



MARCHIVUM

MANNHEIMS ARCHIV
HAUS DER STADTGESCHICHTE
UND ERINNERUNG



MARCHIVUM Druckschriften digital

Neue Mannheimer Zeitung. 1924-1943 153 (1942)

78 (20.3.1942)

[urn:nbn:de:bsz:mh40-248444](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:mh40-248444)

Neue Mannheimer Zeitung

Einzelpreis 10 Pf.

Verlag: 12. März 1942
Preis: 1,70 M. u. 50 Pf.
Zugabe: 12. März 1942
Preis: 1,70 M. u. 50 Pf.

Mannheimer Neues Tageblatt

Verlag: 12. März 1942
Preis: 1,70 M. u. 50 Pf.
Zugabe: 12. März 1942
Preis: 1,70 M. u. 50 Pf.

Freitag, 20. März 1942

Verlag: 12. März 1942
Preis: 1,70 M. u. 50 Pf.
Zugabe: 12. März 1942
Preis: 1,70 M. u. 50 Pf.

153. Jahrgang — Nummer 9

Australien - die neueste USA-Kolonie

Mac Arthur schaltet und waltet wie im eroberten Lande

Drahtbericht unserer Korrespondenten

— Brisbane, 20. März.

Australien wird mit jedem Tag mehr ein amerikanisches Besitztum. Die neugelandeten amerikanischen Flieger und Landtruppen benehmen sich wie in einem okkupierten Land. Mac Arthur und sein Stellvertreter, der Brigadegeneral Pratt, schalten und walten, als seien sie in einer amerikanischen Kolonie. Die Regierung Curtin führt in allen Dingen, die den Krieg betreffen, nur noch eine Schattenspielerrolle. Amerikanische Korrespondenten berichten, daß amerikanisches Geld bereits seit längerer Zeit in allen größeren australischen Städten gegen gleiches Zahlungsmittel sei. Um der Form Genüge zu leisten, wurden die australischen Landes- und Postbriefmarken einem besonderen australischen Oberbefehl unterstellt. Aber Mac Arthur und sein Vertreter Pratt machen kein Hehl daraus, daß alle wichtigen Entscheidungen über den Einsatz und die Ausbildung der Australier allein von den Amerikanern getroffen werden. Mac Arthur hat angeordnet, daß die australische Armee von Grund auf neu organisiert wird und zwar unter Verwendung der letzten Lehren des Krieges auf den Philippinen und auf den malayischen Inseln. Vor allem sucht Mac Arthur eine stärkere Disziplin in der australischen Armee einzuführen. Die australischen Pläne werden, wie das britische Erziehungsbüro meldet, völlig in den Hintergrund gedrückt. Ihre Aufgabe soll es nach amerikanischer Ansicht lediglich sein, die neuen amerikanischen Heeresmaschinen einzuführen; für alle wichtigeren Offenbauten sollen amerikanische Flieger eingesetzt werden.

Mac Arthur kritisiert nach seiner Ankunft in Australien die Verteidigungsmaßnahmen der britischen Generale in Singapur und in Batavia auf das Schärfste.

Er wies vor allem darauf hin, daß die Briten an beiden Stellen unnötig viel Flugzeuge verloren hätten. Er sagte u. a.: „Das wichtigste ist, daß wir nicht mehr im überfliegenen Ausland Flugzeuge am Boden verlieren, wie dies auf Java und in Malaya geschehen ist. Die Zahl der am Boden zerstörten Flugzeuge war auf Java einfach lächerlich.“ Wie diese Kritik an den überfliegenen Verlusten der australischen und britischen Offiziere in Canberra aufgenommen wurde, darüber schweigen sich die australischen Berichte aus.

Die Japaner haben nach Berichten aus Canberra am Mittwoch mehrere Plätze der Salomon-Inseln, vor allem Tuloni und Florida mit Bomben angriffen und, wie die australischen Berichte zeigen, einen Schaden verursacht.

London sieht mißmutig zu

Drahtbericht unserer Korrespondenten

— Stockholm, 20. März.

