

Der Sächsische Erzähler

Tageblatt für Bischofswerda

Neukirch und Umgegend

Einzige Tageszeitung im Amtsgerichtsbezirk Bischofswerda und den angrenzenden Gebieten



Unabhängige Zeitung für alle Stände in Stadt und Land. Dicht verbreitet in allen Volksschichten.

Der Sächsische Erzähler ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft zu Saupen u. der Bürgermeister zu Bischofswerda u. Neukirch (L.) beständig bestimmte Blatt u. enthält ferner die Bekanntmachungen des Finanzamts zu Bischofswerda u. and. Behörden.

Beilagen: Illustriertes Sonntagsblatt - Heimatkundliche Beilage Frau und Heim - Landwirtschaftliche Beilage. - Druck und Verlag von Friedrich Mag. in Bischofswerda. - Postcheck-Konto Amt Dresden Nr. 1521. Gemeindeverbandsgirokasse Bischofswerda Konto Nr. 64

Ercheinungsweise Täglich mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. Bezugspreis für die Zeit eines halben Monats: frei ins Haus halbjährlich RM. 1.10. beim Abholen in der Geschäftsstelle wöchentlich 45 Pf. Einzelnummer 10 Pf. (Sonntagsnummer 15 Pf.)

Verantwortlicher Amt Bischofswerda Nr. 444 und 445. Im Falle von Betriebsstörungen oder Unterbrechung der Beförderungsrichtungen durch höhere Gewalt hat der Besteller keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises.

Anzeigenpreis: Die 45 mm breite einpolige Millimeterzeile 8 Pf. Im Textfeld die 90 mm breite Millimeterzeile 25 Pf. Nachdruck nach den gesetzlich vorgeschriebenen Sätzen. Für das Erscheinen von Anzeigen in bestimmten Nummern und an bestimmten Tagen keine Gewähr. - Erfüllungsort Bischofswerda.

Nr. 218

Sonnabend, den 18. September 1937

92. Jahrgang

Wirklich Konflikt?

Zuspitzung im Mittelmeer durch die Beschlüsse von Nyon

Die englische und die französische Regierung haben beschlossen, die Seelkontrolle an der spanischen Küste, die aus Grund der Beschlüsse des Nichteinmischungsausschusses eingeleitet worden war, nicht fortzusetzen. Die für diese Kontrolle verwendeten Schiffe sollen in der „Anti-Blockadekontrolle“ im Mittelmeer eingesetzt werden.

Wer in den letzten Tagen die Hoffnung gehabt hat, daß die ungewöhnliche Zuspitzung der politischen Lage im Mittelmeer von den verantwortlichen Staatsmännern Englands und Frankreichs eine rasche Abwärtswendung erfahren würde, sieht sich behauerlich verwirrt durch die letzten Nachrichten enttäuscht. Die Formen, in denen Paris und London ihre politische Nachstellung im Mittelmeer demonstrieren, sind mehr als ungewöhnlich. Schon die Festlegung der 13 Schiffsrouten durch ein Meer, in dem Italien mindestens ebensolche vitale Interessen wie Frankreich und England besitzt, stimmt nicht nur wegen der ominösen Zahl 13 bedenklich. Noch erschauerlicher erscheint vom Standpunkt der bisherigen englisch-französischen Politik aus beurteilt, die Einstellung der englisch-französischen Küstenkontrolle an den spanischen Küsten. Sie war früher als das einzige Mittel betrachtet worden, das die Verarmung des spanischen Bürgerkrieges verhindern konnte. Auf einmal besitzt dieser Standpunkt keine Wichtigkeit mehr. Dafür wird der Kampf gegen die „U-Boot-Strassen“ mit einer Erneuerung in den Vordergrund geschoben, die sehr ungeschickliche Empfindungen auslösen muß, weil die Ehrlichkeit dieser neuen französisch-englischen Propaganda keineswegs sicher ist. Und alles dies geschieht, als ob auf der ganzen Welt und vor allem im Mittelmeer außer England und Frankreich überhaupt keine interessierten Mächte mehr vorhanden sind und als ob der Wille von Paris und London für den Erdball ebenso bestimmend wäre wie vielleicht der Wille Herrn Stalins im Bezirk des Krim.

