

Das Tageblatt für Frankenberg und Hainichen

Entstehen aus dem Zusammenschluß des Frankenberger Tageblattes (gegr. 1842) und des Hainichener Anzeigers (gegr. 1843). Verlagsort Franken- berg i. Sa. Fernruf 345. Monatsbezugspreis 2.— RM, zuzüglich Zustellgebühr. Postcheckkonto; Leipzig 109500. Girokonto: Stadtbank Frankenberg 2200.



Diese Zeitung ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Landräte in Flöha und Döbeln sowie der Bürgermeister der Städte Frankenberg und Hainichen behördlicherseits bestimmte Blatt und enthält die Bekanntmachungen des Finanzamtes in Hainichen

Nr. 129

Freitag, 4. Juni 1943

102. Jahrgang

Auftrivialisitäten

Die seit Monaten abtote Debatte über die ameri- kanisch-englischen Rivalitäten auf dem Gebiet des Weltverkehrs hat in den letzten Tagen einen neuen Auftrieb erhalten. Am Monatsende hatten über 100 Mitglieder des englischen Parlaments einen Antrag unterzeichnet, eine Luftfahrtsicherung des britischen Commonwealth in London einzuberufen, um alle Fragen der zukünftigen Entwicklung der englischen Luftfahrt zu diskutieren. Der Antrag forderte, um schon jetzt schwebende Fragen anzuregen zu können, die Beschaffung der britischen zivilen Luftfahrt von der Kontrolle des Luftfahrtministeriums. Mit diesem Antrag beschloß sich das Unterhaus in einer neuen Sitzung. Da wurde an die Beschlüsse erinnert, die zwischen London und der Dominionsregierung im Gange seien — also an die Ab- rüstung der Luftverkehrsgesellschaften. Da wurde schließlich die Luftfahrtsicherung mit ihrer rein militärischen Ausrichtung nicht die richtigen Ziele sein, um ein Handelsunternehmen zu leiten — denn diejenige Nation würde als erste eine wirtschaft- liche Stabilität nach dem Kriege zurückgewinnen, die auch als erste den Weltmarkt auf dem Luftwege im großen Umfang aufnehmen. Da wurden aber auch die Möglichkeiten einer internationalen Zusammen- arbeit erwähnt und das englische Verkehrs- gesamtwerk in diesem Punkt zeigt, worauf es den Briten im Grunde genommen ankommt. Geradezu ideal wäre eine Kontrolle durch eine weltweite internationale Autorität, meint schließlich die „Times“. „Nach ange- sichts der Tatsache, daß sich Amerika ein „globales Postverkehrsprinzip“ bewirkt, konnte man in der na- chsten Zukunft solche Wege der Zusammenarbeit keineswegs beschreiben.“

