Wilsdruffer Tageblatt

Das „Wilsdruffer Tageblatt" erscheint werktags 18 Uhr. Bezugspreis monatl. 2 RM frei Haus, bei Postbestellung 1.50 RM zuzügl. Bestellgeld. Einzelnummer 10 Rpf. Alle Postanstalten, Postboten, unsere Austräger u. Geschäftsstelle nehmen zu jeder Zeit Bestellungen entgegen. Im Falle höherer Gewalt oder sonstiger Betriebsstörungen 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 ausliegender Preisliste Nr. 8. — Ziffer-Gebühr: 20 Rpf. — Vorgeschriebene Erscheinungstage und Platzwünsche werden nach Möglichkeit berücksichtigt. — Anzeigen-Annahme bis vormittags 10 Uhr. Für die Richtigkeit des durch Fernruf übermittelten wird keine Gewähr. — Bei Konkurs und Zwangsvergleich erlischt jeder Anspruch auf Nachlaß.

Fernsprecher: Amt Wilsdruff 206

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 Wilsdruff bestimmte Blatt und enthält Bekanntmachungen des Amtsgerichts

Nr. 67 — 99. Jahrgang | Drahtanschrift: „Tageblatt" | Wilsdruff-Dresden | Postscheck: Dresden 2640 | Dienstag, den 19. März 1940

Die Besprechungen am Brenner

Zweieinhalbstündige Unterredung Hitlers mit dem Duce

Der Führer und der Duce hatten im Salonwagen des Duce eine Unterredung von 2½ Stunden, die in herzlichem Geiste verlief. Bei der Unterredung waren Reichsaußenminister von Ribbentrop und der italienische Außenminister Graf Ciano zugegen.

Nach Beendigung der Unterredung nahmen der Führer und der Duce und die beiden Außenminister einen kleinen Imbiß ein, und dann geleitete der Duce Adolf Hitler zu seinem Zuge. Die Nationalhymnen beider Länder erklangen, und die beiden Führer ihrer Nationen schritten wieder die Front der Ehrenkompanie ab. Ein fester und herzlicher Händedruck, und der Führer bestieg seinen Zug, von dessen Fenster aus er sich bis zur Abfahrt noch angeregt mit dem Duce unterhielt.

Noch ein letzter Gruß von beiden Seiten, und dann fuhr der Zug des Führers über die italienische Grenze wieder heimwärts.

Die fünfte Begegnung

Die Zusammenkunft am Brenner war nun schon die fünfte Begegnung des Führers mit dem Duce nach dem Treffen von Venedig im Juni 1934, nach der Deutschlandfahrt des Duce im September 1937, nach der Italienreise des Führers im Mai 1938 und der gemeinsamen Arbeit während der Münchener Konferenz im September 1938. Die Begegnung ist wieder von beiden Seiten mit jener schnellen Entschlossenheit und zugleich unbedingten Verschwiegenheit vorbereitet worden, die seit jeher ein wesentlicher Bestandteil der engen faschistischen und nationalsozialistischen Zusammenarbeit sind.

Sowohl der Duce wie auch der Führer wurden nur von einem kleinen Arbeitsstab von Männern begleitet, die auf ihren Reisen stets um sie zu sein pflegen. Von italienischer Seite war u. a. der Chef der Privatkanzlei des Duce, Sebastiani, Kabinettschef Anfuso, Protokollchef Baron Geißer Celesia und Marchese Lanza d'Ajeta, der Präfekt von Bozen und der Leiter der faschistischen Parteiorganisation in Bozen anwesend, während den Führer u. a. Reichspressechef Dr. Dietrich, die persönlichen und militärischen Adjutanten, unter ihnen Obergruppenführer Brückner, Gruppenführer Schaub und Oberst Schmundt, Reichsleiter Bormann, Generalleutnant Bodenschatz, der Chef des Protokolls Gesandter von Doernberg und einige Herren vom persönlichen Stabe des Reichsministers des Auswärtigen begleiteten.

Herzliche Begrüßung auf dem Grenzbahnhof

Der Brennerpaß zeigte noch ein völlig winterliches Bild. Tief verschneit lagen die Berge und Hänge. Auf dem fahnengeschmückten Bahnhof erwartete der Duce in der Uniform der faschistischen Miliz mit dem italienischen Außenminister Graf Ciano den Führer. Die Ehrenkompanie, die auf dem Bahnsteig angetreten war, präsentierte. Der Führer wechselte mit dem Duce einen herzlichen Händedruck. Anschließend begrüßte er den italienischen Außenminister Graf Ciano. Hinter dem Führer folgte Reichsaußenminister von Ribbentrop, den der italienische Außenminister Graf Ciano ebenfalls herzlich willkommen hieß.

