

The

ADMIRALTY

regrets to announce...





Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes

„Die Admiralität bedauert mitteilen zu müssen...“

Von einem Sachverständigen

DEUTSCHER VERLAG

1941



Uncle Sam John Bull
Der Sand läuft aus
(Aus „New York Times“ vom 12. 1. 41)

“The admiralty regrets to announce...”

So werden die Mitteilungen eingeleitet, die von der britischen Admiralität über ihre Schiffsverluste veröffentlicht werden.

Beim Vergleich der amtlichen britischen Verlautbarungen mit den offiziellen Berichten des Deutschen Oberkommandos ergibt sich stets, daß die englischen Angaben nicht nur mit großer Verspätung herausgegeben werden, sondern auch wesentlich geringere Verluste zugeben, als der amtliche deutsche Heeresbericht meldet.

Es ist in der ganzen Welt bekannt, daß diese Art der englischen Berichterstattung einer alten, schon traditionellen Taktik der britischen Behörden entspricht.

So schreibt Lloyd George in seinem Buch: *Mein Anteil am Weltkriege*, Bd. 2, S. 86: „Der amerikanische Admiral Sims berichtet von seinem Besuch 1917 bei dem Ersten Lord der Admiralität Jellicoe. Dieser gesteht, daß die britischen Tonnageverluste das Drei- bis Vierfache dessen betrugen, was amtlich zugegeben und in der Presse veröffentlicht sei.“

Im Gegensatz hierzu veröffentlichen die deutsche Kriegsmarine und die deutsche Luftwaffe grundsätzlich nur solche Versenkungen, die nachweisbar beobachtet worden sind. Selbst amerikanische Nachrichten der letzten Zeit sprechen von erheblich höheren Versenkungsziffern, als sie von englischer Seite bisher zugegeben wurden.

Wie ist nun wirklich die Lage der englischen Handelsschifffahrt ?



Residencia
de Estudiantes

Residencia
de Estudiantes

Residencia
de Estudiantes

Residencia
de Estudiantes

Residencia
de Estudiantes

Residencia
de Estudiantes

Residencia
de Estudiantes

Residencia
de Estudiantes

Residencia
de Estudiantes

Englands Schifffahrt — Englands Leben!

England ist wie kein anderes Land der Welt von der Übersee-Einfuhr abhängig, da auf der britischen Insel nur ein kleiner Bruchteil aller industriellen Rohstoffe und lebensnotwendigen Nahrungsmittel gewonnen wird. — 77 % aller Lebensmittel und zum Teil 100 % der kriegswichtigen Rohstoffe müssen durch die englische Handelsflotte nach dem Ausfall des europäischen Kontinents auf weiten Überseewegen eingeführt werden. Das Friedens-Einfuhr-Volumen beträgt 70 bis 75 Millionen Tonnen pro Jahr. Das ist ein Einfuhrbedarf, der schon im Frieden niemals allein durch den Einsatz der britischen Handelsmarine erfüllt werden konnte, sondern sogar die größte Seemacht der Welt abhängig machte von dem Einsatz ausländischer Tonnage. Mehr als 40 % der Einfuhr-Tonnage des Jahres 1938 wurde von Schiffen ausländischer Flaggen nach England gebracht.



EISENERZ



WOLLE



HOLZ



MINERALÖLE



HÄUTE U. FELLE



KAUSCHUK



SCHWEFELKIES



GETREIDE



FLEISCH



SPEISEFETTE



KÄSE



EIER



ZUCKER



GEMÜSE



England muß einführen:

An Rohstoffen:

In Prozenten
seines Bedarfs:

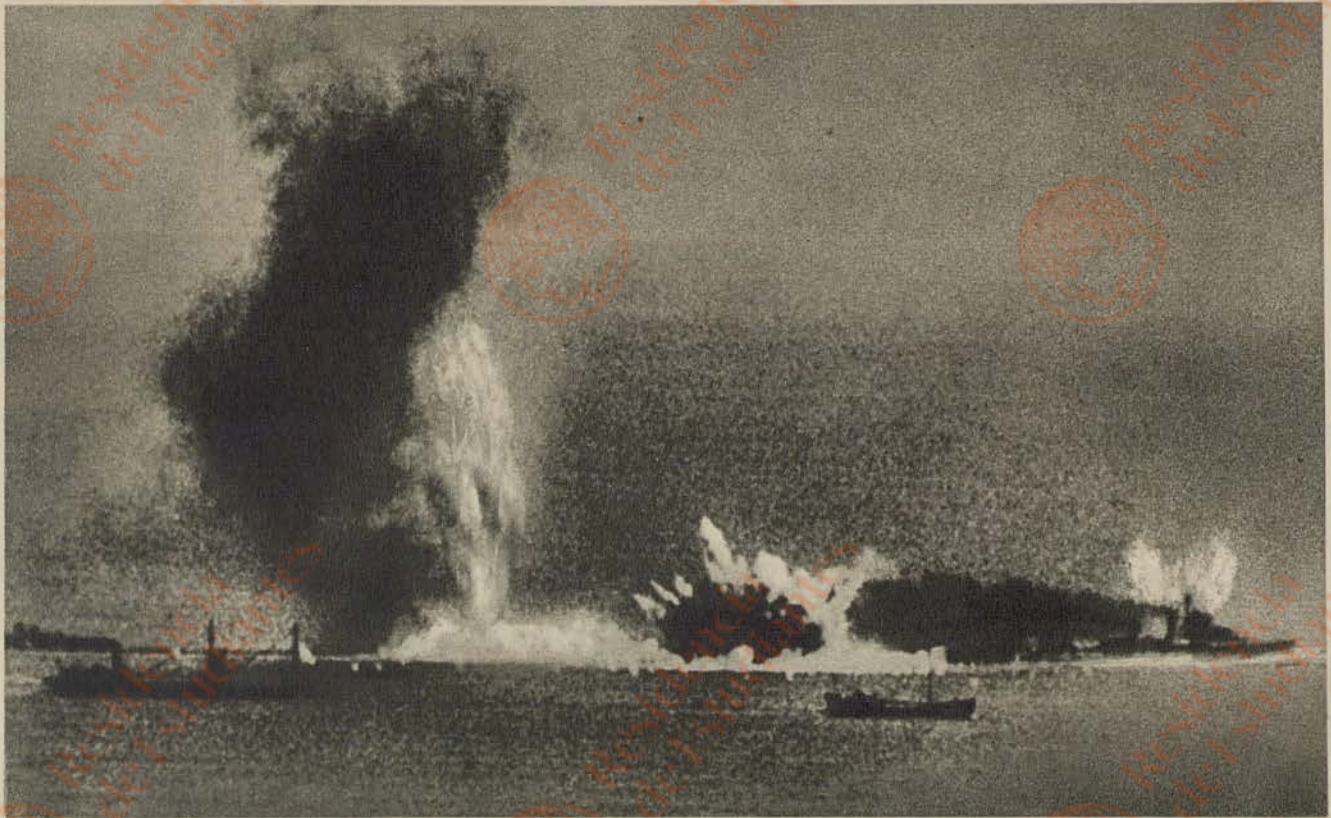
Kautschuk	100 %
Kupfererz, Nickel, Antimonerz, Chromerz	100 %
Magnesium, Bauxit	100 %
Bor, Rohphosphate	100 %
Kali	100 %
Glimmer, Graphit	100 %
Zellstoff	100 %
Schwefelkies	99 %
Wolframserz	99 %
Zinkerz	96 %
Mineral-Öle	92 %
Zinn	92 %
Spinnstoffe (ohne Wolle)	92 %
Holz	94 %
Blei	91 %
Wolle	75 %
Häute und Felle	65 %
Eisenerz	46 %

An Nahrungsmitteln:

In Prozenten
seines Bedarfs:

Speisefette	92 %
Mehl	87 %
Zucker	82 %
Käse	79 %
Getreide	70 %
Fleisch	55 %
Eier	40 %
Gemüse	25 %

Doch Englands Schiffe kommen nicht an!