Es ist die Sorge vor dem nordamerikanischen Welt- verkehrsimperialisismus, der die Briten nach wie vor dazu drängt, in dieser Luftdebatte die Initiative an sich zu reißen. Und angelehnt mag die letzte Unter- suchung durch das Verhalten der U.S.A. Flug- gesellschaften sein, die nach der aufgegebenen positiven Erfahrungen mit ihrer Fluglinie quer durch Afrika weitere Abzweigungen nach allen wirtschaftlich und politisch interessanten Gebieten einrichten werden. Sie wollen auch in „anderen Ländern“, also praktisch in britischen Kolonien und Schutzgebieten, eine Weltverkehrs- und Luftverkehrsorganisation mit eigenem Personal unterhalten, sie haben auch schon Pläne für Transporter ausgearbeitet, in denen angeblich 150 Passagiere in einer Flugzeit von zehn Stunden be- liebig eine Reise von New York nach London für 100 Dollar zurücklegen könnten. In England zeigt man sich über diese Entwürfe auch bezogen be- wundert, weil im Rahmen der „Zusammenarbeit und Produktionssteigerung“ zwischen den U.S.A. und Groß- britannien die Amerikaner es verstanden, England von dem Sektor des Lufttransporternehmens auszuschließen. In dieser Richtung bewegte sich denn auch hore Re- sults in seinem Unterhausbeitrag, als er sagte, die U.S.A. hätten wohl die Mehrheit an Transporter- lizenzen, aber England habe dafür die Stützpunkte in der ganzen Welt und auf dieser Weltbeherrschung müßte die englisch-amerikanische Zusammenarbeit la- sen. Es scheint jedoch, daß die amerikanischen ver- werten Luftgesellschaften mit ihren stolzen Methoden sich an eventuelle Auslandsbeziehungen der Regierun- gen selber Länder untereinander nicht lösen wollen. Denn eine Beteiligung Washingtons an ihrem Vor- haben würde von ihnen ausdrücklich abgelehnt, die U.S.A.-Regierung solle lediglich das Einverständnis an- derer verbündeter Regierungen zur Durchführung ihrer selbstherrlichen Pläne einholen. Der britische Luft- fahrtsminister schloß denn auch die Lösung des Unter- hauses mit der Bemerkung, daß England in seiner europäischen Luftpolitik nicht weitergehen könne, als nach allgemeinen „Richtlinien über die Verteilung“ angebracht sei. Und gerade mit diesen „Richtlinien“ über die gemeinsame alliierte Verteilung beendeten die Amerikaner offiziell die Errichtung ihres Weltluft- netzes.

Zur „Spinnstoff- und Schuh- sammlung 1943“



Red' nicht karriert! Nimm auch Du die Brille und suche Deine Spende zur „Spinnstoff- und Schuh- sammlung 1943“ heraus!

Die schwereren Abwehrkämpfe am Kubanbrückenkopf

Angriffe harter Infanterie- und Panzer-Kräfte des Feindes im Abschnitt Krymofaja abgedrohen

Wirksame Angriffe unserer Luftwaffe gegen feindlichen Nachschub

Im Ostabschnitt des Kuban-Brückenkopfes standen unsere Truppen auch am 2. Juni in schweren, erfolg- reichen Abwehrkämpfen. In der Nacht zuvor wurden noch die letzten der am Vortage eingelanderten Sowjet- panzer von weiteren schweren Waffen in der Tiefe des Hauptkampfgebietes abgeköpft und die gesamten Stel- lungen weithin Artillerie wieder fest in eigene Hand genommen. Seine erheblichen Verluste bei den schwersten Durchbruchversuchen in den vorausgegan- genen 24 Stunden zwangen den Gegner zu einer Atempause. Am Vortage des 2. Juni ließ er des- halb nur vereinzelt mit Teilen seiner Stellungsgrenadi- er vor, offenbar in der Absicht, durch diese örtlichen Angriffe das Heranziehen frischer Kräfte zu täuschen. Am späten Nachmittage hatten die Sowjets ihre Bereit- stellungen beendet. Um den neuen Vorstoß durch das bedungslos Niemandsland zu erleichtern, beschloß die feindliche Artillerie unsere Stellungen und das Vor- gebirge gleichzeitig mit Spreng- und Nebelgranaten. Im Schutz der Nebelgranaten und gegen Luftangriffe durch zahlreiche Flieger gebot, brach dann kurz vor 18 Uhr die bolschewistische Infanterie, unterstützt von 20 bis 30 Panzern, gegen unsere Linie vor. Raum war sie aus ihren Bereitstellungsräumen herausgetrie- ben, als unser Sperrfeuer schlagartig einsetzte und zu- gleich Tausende von Schusswunden die Schützenwellen

