Wilsdruffer Tageblatt

Das „Wilsdruffer Tageblatt" erscheint werktags 16 Uhr. Bezugspreis monatlich 2 RM frei Haus, bei Postbestellung 2,00 RM zuzüglich Bestellgeld. Einzelnummer 10 Rpf. Alle Postanstalten, Postboten, unsere Austräger u. Geschäftsstellen nehmen zu jeder Zeit Bestellungen entgegen. Im Falle höherer Gewalt oder sonstiger Betriebsstörung besteht kein Anspruch auf Lieferung der Zeitung oder Kürzung des Bezugspreises. Rücksendung eingesandter Schriftstücke erfolgt nur, wenn Rückporto beiliegt.

Wochenblatt für Wilsdruff u. Umgegend

Anzeigenpreise laut aufliegender Preisliste Nr. 8. — Ziffer-Gebühr: 20 Rpf. — Vorgeschriebene Erscheinungstage und Platzwünsche werden nach Möglichkeit berücksichtigt. — Anzeigen-Annahme bis vormittags 10 Uhr, durch Fernruf übermittelte Anzeigen ohne Gewähr. — Für die Richtigkeit der telefonisch aufgegebenen Anzeigen übernehmen wir keine Gewähr.

Fernsprecher: Amt Wilsdruff 206

Zwangsvergleich erlischt jeder Anspruch auf Nachlaß.

Das „Wilsdruffer Tageblatt" ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Landrates zu Meißen und des Bürgermeisters zu Wilsdruff, des Finanzamts Nossen sowie des Forstrentamts Tharandt bestimmte Blatt und enthält Bekanntmachungen des Amtsgerichts Wilsdruff.

Nr. 292 — 98. Jahrgang | Drahtanschrift: „Tageblatt" | Wilsdruff-Dresden | Postscheck: Dresden 2640 | Donnerstag, den 14. Dezember 1939

Bemerkungen zum Tage

Neue Abfuhr für Churchill

Für eine Weltmacht, die angeblich die Meere beherrscht, ist es schon eine bittere Pille, wenn ihnen das stolzeste Schiff der Deutschen, die „Bremen", durch die Lappen gegangen ist, und das mit der glücklichen, jetzt vom Oberkommando der Wehrmacht gemeldeten Heimkehr in den Heimathafen nun schon zum zweitenmal. Es war eine der ersten großen Lügenparolen, die von den Engländern verkündet wurden, die in die Welt hinausposaunten, daß die „Bremen" durch britische Kriegsschiffe aufgebracht worden ist. Leider aber war sie von all den neugierigen und begeisterten Engländern in keinem britischen Hafen aufzufinden, und Mr. Churchill hatte seine liebe Not, mit neuen Lügen und Verdrehungen die Enttäuschten zu trösten, und behauptete schließlich, daß die „Bremen" auf offener See ihre Nationalität gewechselt und unter italienischer Flagge einen italienischen Hafen angesteuert habe.

Aus der Mitteilung des Oberkommandos der Wehrmacht vom 12. Dezember und dem Wehrmachtbericht vom 13. Dezember geht nun hervor, daß die sichere Einbringung der „Bremen" unter dem Schutze der deutschen Wehrmacht gelungen ist, trotzdem die Engländer nichts unversucht gelassen haben, um uns hier endlich einmal eine Schlappe zuzufügen. Wieder wurde dem „meerbeherrschenden" Albion von der „Bremen" und ihrem Kommodore ein Schnippchen geschlagen, das bei uns berechtigte stolze Freude ausgelöst hat und die ungeteilte Bewunderung des neutralen Auslandes gefunden hat.

Ganz deutlich wurde hierbei noch einmal vor Augen geführt, wie es um die Herrschaft Englands auf den Weltmeeren tatsächlich bestellt ist. Selbst der letzte und bitter ernst gemeinte Versuch der britischen Luftwaffe, in der Deutschen Bucht noch die „Bremen" erreichen zu können, schlug fehl. Die englischen Flieger mußten schon im Vorfeld der deutschen Küste vor dem undurchdringlichen Abwehrfeuer kehrtmachen und wieder heimwärts fliegen, ohne dem britischen Seelord endlich einmal eine englische Heldentat melden zu können.