Britischer Geleitzug im Feuerhagel deutscher Bomben. (Rechts ein britischer Zerstörer, der sein Heil in der Flucht sucht.)

Seit Kriegsbeginn bis Ende Mai 1941 hat England lt. den Berichten des Deutschen Oberkommandos der Wehrmacht insgesamt 11,7 Millionen BRT. Handelsschiffsraum durch Totalversenkung verloren.

In dieser Versenkungsziffer sind Verluste durch Minen sowie Ausfälle durch Havarien und Beschädigungen von Handelsschiffen nicht eingerechnet. Ebenso sind auch die von der italienischen Wehrmacht versenkten und beschädigten Schiffe in diesen deutschen Angaben nicht enthalten. Da sich der Minenkrieg außerordentlich verschärft hat, besonders dadurch, daß auch Flugzeuge zum Verminen der Häfen und Zufahrtsstraßen eingesetzt werden, und da die deutsche Kriegsmarine durch die vorgeschobenen Stellungen an der gesamten Kanal- und Atlantikküste sowie im Mittelmeer die wichtigen Zufahrtsstraßen Englands beherrscht, ist mit Sicherheit anzunehmen, daß die von deutscher Seite gemeldeten Schiffsversenkungen nur die Mindestgrenze der tatsächlichen britischen Verluste angeben. Für die Beurteilung der wirklichen Lage der englischen Handelsschifffahrt sind außer den Versenkungen aber auch noch die im folgenden nachgewiesenen indirekten Tonnageverluste zu berücksichtigen.



1 Million BRT. versenkt = 6 Millionen t Einfuhr im Jahr verloren

Die gefährlichen Auswirkungen der deutschen Versenkungserfolge auf die lebenswichtige englische Überseeverversorgung werden durch die folgende Tatsache beträchtlich gesteigert:

Nicht nur die mit einem versenkten Schiff verlorene Fracht fällt für die englische Versorgung aus, sondern auch alle zukünftigen Frachten, welche die versenkten Schiffe nach England hätten befördern können. Da in der Englandfahrt durchschnittlich für jedes Handelsschiff mindestens vier Fahrten im Jahr gerechnet werden, vervierfachen sich also, auf das Jahr gerechnet, die Verluste an BRT. Schiffsraum.

Wieviel Fracht geht aber mit der Versenkung jeder BRT. Schiffsraum verloren?

1 Brutto-Registertonne umfaßt 2,83 Kubikmeter

1 Kubikmeter = 1 Gewichtstonne (1 t)

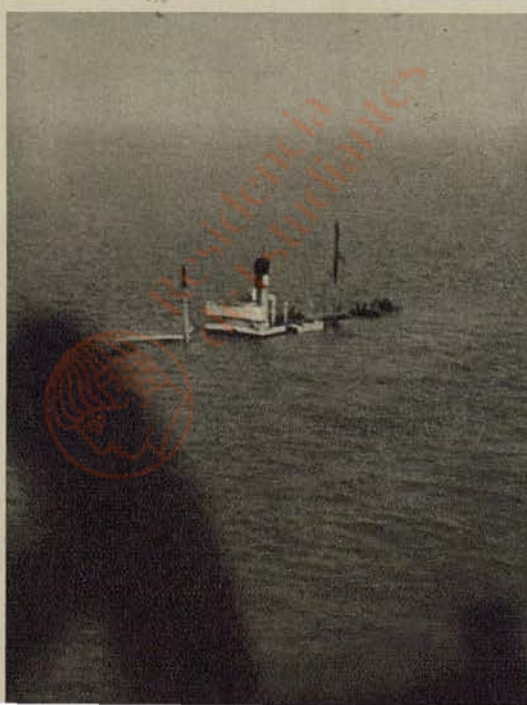
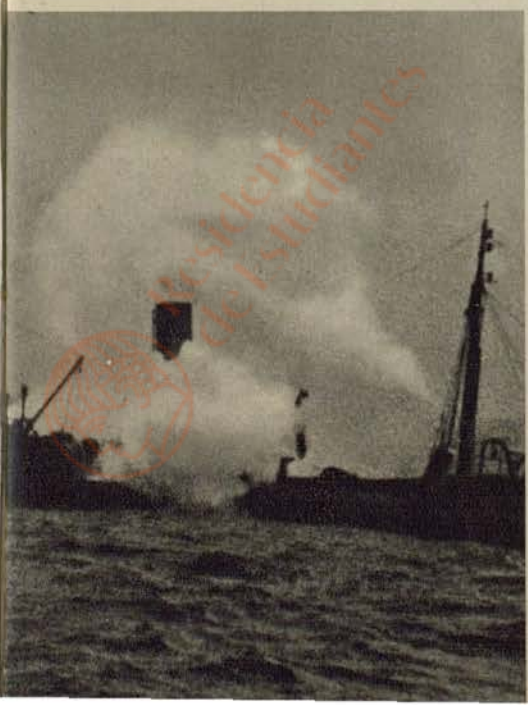
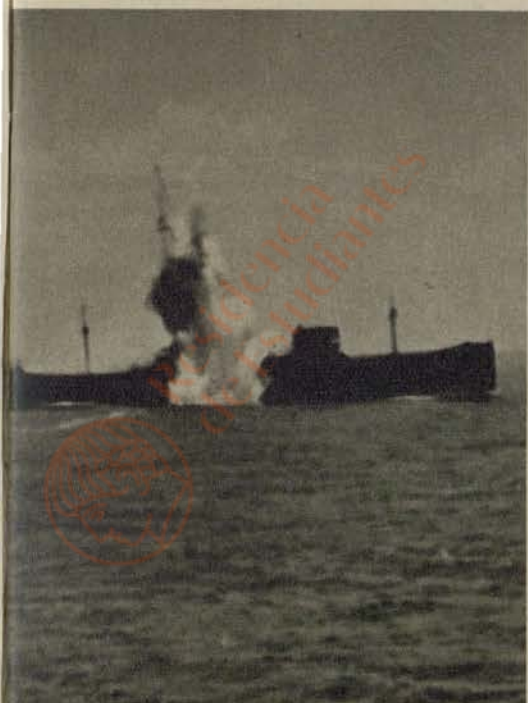
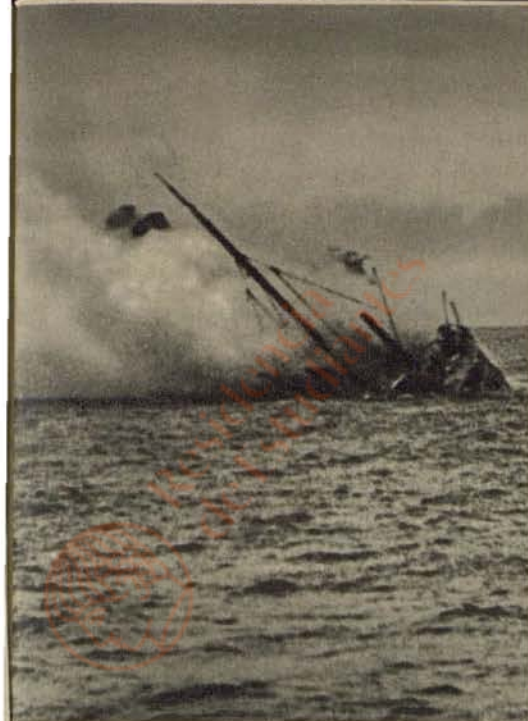
2,8 Kubikmeter = 2,8 Gewichtstonnen

1 Brutto-Registertonne trägt also 2,8 t Gewicht

Die Brutto-Registertonnen umfassen jedoch den gesamten Rauminhalt eines Schiffes. Nach Abzug der Mannschafts-, Maschinen- und sonstigen Betriebsräume und nach Abzug von rund 10 % für Betriebsstoffe und Vorräte der Besatzung verbleibt noch soviel Laderaum, daß man auf eine Brutto-Registertonne im allgemeinen 1,5 t Fracht rechnen kann.