Unter den Klängen der deutschen und italienischen Nationalhymnen schritten der Führer und der Duce die Front der angetretenen Ehrenformation des italienischen Heeres ab und begaben sich dann mit den beiden Außenministern zu dem gegenüberstehenden Sonderzug des Duce, wo die Besprechungen unverzüglich aufgenommen wurden.

Die Begleitung des Führers hielt sich während der Besprechungen mit dem Gefolge des Duce und dem deutschen Botschafter in Rom, von Mackensen, der den Duce auf seiner Fahrt zum Brenner begleitet hatte, in einem anderen Wagen des italienischen Sonderzuges auf.

Bestürzung in London und Paris

Nach den aus dem Ausland vorliegenden Nachrichten hat die Meldung von der Zusammenkunft des Führers mit dem Duce auf dem Brenner überall wie eine Sensation gewirkt. Die Blätter, die die Nachricht am Montag früh noch nicht bringen konnten, setzten die Oeffentlichkeit sofort durch Aushänge davon in Kenntnis. Auch die Rundfunksender verbreiteten sie neben den Berichten über den Vorstoß der deutschen Luftwaffe nach Scapa Flow mit an erster Stelle. Die Zusammenkunft war bald überall Gegenstand der Erörterungen.

In Paris und in London hat die Kunde von der Begegnung des Führers mit dem Duce wie ein Blitz aus heiterem Himmel gewirkt. In Pariser politischen Kreisen hat man die Empfindung, daß das Treffen der beiden führenden Männer Deutschlands und Italiens eine neue Situation schaffe, die man nicht vorgesehen habe. Die Folge davon ist eine allgemeine Bestürzung.

Stärkste Beachtung in Italien

Die Begegnung auf dem Brenner wird von der italienischen Presse in allergrößter Aufmachung gemeldet. Photographien des Duce und des Führers beherrschen das Bild der italienischen Titelseiten. Sämtliche Blätter unterstreichen, daß das deutsch-italienische Treffen am Brenner die Aufmerksamkeit der ganzen Welt auf sich lenke. Man müsse daran erinnern, daß zwischen dem Duce und dem Führer seit der Begegnung von München im September 1938 keine persönliche Aussprache mehr stattgefunden habe. Schon hieraus ergebe sich die Zweckmäßigkeit der neuen Begegnung, die übrigens, wie die deutsche Verlautbarung feststelle, bereits seit längerer Zeit vorgesehen worden war.

Der schwerste Schlag

Siegreiche Flugzeugbesatzungen erzählen von dem Angriff auf Scapa Flow

Die ganze Welt steht unter dem Eindruck des harten Schlages, den unsere kampf- und siegerprobte deutsche Luftwaffe gegen England geführt hat. Erst nach und nach gewinnen wir ein Bild von der Größe des Erfolges, wenn wir die Berichte der tapferen Flugzeugbesatzungen lesen, die von dem Feindflug erzählen.

Drei Offiziere der deutschen Luftwaffe, die an dem Angriff teilgenommen haben, schilderten aus dem unmittelbaren Erleben heraus den erfolgreichen Einsatz gegen das Gros der englischen Home Fleet vor Vertretern der deutschen und der ausländischen Presse. Aus den Worten des Führers des angreifenden Verbandes, eines Flugzeugführers und eines Beobachters entstand in der schlichten und oft humorvollen Fliegersprache ein so anschauliches Bild der Ereignisse, daß jeder der Zuhörer fast das Gefühl hatte, dabeigewesen zu sein...

Volltreffer schwersten Bombenkalibers

Zu dem Vorstoß auf Scapa Flow, der am 16. März in der Zeit zwischen 19 und 21 Uhr erfolgte, waren, wie einleitend Hauptmann Schumann erläuternd mitteilte, deutsche Kampfflugzeuge vom Muster Heinkel 111 angesetzt worden.

Es wurden Volltreffer schwersten Bombenkalibers auf drei Schlachtschiffen und auf einem Schweren Kreuzer erzielt. Die Beschädigung zweier weiterer Schlachtschiffe müsse als wahrscheinlich angenommen werden. Außer den in der Bucht von Scapa Flow versammelten schwersten englischen Schlachtschiffen, unter denen sich die „Hood", die „Renown" und die „Repulse" befunden haben, wurden die Flughäfen angegriffen, die zum Schutze dieses Flottenverbandes mit Jagdfliegern belegt waren. Dort wurden starke Brandherde erzeugt. Es wurden Beschädigungen an Halle und Rollfeldern festgestellt.

