

# Wilsdruffer Tageblatt

Das „Wilsdruffer Tageblatt“ erscheint wochentlich 16 Uhr Besagpreis monatlich 2 RM frei Haus, bei Postbestellung 2 RM 50 Pf. (inkl. Postgebühren). Einzelnummer 10 Pf. Die Postanschriften, Postboten, unsere Kundgeber u. Geschäftsstellen entgegen. Im Falle höherer Gewalt oder sonstiger Unfälle über die Redaktion keine Haftung. Die Redaktion des Wilsdruffer Tagesblattes ist in der Wilsdruffer Straße 20, Dresden. Wilsdruffer Tageblatt, Dresden.



Angelagerte Preise laut aufsteigender Preisliste Nr. 8. — Riffer-Gebühr: 20 Pf. — Korrekturen: keine. — Anzeigen-Preis: nach Vereinbarung. — Fernsprecher: Amt Wilsdruff 206. — Bei Kontakt und Anzeigenbestellung erlischt jeder Nachdruck auf Nachfrage.

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 Rostock sowie des Forstrentamts Tharandt

Nr. 25 — 99. Jahrgang Diabianstr. „Tageblatt“ Wilsdruff-Dresden Postfach: Dresden 2640 Dienstag, den 30. Januar 1940

## Recht gegen Perfidie!

Das Winston Churchill ein hartgesottener Lügner ist, darüber sind wir uns einig. Scheinbar glaubt man aber keinen Worten auch in England heute nicht mehr so, wie er es wohl gerne wünschte. Davon zeugen die mehr oder weniger scharfen Zwischenrufe, die sich der ehrenwerte Erste Seelord der britischen Admiralität gefallen lassen mußte, als er in einer Versammlung über den Verlauf des Krieges sprach. Winston Churchill hat es doch wirklich wieder fertiggebracht, zu erklären, daß die „deutschen Schiffe von den Meeren vertrieben“ worden seien. Diese freche Behauptung mag der Seelord, obwohl er täglich den Verlust englischer Handelschiffe und Einheiten der britischen Kriegsmarine zugeben muß. Derselbe Winston Churchill hat ein andermal erklärt, daß das Fahren von Handelschiffen in Geleitzügen die ganze deutsche Seekriegsführung illusorisch mache. Mit dieser Theorie versucht London die Neutralen zu lockern, indem es ihnen einreden will, ein neutrales Schiff, das in einem englischen Geleitzug fahre, sei unbedingt sicher. Diese Behauptung ist von deutscher Seite durch Tatsachen eindringlich widerlegt worden. So sagte der Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht vom 27. Januar nüchtern und schlicht: „Außerdem versenkte im Atlantik ein deutsches U-Boot auf der Höhe von Porto Delfino zwei Dampfer aus einem englischen Geleitzug heraus“. Also bietet der Geleitzug den Handelschiffen doch nicht die von London so hoch gepriesene unbedingte Sicherheit! Im Gegenteil, so meint das Blatt „Wilsdruff“, der „Popolo d'Italia“, der Ausbruch an die Geleitzüge sei nicht nur kein sicherer Schutz, sondern „der sicherste Weg zum Untergang“.

Die Bedenken bei den Neutralen werden um so größer, als die Ueberlebenden des einen der beiden torpedierten Dampfer, des Dampfers „Tourne“, nämlich, berichten, daß sie nicht einmal von den Kriegsschiffen des Geleitzuges gerettet worden seien. Der Geleitzug ist vielmehr nach dem deutschen U-Boot-Angriff einschließlich der ihn bedeckenden Kriegsfahrzeuge in wilder Flucht auseinandergebrochen. So trieben die Ueberlebenden des Dampfers „Tourne“ stundenlang im offenen Boot auf dem Meer, bis sie schließlich von einem spanischen Dampfer aufgenommen und in den spanischen Hafen Vigo gebracht wurden. Krasser kann die Rücksichtslosigkeit der Engländer kaum beleuchtet werden!