Also verliert England mit jeder versenkten Million BRT. Handelsschiffsraum auf das Jahr gerechnet die Einfuhrmöglichkeit für 6 Millionen Gewichtstonnen ($4 \times 1,5 t$) kriegs- und lebenswichtiger Fracht.

Täglich werden die Versenkungen weiterer englischer Schiffe gemeldet.



Geleitzüge erhöhen den Tonnagebedarf!

Da die britische Admiralität im Weltkriege nach der Einrichtung des Geleitzugsystems eine Abnahme der Versenkungen von Handelsschiffen beobachten konnte, wurden gleich zu Beginn dieses Krieges Geleitzüge (Convoys) organisiert und eingesetzt. Der Umfang der durch die deutschen See- und Luftstreitkräfte erzielten Versenkungen englischer Handelsschiffe hat jedoch im Gegensatz zum Weltkriege trotz der Einrichtung der Geleitzüge zugenommen. Er ist in weiterem stetem Steigen begriffen.

Die neue deutsche Seekriegstaktik, Geleitzüge durch Flugzeuge auszuspähen und sie nach der Aufklärung in kombinierter Aktion von Seestreitkräften und Flugzeugen anzugreifen, macht die Ansammlung von Handelsschiffen in einem Geleitzug zu einer besonders reichlichen Beute. Der Schutz der Geleitzüge erfordert also heute eine größere Anzahl von Begleitschiffen als im Weltkriege. England besitzt aber nach eigenen Angaben in diesem Kriege weniger Zerstörer als im Weltkrieg.

Zu diesen erhöhten Gefahren für in Geleitzügen fahrende Schiffe kommen die folgenden indirekten Tonnageverluste, die sich aus dem System der Geleitzüge ergeben:

- 1 Die Reisegeschwindigkeit der Geleitzüge muß sich nach dem langsamsten im Convoy mitfahrenden Schiff richten. Das kann für schnelle Schiffe eine Herabsetzung der Geschwindigkeit bis auf ein Drittel bedeuten. Infolgedessen können im Geleitzug fahrende Handelsschiffe nicht voll ausgenutzt werden, da sie nicht die bisher mögliche Anzahl von Fahrten im Jahr durchführen können.
- 2 Die Abfahrt wird außerordentlich verzögert, da sich die zu schützenden Schiffe erst in einem Hafen versammeln müssen.
- 3 Der Geleitzug erschwert und verzögert die Be- und Entladung der Schiffe, weil das gleichzeitige Eintreffen einer größeren Anzahl von Schiffen einen Andrang bei den Hafenanlagen hervorruft. Oft haben Schiffe mit lebenswichtiger Fracht drei bis vier Wochen auf die Entladung warten müssen.
- 4 Geleitzüge sind einer erhöhten Unfallgefahr ausgesetzt, hervorgerufen durch das dichte Zusammenfahren der Schiffe und dadurch entstehende Kollisionen bei bewegter See und schlechter Sicht. (Im Weltkriege betrugen allein die Seeunfälle 20% der Verluste durch Versenkungen.)

Zur Bewältigung der gleichen Beförderungsleistung werden also durch das Geleitzugsystem mehr Handelsschiffe als bei den schnelleren Einzelfahrten benötigt. So ruft das Geleitzugsystem eine weitere Steigerung des durch die großen Verluste aufs höchste angespannten englischen Tonnagebedarfs hervor.

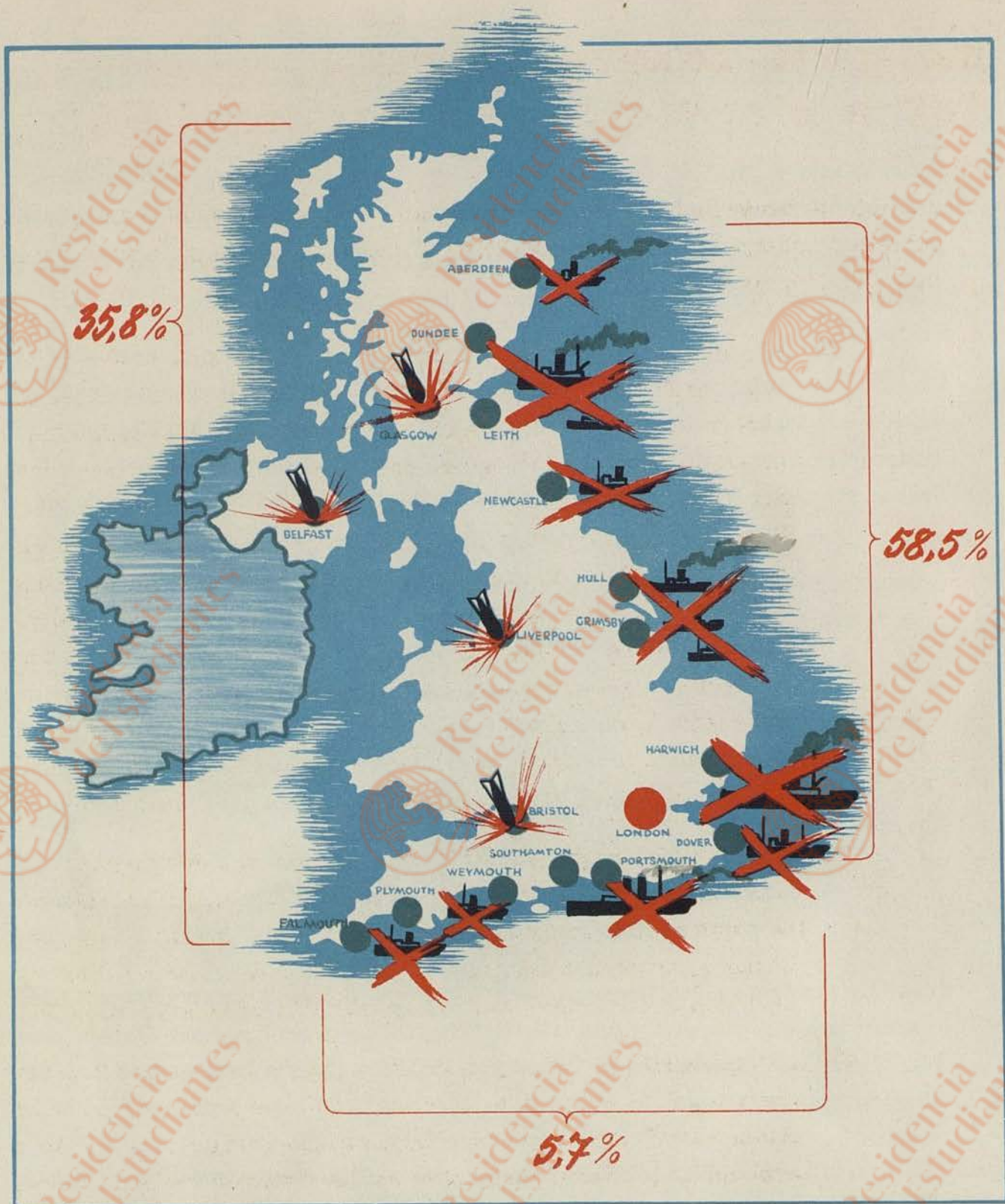


Indirekte Tonnageverluste durch blockierte und zerstörte Häfen

Durch die deutsche Blockade der englischen Häfen und die ununterbrochenen schweren Luftangriffe auf die Hafenanlagen entstehen die folgenden weiteren indirekten Tonnageverluste:

- 1 Über die englischen Ost- und Südhäfen wickelten sich bis Kriegsausbruch 64,2 % der gesamten englischen Einfuhr ab. Da die Häfen der Ost- und Südküste durch die deutschen See-Streitkräfte blockiert und ihre Anlagen dauernden deutschen Luftangriffen ausgesetzt sind, muß der größte Teil der Einfuhr über die Westhäfen geleitet werden. Diese Häfen, deren Einrichtungen nur 35,8 % der englischen Einfuhr bewältigen können, und die ebenfalls unter der deutschen Blockade und schweren Luftangriffen leiden, sind jedoch nicht in der Lage, die gesamte englische Einfuhr mit der erforderlichen Schnelligkeit abzuwickeln. Weitere Verzögerungen in der Abfertigung von Schiffen ergeben sich durch die Zerstörungen von Kais, Docks und Lagerhäusern. Es entstehen also durch gewaltige Verspätungen außerordentliche Ausfälle, die nicht zu unterschätzende Tonnageverluste bedeuten.
- 2 Zu diesen Verspätungen und Ausfällen tritt noch der Mangel an geschulten Arbeitskräften für die Löschung der Frachten. Dieser Mangel ist schon so fühlbar geworden, daß man, wie englische Meldungen besagen, bereits die Heranziehung von, für diese schwere Arbeit völlig ungeeigneten, weiblichen Arbeitskräften in Erwägung gezogen hat.
- 3 Die planmäßigen Störungen des innerenglischen Verkehrs durch die deutschen Luftangriffe bewirken, daß die schon verspätet im Hafen eintreffenden Frachten nicht nur zu langsam gelöscht, sondern auch nicht rechtzeitig genug über das Land verteilt werden können.

Die Blockade und Zerstörung der für England lebenswichtigen Einfuhrhäfen bedeutet also eine weitere indirekte Steigerung englischer Tonnageverluste



Die Häfen der englischen Ost- und Südküste, die zusammen im Frieden 64,2% der gesamten englischen Einfuhr bewältigt haben, sind durch die deutsche See- und Luftkriegsführung blockiert und zum Teil zerstört. Die Häfen der Westküste, die nur 35,8% der Friedenseinfuhr bewältigen können, sind den ständigen deutschen Luftangriffen ausgesetzt und nicht in der Lage, den Ausfall der Ost- und Südhäfen auszugleichen

Auch Umwege sind Tonnageverluste

Die britische Insel ist nach dem Ausfall ihrer Versorgungsmöglichkeiten aus dem europäischen Festland ausschließlich auf die Übersee-Einfuhr angewiesen.

Die Strecke von den kanadischen Häfen nach England beträgt aber das Drei- bis Vierfache der Strecke von Stockholm oder einem anderen Hafen der Ostsee nach England.

Der Weg von Holland oder Belgien nach England beträgt nur 100 bis 200 Seemeilen. Bezieht man statt dessen aus Neuseeland oder Australien (z. B. Butter, Käse), so erfordert der Weg von Wellington (Neuseeland) nach England 11 000 bis 12 000 Seemeilen, — von Melbourne oder Sidney nach England 12 000 bis 13 000 Seemeilen.

Durch die Schließung des Mittelmeers für die englische Handelsschiffahrt ergeben sich weitere Umwege und damit Verzögerungen für alle Zufuhren aus dem fernen Osten.

Als Beispiel der Reiseweg nach Plymouth:

von	in Seemeilen		in Reisetagen	
	via Suez	via Kap	via Suez	via Kap
Bombay	6 200	10 500	21	35
Sidney	11 200	12 300	38	41
Hongkong	9 500	12 800	32	43
Singapore	8 100	11 400	27	38

Besonders gefährlich wirken sich diese Umwege auf die kriegswichtige Erdöl-Beschaffung aus. So erforderte der Seeweg für die Einfuhr von Öl aus dem Iran durch das Mittelmeer 12 Tage. Man braucht aber jetzt über das Kap der Guten Hoffnung 30 Tage.

Diese Umwege, zu denen England heute durch die deutsche Kriegführung gezwungen ist, haben eine weitere Erhöhung des englischen Tonnagebedarfs zur Folge und bedeuten damit weitere indirekte Tonnageverluste für England.



Durch die Schließung des Mittelmeers
ist die englische Schifffahrt zu weiteren
zeitraubenden Umwegen gezwungen.

Zerstörte Produktionsstätten erhöhen den englischen Tonnagebedarf

Während die englische Übersee-Einfuhr durch die deutsche Seekriegsführung mit jedem Tag schwieriger wird, leidet auch die nicht ausreichende Eigenversorgung der britischen Inseln unter den unablässigen erfolgreichen feindlichen Luftangriffen.

Es gibt kaum eine wichtige Rüstungsproduktionsstätte, die nicht schon erfolgreichen deutschen Bombenangriffen ausgesetzt war.

Während somit glücklich nach England gebrachte Rohstoffe nicht mehr verarbeitet werden können, werden auch Fertigwaren und Lebensmittelvorräte noch am Bestimmungsort vernichtet.

Alle zerstörten Werte müssen daher noch einmal importiert werden. Durch diese erzwungene Steigerung des englischen Tonnagebedarfs bringt jeder deutsche Flugzeugangriff auf die britische Insel neue indirekte Tonnageverluste.



Englands größtes Problem: Tonnageersatz

Der Ersatz versenkter Handelsschiffstonnage durch Neubauten betrug im ersten Kriegsjahr nach Angaben des Parlamentarischen Sekretärs des Schifffahrtsministeriums, Sir Arthur Salter, am 18. Januar 1941 vor amerikanischen Pressekorrespondenten 1,25 Millionen BRT. Eine Erhöhung dieser Ziffer dürfte nicht mehr möglich sein, da die Handelsschiffswerften auch mit Kriegsschiffsbauten und mit Reparaturen beschädigter Schiffe im höchstem Maße in Anspruch genommen sind. England kann also — selbst bei ungestörter Arbeit in den Werften —, niemals einen ins Gewicht fallenden Teil der Tonnageverluste durch Neubauten und Reparaturen ersetzen.

Die Arbeit der englischen Werften wird durch die ununterbrochenen Angriffe der deutschen Luftwaffe erheblich beeinträchtigt und zum Teil durch die Zerstörung von Werftanlagen völlig unmöglich gemacht. Am 9. März beschwor der englische Arbeitsminister Bevin in einer Rede in New Castle die Werft- und Dockarbeiter, trotz der deutschen Angriffe keine einzige Minute zu verlieren. Er forderte eine praktisch unerreichbare Mehrleistung von wenigstens 30 %.

Inzwischen verringert die deutsche Luftwaffe weiterhin mit jedem Angriff auf englische Hafen- und Werftanlagen planmäßig die Möglichkeiten der Ergänzung von Handelstonnage.

Vermag also England schon selbst bei ungestörter Arbeit die Handelsschiffsverluste durch Versenkung nicht einzuholen, so trifft nach der Zerstörung der englischen Werftanlagen jede Versenkung eines Handelsschiffes die lebenswichtige englische Schifffahrt ausschließlich in ihrer Substanz.

Bombentreffer in den Werftanlagen des Kriegshafens Portsmouth



Englands Tonnage-Bilanz

Bei Kriegsausbruch besaß England nach eigenen Angaben rund 17,9 Millionen BRT. Handels-schiffsraum. In dieser Zahl sind jedoch alle Passagierdampfer, Fischdampfer und Küsten-dampfer enthalten, also Schiffsraum, der für den Warentransport aus Übersee nicht geeignet ist, und der mit etwa 2 Millionen BRT. veranschlagt wird.

