Der Sächsische Erzähler

Tageblatt für Bischofswerda

Einzige Tageszeitung im Amtsgerichtsbezirk

Neukirch und Umgegend

Bischofswerda und den angrenzenden Gebieten

Der Sächsische Erzähler ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Landrates zu Bautzen und der Bürgermeister zu Bischofswerda und Neukirch (Lausitz) behördlicherseits bestimmte Blatt und enthält ferner die Bekanntmachungen des Finanzamts zu Bischofswerda und anderer Behörden.

Nr. 16 — Freitag, den 19. Januar 1940 — 95. Jahrgang

Der Kraftfahrrennsport geht weiter

Korpsführer Hühnlein in Chemnitz und Zwickau — Besprechungen und Besichtigungen bei der Auto-Union

Chemnitz, 19. Januar. (Eig. Funkm.) **Am Donnerstag traf Reichsleiter Korpsführer Hühnlein, der Führer des deutschen Kraftfahrsports, in Chemnitz ein, um mit der Leitung der Auto-Union AG. Besprechungen über die Fortführung des Kraftfahrrennsports abzuhalten.**

Der Korpsführer begab sich sofort in das Verwaltungsgebäude der Auto-Union und hielt dort Besprechungen ab, deren Ergebnis, in einem Satz zusammengefaßt werden kann: Der Kraftfahrrennsport geht weiter! Eine Feststellung, die freudig aufgenommen wird, da ja der Großdeutschland-Ring bei Dresden nunmehr seiner Vollendung entgegengeht.

Anschließend fuhr der Korpsführer nach Zwickau in die dortigen Werke der Auto-Union und besichtigte insbesondere die Rennwagenabteilung, wo er sich eingehend über den Stand der Arbeiten auf diesem Spezialgebiet unterrichtete und sich am Prüfstand einen Wagen vorführen ließ.

In der großen Montagehalle hatten die drei NSKK.-Stürme des Standortes Horch Aufstellung genommen, die von Oberführer Kunz gemeldet wurden. Der Korpsführer begrüßte die Männer und hielt eine mitreißende Ansprache, in der er eingangs den Zweck seiner Fahrt erläuterte, der darin bestehe, die Möglichkeiten der Aufrechterhaltung des Kraftfahrsportes durchzusprechen und zu erwägen. Der Kraftfahrsport sei für das NSKK. eine überaus ernste und wichtige Aufgabe, besonders der Geländesport, über dessen schwierige Aufgabenstellungen wohl mancher oft den Kopf geschüttelt haben dürfte. Aber jetzt im Kriege zeige sich der Erfolg dieser Arbeit, der auch von der Wehrmacht voll anerkannt werde.

Der Rennsport habe eine ganz andere Aufgabe, nämlich das Ansehen und die Geltung Großdeutschlands in edlem Wettstreit zu vertreten. Unermüdlich werde an technischen Neuerungen und Erkenntnissen gearbeitet, die alle der großen Sache dienen sollen. Dann sprach der Korpsführer von dem inneren Bedürfnis, bei solchen Fahrten auch stets seine NSKK.-Männer in den Werken zu begrüßen. „Ihr steht alle auf einem bedeutsamen Platz. Steht der Kamerad im Felde, so ist es selbstverständlich, daß der andere für ihn mit einspringt. So tut Ihr Eure Pflicht, der eine mit der Waffe, der andere mit dem Werkzeug in der Hand. Dieses hohe Ethos von der Kraftentfaltung eines ganzen Volkes, von dem Zusammengehörigkeitsgefühl und der Gemeinschaft, das ist es, was die deutsche Nation auszeichnet und was die Gegner mit Neid erfüllt." Dann gab der Korpsführer seiner Freude darüber Ausdruck, daß in diesem Werk so viele Männer dem NSKK. angehören. „Seid stolz auf Eure Arbeit", so rief er am Schluß aus, „und verrichtet sie im steten Gedenken an den Sieg, den wir uns nicht nehmen lassen!"

Englische Pulverfabrik flog in die Luft

Sogar eine Bahnstation beschädigt — Schweres Explosionsunglück im Norden Londons

Amsterdam, 19. Januar. **Wie Reuter mitteilt, wurden am Donnerstagvormittag um 10,45 Uhr fast gleichzeitig zwei Explosionen in der nördlichen Umgebung von London vernommen.**

Amtlich wird bekanntgegeben, daß sich das Explosionsunglück in der Pulverfabrik in Waltham Abbey ereignete und dabei fünf Personen getötet wurden. Außerdem sind schätzungsweise 50 Angestellte verletzt worden.