In Londoner militärischen Kreisen sieht man, wie man einer Meldung des dortigen Korrespondenten von „Mrs Douglas Alexander“ entnehmen kann, die Chancen General Mac Arthurs wesentlich nüchtern an, als man das west in diesen Tagen, die seit seiner Übernahme des Oberbefehls vergangen sind, beobachten konnte. Man erinnert in diesen Kreisen daran, daß die Schlacht um Batavia ein Stellungskrieg sei, während der Kampf um Australien notwendigerweise ein Bewegungskrieg sein müsse. Zwar habe Mac Arthur Flugzeuge und auch Flugzeuge zur Verfügung und es können laufend Verstärkungen aus Amerika an, dennoch aber sei angesichts der Größe des zu verteidigenden Territoriums seine Aufgabe genau so schwierig wie eine die Verteidigung der britischen Niederlande durch die Garnison auf der Insel Bataan.

In den großen organisierten Veränderungen auf der Ostseite gehört auch die Ernennung des australischen Generals in Westaustralien General Mac Arthur zum Nachfolger Vultletons in Perth. Churchill, der diese Neuigkeit gestern im Unterhaus überbrachte, teilte ferner mit:

„daß General gleichzeitig zum englischen Staatsminister und Mitglied des britischen Kabinetts ernannt wurde.“

Es ist leicht zu errotten, was diese auffallende und einseitige dastehende Maßnahme bezwecken soll. London hat mit wachsender Sorge zusehen müssen, daß Australien in schneller Entwicklung dem Empire entgleitet; die Entscheidung über das Verbleiben der Briten in Singapur, ihre Verweigerung jeder Hilfeleistung für das bedrohte Australien, nachdem umgekehrt die Australier dem Empire bereitwillig alle gemobilisierten Truppen zur Verfügung gestellt haben, auf der anderen Seite eine von ganzen australischen Volk getragene Sympathie für die USA, die Verdächtigungen gegen und endlich die Übernahme des Oberbefehls in Australien durch den amerikanischen General Mac Arthur und der Oberleitung über die Luftwaffe durch den gleichfalls amerikanischen General Pratt — das sind die Merkmale dieser Entwicklung. Die Ernennung General Mac Arthur zum australischen Staatsminister und Mitglied des britischen Kabinetts sowie seine Ernennung nach Kairo als das politische Gegenstück zum General Auchinleck

ist demnach nichts anderes als ein Versuch Churchill, diese Entwicklung zu bremsen und ein Wettlauf um die Gunst der Australier.

Bisher hatte Churchill gegenüber den dringenden Wünschen der Australier, einen Vertreter im Kabinettsrat zu haben, nur taube Ohren gehabt und war lediglich zu seinen Gefallen bereit, wie etwa der, daß der australische Vertreter in London an den Kabinettsitzungen teilnehmen und eine beratende Stimme haben dürfe. Jetzt, wo die Abwendung

Australiens vom Empire schon so gut wie eine vollzogene Tatsache ist, wird Churchill plötzlich hellhörig und wirt ihm Gunstbeweigungen nach. Es hat ihm allerdings nicht viel genützt. Denn die Ernennung General Mac Arthur zum Nachfolger Vultletons ist in Australien wenig freundlich aufgenommen worden. Curtin erklärte nämlich gestern in einer öffentlichen Stellungnahme, er sei bereits am 18. März darüber informiert worden, daß Churchill einen Sitz im Kriegskabinettsrat als Minister ohne Portefeuille für den Mittleren Osten angeboten habe. Man habe ihn, Curtin, verschieben lassen, da er sich am ehesten, ganz persönlichen Vorzügen habe.

Curtin habe demnach gegen den ausdrücklichen Wunsch seiner Regierung von Churchill Anerbieten abgelehnt, da die australische Regierung ihm zwar keine Hindernisse in den Weg legen werde, doch habe er ihn gleichzeitig „eindringlich“ angefordert, im Dienst Australiens zu bleiben, da unter den gegenwärtigen Verhältnissen eine Abänderung in der diplomatischen Vertretung in Washington besonders schwierig sei, und es sei daher der ausdrückliche Wunsch der Regierung, keine Veränderung in dieser Richtung einzutreten zu lassen.