„Oertliche Spähtrupptätigkeit."

Wenn wir im Heeresbericht lesen, daß es keine besonderen Ereignisse gegeben habe, und sich die Kampfhandlungen nur auf „örtliche Spähtrupptätigkeit" beschränkten, so darf es doch niemals in uns die Vorstellung erwecken, als ob da draußen vor dem Feinde nun gar nichts los sei. Die Deutschen und die Franzosen sitzen sich nicht etwa völlig ruhig gegenüber, die Deutschen in ihren Bunkern am Westwall und die Franzosen in ihrer Maginotlinie und lassen den Herrgott einen frommen Mann sein, sondern Tag für Tag nehmen deutsche Spähtrupps die Berührung mit dem Gegner auf, um Feststellungen zu machen, die für die Sicherheit der eigenen Linien von entscheidender Bedeutung sind. Der Vernichtungswille unserer Feinde und ihr Haß gegen Deutschland ist so unerbittlich und eindeutig zum Ausdruck gekommen, daß unsere Feinde jede Gelegenheit wahrnehmen würden, um uns eine Niederlage zuzufügen. Die Tätigkeit unserer Spähtrupps und unsere Wacht im Vorfeld des Westwalles sorgen ebenso wie unsere Abwehr in der Luft dafür, daß den Feinden ein Einblick in unsere Verteidigungsfront möglichst versagt bleibt, uns aber möglichst alle Vorgänge drüben entschleiert werden. Was hierbei im einzelnen zu leisten ist, geht aus dem Wehrmachtbericht vom 13. Dezember mit geradezu packender Gewalt hervor. In soldatischer Kürze wird berichtet, wie ein Offizier und 10 Mann einen feindlichen Stützpunkt ausheben, dem Feind schwere Verluste zufügen und außerdem mit einem Offizier und 16 Mann als Gefangene unversehrt wieder zurückkehren. Das bedeutet das hundertprozentige Gelingen eines Stoßtruppunternehmens. Das bedeutet einen Aufwand von Geschicklichkeit, Mut und rascher Entschlußkraft, für die jedem, der nicht selbst vorm Feinde gestanden hat, einfach die Vorstellungen fehlen. Gerade dieser namenlose Einsatz, diese selbstlose soldatische Pflichterfüllung erfordert Ehrfurcht und höchste Achtung vor unseren Feldgrauen, die schweigend täglich Schwerstes auf sich nehmen, von dem die Heimat oft nicht mehr weiß, als jenes kleine Wort des Wehrmachtberichtes „örtliche Spähtrupptätigkeit".

Mittelmeerfrage immer brennender

Die herausfordernden Methoden, mit denen England den neutralen Staaten das Messer an die Kehle setzt und sich über jedes Recht bedenkenlos hinwegsetzt, lassen deutlich erkennen, daß es eine Freiheit der Meere, die angeblich immer von England verteidigt worden ist, ohne eine Unterdrückung der englischen Gewaltpolitik nicht denkbar ist. So wird in Italien jetzt im Hinblick auf die brutale Rücksichtslosigkeit Englands die Mittelmeerfrage immer brennender, denn das Mittelmeer, das für Italien das Leben bedeute, könne in Gibraltar und Suez abgeriegelt werden, so daß die Verbindungen Italiens mit den außerhalb des Mittelmeers gelegenen Ländern und mit dem italienischen Imperium blockiert werden könnten und das italienische Volk der dauernden Gefahr einer Erdrosselung unterworfen wäre. Es kann niemand einer Großmacht wie Italien verübeln, daß es in dieser Situation keine gerechte Lösung der Mittelmeerfrage zu sehen vermag, und daß es daher immer die Forderung erheben wird, nach einem freien und sicheren Ausgang aus dem Mittelmeer, wie sie auch im „Giornale d'Italia" durch den Direktor dieses halbamtlichen Blattes aufgestellt worden ist. Gerade die Brutalität Englands, das alle seine Kriege mit Verrat, Hinterhältigkeit und Völkerrechtsbruch geführt hat, öffnet allen die Augen, die irgendwo ihre Freiheit und die Wahrung berechtigter Lebensinteressen durch den britischen Imperialismus gefährdet sehen.

