

# Wilsdruffer Tageblatt

Das „Wilsdruffer Tageblatt“ erscheint wöchentlich 16 Mal. Bezugspreis monatlich 3 RM. frei Haus, bei Postbestellung 4 RM. Inland. Ausland 5 RM. Einzelnummer 10 Pf. Alle Posthaltungen, Verbohren, untere Anzeigen u. Geschäftsverträge können eingehen. Im Falle höherer Gewalt oder Wochenblatt für Wilsdruff u. Umgegend (sonstiger Betriebsstörungen) erfolgt kein Anbruch und die Abrechnung erfolgt nur, wenn Rückporto beiliegt.



Einzelgenosse laut aufliegendem Preisliste Nr. 2. — Riffen-Verträge: 20 Pf. — Wagnersche Druck- und Verlagsanstalt, Wilsdruff. Fernsprecher: Amt Wilsdruff 206. — Bei Anzeigen übernehme die Redaktion die Verantwortung für die Richtigkeit der Angaben. — Bei Anzeigen übernehme die Redaktion die Verantwortung für die Richtigkeit der Angaben.

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

Bekanntmachungen des Landrates zu Meißen und des Bürgermeisters zu Wilsdruff, des Finanzamts Roffen sowie des Forstrentamts Tharandt.

Nr. 295 — 98. Jahrgang. Drahtanschrift: „Tageblatt“ Wilsdruff-Dresden. Postfach: Dresden 2640. Montag, den 18. Dezember 1939.

## Ueber eine Million Tonnen versenkt

### Schwerste Verluste der Engländer im Seekrieg

Auf Grund englischer Zeitungsberichte und übereinstimmender Berichte in der neutralen Presse sind in den letzten beiden Dezembertagen (8.—14. Dezember) in den englischen Gewässern wenigstens 32 englische oder neutrale Handelsschiffe mit einer Gesamttonnage von 1.193.246 Tonnen zu Grunde gegangen. Darunter befinden sich 24 englische Dampfer mit einer Gesamttonnage von 977.771 Tonnen und acht neutrale Schiffe mit zusammen 21.553 Tonnen.

Dazu kommt eine Reihe weiterer Schiffe mit „unbekanntem Namen“, die entweder Minen zum Opfer fielen oder durch „Zusammenstoße“, „Feuer“ und „Sandböden“ getrieben wurden.

Ferner wurde in der zweiten Dezembertage der Untergang von drei englischen Zerstörern mit einer Gesamttonnage von 4065 Tonnen festgestellt.

Da in der ersten Dezembertage der Untergang von wenigstens 121.727 Tonnen Handelsschiffe bekannt wurde, betragen die Verluste in beiden Dezembertagen wenigstens 2.415.051 Tonnen, ohne Einrechnung der Zerstörer. Damit nähert sich die Mindestziffer der seit Kriegsbeginn im Zusammenhang mit der englischen Handelsflotte gesunkenen Dampfer einer Million, zumal in der Zeit von Kriegsbeginn bis 29. November — wie bereits mitgeteilt — der Untergang von mindestens 735.768 Tonnen sicher war. Einschließlich der von London vor einigen Tagen zugegebenen Verluste der englischen Kriegsstärke in Höhe von 74.045 Tonnen — die wöchentlichen Verluste sind zweifellos höher — beläuft sich der verlorengegangene Schiffstamm der englischen Kriegsstärke und der Handelsflotte auf wenigstens 1.050.864 Tonnen.

### Englische Piraterie im Mittelmeer

Der griechische Dampfer „Fraxton“ auf der Reise von Volo nach Saloniki wurde von den Engländern in der Nähe der Insel Skiatos aufgebracht und mit allen Passagieren nach Malta dirigiert. Der Dampfer soll angeblich Eisen für Deutschland nach Saloniki an Bord gehabt haben. Ein zweiter griechischer Dampfer wurde zwischen Rhodus und Kreta angehalten, aber nach sechs Stunden wieder freigelassen.

### Der Tod an Englands Küste

Wieder zwei Tanker gesunken. — Weitere schwere Schiffverluste. Eine weitere umfangreiche Liste neuer Schiffuntergänge vergrößert die eben bekanntgegebenen Schiffverluste im England ganz erheblich. Die Fahrt nach England ist die Fahrt in den Tod. Das beweist jeder Tag von neuem.

Nach Londoner Meldungen sind zwei Tanker, die „Arheltemplar“ (6939 Tonnen) aus Liverpool und die „Inverlane“ (9141 Tonnen) aus Dublin in der Nordsee auf Minen gelaufen und gesunken. Die Überlebenden wurden noch in der Nacht in einen Hafen der Nordküste Englands gebracht.

Die „Inverlane“ ist in Brand geraten, so daß nur sieben Mitglieder der Besatzung gerettet werden konnten. Das Schiff ist sehr schnell gesunken. Von der „Arheltemplar“ werden zwei Mann vermißt. Die anderen Mitglieder der 40köpfigen Besatzung wurden gerettet.

Weiter teilt die britische Admiralität mit, daß der Fischdampfer „James Ludford“, der als Minensucher verwendet wurde, auf eine Mine gelaufen und gesunken ist. Die beiden Offiziere und 15 Matrosen sind ums Leben gekommen.

Das Amsterdamer Blatt „Telegraaf“ berichtet, daß der holländische Frachtdampfer „Penland“ die Besatzung des griechischen Dampfers „Germaine“ (5217 Tonnen) im Atlantischen Ozean an Bord genommen hat. Das Schiff ist gesunken.

Die niederländische Presse berichtet ferner, daß der norwegische Dampfer „Boelna“ (1674 Tonnen) an der Nordküste von Schottland auf eine Mine gelaufen und gesunken ist. Das Schiff war unterwegs nach Strangemoor. Bisher ist von dem Schiff nur ein Rettungsboot mit zwei Toten gefunden worden. Man nimmt an, daß der Tod durch Ertrinken eingetreten ist.

Der holländische Küstendampfer „Brinda“ hat elf Überlebende des schwedischen Dampfers „Ursus“ (1499 Tonnen) in Rotterdam an Land gebracht. Die „Ursus“ ist an der englischen Küste auf eine Mine gelaufen und gesunken. Zwei von den elf Ertrunkenen waren schwer verletzt. Neun Mitglieder der Besatzung sind vermutlich ums Leben gekommen.

### Die Verfolger abgeschüttelt

Kommandore Ahrens erklärte, daß zwei englische Kreuzer, die „Hercules“ und ein anderer Kreuzer, von Halifax und den Bermudas ausließen, um die Jagd nach der „Bremen“ aufzunehmen. Gleich zu Beginn der Reise gelang es jedoch, die Verfolger abzuschütteln. In besonders herzlichen Worten rühmte Kommandore Ahrens die Gastfreundschaft, die die Besatzung der „Bremen“ in dem neutralen Hafen gefunden hat, den sie zunächst anließ, in New York. Von der Bewehrung sei alles getan worden, um den Aufenthalt recht angenehm zu gestalten. Sogar Kinovorstellungen und artistische Darbietungen seien für die Besatzung veranstaltet worden.

### Mit 120.000 Ps. los!

„Ich hatte meinen Leuten schon gesagt“, fuhr Kommandore Ahrens fort, „daß das Schiff verholten und eine andere Nacht aufsuchen muß. Aber diese Nacht liegt in Deutschland. Nacht ihr alle mit! Ich sage Ihnen — die Rente haben gebracht vor Freude. Sie haben aufgepaßt wie die Schlehunde. Sie haben Tag und Nacht kein Auge zumachen dürfen. Dieser Besatzung haben wir es zu verdanken, daß die Fahrt glücklich gelang — nicht zuletzt aber auch mit Hilfe unserer Wehrmacht. Also hielt es: Alle Verbe aus dem Staal. Mit 120.000 Ps. los!“

Schuldig ließ dann Kommandore Ahrens ein Kreuzwort von Fragen der Auslandsjournalisten über sich ergehen. Verschnitzte lächelte er, wenn man ihn „ausloten“ wollte, blieb aber niemals eine Antwort schuldig. Als man sich erkundigte, ob die „Bremen“ im Geleit deutscher Kriegsschiffe gefahren sei, erwiderte er z. B.: „Wein, wir haben kein deutsches Kriegsschiff gesehen, nur deutsche Flieger, die ja die Nordsee befahrung unter sich haben!“ oder: auf die Frage, ob die „Bremen“ bewaffnet gewesen sei, meinte Ahrens schlagfertig: „Die „Bremen“ ist niemals bewaffnet gewesen, — nur mit einer guten Geschwindigkeit!“

### Unbewaffneter Schiffsriese durchbricht zweimal englische Sperre

Die Tatsache, daß sich an dem lebhaften Beifall, der Kommandore Ahrens für seine lebhafteste Schilderung dankte, auch die Auslandsvertreter beteiligten, zeigte, daß die hervorragende Leistung dieses deutschen Seemanns und seiner tapferen Besatzung auch in der neutralen Welt Anerkennung und Würdigung gefunden hat.

Auf der Schilderung aber, wie ein völlig unbewaffneter Schiffsriese von fast 52.000 Tonnen zweimal die „unüberwindliche“ Sperre der Engländer durchbrechen konnte und ungehindert den Heimathafen erreichte, können wir nur den einen Schluß ziehen, daß es mit der unbefruchteten Seeherrschaft des stolzen Albion ein für allemal vorbei ist.

Auch im Wunschkonzert des Deutschlandliedens betrat Kommandore Ahrens über die abenteuerliche Fahrt der „Bremen“. Seine Ausführungen lösten bei den Zuhörern große Begeisterung aus. Vor allem wurde seiner Bescheidenheit, mit der er die kühnen Erlebnisse der „Bremen“ schilderte, und seinem Humor Anerkennung gezollt. Und ebenso wurden die Ausführungen der Besatzungsmitglieder, die auf Einladung des Großdeutschen Rundfunks in Berlin weilten, mit dem Beifall des Dankes dafür aufgenommen, daß die Besatzung der „Bremen“ das deutsche Völkerrecht unbedingelt von den Engländern in die Heimat bringen konnte.

### Die „Bremen“-Besatzung in Berlin

Jubelnder Empfang unter den Klängen des England-Liedes. Am Sonntagmittag traf auf dem Lehrter Bahnhof eine Abordnung der „Bremen“-Besatzung unter Führung des Kommandore Ahrens in Berlin ein, die von Vertretern des Propagandaministeriums und der Reichsrundfunkgesellschaft begrüßt wurden. W.W. Wödel überreichte den glücklichen Seefahrern Blumensträuße. Auf der Stirnseite des Bahnhofs hatten ein Sturm der Marine-M., eine Gefolgschaft der Marine-M., und ein Musikzug der SA. Aufstellung genommen. Heinz G. o. e. d. e., der Gehalter der Wunschkonzerte, entbot den Willkommensgruß, und unter den Klängen des England-Liedes ging die Fahrt nach dem Berliner Rathaus, bei der die „Bremen“-Besatzung überall von den Berlinern jubelnd begrüßt wurde.

Im Rathaus wurden Kommandore Ahrens und die Besatzungsmitglieder von Bürgermeister Steeg empfangen, und anschließend trugen sich die Seeleute in das Ehrenbuch der Stadt Berlin ein.

## Unbeschränkte Seeherrschaft

### Albions vorbei Kommandore Ahrens über die Heimfahrt der „Bremen“

Kommandore Ahrens, der mit einer Abordnung der „Bremen“-Besatzung in Berlin weilte, benutzte die Gelegenheit seines kurzen Aufenthalts in der Reichshauptstadt, um vor Vertretern der In- und Auslandspresse über seine abenteuerliche Fahrt zu sprechen, die als ein seemannsliches Traumbild in die Geschichte der internationalen Seefahrt eingehen wird.

„Ich kann wohl ein Schiff über See bringen, das haben die Engländer ja gewerkt, ich kann aber nicht viele Worte machen“, begann der Kommandore seinen Bericht. „Ich bin nun ein Seemann und werde auch niemals etwas anderes sein. Wir freuen uns jedenfalls alle, daß die „Bremen“ in Sicherheit

ist, um so mehr, als diese schwere Sorge und Überlegungen mit dieser Fahrt verbunden gewesen sind. Die Verantwortung die auf uns lag, war ja schon deshalb so groß, weil die „Bremen“ als Flaggschiff des Norddeutschen Lloyd immer eine besondere Aufmerksamkeit in der Welt erregt hatte. Es gelang uns aber, dank der vorzüglichen Besatzung, die ich an Bord hatte, die mit mir durch die und dann ging, und die genau wußte, worum es ging.

Niemand von der „Bremen“ wird diese Fahrt je vergessen. Mit einem vollständig verbrauchten Schiff druckten wir mit 32 Kilometer Geschwindigkeit durch die englischen Sperren, lagen sogar die Engländer — sie aber uns nicht!“

Im weiteren Verlauf seiner Schilderung erwähnte Kommandore Ahrens die Verzögerung bei der Ausfahrt in New York. Diese Verzögerung sei allerdings insofern recht gut gewesen, als die „Bremen“ nunmehr fast gleichzeitig mit drei anderen Schiffen, darunter dem englischen Dampfer „California“, aus dem Hafen fuhr. Diesen Schiffen konnte ich ja nun zeigen, daß ich offenbar nach den Äyoren fahren wollte.

Ich steuerte mit heller Beleuchtung davon — später allerdings war die „Bremen“ mit einem Schlags dunkel und vergründet.“



Kommandore Ahrens trug sich in das Goldene Buch der Stadt Berlin ein.

Am Sonntag weilte unter Führung des Kommandore Ahrens eine Abordnung der „Bremen“ als Gast des Großdeutschen Rundfunks in Berlin. Die Gäste wurden im Berliner Rathaus empfangen, wo sie sich in das Goldene Buch eintrugen. (Weltbild-Wagenborg-M.)

## Panzerkreuzer „Admiral Graf Spee“ durch eigene Sprengung vernichtet

DNB, Berlin, 18. Dezember. Die zur Wiederherstellung der Seetüchtigkeit des Panzerkreuzers „Admiral Graf Spee“ benötigte Zeit wurde von der uruguayischen Regierung verweigert.

Der Führer und Oberste Befehlshaber hat unter diesen Umständen dem Kapitän z. See Langsdorff den Befehl gegeben, das Schiff durch Zerstörung selbst zu vernichten.

Die Durchführung des Befehls erfolgte außerhalb der uruguayischen Hoheitsgewässer.

### Schwere Verluste auf dem „Greter“

Vier britische Korvette und zehn Francheschiffe verloren in Buenos Aires über Montevideo, um sich nach den Falk-

lands Inseln zu begeben. Diese Sanitätskolonne, die zehn Liter Blut für Transfusionen, ferner Rohstoffe und sieben Sanitätsautos mit sich führte, wird auf der englischen Station Puerto Stanley dringend gebraucht, um die Schwerverletzten auf dem englischen Kreuzer „Greter“ zu pflegen. Ferner hat die britische Flotte 100 Betten und Matratzen für das Marinehospital auf dem Falkland gelaufen und verschifft. Die britische Flotte ist gegenüber den eigenen Leuten aus Westindien in unabweislich. Ueber 150 Schwerverletzte müssen auf dem langsam fahrenden Kreuzer, der sehr schwere Schiffsseite hat, in der mühsamen Seereise aushalten, lediglich um zu vermeiden, daß die Besatzung irrend eines arzentischen Hafens das jämmerlich zusammengefallene Schiff leben könnte. Das unheimliche Verhalten birgt die Gefahr der Todesopfer an Bord der „Greter“ und die Erhöhung.