zu Boden warfen. Die Sowjetpanzer versuchten dop- pel, den Angriff ohne Infanteriebegleitung fortzu- setzen. Sie wurden aber jedesmal, wenn sie aus den Nebelwäldern herauskamen, von Artillerie und Panzer- jägergeschützen erfaßt, vernichtet oder zurückgedrängt. 14 feindliche Panzerkampfwagen wurden dabei von panzerbrechenden Waffen zerstört, 10 weitere von Fliegerbomben außer Gefecht gesetzt. Gleichzeitig schie- ßen unsere Jagdflieger über dem Kampfraum die An- griffe der Kampf- und Sturzkampfflieger und schossen 20 feindliche Schlachtflugzeuge und Bomber ab. Damit war auch der erneute Vorstoß gescheitert. Er hat dem Feind wiederum schwere Verluste gebracht, sondern nur seine bisherigen schweren Verluste weiter erhöht. Allein 45 Panzer haben die Bolschewisten an den beiden letzten Kampftagen verloren, davon 14 durch Bombentreffer.

An den übrigen Abschnitten der Ostfront hatten die Kampf nur örtliche Ziele. Bei Bjelegorod ver- besserten unsere Truppen im Angriff ihre Stellungen, südlich Bjelegorod leisteten bei Nacht geführte feind- liche Vorstöße, nordöstlich Orcl rollten Stoßtruppen die bolschewistischen Gräben in 1800 Meter Breite auf, bei Welisch brachen weitere Gegenstände der Bolschewisten zusammen und vor Leningrad zerstör- ten unsere Artillerie einige Brücken. Der wirksamste Angriff unserer Luftwaffe richtete sich gegen die weitläufigen Bahnanlagen von Kuril.

Als Zentralpunkt für den Nachschub an die Fronten zwischen Bjelegorod und Orcl besitzt dieser Bahnhof für den Feind besondere Bedeutung. Nachdem Jagd- flieger des Zirkels durch Abschuh von 50 sowjeti- schen Flugzeugen freigelegt hatten, griffen Kampf- und Zerstörerflugzeuge in mehreren Wellen an. Sie durchbrachen die Flakperren und zerschlugen mit Hun- derten von Bomben die Bahnanlagen. Schwere Expla- sionen und Brände, besonders im Nord- und Südteil, hüllten schließlich das ganze Bahnhofsgelände in riesige Staub- und Qualmwolken ein. In der Nacht vom 3. Juni setzten die Kampf- und Zerstörerflieger ihren Angriff fort. Schon von weitem ließen sich ausdehnen, beim Tages- angriff entstandene Brände das Ziel erkennen. Wieder schlugen die Bomben in die Bahnhofsgebäude und abge- schallten Züge ein und richteten in diesem wichtigen feindlichen Nachschubzentrum große Verheerungen an.

Weitere Kampf- und Zerstörerflieger bombardierten bei Tag und Nacht Eisenbahnstrecken im Raum von Welisch, Bergpflegungsanlagen bei Artemowka, Truppenanlangen am mittleren Donez, am Wolchow und südlich des Jmenes sowie Flugplätze an der finnischen Front. Unsere Jagd- und Sperr- fliegenden Jäger trafen nur vereinzelt auf feindliche Flugzeuge und brach- ten gemeinsam mit der Flak weitere acht Sowjetflug- zeuge zum Absturz. Somit verloren die Bolschewisten am 2. Juni insgesamt 83 Flugzeuge, davon zwei durch Flaktreffer.

Kriegsfolgen für Englands Wirtschaft

Textilindustrie von Lancashire ohne Zukunftsaussichten

Ausweglose Lage

Wenn wir nach dem Kriege den Umfang un- seres Außenhandels nicht wesentlich über den Vorkriegsstand steigern, wird uns nichts anderes übrig bleiben, als aus England auszuwandern, erklärten Vertreter der Textilindustrie von Lan- cashire dem Publikum und Industriemanager Sir Alfred Watton, der soeben eine Studienreise durch das Industriegebiet von Lancashire ab- geschlossen hat. Sir Alfred Watton entwirft ein düsteres Bild der Lage von Lancashire. In Manchester stellte ich bei den Geschäftsführern und Industriellen große Entmutigung fest. Sie wieselten an einer Wiederaufnahme unseres Handels nach Ostasien und infolge dessen auch an der künftigen Wohl- fahrt Englands. Watton berichtet, die Vertreter von Lancashire hätten ihm folgendes gesagt: „Wenn wir im Ausland nicht verkaufen können, sind wir weder in der Lage, unser Volk zu ernähren, noch unsere Fabriken zu erhalten. Unter dem Zwang des Krieges haben wir un- sere Erzeugung dekarat gesteuert, daß wir nicht wissen, wie die Welt nach dem Kriege das aufnehmen soll, was wir erzeugen können. Dies