Und da geht die britische Admiralität damit hausieren, daß unsere U-Boote nicht für die Rettung der Besatzungen Sorge tragen! England beruft sich dabei auf das Londoner U-Boot-Protokoll vom 6. November 1936, in dem das für Kriegsschiffe bei ihrem Vorgehen gegen Handelschiffe geltende Völlerrecht dahin zusammengefaßt wird, daß „ein Kriegsschiff, ob Ueberwasserfahrzeug oder Unterseeboot, ein Handelschiff nicht versenken oder zur Seefahrt untauglich machen darf, ohne vorher die Passagiere, die Besatzung und die Schiffsbesatzung an einen sicheren Ort gebracht zu haben“. Gut und schön. Die Bestimmungen dieses Protokolls haben aber nicht den Fall vorausgesehen, daß ein Handelschiff, das versenkt werden soll, bewaffnet ist oder im Verband mit feindlichen Kriegsschiffen oder Flugzeugen fährt, also auch nicht mehr als „friedliches Handelschiff“ anzusehen ist. Bewaffnete Handelschiffe sind vielmehr etwa der Zivilbevölkerung zu vergleichen, die im Krieg zu den Waffen greift. Es kann also keinem deutschen U-Boot-Kommandanten zugemutet werden, sich dem Feind des feindlichen Handelschiffes auszuweichen, nur um jene Bestimmung des Londoner U-Boot-Protokolls zu erfüllen. In solchen Fällen muß erst die Brechung des feindlichen Widerstandes erfolgen, ehe sich das U-Boot um die Rettung der Besatzung der feindlichen Handelschiffe kümmern kann. Wie London also das Protokoll vom 6. November 1936 ansieht, ist es eine niederträchtige Heuchelei, mit der man die deutschen U-Boot-Kommandanten zu Kriegsverbrechen zu verurteilen sucht. Wenn das selbe England, das jedes eigene Handelschiff in den Dienst der Kriegführung und jedes neutrale Schiff unter militärischen Schutz stellt, vom Gegenseite verlangt, daß er auf die Anwendung von Wassengewalt angesichts des kriegsmäßigen Gegners verzichten soll, dann ist das britische Perfidie in Reinfultur!

Dieser neue Versuch, Deutschland vor der Welt der Verletzung des Völlerrechts zu zeihen, um sich auf diese niederträchtige Weise Gründe zur Ergründung von Repräsentationen zu verschaffen, sollte eigentlich zu plump sein, um in der Weltöffentlichkeit noch Eindruck zu machen. Jedenfalls wird es den Engländern so nicht gelingen, sich von der ungeheuren Schuld zu befreien, die sie durch ihre völlerrechtswidrige Seekriegführung auf sich geladen haben, indem sie jedes friedliche Handelschiff zu einem Kriegsschiff machen. Sie selbst haben das Londoner Protokoll außer Kraft gesetzt und sich damit jedes Anspruchs auf humane Behandlung begeben. Wir werden uns durch derartige Verdrehtenheiten jedenfalls in unserer Seekriegführung nicht betrunken lassen. Das Recht steht auf unserer Seite, und diesem unbestreitbaren Recht werden wir Geltung zu verschaffen suchen!

90 Millionen Deutsche wollen leben und sie werden leben. Unser doppeltes Dofel für das Kriegswinterhilfsdofel ist nur ein Zeichen unseres Lebenswillens.

## Großer Schlag der deutschen Luftwaffe 9 bewaffnete britische Schiffe versenkt, Geleitzüge erfolgreich angegriffen

DNB, Berlin, 29. Januar. Im Rahmen der Auslieferungsläufe der Luftwaffe in der Nordsee wurden am 29. Januar 1940 feindliche Geleitzüge bewaffneter Handelsdampfer und Vorpostenboote angegriffen. Trotz starker Abwehrmaßnahmen und trotz Einsatzes von Jagdverbänden wurden vernichtet: Ein bewaffneter Handelsdampfer und zwei Vorpostenboote. Ein feindlicher Jäger wurde bei Hartlepool abgeschossen. Sämtliche eigenen eingeleiteten Flugzeuge sind wohlbehalten zurückgekehrt.

