

# Der Sächsische Erzähler

**Tageblatt für Bischofswerda**  
Einzige Tageszeitung im Amtsgerichtsbezirk



**Neukirch und Umgegend**  
Bischofswerda und den angrenzenden Gebieten

Druckort: Leipzig, am Neuen Markt 10. Druckerei: Druckerei 'Der Erzähler' Leipzig, am Neuen Markt 10. (Gesamtauflage 11.000 Exemplare)

Verleger: Dr. phil. phil. Hermann Müller, Leipzig, am Neuen Markt 10. (Gesamtauflage 11.000 Exemplare)

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

Nr. 32 **Mittwoch, den 7. Februar 1940** 95. Jahrgang

## Schwedische Zeitung verbreitet Greneldmärdchen

### Erbärmliche Lügen — Plumper Angriff auf die deutsche Soldatenehre

Berlin, 7. Februar. (Fig. Funkm.) Die Stockholmer Zeitung „Dagens Nyheter“ verbreitet eine Meldung ihres Londoner Gewährsmannes, derzufolge deutsche Flugzeuge die Rettungsboote beschossen hätten, in denen sich die Besatzung des gesunkenen norwegischen Dampfers „Tempo“ in Sicherheit zu bringen suchte. Diefelbe Zeitung bringt weiter einen Aufsatz über die Seefriedensfrage, in dem gleiche Behauptungen verallgemeinert wiedergegeben werden. Hierzu ist eindeutig und bestimmt festzustellen, daß diese Meldung völlig frei erfunden ist und jeder Grundlage entbehrt.

Deutsche Luftstreitkräfte befinden sich nur im Kampf gegen die feindliche Luftwaffe, gegen feindliche Kriegsschiffe, gegen U-Boote, Küstenabwehrschiffe sowie bewaffnete im Geleitung fahrende Frachtschiffe, die Kriegsfahrzeuge gleichgültig sind, und diesen Kampf führen die deutschen Piloten entschlossen und erfolgreich. Ist aber der Feind zur Strecke gebracht, lassen sie ihm jede Hilfe zur Rettung des Lebens angedeihen, zu der sie in der Lage sind. Sie handeln nicht anders als ihre Kameraden von See und Marine und haben vielfach schon den Beweis hierfür erbracht.

Erinnert sei hier nur an die Vernichtung des großen britischen Flugbootes durch ein deutsches Aufklärungsflugzeug am 19. 12. 1939, nach dessen Absturz auf die See das deutsche Flugzeug GDS-Rufe auslieferte, durch die die Rettung der britischen Flieger ermöglicht wurde. Nicht anders wurde gehandelt, als noch während der großen Luftschlacht am 18. 12. 1939 deutsche Flugzeugbesatzungen und Flugzeuge unterwegs waren, um abgeschossene englische Flugzeugbesatzungen aus der See aufzufischen und in Sicherheit zu bringen.

Kämpfe der deutsche Flieger (s. ritterlich gegen seine Gegner, was sollte ihn denn dazu bestimmen, die wehrlose, schiffbrüchige Besatzung eines norwegischen Schiffes in ihren Rettungsbooten zu beschießen. Sein deutscher Pilot, überhaupt kein deutscher Soldat, wird sich ja zu einer solchen sinnlosen Tat bereit finden, auch wohl dann nicht, wenn ihm feige und erbärmliche Anschuldigungen des Gegners ein moralisches Recht dazu geben würden. Die Meldung der „Dagens Nyheter“ unterscheidet sich

in nichts von den Greneldmärdchen der englischen Presse und ist eine gemeine und erbärmliche Lüge und nichts anderes.

## Neue deutsche Warnung an neutrale Schifffahrt

### Neutrale Schiffe in feindlichem Geleit sind allen Kriegesgefahren ausgelegt

Berlin, 6. Februar. Die schwedische Zeitung „Dagens Nyheter“ hat am 4. 2. 1940 einen Bericht der Mannschaft des vor der schottischen Küste untergegangenen schwedischen Dampfers „Bajala“ veröffentlicht und dabei herausgehoben, daß die Versenkung dieses Schiffes ohne Warnung erfolgt sei.

Hierzu wird festgestellt, daß die schwedische Zeitung „Svenska Dagbladet“ bereits am 21. Januar 1940 einen Bericht des schwedischen Kapitäns der „Bajala“ veröffentlicht hat, nach dem der Dampfer von einem englischen Kriegsfahrzeug begleitet gewesen ist, als es nach Kirkwall beordert worden war. Weiter heißt es in dem Bericht, der Kommandant des englischen Kriegsfahrzeuges habe sich gerühmt, das deutsche U-Bootboot vernichtet zu haben.

Im übrigen ist eine derartige Versenkung eines schwedischen Dampfers hier nicht bekannt. Sie wird aber deutscherseits zum Anlaß genommen, erneut vor einer Fahrt auf England, also in Kriegsgebiet, zu warnen.

Für Schiffe im feindlichen Geleit — gleichviel welcher Nation sie angehören — gilt, daß sie allen Gefahren des Krieges ausgesetzt sind, und zwar gilt dies sowohl für Schiffe, die sich freiwillig feindlichem Geleit anschließen, als auch für Schiffe, die sich in feindliches Geleit zwingen lassen. Letzteres um so mehr, als von dritter Seite her nicht erlangt werden kann, ob das Geleit freiwillig oder unfreiwillig in Anspruch genommen ist.

Als Sache der Neutralen darf es daher gelten, gegen eine allem Völkerrecht hohnsprechende „Kirkwall-Praxis“ Einspruch zu erheben, bzw. sie zu unterbinden.