Die umliegenden Küstenbatterien wurden, soweit es sich um Flakartillerie handelte, ebenfalls mit Bomben belegt. U. a. erhielt eine Flakbatterie auf der Insel Fara einen Volltreffer, der sie sofort zum Schweigen brachte. Alle Flugzeuge sind unversehrt mit voller Besatzung zurückgekommen. Es sind lediglich kleine Splitterschäden festgestellt worden.

Die vier größten Schiffe getroffen

„Als wir aus Richtung Osten auf die Bucht von Scapa Flow zuflogen", so erzählt Major Doench, „sahen wir zu unserer Ueberraschung — wir konnten es gar nicht fassen, daß wirklich so viele Schiffe dort lagen — eine Unzahl der größten britischen Schlachtschiffe. Es fiel uns tatsächlich schwer, auszusuchen, welchen von den „Pötten" man sich vornehmen sollte.

Es ist uns gelückt, die vier größten Schiffe zu treffen, und zwar gut! Teils wurden Schiffe direkt getroffen, teils lagen die Bomben so unmittelbar neben ihnen, daß man vom Flugzeug aus beobachten konnte, wie die Schiffe leicht „angelupft" wurden, wie es in der Fliegersprache heißt.

Das Flakfeuer war bei den ersten angreifenden Flugzeugen nicht so heftig, wurde aber nachher ganz munter. Trotz eines erheblichen Munitionsaufwandes seitens der Engländer wurde jedoch nichts erreicht. Auf einem der großen Schiffe haben wir noch eine halbe Stunde später, als wir auf nördlichem Kurse zurückflogen, eine Riesenfeuersäule und Brände beobachten können, die auch noch von Flugzeugen gesehen wurden, die später die Flugplätze angegriffen haben.

„Herr Oberleutnant, er brennt!"

In der gleichen selbstverständlichen Art sprach anschließend einer der Flugzeugführer, Oberleutnant Magnussen, über dieses Unternehmen, das dank des unerschrockenen Einsatzes der deutschen Flieger zum schwersten Schlag geworden ist, den die britische Schlachtflotte bisher erlitten hat.

Den Angriff selbst konnte Oberleutnant Magnussen besonders gut beobachten, da seine Maschine als letzte flog. „Der Befehl kam durch: Angriff beginnt! So wie wir es friedensmäßig unzählige Male geübt hatten und auch gegen den Feind schon mehrfach durchgeführt hatten, ging es auch diesmal. Der Bombenschütze lag vorn in seiner Kanzel über das Visier gebeugt und gab mir als Flugzeugführer leise Verbesserungen — etwas mehr rechts, mehr links — recht so! Jetzt noch einige Sekunden — der Bordwart meldet: Steuerbord etwas Flak, doch darum kann man sich beim Anflug nicht kümmern — und schon kommt der erlösende Befehl des Bombenschützen:

„Achtung — null!" An der Erschütterung der Maschine, die durch das Gewicht der schwersten Bombe bedeutend leichter geworden war, bemerkte ich, daß wir jetzt unsere größte Sorge und zugleich unseren Liebling losgeworden waren. Alle unsere Gedanken waren bei diesem schweren Koffer, den wir nun mit den besten Wünschen nach unten geschickt hatten. Einige Sekunden vergehen, bis die Erfolgsmeldung durchkommt. Zuerst war es der Bordschütze, der den Schlachtruf der Staffel ertönen ließ und jubelnd rief: „Er hat getroffen, Herr Oberleutnant, er brennt!"

Oberleutnant Magnussen berichtete dann, daß das Vorschiff des getroffenen Schlachtschiffes in eine dichte Qualmwolke eingehüllt war, die sich schnell verbreitete, so daß bald das ganze Schiff in ungeheure Rauchschwaden eingehüllt war.

Noch aus sechs bis sieben Seemeilen Abstand von Scapa Flow habe man die große, leuchtende Fackel des brennenden Schlachtschiffes gesehen, die aus größter Entfernung noch zeigte, wo Scapa Flow lag.

Angriff auf englische Jagdflugplätze

Oberleutnant Philipps, dessen Verband die Aufgabe hatte, die um die Scapa-Bucht verteilten Jagdflugplätze anzugreifen und die Jäger an einer wirksamen Abwehr des Angriffs zu hindern, berichtete, wie die beiden Verbände gleichzeitig über den Orkneys erschienen. „Zu unserer Freude sahen wir, wie zwischen dem Aufblitzen der schweren Flaks einige Explosionen erfolgten, die niemals von Flaks herrühren konnten, sondern nur Treffer unseres Nachbarverbandes sein konnten. Das war der erste Anblick, bevor ich selbst zum Angriff auf mein Ziel kam. Im Abenddämmern waren, während wir selbst aus dem dunklen Himmel kamen, für uns die Orkneys schon von weitem genau zu erkennen und das Ziel, der Flugplatz Earth House mit seinen Hallen und dem Rollfeld, einwandfrei auszumachen.