Fernerhin fällt für die Übersee-Einfuhr der Handelsschiffsraum aus, den die britische Admi-ralität zur Verstärkung ihrer Kriegsflotte durch Hilfskriegsschiffe sowie zur Versorgung der fern der Insel stationierten und operierenden Truppen der Handelsflotte entzogen hat. Veranschlagt man diesen Schiffsraum mit nur 3 Millionen BRT. — im Weltkriege waren es 7,5 Millionen BRT. —, so verbleiben von dem britischen Handelsschiffsraum nur noch etwa 13 Millionen BRT., die bei Kriegsausbruch für die Übersee-Einfuhr zur Verfügung standen.

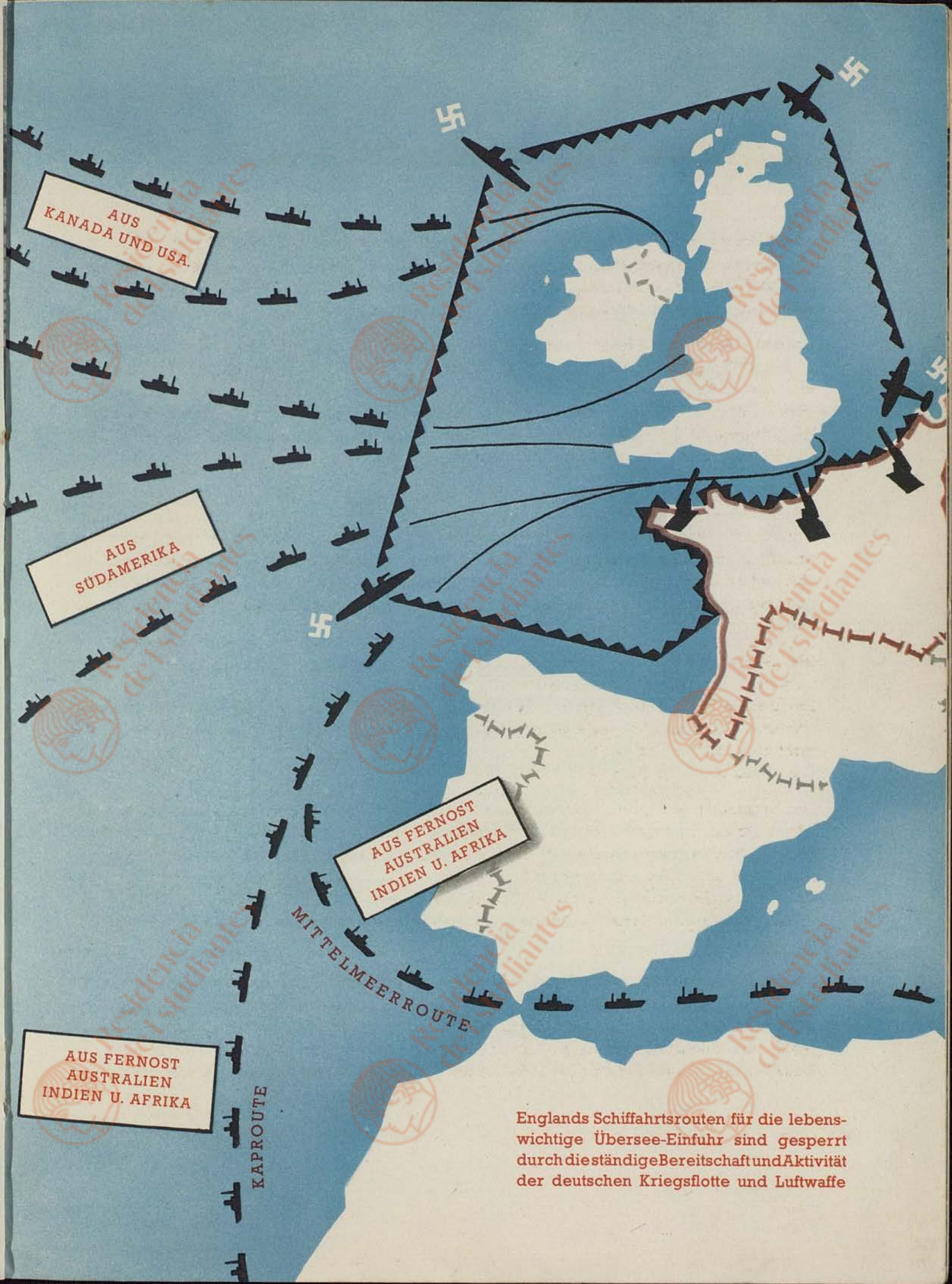
Im Laufe des Krieges wurde nach den Angaben von Sir Arthur Salter am 18. 1. 1941 dieser Schiffsbestand durch die Beschlagnahme norwegischer, dänischer, holländischer, belgischer, französischer und griechischer Handelstonnage um rund 5 Millionen BRT. erweitert. Der damit erzielte Zuwachs an Tonnage ist aber für die Versorgung der britischen Insel nur scheinbar, denn schon vor Kriegsausbruch wurden 40% der Zufuhren nach England durch fremde Schiffe bewältigt. So stellt die beschlagnahmte Tonnage keinen neuen Schiffsraum dar, sondern sie füllt nur eine Lücke, die schon in Friedenszeiten vorhanden war.

Von der eigenen und beschlagnahmten Tonnage von insgesamt also 18 Millionen BRT. sind nach den Feststellungen des Deutschen Oberkommandos der Wehrmacht bis zum Mai 1941 rund 12 Millionen BRT. versenkt worden. Die Verluste der englischen Schifffahrt durch Minen, Hava-rien und bloße Beschädigungen durch Angriffshandlungen sind dabei nicht eingerechnet, ob-wohl diese totalen Verluste und längeren Ausfälle beschädigter Schiffe bei vorsichtiger Rech-nung noch einmal weitere etwa 2,5 Millionen BRT. betreffen.

Der verbleibende Handelsschiffsraum konnte nach englischen Angaben in eineinhalb Kriegs-jahren durch rund 1,8 Millionen BRT. Neubauten und 1 Million BRT. in Küstennähe wieder ge-hobener Schiffe etwas aufgefüllt werden. Auch wenn man diese englischen Angaben in Rech-nung stellt, so ergibt sich in der Schlußrechnung die Tatsache, daß weit über die Hälfte der England bei Kriegsausbruch zur Verfügung stehenden, einschließlich der von England be-schlagnahmten oder durch Neubauten ergänzten Handelstonnage unwiederbringlich versenkt worden ist.

Schon in Friedenszeiten reichte die unversehrte englische Handelstonnage ohne Zuhilfe-nahme fremder Tonnage nicht aus, den normalen Einfuhrbedarf zu decken. Selbst bei un-gestörter Schifffahrt wäre es also völlig unmöglich, mit dem zur Zeit noch verbliebenen Handels-schiffsraum den dringendsten, gewaltig gesteigerten Kriegsbedarf der britischen Insel zu be-wältigen, der sich noch durch die aufgezeigten indirekten Tonnageverluste weiter erhöht hat.

Die deutschen Versenkungen gehen aber in steigendem Tempo weiter, und man kann den Zeit-punkt errechnen, an dem die Versorgung der britischen Insel vor dem Zusammenbruch steht.



AUS
KANADA UND USA.

AUS
SÜDAMERIKA

AUS FERNOST
AUSTRALIEN
INDIEN U. AFRIKA

AUS FERNOST
AUSTRALIEN
INDIEN U. AFRIKA

Englands Schifffahrtsrouten für die lebens-
wichtige Übersee-Einfuhr sind gesperrt
durch die ständige Bereitschaft und Aktivität
der deutschen Kriegsflotte und Luftwaffe

Auch Amerika kann nicht helfen — —

Englands letzte Hoffnung ist Amerika. Aber kann die amerikanische Hilfe die englische Tonnage-Katastrophe noch verhindern?