Daß eine solche Brüstung keine guten Früchte ernten kann, liegt auf der Hand. Noch vor kurzem haben es so, als ob der englische Premierminister Chamberlain sich mit ehrlichem Willen um eine Verständigung der europäischen Großmächte bemühen würde. Was ist von diesen Bemühungen heute übrig geblieben? Auch nach der Verschärfung der europäischen Lage durch die sommerschlüssigen Unterhandlungen wäre es verhältnismäßig leicht gewesen, auf der Nyoner Konferenz und auch außerhalb dieser Konferenz einen klaren Kurs der Verständigung zu steuern. Nichts davon geschah. Die Verhandlungen hinter den Kulissen davon geschah. Die Verhandlungen hinter den Kulissen, die zweifellos stattgefunden haben, wurden in der Öffentlichkeit durch Propagandakampagnen begleitet, die einen immer gereizteren und drohenden Ton annahmen. Und das Schlimmste, was nur geschehen konnte, trat ein: An die Stelle der Aussprache trat eine politische Weidwängung. Mit einer Psychologie, die in ihrer Primitivität von Staatskunst alles vermissen läßt, wurden die ernstesten und berechtigtesten Interessen Italiens auf Parkett verletzt. Man fiel in einen „Umgangston“ zurück, wie er während des abessinischen Konfliktes gang und gäbe war. Und aus der Konferenzdikatur von Nyon wuchsen Beschlüsse heraus, die am liebsten das nachholen möchten, was von den englischen und französischen Staatsmännern während des italienischen Kampfes in Abessinien „verfüllt“ worden ist.

Durch diese Verschärfung der Lage droht nun aber das so brennend wichtige spanische Problem sehr merklich zu verflüchten. Was gegenwärtig im Mittelmeer geschieht, hat mit Spanien nur noch indirekt zu tun. Es ist eine politische Demonstration zwischen Großmächten, die auf ihre militärische Stärke pochen und dem anderen drastisch irgendeine „Schwäche“ seiner Position nachzuweisen suchen. Wie auf einer solchen Grundlage Fragen des europäischen Zusammenlebens gelöst werden sollen, ist unersinnlich. Man muß sogar bereit sein, die Frage stellen, ob England und Frankreich eine solche europäische Aussprache überhaupt noch wollen. Ist dies die englisch-französische Absicht, so kann man der weiteren Entwicklung in Europa nur mit größter Besorgnis entgegensehen. Die Machtprobe, die jetzt noch einen mehr demonstrativen Charakter besitzt, könnte sehr leicht Wirklichkeit werden. Und was dies bedeutet, kann sich jeder sehr leicht ausmalen.

Wollen England und Frankreich aber nur blaffen, um damit Italien aus seinen „Imperiumsträumen“, wie man mit leichtem Munde spottet, zu einer rauheren „Wirklichkeit“ zurückzurufen, so sind wieder die Rückwirkungen auf Spanien bei einer langsamen oder plötzlichen Wiederrückkehr des letzten Konflikts nur schwer vorstellbar. Es ist selbstverständlich, daß die Valencioschismen die jegliche Spannung nach Möglichkeit zur Stärkung ihrer sehr geschwächten Positionen

auszunutzen suchen. Sie werden in diesen Tagen fern jeder Kontrolle gewiß reichlich aus Frankreich und anderen Ländern mit dem erforderlichen Kampfmateriale versehen werden. Das ergibt aber wieder für die spanische Zukunft trübste Aussichten. Auch bei Bereinigung des Prestigekampfes in Sachen der „U-Boot-Strassen“ bleibt eine schwere Belastung für alle europäischen Nationen, die am Schicksal

Italiens interessiert sind, zurück. Wie unter diesen Umständen ein weiteres Fortkommen des spanischen Feuers vermieden werden soll, ist nicht vorzustellen. Auch von hier aus sind die jeglichen englisch-französischen Machtdemonstrationen im Mittelmeer gefährliche Fehlwegen. Die europäische Politik wird auch im günstigsten Fall noch lange daran frantzen.

Abbau der Nichteinmischung

MR. London, 17. Sept. Von englischer Seite wird mitgeteilt: Die englische und die französische Regierung haben beschlossen, die Seelkontrolle an der spanischen Küste, die auf Grund der Beschlüsse des Nichteinmischungsausschusses eingeleitet worden war, nicht fortzusetzen.