Curtin hat demnach gegen den ausdrücklichen Wunsch seiner Regierung von Churchill Anerbieten abgelehnt, da die australische Regierung ihm zwar keine Hindernisse in den Weg legen werde, doch habe er ihn gleichzeitig „eindringlich“ angefordert, im Dienst Australiens zu bleiben, da unter den gegenwärtigen Verhältnissen eine Abänderung in der diplomatischen Vertretung in Washington besonders schwierig sei, und es sei daher der ausdrückliche Wunsch der Regierung, keine Veränderung in dieser Richtung einzutreten zu lassen.

„Tötet die U-Boote...“
Ein Verzweiflungsschrei des USA-Admirals Stark

— EP, Brisbane, 19. März.

„Tötet die U-Boote“, fordert der ehemalige Chef der Kriegsmarine der Vereinigten Staaten Admiral Stark in der „Daily Mail“.

Im einzelnen heißt es u. a.: „Das dringendste Erfordernis für die Alliierten ist heute, mit der U-Bootgefahr fertig zu werden, denn die U-Boote drohen die amerikanische Produktion von ihren Einsatzgebieten in Europa, dem Nahen Osten und dem Pazifik abzuschnitten. Die U-Boote der Achsenmächte operieren in fast allen Teilen der Welt. Ihre Zahl hat sich erhöht.“

Die U-Boote sind die Gefahr Nr. 1 für die Alliierten, und Amerika und Großbritannien müssen die größten Anstrengungen machen, wenn nicht der Fall eintreten soll, daß die große amerikanische Produktion nachlos auf den Boden des Meeres verfallen werden soll, ohne zum Einsatz gegen die Achsenmächte zu kommen.

Die Engländer waren gezwungen, ihre See- und Luftstreitkräfte dünn über viele Fronten hin zu verteilen, während die amerikanische Flotte völlig damit beansprucht war, die Alliierten im Pazifik zu schützen. Mit Millionen Tonnen neuen Handels- und Kriegsmaterials wollen die Amerikaner in diesem Jahre bauen. Aber selbst diese Zahl reicht nicht aus, um die Bedürfnisse der Alliierten zu befriedigen, wenn nicht die U-Bootgefahr beseitigt wird.“

Wegenüber den Urteilen dieses Hochkommandos verläßt sich nur der USA-Marineminister Knox schwe-

gesehen wurden. Für eigene Flugzeuge lehnen nicht zurück.

Die französische 46. Infanterie-Division hat seit Anfang Februar zahlreiche Angriffe weit überlegener Kräfte unter hohen blutigen Verlusten für den Gegner abgewiesen und in elf Tagen 102 Panzer vernichtet. In den letzten Tagen hat sich das rumänische Infanterieregiment 33 durch besondere Tapferkeit ausgezeichnet.

Auf der Insel Malta wurden Flugplätze und Jagdstellungen bombardiert. Ein deutsches Jagdgeschwader im Mittelmeerraum erzielte mit dem Abschuss von drei britischen Flugzeugen seit Kriegsbeginn seinen 1000. Luftsteg.

Im Seegebiet um England versenkten Kampflugzeuge in der vergangenen Nacht südlich Portland ein Handelsschiff von 6000 BRT. Zwei weitere Schiffe mittlerer Größe wurden so schwer getroffen, daß auch mit ihrer Vernichtung zu rechnen ist. Weitere Luftangriffe richteten sich gegen eine Hafenstadt an der englischen Südküste.

In der Nacht vom 18. bis 19. März verlor die britische Luftwaffe 62 Flugzeuge, davon 28 über dem Mittelmeer und in Nordafrika. Während der gleichen Zeit gingen im Kampf gegen Großbritanniens 16 eigene Flugzeuge verloren.

„Tötet die U-Boote...“
Ein Verzweiflungsschrei des USA-Admirals Stark

Drahtbericht unserer Korrespondenten

— Brisbane, 20. März.

Nicht nur Australien, auch Neuseeland, dieses am meisten abseits gelegene Dominion des Empire, fühlt sich in äußerster Gefahr. Am Mittwoch hielt das Parlament in Wellington eine Sitzung hinter verschlossenen Türen ab, in deren Verlauf Premierminister Fraser die Lage schilderte. Er wies bezeichnenderweise vor allem auf die Gefahr hin, daß auch Neuseeland von den USA abgetrennt werden könnte (das englische Empire zeigt offenbar gar nicht mehr), und zwar dadurch, daß die Japaner gegen Santa Cruz, die Neuen Hebriden und die Fidschij-Inseln vordringen, die den Weg nach den Vereinigten Staaten decken.

Fraser wies eindringlich darauf hin, daß es sich die alliierten Länder nicht mehr leisten könnten, auch nur einen einzigen Fehler zu machen, ohne eine endgültige Katastrophe herbeizuführen.

Neues Oberkommando für Wavell

Drahtbericht unserer Korrespondenten

— Brisbane, 20. März.

Die „Daily Mail“ aus „gewöhnlich auf informierten Kreisen“ erfahren haben will, soll bald ein neues alliiertes Oberkommando mit Wavell an der Spitze, geschaffen werden, das die Befehlshaber in der „Mediterranean“ erhalten soll. Es soll aus einer Zone bestehen, die West-Australien, Burma, Indien, Arabien, den Persischen Golf und Zypern umfassen soll. Wavell will sich für diese Aufgabe besonders jüngere Generale aussuchen.

Der Wettlauf auf dem Meere

Schiffbau-Phantasien in USA und die Wirklichkeit

Von Dr. Karl Gehniß

Das Schiffbauprogramm muß verwirklicht werden, die ganze Nation steht auf dem Spiel — das sind Worte von einem so verzweifelt Ernst, wie man sie aus amerikanischem Munde bislang nicht zu hören bekam. Denn es ist bei dem, der in dieser Lage anspricht, obendrein um den obersten Leiter des USA-Rüstungsamtes, Donald H. Nelson, handelt, dann kann man daran ersehen, wie groß das Erschrecken gewesen ist, das nach der Katastrophe im Pazifik und nach den deutschen U-Booterfolgen im Atlantik durch die Vereinigten Staaten angegangen ist. Bauen, bauen und nochmals bauen, darin liegt man jetzt die einzige Rettung, und es ist in der Tat für die anderen und für uns eine Frage ersten Ranges, in welchem Maße und Tempo hinterher der Schiffbau beschleunigt werden kann, nachdem der kriegsentscheidende Charakter des Tonnageproblems allgemein erkannt worden ist. Aus der Atlantikschlacht ist mit den Worten des englischen Marineministers „die Schlacht der tiefen Weltmeere“ geworden. Jede Front, an der unsere Flotte kämpfen oder kämpfen möchte, bedarf der Zufuhren über weite Ozeanstrecken. Schiffe sind für sie die Voraussetzungen für jegliche Kriegsführung geworden. Bienen aber können sie bauen, um die riesigen Verluste wettzumachen?

Es ist selbstverständlich, daß nicht nur wir, sondern auch unsere Gegner Erfahrungen und Lehren für den Seefrieg aus dem ersten Weltkrieg gezogen haben. Seit jetzt jedoch ist jetzt, daß wir die wirksamsten Konsequenzen daraus gezogen und involuntar schon nach zwei Kriegsjahren dem Feinde größere Tonnageverluste zugefügt haben als während des ganzen vorigen Krieges, der mit einer Verlustzahl von 12,5 Millionen BRT. schloß. Die höchsten Verluste hatte der Feind damals im Jahre 1917 mit über 6 Mill. BRT. Demgegenüber belagerte sich die Neubautätigkeit der damaligen Alliierten nur sehr langsam. Sie stieg von 2,8 Mill. BRT. im Jahre 1914 schließlich bis auf 5,4 Mill. BRT. im Jahre 1918, hauptsächlich infolge des vorzeitigen amerikanischen Schiffbaus. Der Nettoverlust für die gesamte Welthandelsflotte belief sich im vorigen Krieg auf nicht mehr als 3,8 Mill. BRT. — ein Beweis dafür, daß sich der Handelskrieg damals doch auf einer weit schwächeren Basis vollzogen hat als heute.

Genau zahlenmäßige Unterlagen über die dem Feind heute zur Verfügung stehende bestehende Handelsflotte sind kaum deshalb schwer zu beschaffen, weil der Schiffbau sich durch den fortgeschrittenen Bau und den erzwungenen Ankauf neutraler Schiffe ständig verändert hat. Einen Anhaltspunkt könnte die jährlich mitgeteilte Grundzahl eines britisch-amerikanischen Schiffbauindex bieten, dem nach der „Times“ ein Zeitraum von 30 Millionen BRT. zu Ende Oktober geworden ist. Zwei Drittel davon soll England, das restliche Drittel Nordamerika stellen. Bedenkt man jedoch, daß dem britischen Empire der Kriegsbeginn nicht mehr als 21 Millionen BRT. der USA nach Verläufen und sonstigen Abgaben im Dezember 1940 nur noch etwa 7,3 Millionen BRT. gegenständlicher Handelsflotte zur Verfügung standen, dann erscheint die Zahl von 30 Millionen BRT. nach den inzwischen erzielten Verlusten um bald 17 Millionen BRT. selbst unter Einrechnung der vergrößernden neutralen Tonnage als erschreckend zu hoch. Vielleicht hat man diesem „Schiffbauindex“ schon die erzielten Ergebnisse des von den USA aufgestellten japanischen Schiffbauindex gegenübergestellt, wenn es sich bei den 30 Millionen BRT. nicht einfach um eine Propagandazahl handelt.

Von entscheidender Bedeutung für die Verteilung der Tonnage ist zunächst einmal die Frage, welcher Charakter die feindlichen Transporterbsätze sind. Am ersten Weltkrieg hat sich gezeigt, daß dem Weltmarkt unter dem Jwana der indirekten Tonnageverträge — Verkehrsverlangsamung durch Konvois, Hafenverstopfung, Neutrennung usw. — von den ursprünglichen vorhandenen 47 Mill. BRT. gegen Ende des Krieges nur noch 5 Mill. BRT. zur Verfügung standen. Für die englischen Einsatzbedingungen benötigte man sich schließlich mit 2 Mill. BRT. gegenüber 12 Mill. BRT. in Friedenszeiten. Eine solche Charakteristik in den Transportbedürfnissen erscheint in diesem Krieg mit seinen ungeheuerlichen Materialanforderungen und angesichts der an interkontinentalen Zusammenarbeiten angewiesenen Rüstungsindustrien unserer Gegner kaum noch denkbar. Der Warenaustausch hat sich im letzten Vierteljahrhundert so spezialisiert, daß daraus wesentlich höhere Tonnageansprüche erwachsen sind. Aus dieser Erkenntnis resultieren in die sichersten Bemühungen der Briten und Amerikaner um eine Gleichhaltung und Rationalisierung ihrer Transporte. Während der neue Schiffbau über die Verwendung des Schiffraums befinden wird, soll ein jeden angedeutetes britisch-amerikanisches Transkontinental mit dem Sitz in New York auch über alle Fracht- und Luftfragen entscheiden. Inzwischen mit neuen Organisationen schafft man neue Schiffe. Deshalb mühen alle Überlegungen in London und Washington doch immer wieder in dem Verlangen nach radikaler Ausdehnung des Schiffbaues.

Wieviel Schiffe man bauen soll und kann, darüber scheint man allerdings nicht einmal in den zentralen Planungsämtern der USA Klarheit zu haben. Größtenteils die Widerspruch in den Angaben selbst derjenigen Männer, die in England und den Staaten hierüber unterrichtet sein müssen. Die kanadische Förderung des USA-Schiffbaues, die die amerikanische Handelsflotte während des vorigen Krieges bis zu 10,7 Mill. BRT. aufschwellen ließ, wurde nach langer Stagnation im Jahre 1936 wieder aufgenommen, indem man die Neubauten nach 1936 und 1940 zusammen nur 600 000 BRT. für 1941 rechnet man mit der Fertigstellung von 554 000 BRT. für die USA-Marinekommission und 247 000 BRT. für private Zwecke. Gleichzeitige liefen die Bauten für die Engländer an, von denen nach amerikanischen Berechnungen bis Ende 1941 höchstens 97 000 BRT. fertiggestellt worden sind. Die Pläne für 1942 sehen ursprünglich den Bau von 2,2 Mill. BRT. vor, sie sind jedoch