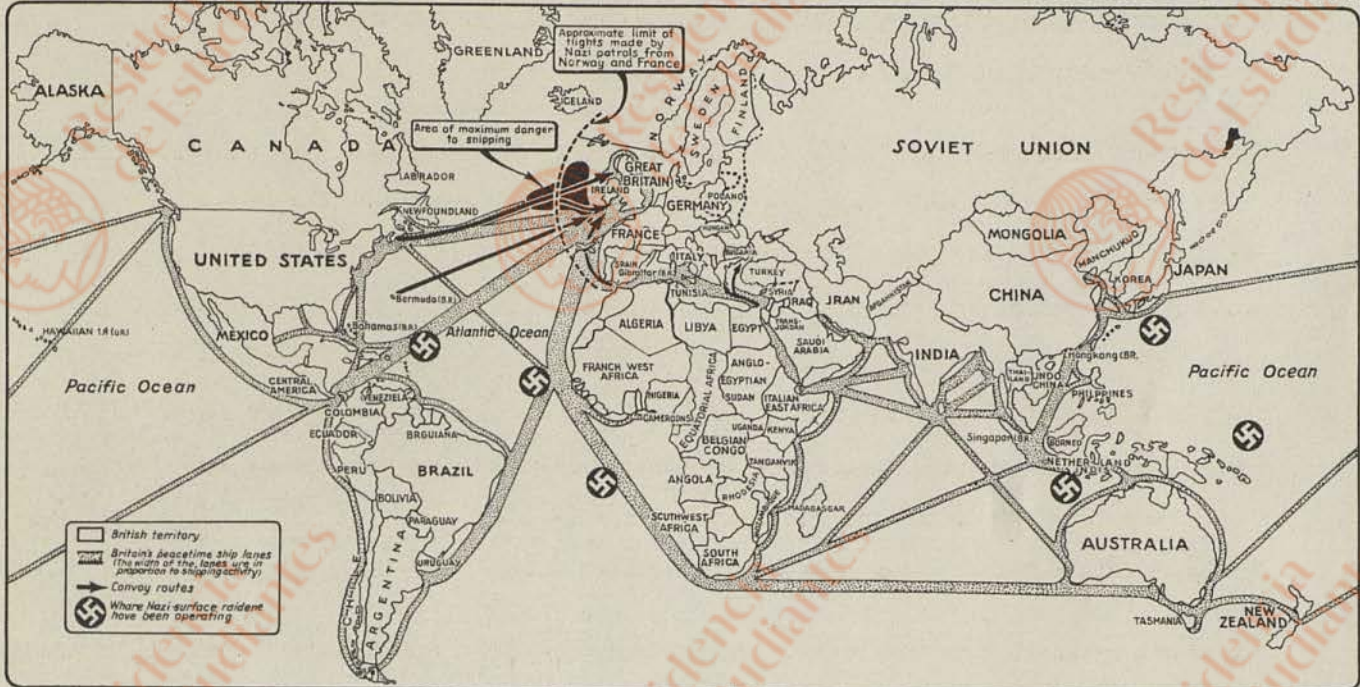
Die amerikanische Handelsflotte, deren Effektivstärke nach amerikanischen Angaben zur Zeit 7,5 Millionen BRT. beträgt, ist nach einem Bericht der US Maritime Commission „im schlechtesten Zustand aller Handelsflotten der Welt“. Außerdem reicht sie kaum aus, den notwendigen amerikanischen Bedarf zu bewältigen und dazu noch die Lücken zu füllen, die dadurch entstanden sind, daß England alle verfügbaren englischen Handelsschiffe aus dem Verkehr der britischen Dominions herausgezogen und in den Dienst der direkten Versorgung der britischen Insel gestellt hat. Eine nennenswerte Abgabe amerikanischer Handelstonnage an England kann also nicht in Frage kommen.

Auch der Neubau von Handelsschiffen auf amerikanischen Werften für England kann in absehbarer Zeit keine wesentliche Veränderung der englischen Tonnagelage bringen. 60 Schiffe, die im vorigen Jahre von England bei amerikanischen Werften in Auftrag gegeben wurden, können nach Angaben des „Economist“ nicht vor 1942 fertiggestellt sein, da die Produktionskapazität der amerikanischen Werften zur Zeit nicht einmal für den eigenen Bedarf der USA. ausreicht. Im Jahre 1939 baute Amerika nur 240000 BRT. neue Handelsschiffe. Die angestrebte Rate von 500000 BRT. jährlich ist auch im Jahre 1940 nicht erreicht worden. Nach Angaben des Verbandes der USA.-Werften vom Januar dieses Jahres können auf den bestehenden Werften äußerstenfalls jährlich 166 Schiffe (Kriegs- und Handelsschiffe zusammengekommen) mit 1 Million BRT. hergestellt werden. Damit ist aber nicht einmal das eigene Jahresprogramm der USA.-Marine- und Handelsschiffahrt erfüllt. Als letzte Steigerungsmöglichkeit werden 1,5 Millionen BRT. angenommen. Um diese zu erreichen, müßten jedoch erst neue Werften gebaut werden.

Im entscheidenden Jahr 1941 kann also die britische Handelsschiffahrt von den USA. keine die Lage verändernde Hilfe erwarten. Und auch später würde die mögliche Hilfe in keiner Weise mit den ständig steigenden Versenkungsziffern Schritt halten können.

— — und glaubt nicht an Englands Sieg!

GREAT BRITAIN'S FAR-FLUNG SHIPPING ROUTES AND THE THREATS TO THEM



Diese Weltkarte erschien am 12. 1. 1941 in der Sonntagsausgabe der „New York Times“. Sie wurde von einem Artikel umrahmt, in dem der Marine-Korrespondent des Blattes im Seekrieg die tödliche Gefahr für England sieht.