Beide Regierungen haben ihre diesbezügliche Entschliessung den übrigen Mitgliedern des Nichteinmischungsausschusses durch Lord Plymouth mitteilen lassen. Die englische und die französische Regierung sind, so nimmt man in autoritativen Londoner Kreisen an, zu diesem Entschluß gekommen, weil sie es für richtig halten, die für diese Kontrolle verwendeten Schiffe in der „Anti-Blockadekontrolle“ im Mittelmeer einzusetzen. Es handelt sich dabei um die Kontrolle, die auf Grund der Beschlüsse der Mittelmeer-Konferenz durchgeführt werden soll.

Der Entschluß der Regierungen Englands und Frankreichs bedeutet, wie es weiter heißt, für die Praxis, daß die einzige Grenze Spaniens, die jetzt noch bewacht wurde, die zwischen Frankreich und Spanien sei. Wägens der spanischen Küste wird also durch Kriegsschiffe im Auftrag des Nichteinmischungsausschusses keine Kontrolle mehr ausgeübt. Das System der Beobachter des Nichteinmischungsausschusses auf Handelsschiffen, die spanische Häfen anlaufen, wird beibehalten werden.

13 Schiffsrouten festgesetzt

Die Teilnehmer der Konferenz von Nyon haben sich über ein Zusatzabkommen geeinigt, das heute in Genf unterzeichnet werden sollte. Es geht in Ausführung des Abkommens von Nyon 13 Schiffsrouten fest, auf denen Handelsschiffe, die anderen Ländern als den beiden spanischen Parteien gehören, von der englisch-französischen Patrouillenflotte gegen witterrechtswidrige Angriffe geschützt werden. Diese Routen endigen in Marseille und Gibraltar, so daß die Strecken von dort nach den spanischen Häfen ungeschützt bleiben.

In einem anderen Zusatzprotokoll wird die Ausdehnung des Schutzes der Mittelmeerschiffe auf Angriffe von U-Booten und Wasserflugzeugen und Flugzeugen festgelegt.

Zwei unterzeichneten Vereinbarungen besteht sich eine auf die geschützten Fahrstrecken im Mittelmeer, die andere auf reservierte Zonen für U-Boote.

Die Abkommen wurden abends unterzeichnet.

Das nächste: Öffnung der Pyrenäengrenze

Rom, 18. Sept. (Fig. Funkn.) Bei Besprechung der durch die Beschlüsse von Nyon geschaffenen Lage erklären die Kor-

respondenten der römischen Morgenblätter übereinstimmend, das Problem der Sicherheit im Mittelmeer bestehe sich nunmehr offenbar in einer Sackgasse. In den letzten drei Tagen sei praktisch weder von England noch von Frankreich etwas unternommen worden, um eine Annäherung an Italien zu ermöglichen.

Der Pariser Korrespondent des „Popolo di Roma“ schreibt, die Aussichten auf einen Szenenwechsel in Sachen der Mittelmeerkontrolle würden von Tag zu Tag geringer. England habe inzwischen die Benutzung der französischen Flottenstützpunkte zugesichert erhalten, die es während des spanischen Konfliktes umsonst verlangt hatte. Der Londoner Korrespondent des Blattes steht in der Aufgabe der Küstenkontrolle den Kontakt zur Öffnung der Pyrenäengrenze. Debatte habe ja erst kürzlich erklärt, daß Frankreich diese Grenze bei der ersten Gelegenheit öffnen wolle. Es sei anzunehmen, daß falls ein solcher Anlaß sich nicht von selbst biete, man schon dafür sorgen werde, ihn herbeizuführen.

Das Echo in der Londoner und Pariser Presse

MR. London, 18. Sept. (Fig. Funkn.) Die Morgenblätter berichten eingehend über den Beschluß der Unterzeichnermächte des Nyoner Abkommens, die vorgesehenen Maßnahmen im Mittelmeer, die ursprünglich lediglich gegen U-Boot-Angriffe vorgesehen waren, auch auf den Schutz vor U-Boot-Angriffen ausgedehnt zu werden. Auffallend ist dabei jedoch, daß die Blätter sich kaum mit der Antinomie beschäftigen, daß England und Frankreich ihre Kriegsschiffe aus der Überwachung der spanischen Küste zurückziehen, um diese Einheiten nun in das neue Patrouillensystem einzusetzen.