aber bedeutet Massenarbeitslosigkeit für unsere Arbeiter in England.“

Sir Alfred Watton weist darauf hin, daß die Lage nicht allein durch den Verlust von Abnah- megebieten infolge der japanischen Eroberungen entstanden sei. Schon im Laufe des ersten Welt- krieges habe die Verdrängung der Baumwoll- erzeugnisse Lancashire beispielsweise vom in- dischen Markt begonnen. Heute sei Lancashirees Hauptmarkt Indien völlig verschwunden, denn die indischen Textilfabriken könnten jetzt nicht nur den ganzen heimischen Bedarf decken, sondern sogar noch erhebliche Mengen von Stoffen nach anderen Ländern ausführen. Indien sei also der stärkste Konkurrent von Lancashire ge- worden. Wie wolle man unter diesen Umstän- den englische Baumwollfertigerwaren in blühendem Umfang in Indien absetzen. Dazu komme, daß auch noch andere Konkurrenten auf dem Kampfplatz erschienen seien. Die Vereinigten Staaten hätten in Indien festen Fuß gefaßt. Aber auch Australien habe seine Produktion ge- heiligt, und beide Länder hofften, daß Indien ihnen ihre überhöhten Erzeugnisse abnehme. Dabei habe man die künftige Rolle der japa-

nischen Textilindustrie überhaupt noch nicht in Rechnung gestellt.

Sir Alfred Watton gibt also zu, daß selbst im günstigsten Falle Englands heimische Textil- industrie durch diesen Krieg einen vernichtenden Schlag erhalten hat. Der durch ihn der Welt übermittelte Nachschub der Baumwollfabrikanten von Lancashire zeigt mehr als alles andere die ausweglose Lage der Wirtschaft Großbri- tanniens.

Das „soziale“ England

Verliert im Rettungsbau und Schiffbau seinen Charakter als Urlaubsgeschäft

Die Reden der angloamerikanischen Politiker wä- ren auf die Seeleute überzugehen wären, schreibt der „Daily Mirror“, wenn ihnen Taten folgten. Der englische Seemann wolle keine Vorberer, sondern lediglich faire Behandlung. Damit sei es aber nach wie vor schlecht bestellt, man müsse sich Klagen über immer wieder laut. Eine unter vielen Beschwerden sei die, daß fortgeführten Seefahrten die Zeit, die sie im Rettungsbau zubrachten, als Urlaub angerechnet würde.

Einem Korrespondenten des „Daily Mirror“ sei ein Fall zu Ohren gekommen, in dem ein Seemann nach fünfzig Tagen Urlaub in einem Rettungsbau weitere zehn brauchte, um in seinem neuen an- treten zu können. Damit sei sein Erholungsurlaub dahin und er selbst mahllos enttäuscht und verbittert.

Puffkämpfe

im Mittelmeerischen Raum

Nach Meldungen vom mittelmittelmeerischen Kriegsscha- tzen kam es am 2. Juni um die Mittagszeit süd- lich Ziffang und wenige Stunden später am Nordufer des Turgino-Sees zu Luftkämpfen zwischen Jägern der japanischen Luftwaffe und feind- lichen Flugzeugen. In beiden Fällen ließ es der Feind nicht zu entscheidenden Kämpfen kommen, sondern zog es vor, sich auf seine Ausgangsbahnen zurückzuziehen. Er verlor trotzdem vier Maschinen, die in Luftkämpfen abgeschossen wurden. Weitere andere Flugzeuge des Gegners wurden so schwer getroffen, daß sie in dem unzugänglichen Gebirgsgebiet zur Notlandung gezwun- gen und hierbei ebenfalls vernichtet worden (s. d. d. r.).