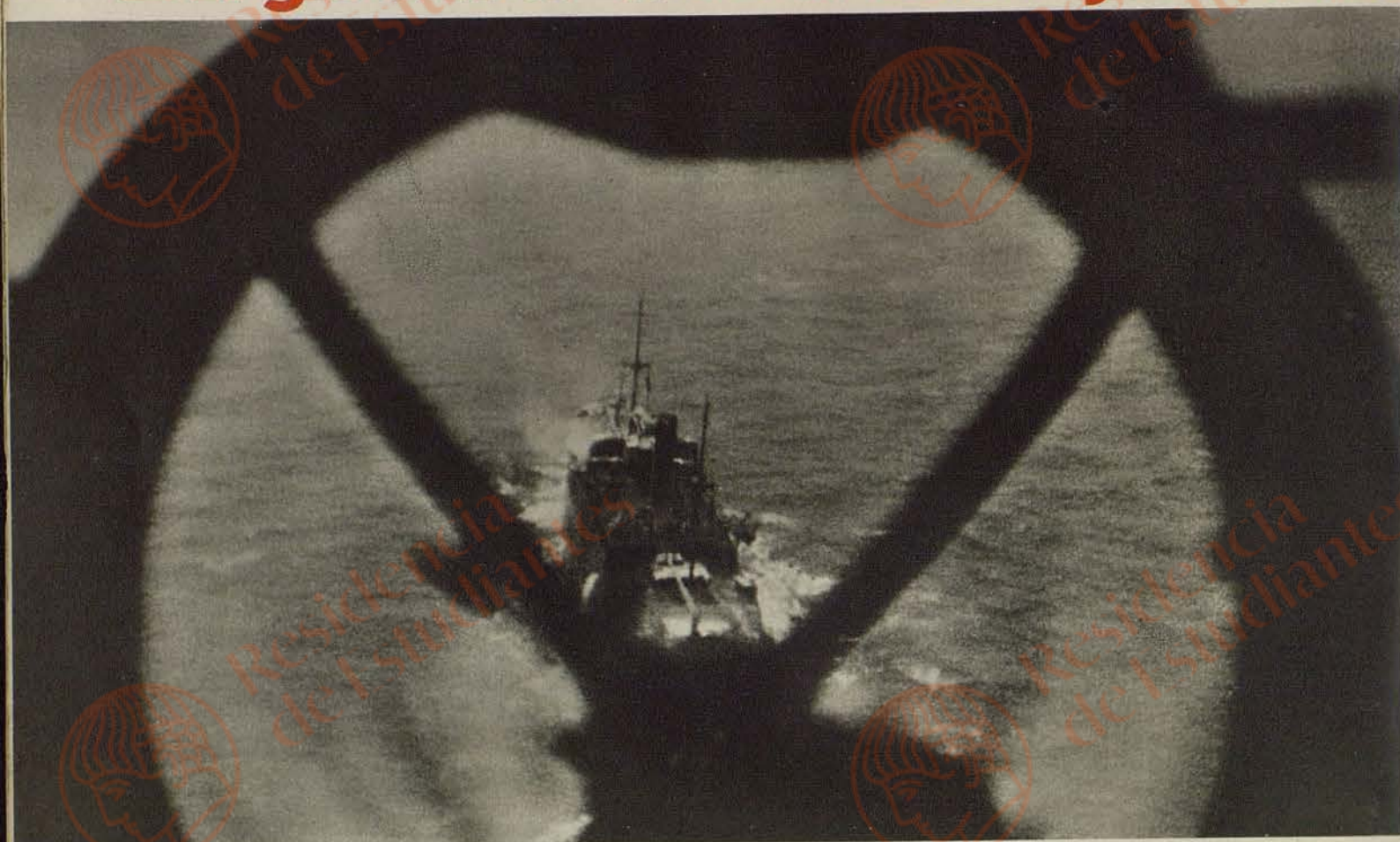
Die Karte veranschaulicht die Bedrohung der britischen Seeverbindungen. Die Aktivität deutscher Hilfskreuzer auf den Weltmeeren ist durch Hakenkreuze markiert. Ein weit in den Atlantik reichender Halbkreis zeigt den Radius der Luftgefahr. Die breiten punktierten Bänder sind die Haupt-Routen des britischen Übersee-Verkehrs in Friedenszeiten; die Breite entspricht der Dichte des Verkehrs. Die schwarzen Routen bedeuten die wichtigsten heutigen Convoywege.

Der Marine-Korrespondent der „New York Times“, Hanson W. Baldwin, schreibt dazu: „Schiff-fahrt bedeutet für Großbritannien nicht weniger als das Leben selbst“. Nach Aufzählung der englischen Einfuhrziffern fährt der Verfasser fort: „Diese Zahlen zeigen nicht nur Englands Abhängigkeit von der See, sondern sie zeigen auch, was allgemein übersehen wird: daß nämlich die britische Handelsmarine niemals genügt hat, England zu versorgen. Der Seekrieg ist die tödliche Gefahr für England!“