Die „Bremen" im Heimathafen

Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller begrüßt die Besatzung

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

In dem Ballsaal 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:

„Kommodore! 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 Kriegszeiten den Mannschaften unserer Kriegsmarine erwiesen. Ist 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 Kommodore 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, „wollen wir aber der Besatzungen gedenken, denen es trotz des gleichen Wollens nicht gelungen ist, ihr Vorhaben auszuführen, und die dann in letzter Minute ihr Schiff eher dem Untergang weihten, als es in Feindeshand fallen zu lassen. Und mit ihnen gedenken wir der Helden, die ihr Leben hingaben für den gleichen Zweck."

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 Aeußerung versteckt, daß er in der vergangenen Nacht das Schiff aus völkerrechtlichen Gründen geschont 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. Fitle, fand ehrende Worte für Besatzung und Führung. Er richtete Dankesworte an den fast vierzig Jahre im Dienste des Lloyd stehenden Kommodore Ahrens.

Für Gauleiter Bohle überbrachte der Beauftragte der AO. Bremen, Cordes, Glückwünsche wie auch Senator Bernhardt die Grüße der Hansestadt Bremen aussprach. — Kommodore Ahrens dankte allen in kurzen bescheidenen Worten.

Glücklich wieder in der Heimat.
Der stolze Lloyd-Dampfer „Bremen", der wohlbehalten in einen deutschen Hafen einlief. (Weltbild-Wagenborg-M.)

„Rekorddüsen einsetzen, Zick-Zack-Kurs!"

Wie der U-Boot-Angriff auf die „Bremen" abgewehrt wurde
Deutsches Flugboot trieb Engländer in die Flucht

Einer der Offiziere der „Bremen" berichtete über die erfolgreiche Abwehr des englischen U-Boot-Angriffes:

Es war am frühen Vormittag bei klarem, sichtigem Wetter und ruhiger See. Kommodore Ahrens selbst war auf der Brücke und mit ihm die Mehrzahl der Offiziere. An Backbord und Steuerbord, auf dem Vorschiff und dem Achterdeck waren Offizierswachen, die die See beobachteten. Der untere und obere Ausguck waren wie stets auf dieser Fahrt besetzt. Deutsche Flugboote geleiteten die „Bremen". Sie brausten an Backbord und Steuerbord vorüber und klärten weithin auf. Auf Meilen hinaus suchten sie das Wasser auf Gefahren ab, die der „Bremen" drohen könnten. In der Funkkabine saß der wachhabende Offizier mit den Hörern am Ohr — höchste Wachsamkeit war auf dem ganzen Schiff.

Plötzlich erkannte man auf der Brücke ein Signal, das eines der Flugboote gab „Achtung! U-Bootgefahr!" Sogleich gingen die notwendigen Befehle hinaus: Maschinen äußerste Kraft voraus, Rekorddüsen einsetzen, Zick-Zack-Kurs, Alarm.

Im selben Augenblick kam aus der Funkkabine die Mitteilung zur Brücke: „Flugboot funkt: Englisches U-Boot in Sicht!" Die „Bremen" hatte schon den Zick-Zack-Kurs aufgenommen. Das mächtige Schiff wendete nach Steuerbord, dann wieder nach Backbord und wieder nach Steuerbord hinüber. Die Alarmsirenen, die durch das Schiff schrillten, riefen alle Mann an Deck und an die Rettungsboote. Nur im Maschinenraum arbeitete die Maschinenwache so, als hätte kein Alarm stattgefunden. Mit den Gläsern suchten wir die Stelle, wo das Periskop des englischen U-Bootes aus dem Wasser ragte.