Paris, 18. Sept. (Fig. Funkn.) Auch für die Pariser Morgenpresse sind Nyon und die Aufhebung der Seelkontrolle die Themen, die sie auf außenpolitischem Gebiet behandelt. Dabei kommt die Hoffnung zum Ausdruck, daß sich bald zu einer Aussprache mit Italien über Nyon Gelegenheit bieten würde. Vor allem die marxistischen Blätter stellen fest, daß die Nichteinmischung durch die Aufhebung der Kontrolle an der spanischen Küste tot sei. Die marxistische Presse kündigt an, daß die Gewerkschaftsorganisationen nunmehr die völlige Wiederherstellung der „Handelsfreiheit“ mit den Valencioschismen durch Aufhebung der Pyrenäenkontrolle eifrig betreiben werden.

Der große Dessauer

Junkers-Schnellflugzeug für 40 Fluggäste

Kabine wie D-Zugwagen

Die starke Zunahme des zivilen Luftverkehrs in Deutschland hat seit langem den Wunsch entstehen lassen, Großverkehrsflugzeuge in Dienst zu stellen, die eine möglichst hohe Zahl von Fluggästen befördern können. Die Junkers-Werke in Dessau haben jetzt ein neues viermotoriges Großraumflugzeug „Ju 90“, das für 40 Fluggäste Platz bietet, fertiggestellt.

Die deutsche Presse hatte am Freitag Gelegenheit, auf dem Fluglande der Junkers-Flugzeug- und Motorenwerke AG. in Dessau das neue Wunderwerk deutschen Flugzeugbaus, das den Namen „Der große Dessauer“ erhalten hat, kennenzulernen. Seine außerordentlich bequeme Inneneinrichtung zu beschätzen und sich von der Flugfähigkeit zu überzeugen.

Die „Ju 90“ ist wie alle Junkersflugzeuge ein Ganzmetall-Lieferer. Sie zeichnet sich wie ihre Vorgänger durch sehr starke Bauweise aus. Alle betriebswichtigen Teile sind sehr durchgebildet und gebaut, daß sie leicht zugänglich sind. Der durchgehende Flügel ist in fünf Teile unterteilt, in das Flügelmittelfeld, auf dem der Rumpf organisch aufgebaut ist, die beiden Flügelzwischenstücke, die die beiden inneren Motoren aufnehmen, und die beiden Flügelenden, die die Außenmotoren tragen. Zum ersten Male besitzen die Flügelzwischenstücke und das Flügelmittelfeld durchgehende Bandenplatten, durch die die Landegeschwindigkeit dieses 21-Tonnen-Flugzeuges unter 100 Kilometer liegt.

Neue Eigenschaften zeigt die „Ju 90“ in ihrer Bequemlichkeit, die wohl für heutige Verhältnisse eine Spitzenleistung bedeutet.

Die Kabine ist in ihren Raumberechnungen größer als ein moderner D-Zugwagen.

Eine erstmalig zur Anwendung kommende Schalldämpfung läßt eine völlig normale Unterhaltung in den einzelnen Abteilen zu. Auch die Frage der Gesamtlüftung der Kabine sowie der direkten Zuführung von Außenfrischluft ist neuartig gelöst. Die Flugkabine selbst hat eine Länge von 10,5 und eine Breite von 3 Metern. Rechts und links vom Mittelgang sind 1,25 Meter breite Doppelsitze angebracht. Jeder Sitz ist mit Leselampe und individueller Belüftung ausgestattet. Außerdem sind Räume für eine Garderobe, für das Handgebag der Fluggäste und für eine Anrichte, wie sie bei der Mittelklasse üblich ist, vorhanden. Zum ersten Male sitzen Flunker, Bordmonteur und Flugkapitän gemeinsam ohne Abtrennung in einem Führerraum. Die Instrumentierung des Führerraumes ist selbstverständlich in modernstem Umfange ausgeführt und weist alle neuesten Einrichtungen für Blindflug, Nachtlandung usw. auf.

Die „Ju 90“ ist für den Einbau verschiedener Motoren in der Leistungsränge zwischen 800 und 1200 PS. vorgesehen.

Sie erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 410 Kilometer in der Stunde.

was als Spitzenleistung neuerzeitlicher Großverkehrsflugzeuge der Welt anzusprechen ist. Die Reisegeschwindigkeit wird durchschnittlich bei 260 Kilometer liegen. Das neue Großflugzeug wird, bevor es von der Deutschen Luftfahrt in den Verkehr gebracht wird, noch für einige Wochen in Streckenerprobung genommen.