### „Die kühnste Serie von Angriffen“

DNB, Amsterdam, 30. Januar. Die Reuter bekanntgeben mußte, unternahm deutsche Flieger „die kühnste Serie von Angriffen, die sie jemals gemacht haben“. Sie griffen englische Schiffe an der Ostküste Englands an. Die Aktionen fanden am 29. 1. vornehmlich statt. In verschiedenen Bezirken, hauptsächlich an der Nordostküste, wurde Fliegeralarm gegeben. Wie Reuter hervorhebt, wurde an der schottischen Küste der Dampfer „Imperial Monarch“ angegriffen. Ebenso waren die deutschen Kampfflugzeuge in der Nordsee beim Angriff auf viele englische Schiffe erfolgreich. Acht britische Schiffe hätten gemeldet, daß sie von deutschen Fliegern dort bedrängt würden.

Wie aus dem Bericht Reuters hervorgeht, war die Verteidigung der englischen Jäger infolge des schlechten Wetters und der schlechten Sicht sehr erswert. Bemerkenswert wird kein einziges deutsches Flugzeug als abgeköllert gemeldet, während doch fünf das Londoner Lügenministerium mit „großen Erfolgen“ rasch bei der Hand ist. Ebenso bezeichnend ist, daß in dem englischen Bericht nur ein einziger deutscher Angriff auf einen Dampfer als vergeblich genannt wird.

### „Fette Brocken“ unter den vernichteten englischen Dampfern

DNB, Amsterdam, 29. Januar. Wie der „Telegraaf“ aus London berichtet, handelt es sich bei den englischen Schiffen, die im Laufe des Monats durch deutsche Flugzeuge vernichtet wurden, u. a. um die Dampfer „Meriam“ (1903 BRT.) und „Danobron“, dem Tankdampfer „Albemarle“ (8995 BRT.), die Dampfer „Imperial Monarch“ (5831 BRT.) und „Wellport“ (4649 BRT.), das Walliser Feuerschiff und einen französischen Dampfer, dessen Name noch nicht bekannt ist.

## Londoner Lügner am Branger

Auch keine SS in Ostgalizien — Das Ende einer abgefeimten Lügenkampagne

DNB, Berlin, 29. Januar. Nachdem sich die in aller Welt ausgebreiteten englisch-französischen Behauptungen, wonach sich deutsche Truppen in Ostgalizien befänden, durch Feststellungen von antilager deutscher Seite als abgefeimte Lügen manöver erwiesen haben, sucht das biographische englische Lügenministerium nunmehr nach einer letzten Rettungsmöglichkeit für diese blamablen Situation. Als letzte Waffe dieser Lügenkampagne läßt es jetzt durch Havas erklären, daß zwar keine regulären deutschen Truppen, wohl aber „schwarze Milizen“ und „Totenkopfverbände“ in Ostgalizien ständen.

Dazu wird von der ausländischen deutschen Stelle festgestellt, daß sich auch keinerlei Feststellungen in dem genannten Gebiet jenseits der deutschen Grenze befinden. Damit ist dem englischen Lügenministerium auch der letzte Rückzugsweg versperrt. Es steht wieder einmal nackt vor aller Welt am Branger!

### „Kein einziger fremder Soldat“

Die englisch-französischen Lügen über Ostgalizien auch von der „Laf“ dementiert.

Der Moskauer Sender verbreitet ein „Laf“-Dementi zu den Lügenmeldungen der englischen Nachrichtenagentur Havas, wonach sich in Ostgalizien zur Kontrolle der Eisenbahnen deutsche Truppen befänden. Auf Anweisung der zuständigen Stellen, so heißt es in der Rundfunksendung, dementiert „Laf“ diese neue Lüge und erklärt, daß sich kein einziger fremder Soldat oder Offizier auf dem Territorium der Weiskraine befinden habe, noch befände. Die freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Sowjetunion und Deutschland schlossen die Anwesenheit von Truppenteilen des einen Landes auf dem Territorium des anderen Landes von vornherein aus.

Der „Telegraaf“ weiß zu berichten, daß einige der englischen Schiffe heftiges Geschützfeuer auf die deutschen Flugzeuge eröffneten.

### Geleitzug besonders gefährdet

Churchill hat immer wieder versucht, den Neutralen begründlich zu machen, daß ihre Schiffe am sichersten im englischen Geleitzug fahren. Weder den Schiffen noch den Besatzungen könne dabei etwas passieren.