Mit höchster Geschwindigkeit stürzte sich eines der deutschen Flugboote auf den englischen Angreifer. Es vergingen einige Minuten höchster Spannung für alle an Bord. Aber ehe noch das deutsche Flugboot zu einem direkten Angriff auf das Unterseeboot übergehen konnte, tauchte das englische U-Boot bereits. Offenbar hatte der englische Kommandant schon beim Herannahen des deutschen Flugzeuges den Befehl gegeben, sofort auf Tiefe zu gehen. Das Periskop des U-Bootes verschwand unter der Wasseroberfläche, und das U-Boot lief mit unbekanntem Kurs ab. Der Engländer war nicht dazu gekommen, seinen wohlvorbereiteten Anlauf auf die „Bremen" durchzuführen. Er war von dem deutschen Flugzeug tief unter Wasser gezwungen worden.

Noch blieb höchste Alarmstufe an Bord bestehen. Auch das deutsche Flugzeug blieb am Feind und kreiste unablässig über der Stelle, wo das Periskop des U-Bootes im Wasser verschwunden war. Schließlich kam dann von dem Flugzeugführer das Signal: Angriff nicht mehr zu befürchten!

Von der Brücke der „Bremen" wurde der Befehl gegeben: Alle Mann an die Arbeitsplätze. Normalkraft voraus!

Die Gefahr war vorüber. Der englische Angriff war abgeschlagen.

Kommodore Ahrens.
Der Kapitän der „Bremen", der sein Schiff siegreich heimbrachte. (Weltbild-Wagenborg-M.)

Englands Stellung in der Nordsee endgültig dahin

Die Heimkehr der „Bremen" hat es erneut bestätigt

W. T. ist in höchster Verlegenheit um die Aufrechterhaltung seiner Historie von dem edelmütigen britischen U-Boot, das die „Bremen" nicht versenken wollte aus „purer Achtung vor dem Seekriegsrecht". Sogar einen ehemaligen Kriegsschiffkommandanten und Admiralstabsoffizier während des Weltkrieges, Lord Strabold, hat er sich engagiert, damit dieser vor versammelten Pressevertretern dafür zeuge, daß England diesen Krieg nur deshalb führt, „damit internationale Gesetze befolgt würden". — Wie es um diese Behauptung bestellt ist, hat die Welt inzwischen zur Genüge durch die zahllosen britischen Neutralitätsverletzungen, die Verschleppung und Ausplünderung neutraler Schiffe, Postraub und dergleichen, vor allem aber durch die Ausdehnung der Hungerblockade auf so viele neutrale Länder erfahren. Und es liegt durchaus auf dieser Linie der britischen Auffassung von Völkerrecht, wenn der edle Lord weiter plädiert, es sei nicht ungesetzlich, wenn ein Handelsschiff bewaffnet ist, und U-Boote müßten sich ihm gegenüber genau so verhalten wie bei einem unbewaffneten Schiff. So legt sich England das internationale Recht aus.

Das ganze Theater, daß jetzt in London inszeniert wird, um den neuen Mißerfolg zu übertünchen, ist so lächerlich und unglaubwürdig, daß niemand mehr darauf hereinfällt. Heute glaubt in der Welt kein Mensch mehr die Erzählungen Churchills von britischer Humanität und Rechtlichkeit. Mit Englands Stellung als Beherrscherin der Meere ist es vorbei, nichts hat das klarer erwiesen als die Heimkehr der „Bremen". Und die wütenden Angriffe englischer Flieger widerlegen auch das Märchen vom U-Boot, das sich den letzten Happen aus völkerrecht-

SLUB Wir führen Wissen.
Heimatmuseum der Stadt Wilsdruff WILSDRUFF