Wir sahen einwandfrei das Aufblitzen, Bombe nach Bombe, darüber die Staub- und Rauchwolken infolge der Explosion und kurz darauf hellen Feuerschein, der uns zeigte, daß unsere Bomben einen nachhaltigen Erfolg erzielt hatten. Die Kameraden, die die folgenden Angriffe durchführten, sahen die leuchtend brennenden Flugplätze und konnten sich hier und bei den Angriffen auf die Flugplätze Kirkwall und Stromneß danach richten.

Noch während des Bombenangriffs sahen wir, wie einzelne Jagdflugzeuge von unten versuchten, an uns heranzukommen. Aber sie waren wahrscheinlich erst durch mein angreifendes Flugzeug selbst zum Starten genötigt worden und konnten unsere Höhe längst nicht zeitig genug erreichen, um mich etwa noch am Angriff zu hindern. Mittlerweile wurde es so dunkel, daß für die feindlichen Jäger jegliche Erfolgsaussichten verschwunden waren, und die dauernden Angriffe meines Verbandes auf die drei Plätze konnten ohne jegliche Jagdabwehr erfolgen.

Die Flak suchte mich erst in dem Augenblick, in dem ich schon meine Bomben warf, zu erfassen; aber von den Maschinen meines Verbandes hat keine einzige auch nur einen Treffer, ein Splitterchen oder einen Kratzer bekommen.

*

„Man hätte ein Netz mit Bomben haben müssen"

PK. ....., 18. März.

„Da bekam unsere ‚Kiste' einen Stoß, daß ich glaubte, die Tragflächen wären von einem Flakgeschoß getroffen und würden abbrechen; aber es war nur die Explosion eines Geschosses, das einige hundert Meter unter uns krepierte." So erzählte der Bordmonteur einer der Kampfmaschinen.

„Und wie spielte sich denn nun der eigentliche Angriff ab? Habt ihr vorher keinen Gegner getroffen?"

„Doch, etwa 80 Kilometer vor unserem eigentlichen Ziel trafen wir einige Vorpostenboote und Küstenfahrzeuge, die wir aber diesmal nicht beachteten, denn unsere wertvollen ‚Eier' waren diesmal für lohnendere Objekte bestimmt. Sicherlich waren die Besatzungen der Boote froh, daß wir sie diesmal ungeschoren ließen. Sie werden angenommen haben, daß wir nur aufklären wollten!"

„Wie verhielten sich denn die Engländer bei dem Angriff? Haben sie euch erwartet und gleich beschossen?"

Raubvogelgleich stießen wir herab.

„Als wir die Bucht von Scapa Flow erreicht hatten, sahen wir unter uns Schiff an Schiff liegen, verschiedener Größe und Baumuster." Scherzend fügte der Erzähler hinzu, daß man ein großes Netz mit Bomben hätte haben müssen — dann wäre dort von der ganzen Flotte nichts mehr übriggeblieben. Dann aber fährt er fort:

„Klar, daß sich jedes Flugzeug von uns den dicksten Brocken heraussuchen wollte. Als jeder sein Ziel hatte, stießen wir raubvogelgleich auf unsere gepanzerten Gegner herab. Die Engländer müssen derart von unserem Besuch eingeschüchtert gewesen sein, daß sie im ersten Augenblick vergaßen, uns ihre Grüße hinaufzupfeffern. Erst als die ersten Treffer auf den Schlachtschiffen und Kreuzern erzielt waren, ging unten die Hölle los.

So weit man blicken konnte, von den Schiffen, von der Landflak, überall blitzte es auf — aber die Schüsse waren zu tief oder hinter unseren Maschinen. Ab und zu wurden die Flugzeuge, als seien sie in eine Windhö hineingeraten, hochgeschleudert, und dabei geschah es dann, daß wir mit den Köpfen aneinanderstießen — das war aber auch alles!"

„Konntet ihr denn bei den ungünstigen Lichtverhältnissen etwas erkennen?"

Nach dem großen Erfolg.
Von links: Oberleutnant Philipp, Major Doench (der Verbandsführer) und Oberleutnant Magnussen, die an dem erfolgreichen Angriff auf Scapa Flow hervorragenden Anteil haben.
(Weltbild-Wagenborg-M.)

SLUB Wir führen Wissen.
Heimatmuseum der Stadt Wilsdruff WILSDRUFF