Wie jetzt bekannt wird, erfolgte kurz nach den zwei ersten Explosionen noch eine dritte, die so heftig war, daß die ganze Gegend in einem Umkreis von 20 Meilen mit Sprengstücken besät war. Diese drei Explosionen erfolgten in der Fabrik, die in einem im Norden Londons gelegenen Gehöft stand. Ueber der Stelle, an der die Fabrik lag, war unmittelbar nach den Explosionen eine große Feuersäule zu sehen.

Die Erschütterungen durch die Explosionen waren derart, daß zahlreiche Gebäude und Geschäfte der Gegend beträchtlich beschädigt wurden.

Sogar eine Bahnstation der London-Northern-Eastern-Railway in einer Entfernung von 6 Kilometer vom Unglücksort wurde beschädigt. Auch eine Kirche hat Beschädigungen erlitten. Das Gebiet um die Unglücksstelle wurde sogleich von Polizei abgesperrt, die das Publikum zurückhielt.

Die Folgen des ständigen Absinkens britischen Tonnageraums

Eingeständnisse der „Times"

Amsterdam, 19. Januar. (Eig. Funkm.) **Wie der parlamentarische Korrespondent der „Times" annimmt, würden die Anforderungen an die englische Schiffahrt für Kriegszwecke steigen. Es sei daher wahrscheinlich, daß man in naher Zukunft die nicht wichtigen Einfuhren drastisch senken müsse, um den Frachtraum zu sparen. Außerdem müßte der Schiffbau erheblich erweitert werden. Damit würden Fragen akut, wie die, ob der Bau von Kriegs- oder Handelsschiffen den Vorrang habe. Außerdem brauche man eine große Anzahl gelernter Arbeiter. Dieses Arbeiterproblem werde wahrscheinlich größere Schwierigkeiten bereiten.**

Zwei britische 5000 Tonnen-Dampfer auf Minen gelaufen und gesunken

London, 19. Januar. Der britische Dampfer „Cairnroß" (5500 BRT.) ist in der Nacht zum Donnerstag an der Westküste Englands auf eine Mine gelaufen und gesunken. Die 48 Mann starke Besatzung konnte sich in Rettungsbooten in Sicherheit bringen. Nach dreistündigem Treiben im Ozean wurde sie von einem englischen Kriegsschiff aufgenommen.

Rom, 19. Januar. Der englische Dampfer „Gracia" (5624 BRT.) ist infolge einer Explosion unmittelbar nach der Ausfahrt aus einem Hafen an der Nordwestküste Englands gesunken. Die Besatzung ist gerettet worden.

Griechischer Dampfer gesunken

In der Nordsee auf eine Mine gelaufen

London, 19. Januar. (Eig. Funkm.) Der griechische Dampfer „Asteria" (3818 BRT.) ist am Mittwochabend auf eine Mine in der Nordsee gelaufen und gesunken. Elf Ueberlebende und die Leiche eines weiteren Mitgliedes der 24köpfigen Besatzung wurden heute in einem Hafen an der Ostküste an Land gebracht. Die Ueberlebenden hatten sich in einem kleinen Boot 15 Stunden lang über Wasser gehalten. Man befürchtet, daß die übrigen zwölf Mann der Besatzung und der englische Lotse ums Leben gekommen sind.

Norwegischer Dampfer wurde versenkt

Oslo, 19. Januar. (Eig. Funkm.) Aus Trondheim wird gemeldet, daß der norwegische Dampfer „Enid" (1800 BRT.) nach einem vom Kapitän erhaltenen Telegramm in der Nähe der Shetland-Inseln torpediert und versenkt wurde. Die aus 17 Mann bestehende Besatzung ist gerettet.

Weiterer norwegischer Dampfer nach Explosion gesunken

Amsterdam, 19. Januar. (Eig. Funkm.) In großer Aufmachung melden die Blätter den Untergang des norwegischen Dampfers „Fagerheim" (1590 BRT.) in der Bucht von Biscaya. Die Blätter berichten, daß der Dampfer durch eine furchtbare Explosion in zwei Stücke zerrissen worden sei und daß man keine Zeit gehabt habe, Notsignale auszusenden. Der griechische Dampfer „Iris" habe einen Teil der Besatzung gerettet und in Vigo an Land gesetzt. Der norwegische Dampfer habe sich auf der Fahrt von Afrika nach England befunden.

Holländisches Schiff mit Sprengstoffladung versank in der Nordsee

Kopenhagen, 19. Januar. (Eig. Funkm.) Das Schicksal einer holländischen Djalk, die seit Oktober vermißt wird, scheint jetzt aufgeklärt zu sein. Das Schiff, das in Malmö Sprengstoff für eine holländische Waffenfabrik geladen hatte, wurde zuletzt auf seiner Reise von Schweden nach Holland im Skagerrak gesehen. Später wurde am Strand der dänischen Insel Fanö eine Kiste mit Sprengstoff angeschwemmt. Ein Schriftwechsel zwischen der Reederei des vermißten holländischen Fahrzeuges und den dänischen Behörden hat ergeben, daß es sich um ein Stück der Ladung des Schiffes gehandelt haben dürfte. Man nimmt daher jetzt als sicher an, daß die Djalk mit ihrer Besatzung von 10 bis 12 Mann in der Nordsee untergegangen ist.

Britischer 20 000-Tonner aufgelaufen

Die „Duchess of York", die der Canadian-Pacific-Line gehört und 20 021 BRT. groß ist, lief beschädigt in einen englischen Hafen ein. Das Schiff war angeblich auf eine Sandbank gelaufen. Es mußte in ein Dock gebracht werden.

Der italienische Dampfer „Fidelitas" hat unweit von Kap Hatteras Notsignale gegeben. Das Schiff hat Steuerbeschädigung erlitten.

Frankreich hat Sorgen

Frankreich hat sogar sehr viele Sorgen, vor allem auch im Bereich der Finanzen und der Wirtschaft. Der Kriegshaushalt für 1940, den der jüdische Finanzminister Reynaud mit 80 Milliarden Francs aufgemacht hat, steht einstweilen nur auf dem Papier. Die Ausgaben sind gewiß da, aber die Einnahmen aus Steuern und Zöllen lassen in mehr als einer Hinsicht zu wünschen übrig. Wie ein Schlag in die Kniekehle hat es gewirkt, daß im November 1939 die Steuereinnahmen nur knapp 4,30 Milliarden Francs erreicht haben. Es ist dabei zu berücksichtigen, daß seit dem 1. Januar 1939 das Berufseinkommen besteuert wird, das im November allein 177 Millionen Francs gebracht hat. Die alten direkten und indirekten Steuern haben durchweg einen Rückgang aufzuweisen, so daß der geringe Mehrbetrag im Vergleich zum November 1938 sich aus dem Aufkommen der neuen Rüstungssteuer mit 337 Millionen Mark erklärt. Aus den Zöllen kann Frankreich keine hohen Einnahmen erwarten, denn die Einfuhr soll ja auf das Aeußerste gedrosselt werden. Es wird also das Geheimnis und die große Sorge der Regierung Daladier bleiben, wie sie gemäß des Voranschlages die 80 Milliarden Frcs. hereinbekommen soll. Mit diesen 80 Milliarden Francs, selbst wenn sie sich aufbringen ließen, wären die Kriegskosten nicht entfernt zu decken, auch dann nicht, wenn die französische Heeresleitung auf Monate hinaus noch in der Lage sein sollte, Tag für Tag von der Westfront melden zu können: Keine besonderen Ereignisse. Diese besonderen Ereignisse sind dafür in Frankreichs Kriegswirtschaft und Kriegsfinanzen wahrzunehmen. Zunächst will die Regierung Daladier die außerordentlichen Kriegskosten, die für 1939/40 auf 200 Milliarden Francs vorveranschlagt sind, auf dem Anleihewege hereinbringen. Wie soll ein Volk, dessen arbeits- und waffenfähige Männer für England an der Westfront stehen, die Milliarden aufbringen, die Daladier für die Kriegskosten gebraucht! Die Produktion gerade solcher Waren, die in der Hauptsache für die Ausfuhr bestimmt sind, ist erheblich zurückgegangen. Die Textilindustrie in Nordfrankreich hat sogar Rohstoffsorgen, während die Seidenindustrie in Lyon feststellen muß, daß sie im November nicht einmal mehr die Produktionsziffer vom Oktober erreichen konnte. Besonders gefährlich ist es für die Kriegswirtschaft Frankreichs, daß die eigene Kohlenförderung, die an und für sich nicht annähernd den Bedarf Frankreichs deckt, gleichfalls stark zurückgegangen ist. England kann hier nicht viel aushelfen, so daß Ersatz aus den Vereinigten Staaten herangeholt werden müßte, wenn das verkehrstechnisch so leicht möglich wäre. England deckt zwar sonst neben Deutschland das Kohlendefizit Frankreichs, aber der Transport aus England ist nicht mehr so einfach. Diese Entwicklung hat sich für Frankreich schon in den ersten Kriegsmonaten ergeben, trotzdem heute zweifellos feststeht, daß die Regierung Daladier schon seit Jahr und Tag mit dem englischen Krieg gegen Deutschland gerechnet hat. Frankreich ist finanziell nicht mehr so stark, wie das 1914 der Fall war, denn ein großer Teil des französischen Volksreichtums ist in der gewaltigen Staatsschuld Frankreichs investiert. Die Bank von Frankreich hat der Regierung erhebliche Vorschüsse gewähren müssen, so daß zu der fundierten Staatsschuld eine von Tag zu Tag wachsende schwebende Schuld kommt. Soweit die Vorschüsse der Bank von Frankreich nicht ausreichen, muß die Notenpresse heran, mit dem Ergebnis, daß der Notenumlauf die runde Summe von 150 Milliarden Francs schon überstiegen hat.

Neue Beweise gegen die Kriegsschuldigen

Die Friedenssabotage der Pariser Regierung

Berlin, 18. Januar. Amtlich wird verlautbart (Zweite amtliche deutsche Veröffentlichung zum französischen Gelbbuch):

Wie vor kurzem durch die Veröffentlichung von Urkundenmaterial über den Besuch des Reichsaußenministers von Ribbentrop in Paris im Dezember 1938 nachgewiesen worden ist, schien im Winter 1938/39 seit langen Jahren zum ersten Male die Voraussetzung für eine wirkliche und dauernde deutsch-französische Entspannung gegeben zu sein. Deutschland hatte durch den schriftlich bekräftigten endgültigen Verzicht auf eine Revision seiner Westgrenze jedes Uebergreifen seiner Politik auf das Gebiet französischer Lebensinteressen ausgeschlossen; Frankreich hatte durch seinen verantwortlichen Außenminister erklärt, daß sich in der Einstellung Frankreichs zu den osteuropäischen Fragen seit München ein grundsätzlicher Wandel vollzogen habe, und damit zu verstehen gegeben, daß die französische Regierung in Zukunft den Lebensinteressen Deutschlands in Mittel- und Osteuropa nicht mehr störend in den Weg treten werde.

Trotz innerpolitischer Widerstände mannigfacher Art ist die französische Regierung bis in den März 1939 von dieser neuen realistischen Politik nicht offen abgewichen. Erst die seit dem 17. März 1939 zum politischen Programm erhobene englische Einkreisungspolitik hat die hoffnungsvollen Ansätze zu einer deutsch-französischen Verständigung mit einem Schlage zerstört. Es zeigte sich sofort, daß die französische Außenpolitik jede Selbständigkeit verloren hatte.

Bedingungslos folgte Frankreich der britischen Politik. Der englische Blankoscheck für Warschau erhielt auch die französische Unterschrift, die einseitigen englischen Garantien für Rumänien und Griechenland wurden von Frankreich gegengezeichnet, der Türkei im Interesse Englands das Gebiet von Alexandrette überantwortet und bei den Bemühungen, Sowjetrußland für das Einkreisungsnetz zu gewinnen, spielte Frankreich eine besondere aktive Rolle.

Somit hatte Frankreich bereits im Frühjahr 1939 durch seine aktive Teilnahme an der antideutschen Einkreisungspolitik der deutsch-französischen Erklärung die Grundlage entzogen. Trotzdem ist der französische Außenminister Mitte Juli 1939 nochmals von maßgebendster deutscher Seite auf seinen politischen Kurswechsel festgenagelt und auf die verhängnisvol-