Neuester Funk in Kürze

Zum russischen Heeresoberstange richtete Generalstabschef von Manstein, unter dessen Führung deutsche und rumänische Truppen im vergangenen Jahr gemeinsam auf der Reim kämpften und Sewastopol zu Fall brachten, an den Staatsführer Marischall Antonescu ein Tele- gramm, auf das der Marischall erwiderte.

In den Vereinigten Staaten ist neuerdings wieder ein Bergarbeiterstreik ausgebrochen, der seine Ursache in der unzulassen- haltung der jüdischen oder in jüdischen Gold stehenden Arbeitgeber hat. Der Streik hat ein detariertes Ausmaß angenommen, daß Roosevelt selbst ein- greifen mußte.

America erklärt Reiservergungslage in Indien als unannehmlich. Amero erklärte nach einer Meldung des Londoner Nachrichtenbüros im Unterbau, daß in Indien die Reiservergung Unruh zu erster Beförderung gebe. Das würde sich auch solange nicht ändern, als die Burma-Ernte verloren sei.

Der heutige Wehrmachtbericht:

1257 Sowjetflugzeuge im Mai vernichtet

Sowjetangriffe bei Welisch gescheitert — 21 Panzer abgeköpft

Zufriedenstellende Fortschritte der japanischen Kriegsanstrengungen

Im nördlichen Eismeer wurden zwei Bewacher durch Bombenwurf zerstört und ein Zerstörer beschädigt. Im Monat Mai wurden an der Ostfront 1257 feindliche Flugzeuge vernichtet. Im gleichen Zeitraum gingen 143 eigene Flugzeuge verloren. Schnelle deutsche Kampfflugzeuge griffen einen feind- lichen Geleitzug im Seegebiet vor Kap Ron an. Sie versenkten ein Handelsdampf und warfen ein zweites in Brand.

Im nördlichen Eismeer wurden zwei Bewacher durch Bombenwurf zerstört und ein Zerstörer beschädigt. Im Monat Mai wurden an der Ostfront 1257 feindliche Flugzeuge vernichtet. Im gleichen Zeitraum gingen 143 eigene Flugzeuge verloren. Schnelle deutsche Kampfflugzeuge griffen einen feind- lichen Geleitzug im Seegebiet vor Kap Ron an. Sie versenkten ein Handelsdampf und warfen ein zweites in Brand.

Kantins, 4. 6. (S.-Zunt. Chalkendienst des DFB.) Majaschi Tani, der japanische Botschafter, äußerte vor der Presse seine Eindrücke über die Lage in Nordchina und sagte, er habe gefunden, daß die Kriegsanstrengungen mehr als zufriedenstellende Fort- schritte machten. Er führte aus, die chinesischen Be- wachen und Führer leisteten eine wirksame Zusammenarbeit bei der Ausbeutung der reichen Hilfs- quellen in Nordchina für die Kriegführung. Die kom- munistischen Elemente werden gegenwärtig durch die gemeinsamen Operationen der japanischen Streitkräfte und der Kräfte der nationalchinesischen Regierung be- seitigt.

Totia, 4. 6. (S.-Zunt. Ostasienbüro d. DFB.) Domei weist von einem japanischen Sitzpunkt in Mittelchina: Während der letzten Sommeroffensive, die von den japanischen Streitkräften im Abschnitt gegenüber Nanking und südlich Nanking durchgeführt wurde, sind sehr gebrauchsfähige schwere Feldgeschütze sowie eine große Menge Munition erbeutet worden. Wie verlautet, handelt es sich um neue und teure in Stellung gebrachte Geschütze, deren Zweck offenbar darin bestand, den japanischen Vorstoß auf- zubalsten.