Wie hat der alte Lügenmeister hier doch wiederum gelogen! — Das zeigt deutlich die Versenkung der beiden französischen Schiffe mitten aus dem Geleitzug heraus. Die Schiffe waren vor den Torpedos deutscher U-Boote nicht sicher, und die Mannschaften des Dampfers „Tourne“ wäre verloren gewesen, wenn sie nicht von einem spanischen Schiff aufgenommen worden wäre. Denn, als der Angriff erfolgte, hoben die Schiffe einseitig den Kriegsschiffen in wilder Flucht auseinander. Und keiner dachte daran, den Schiffbrüchigen zu helfen. So sieht es also aus mit der Sicherheit von Schiff und Besatzung, die sich dem englischen Geleitzug anvertrauen.

Die britische Admiralität erhebt gegen die deutschen U-Boote den Vorwurf, daß sie nicht für die Rettung der Besatzungen der torpedierten Schiffe unternehme. Nach dem U-Boot-Protokoll müßte die Handelschiffbesatzung nach einem sicheren Ort gebracht und Rettungsboote auf hoher See würden nicht als sicherer Ort gelten. Diese Vorwürfe beruhen auf einer echt englischen Verdrehung der Tatsachen. Denn es ist selbstverständlich, daß die Bestimmungen des U-Boot-Protokolls keinerlei Gültigkeit haben, wenn sich das Handelschiff in einem Geleitzug befindet. Zudem ein U-Boot auf einen Geleitzug steht, erfolgt eine Kriegshandlung zwischen kriegsführenden Streitkräften, bei der nie und nimmer das U-Boot-Protokoll Anwendung finden kann.

Aber es sind ja gerade die Engländer, die die Reeder veranlassen, ihre Schiffe dem Geleitzug anzuvertrauen, ja, Churchill beschwört die Schiffseigentümer mit all seinen blauen Blasen — jedoch die englischen Kriegsschiffe vermögen das Versprechen ihres ehrenwerten Vorgesetzten der Admiralität nicht zu halten, sie können den ihnen anvertrauten Schiffen nicht einmal die nötige Sicherheit gewährleisten, und nicht einmal das Notwendigste zur Rettung der Menschenleben wird unternommen. So erweist sich jedes Versprechen, das Churchill mit Beteuerungen und Beschwörungen in die Welt ruft, als Lüge und immer wieder nur als Lüge.

### Mit den rumänischen Interessen unvereinbar

Rumänen widersetzten sich dem englischen Druck Die rumänische Enttäuschung über die englisch-französischen Machenschaften wird um so größer, je härter der Druck wird, den England und Frankreich immer unverhüllter und anmaßender gegen Rumänien wegen dessen neutraler Erdölpolitik ausüben. Das große nationale Blatt „Curentul“ schreibt u. a., es sei nur natürlich, daß die Deutschen das rumänische Erdöl schätzten. Dadurch seien England und Frankreich auf Rumänien aufmerksam geworden. Sie versuchten, durch Mittel, die jedem zur Verfügung stehen, „augenscheinlich eine Anspielung auf die englischen Sabotageakte“ die Versorgungsmöglichkeiten Deutschlands mit rumänischen Erdöl zu verringern.

Rumänien hätten die Engländer Donauschlepper gekauft und sie zur Untätigkeit für die Kriegsdauer verurteilt, dann hätten jene Erdölgesellschaften, die mit französischem und englischem Kapital arbeiten und unter solcher Leitung stehen, begonnen, die Förderung abzusinken zu lassen. Logischerweise hänge die Produktion von der Höhe des Verbrauchs ab. Kaufmännisch gesehen, müßte Rumänien heute, da die Nachfrage groß ist, mehr fördern und verkaufen, um sowohl seine Wirtschaft zu beleben, als auch dem Staat Einnahmen zuzuführen. „Oder sollen wir vielleicht mit unserem Erdöl für das Jahr 1940 sparen?“

Das Blatt tritt hier einer beliebigen englischen Propagandathese entgegen, da die Engländer den Rumänen nahelegen versuchen, mit ihren Ölverbänden handhüterisch umzugehen. Der „Curentul“ weist demgegenüber auf den Unfug hin, daß die Engländer die Erdölproduktion in Rumänien nicht nur noch aus Kohle gewonnen werde, sondern auch aus Erdgas, das die englische Kapital, denen Rumänen