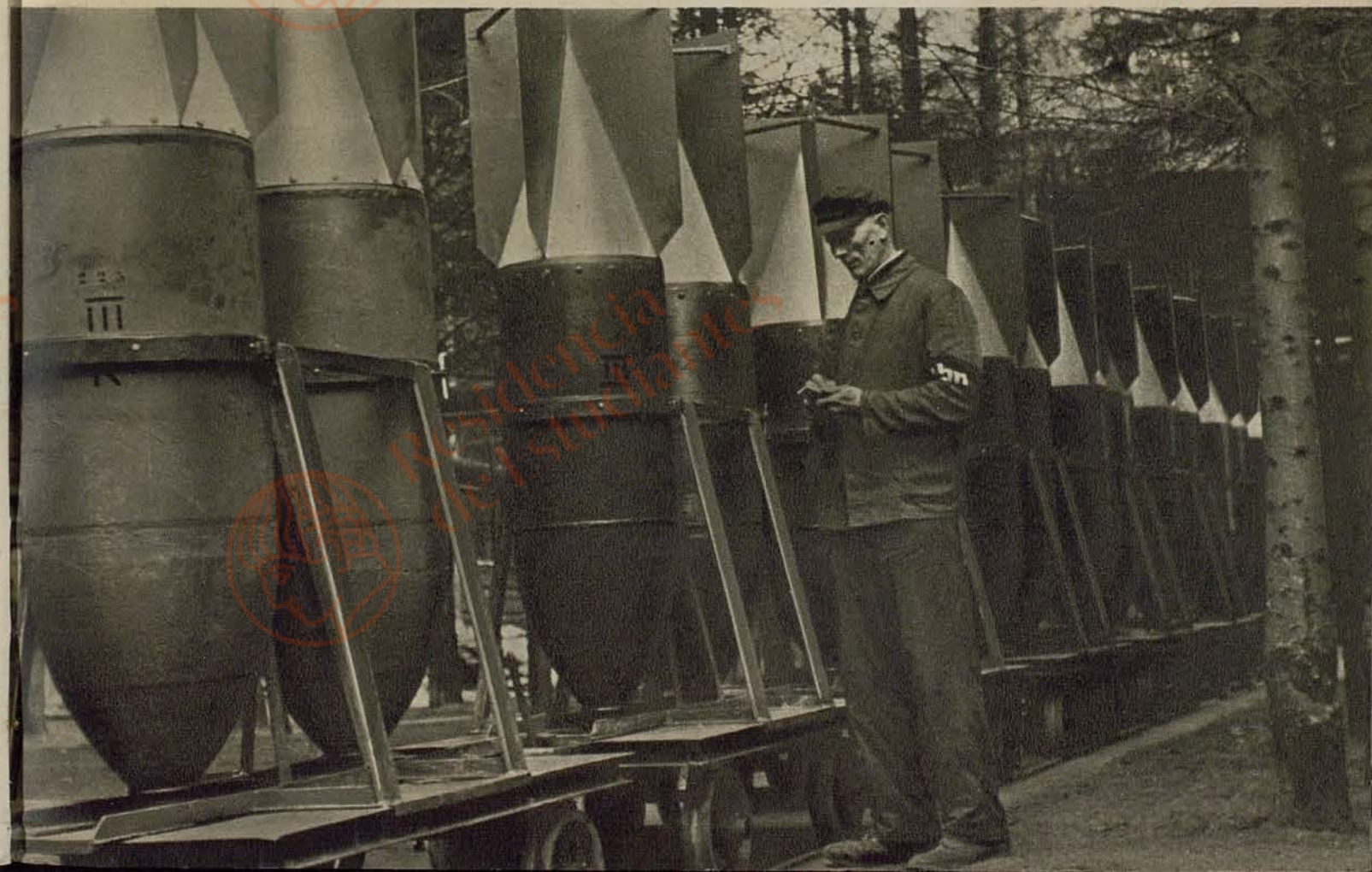
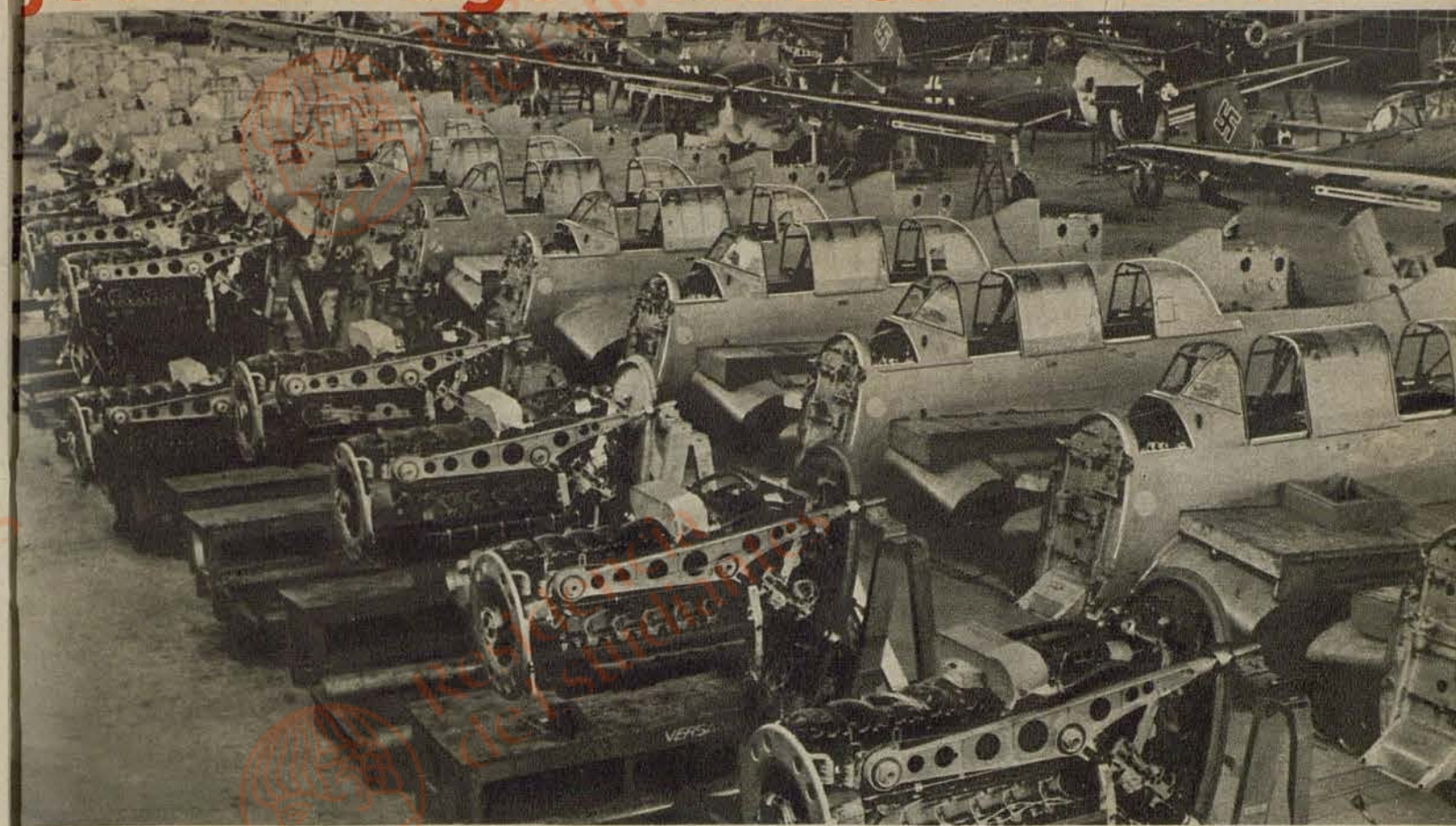
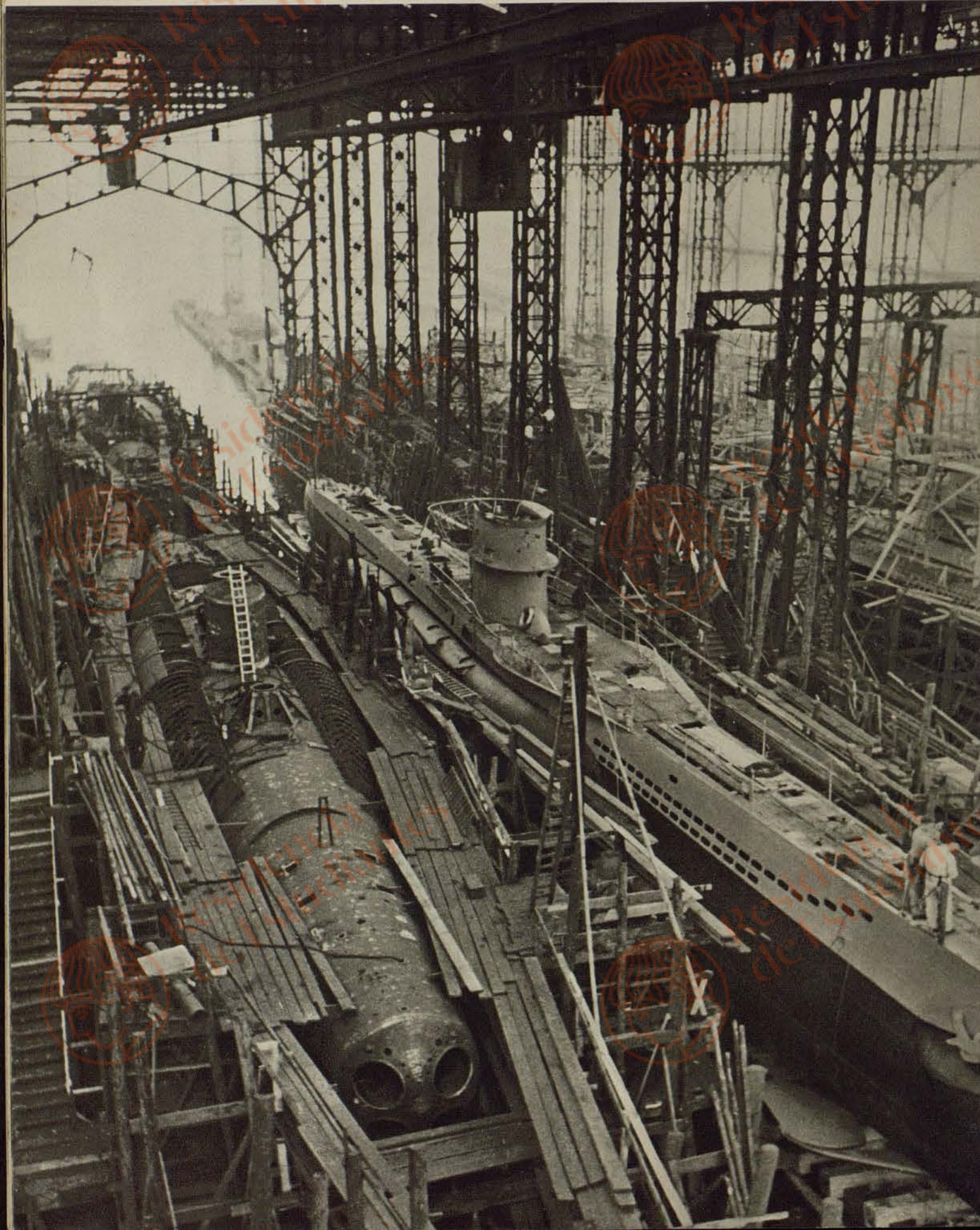
Roosevelt erklärte in seiner bekannten „Kaminrede“ am 23. 5. 1941:

„In dem augenblicklichen Tempo versenken die Nazis dreimal mehr Handelsschiffe, als die Zahl der Schiffe beträgt, die die britischen Werften bauen können, um sie zu ersetzen. Es ist über das Doppelte der Zahl der heute in Großbritannien und den USA. gemeinsam erbauten Handelsschiffe.“

England wird mit jedem Tage schwächer



Aber Deutschland wird mit jedem Tage stärker











„Das Jahr 1941 sieht das deutsche Heer,
die deutsche Marine und Luftwaffe
in gewaltiger Verstärkung und in
verbesserter Ausrüstung angetreten.
Unter ihren Schlägen werden die
letzten Phrasen der Kriegsverbrecher
zusammenbrechen und damit endlich
die Voraussetzungen eintreten für eine
wirkliche Verständigung der Völker.“

Adolf Hitler

Aus dem Neujahrsgedanken des Führers am 1. Januar 1941



Die angegebenen Versenkungsziffern entsprechen dem Stand vom 31. Mai 1941 und haben sich inzwischen weiter erhöht.



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes

