daß ein deutsches U-Boot den nördlichsten Zipfel der britischen Insel ansteuert, wo doch die englische Küste durch Reg- und Minenperren gesichert ist, wo doch Englands Seestreitkräfte patrouillieren und alle Vorsichtsmaßnahmen gegen Ueberraschungen getroffen sind!

Viele hundert Kilometer liegen zwischen dem Heimathafen des deutschen U-Bootes und den Orkneyinseln. Hunderte von Kilometern auf dem weiten Raum der Nordsee. In dem England nicht mehr unangreifbar? Bislang war der Engländer der Meinung, England sei eine Insel, die, durch alle Schutzmaßnahmen gesichert, von keiner Macht der Welt bedroht werden könnte. Und mit einem Male wird dieser Glauben des Engländers in seinen Grundfesten erschüttert. Daran mag man ermesen, welchen tiefen Eindruck die deutschen Seesiege-erfolge in der englischen Öffentlichkeit machen. Die deutsche Kriegsmarine beherrscht die Nordsee. Gibt es noch ein sprechenderes Beispiel für den Heldengeist, der deutsche Soldaten erfüllt? Gibt es noch ein glänzenderes Beispiel für den Schneid, das Draufgängertum und die Siegesgewißheit unserer deutschen Seemacht?

Schon einmal früher hat Großadmiral Raeder in einer Rede versichert, daß in der deutschen Kriegsmarine der Geist Weddigens lebe. Die wenigen Wochen, in denen die deutschen Seestreitkräfte Gelegenheit hatten, mit den Briten abzurechnen, haben die Wahrheit des Wortes glänzend bewiesen. So wie Weddigens unsterbliche Tat im Weltkrieg das Signal gab zu dem erbitterten Kampf gegen England, so ist die Tat des deutschen U-Bootes in Scapa Flow gleichsam als Warnungsschau gegen die englische Heimatflotte anzusehen. Nicht die Zahl der Schiffe macht die Ueberlegenheit aus, sondern der Geist der Mannschaft und der Führer ist ausschlaggebend. Wenn England glaubte, daß seine großen Kampfschiffe, die nach dem letzten Stand der Technik ausgebaut sind, einfach seinen Gegner finden würden, dann wird man sich wohl jetzt darüber Klarwerden müssen, daß ein deutsches U-Boot ein Gegner ist, der den Kampf mit den britischen Riesenschiffen aufnehmen bereit ist.

Genau so unheimlich wie die deutsche U-Bootwaffe ist die deutsche Luftwaffe, die mit ihrem schnellen Angriff auf den zweiten großen englischen Kriegshafen in Firth of Forth bewiesen hat, daß es für sie keine Entfernungen und keine Schwierigkeiten gibt. In dem natürlichen Hafen in Schottland glaubte sich die englische Flotte stets sicher. Auch diese Annahme hat sich nun, wie der Mißgriff der deutschen Stukas gezeigt hat, als Irrtum erwiesen. Die Treffer auf die beiden Kriegsschiffe in Firth of Forth zeugen davon, daß derselbe Kampfgeist, unsere Luftflotte erfüllt wie unsere Kriegsmarine und daß unsere Flieger trotz bestmöglicher Abwehrfeuer und feindlicher Gegenwehr zu treffen verstehen.

Die Bilanz der letzten Tage für Englands Seeherrschaft ist, um ein Wort aus der englischen Presse zu gebrauchen, katastrophal. Widen wir noch einmal zurück: Am 18. September meldete das deutsche Oberkommando den Verlust des englischen Flugzeugträgers „Courageous“. Am 25. September gelang die Torpedierung eines britischen Zerstörers. Am 26. September landete der deutsche Fliegerleutnant Franke zwei Bomben schweren Kalibers auf dem modernsten britischen Flugzeugträger „Arctic“, der seitdem nicht mehr gesehen wurde und vermutlich auf dem Meeresgrund liegt. Englische Seestreitkräfte wurden dabei erfolgreich angegriffen. Außerdem wurde ein schwerer Treffer auf ein englisches Schlachtschiff gemeldet, dessen Name nicht bekannt war. Wenn wir Pariser Blättern glauben wollen, so war es der britische Riesenzerstörer „Hood“, der mit 42.000 Tonnen Wasserverdrängung das größte Kriegsschiff der britischen Flotte ist. Am 22. September wurde wieder ein schwerer englischer Zerstörer bei der Isle of May im Firth of Forth schwer beschädigt. Bei einem Luftangriff auf englische Seestreitkräfte an der Westküste Norwegens am 9. Oktober wurden zehn Treffer erzielt. Neutrale Blätter melden seitherzeit dazu, daß mehrere große britische Schiffe von der südwestlichen englischen Flotte beschädigt ins Schlepptau genommen werden mußten.

In den Oktobertagen folgte dann weiter Schlag auf Schlag, und jeder neue Erfolg bewies, daß es aus ist mit der Herrschaft der Meere durch England. Da wurde zunächst das englische Schlachtschiff „Royal Oak“, das fast 30.000 Tonnen groß war, versenkt. Die Engländer hatten sich noch nicht von diesem Schreck erholt, als bereits bekannt wurde, daß auch ihr schönes Schiff „Repulse“ von demselben U-Boot, das die „Royal Oak“ auf dem Meeresgrund schickte, torpediert worden sei. Die „Repulse“

Deutsche Bomber über Scapa Flow

Mehrere Treffer auf einem britischen Schlachtschiff

Am 17. Oktober stehen deutsche Luftstreitkräfte bis auf Scapa Flow vor. Die in der Bucht liegenden Einheiten der britischen Flotte wurden mit Erfolg angegriffen. Neben anderen Kriegsschiffen erhielt ein englisches Schlachtschiff Treffer von Bomben schweren und mittleren Kalibers. Bei dem darauffolgenden Luftkampf wurde ein feindliches Jagdflugzeug von unseren Bombern abgeschossen. Trotz schwerer feindlicher Flakfeuer gelang es bis auf eine Maschine allen deutschen, wieder unversehrt die Heimathäfen zu erreichen.

Die Kreuzer „Southampton“ und „Edinburgh“ getroffen

Starke Beachtung des erfolgreichen deutschen Luftangriffes in Amerika, Holland und Schweden

Nach Berichten aus den Vereinigten Staaten von Amerika, aus Holland und aus Schweden hat der erfolgreiche deutsche Luftangriff auf die englischen Kriegsschiffe in Firth of Forth in diesen Ländern großes Aufsehen erregt. Die amerikanischen und die holländischen Blätter berichten, daß die modernen britischen Kreuzer „Southampton“ und „Edinburgh“ von den deutschen Bomben getroffen worden sind. Die „Southampton“ ist erst im Frühjahr 1936 und die „Edinburgh“ sogar erst im Frühjahr 1938 vom Stapel gelaufen. Es handelt sich also bei beiden Schiffen um moderne Einheiten der Kreuzerklasse.

Die New-Yorker Presse gibt schon in den Schlagzeilen zu, daß Treffer auf den beiden genannten Kreuzern erfolgt sind. Die holländische Presse hebt besonders hervor, daß beide Kriegsschiffe moderne Einheiten der britischen Flotte sind und zu den schnellsten Schiffen der Welt gehören. Die schwedischen Zeitungen bringen ausführliche Berichte über die Bombardierung des Kriegshafens Firth of Forth. „Stockholms Tidningen“ gibt eine fernmündliche Unterredung eines Londoner Korrespondenten mit dem dänischen Konsul in Edinburgh wieder, aus der hervorgeht, daß der deutsche Angriff offenbar völlig überraschend gekommen ist. Uebereinstimmend berichten die Stockholmer Blätter, daß zivile Anlagen nicht von Bomben getroffen worden sind.

Warum kein Alarm in Edinburgh?

Britisches Sicherheitsministerium untersucht

Die dänische Blätter melden, daß Edinburgh von dem deutschen Luftangriff in dem Gebiet von dem Firth of Forth völlig überrascht worden ist. Das britische Sicherheitsministerium teilt mit, es seien Untersuchungen im Gange, warum bei dem Luftangriff in Edinburgh kein Alarm gegeben worden ist.

Die so schnell angelegte Untersuchung beweist von neuem den Grad der Verhüllung in England über die deutschen Angriffe.

Wieder ein neuer deutscher U-Boot-Erfolg

Britischer Dampfer im Atlantik versenkt

Der Londoner Rundfunk meldet, daß in der Nacht zum Dienstag im Atlantik der britische 3600 Tonnen Dampfer „Encaon“ versenkt wurde. Die Besatzung konnte bis auf einen Mann gerettet werden.

Wie aus London gemeldet wird, ist der belgische Tanker „Alexandre Andre“ in London mit der Besatzung des britischen Frachtdampfers „Encaon“ eingetroffen, der im Atlantischen Ozean von einem deutschen U-Boot versenkt wurde.

Mohlstoffknappheit in England

Ein Zeichen für die Materialknappheit in England ist eine Witterung der großen Morris-Motorenfabrik, derzufolge die Schiffsmaschinen nur noch so lange geliefert werden können, wie die notwendigen Rohstoffe hierfür zur Verfügung stehen.

32.000 Tonnen groß. Es ist dasselbe Schiff, das letzterzeit den englischen König nach Kanada bringen sollte, es ist dasselbe Schiff, das die Engländer damals um keinen Preis aus der Heimat fortlassen wollten, weil sie erklärten, es sei das einzige Schiff, das die englische Seeherrschaft sichern könne.

Scapa Flow. Der Name, der aus dem Weltkrieg in die Geschichte eingegangen ist, steht wieder vor uns. Scapa Flow, das ist jene Bucht, in der nach dem Waffenstillstand die deutsche Hochseeflotte interniert wurde. Der Name Scapa Flow erinnert uns an jenen 21. Juni 1919, als der befehligende Kommandant von Rote die Verankerung der deutschen Schiffe befahl, um sie nicht in die Hände der Feinde fallen zu lassen. Dieser schmerzvolle Tag in der Geschichte der deutschen Kriegsmarine, der aber zugleich die Ehrenrettung der alten deutschen Flotte bedeutete, ist nunmehr durch die kühne Tat des Kapitänleutnants Prien ein unvergängliches Ruhmesblatt in der Geschichte der jungen deutschen Flotte geworden!

Scapa Flow!

Scapa Flow, dereinst der deutschen Flotte Grab, Als sie sich sterbend ihre Ehre wiedergab, Als mitten in der tiefsten deutschen Nacht Der Geist vom Stagerat in ihr erwacht.

Doch immer drang zugleich in unser Herz Der Name Scapa Flow als weher Schmerz; Die Sehnsucht nach dem Wiederaufsteh'n Der Flotte konnte niemals untergeh'n.

Doch als das deutsche Volk den Führer fand, Als Heer und Flotte wieder aufstand, War auch der Briten Reid zugleich erwacht, Der alle Haß in neuem Kampf entfalt. Das deutsche Friedenswort verlacht, verschmäht Und Lügen über Lügen ausgefät.

Jetzt aber weiß die Lüge keinen Rat. Sie ist verweht vor deutscher Mannestat. Und wieder klingt der Name Scapa Flow In unseren Herzen auf. — So jubelst froh, Wie er noch niemals ward vernommen. Die Stunde der Vergeltung ist gekommen.

Britanniens Flotte, die vor Anker lag, In Scapa Flow traf sie der schwerste Schlag. Ein deutsches U-Boot schlug mit starker Wucht Die „Royal Oak“ und die „Repulse“ in Englands Bucht. Prien heißt der Held, den jetzt Großdeutschland preist. Es lebt der alte deutsche U-Boot-Geist Und niemals wird der Brit wieder froh Des schicksalsschweren Namens: Scapa Flow! Georg Beyer.

Herzlicher Empfang des deutschen U-Bootes

(Rf.) Am Dienstagvormittag kehrte das deutsche U-Boot-Boot in einen deutschen Hafen zurück, das vor einigen Tagen in Scapa Flow, die Zufluchtsstätte der englischen Flotte, eingeschlagen ist und die Verankerung des britischen Schlachtschiffes „Royal Oak“ durchgeföhrt hat, und kurze Zeit später das schnellste Großkampfschiff der britischen Kriegsmarine, die „Repulse“, torpediert und kampfunfähig machte. Der Empfang des U-Bootes und seiner tapieren Besatzung, zu dem zahlreiche hohe Offiziere der Kriegsmarine erschienen waren, erhielt ihr besonderes Gebräde durch die Anwesenheit des Oberbefehlshabers der deutschen Kriegsmarine, des Großadmirals Dr. h. c. Raeder.

Ein strahlender Herbsttag ist angebrochen. Kurz vor 10 Uhr treffen höhere Marineoffiziere ein. Die Spannung wächst. Es muß schließlich die Besatzung des U-Bootes über den Vier. In Begleitung des Befehlshabers der U-Boote ist der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine eingetroffen. Der Großadmiral schreitet die Front der Ehrenkompanie ab und begibt sich dann zum Vorkontrollpunkt. Am gleichen Augenblick kommt das U-Boot in Sicht. Mit langsamer Fahrt durchfährt es das Wasser und nähert sich der Hafeneinfahrt. Drei Hurras aus vielen deutschen Reihen schallen den Helmlebrern entgegen. Dann erhebt sich ein nicht endenwollender Jubel, die vielen hundert Menschen, die die Hafeneinfahrt umsäumen, rufen, winken und singen. Das Musikkorps spielt die Nationalhymnen. Die Besatzung des U-Bootes ist in Paradeausstellung auf dem Vor- und Achterdeck angetreten, auf dem Turm steht man den Kommandanten. Die lachenden Mienen der Besatzung zeigen uns, wie froh und stolz sie ist, nach dieser Siegreichen Fahrt wieder in der Heimat zu sein.

Nachdem das U-Boot festgemacht hat, kommt der Kommandant an Land und erstattet seinem Oberbefehlshaber Meldung. Großadmiral Raeder schüttelt dem Kommandanten die Hand und dankt ihm für die glückliche Fahrt. Er ist stolz auf das tapiere U-Boot-Mannschaft, mit denen Prien die Scapa Flow-Großadmiral die Besatzung in der Heimat willkommen. Dann beruht der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, gefolgt vom Befehlshaber der U-Boote, Kommandant Prien, der für seine hervorragenden Verdienste um die U-Boot-Waffe vom Führer zum Kommandant befördert worden ist, das U-Boot und richtet herzliche Worte des Willkommen aus die Besatzung. Jedem einzelnen drückt er die Hand.

Anschließend spricht der Befehlshaber der U-Boote den Männern seine Anerkennung aus und überreicht ihnen im Auftrag des Führers ihre wohlverdienten Auszeichnungen, die Eisernen Kreuze.

Das Musikkorps, das inzwischen an Bord des U-Bootes Aufstellung genommen hat, muß immer wieder etwas zum Wechsle geben, ein Spielesbild der frohen Stimmung, die alle beherrscht. Zwischen sind auch die Eisernen Kreuze