## Im östlichen Mittelmeer

Die Marschälle de Bono und Balbo kehrten von einer Inspektionsreise durch Libyen zurück. Ihr Flugzeug nahm jedoch von der libyschen Küste nicht Kurs nach Norden auf das Mutterland: Eine militärisch knappe Handbewegung zwang es auf Kurs Nord-Ost, bis nach weniger als zweistündigem Flug die Wahrzeichen von Rhodos durch den flirrenden Kreis der Propeller sichtbar wurden, der kapitulinische Wolf und der Dirsch von Rhodos, die auf schlanter Säule den Eingang zum Hafen der größten der „Zwölfinseln“ bewachen.

Dieser Kurs der italienischen Maschine ist kein zufälliger. Er hat im Rahmen der Inspektionen der italienischen Militärs keine fest umrissene Bedeutung, wie Rhodos selbst und der italienische Besitz des Dodekanes im Gefüge der Kräfteströme des östlichen Mittelmeeres ihren Platz als ein energischer Machtfaktor und tatsächliches Energiezentrum besitzen.

Italien setzte sich 1912 im Tripolis-Krieg in den Besitz der damals türkischen Inselgruppe, die den Eingang zum Ägäischen Meer beherrscht. Sie liegt zwischen Griechenland und Kleinasien unmittelbar unter der türkischen Südwüste. Auf etwa 2700 Quadratkilometer Festlandfläche leben fast 100.000 Menschen, Griechen, vom Anbau von Tee, Wein und Tabak, von etwas Viehhaltung und der Schwanmfischerei. Daneben vom Strom des Fremdenverkehrs, der sich über Rhodos ergießt und seine Kulturzeugen aus der Zeit bewahrt, da die Johanniter hier ein Bollwerk gegen den Orient jahrhundertlang behaupteten. Auf den anderen Inseln des Dodekanes sind die Fremden nicht gern gesehen; hier herrscht die militärische Wirklichkeit, die abseits von Neugier und den scharfen Blicken der Agenten des britischen Geheimdienstes ihre Aufgabe erfüllt.



Die Grundlagen dieser Aufgabe sind kürzlich aus bräunlichem italienischem Mund unmissbar so formuliert worden, daß die ägäischen Inseln ein „Leuchtturm Roms im östlichen Mittelmeer“ sind, und die „Steuerleute der Politik von morgen dies bei der Bestimmung ihres Kurses berücksichtigen müssen!“ Gemeint sind jene Steuerleute, die sich auf den Wellen, die die Welt bedeuten, so benehmen, als ob der liebe Gott sie allein und ausschließlich zu dem imperialistischen Bedarf über die Erde ergossen hätte — gemeint ist also der Briten, der das Mittelmeer lange Zeit als seinen Privatweg nach Indien und Ostafrika betrachtet zu können glaubte. Dem steht ein Wort Mussolinis aus dem Jahre 1936 gegenüber: „Aber wenn für andere das Mittelmeer eine Route ist, für uns ist es das Leben!“

In diesem Wort ist der italienische Anspruch auf das Mittelmeer als „Mare nostrum“ im allgemeinen beschloffen, ein Anspruch, der die vielfältigen Lebensäußerungen seiner Anlieger als ein Fundament des Friedens im Mittelmeerraum voll und ganz zu berücksichtigen gewillt ist, der jedoch ausschließt, daß sich Nationen das Bestimmungsrecht über einen Raum intensiven politischen und wirtschaftlichen Lebens anmaßen, der für sie nicht notwendig das Leben bedeutet. Im besonderen ist es der Anspruch auf jene Bastionen, die das Imperium in diesem Raum besitzt und die seinen Lebens- und Herrschaftsanspruch garantieren.

Ein Blick auf die Karte, die hier steht, verdeutlicht, welche Rolle dem Dodekanes in diesem Zusammenhang zugewiesen ist. Denken wir uns die Karte nach Norden erweitert, so liegen dort die politische und militärisch außerordentlich bedeutungsvollen Dardanellen. Der Besitz der Dardanellen verleiht an Wert, wenn er nicht auf ein freundschaftliches Verhältnis zu dem Herrscher der „Zwölfinseln“ sich gründet — denn dieser hat die Einfahrt in die Ägäis, die wiederum das Vorzimmer für die Dardanellen darstellt, in seiner Hand.

Drei Inseln ragen im Gefüge der Gruppe hervor: Rhodos, Kos und Astypalia, militärische Stützpunkte der Flotte ebenso wie der Luftwaffe.

Italien vermag im Falle eines bewaffneten Konfliktes das Mittelmeer und damit den wichtigsten britischen Seeweg durch eine Doppeltür zu versperren: Der erste Verschluß liegt in der Barrakade, die zwischen Sizilien und Tripolis (Libyen) durch die See- und Luftmacht des Imperiums errichtet ist; der zweite liegt in der Barrakade Dodekanes — östliches Libyen. Die große Reichweite der modernen Luftfahrzeuge ermöglicht vom Luftflottenstützpunkt Kos aus eine operative Wirksamkeit bis zu den Schlüsselstellungen einer möglichen feindlichen Partei: Alexandrien, dem Suezkanal und Cypern, aber auch den Dardanellen. In diesem Zusammenhang sei bemerkt, daß das Verhältnis der Türkei zu Italien, trotz aller italienischen Freundschaftsbeweise, ganz wesentlich vom Mißtrauen bestimmt ist. Nicht zuletzt dieses Mißtrauen hat die Türkei in die Einkreisungsfrente gegen Deutschland und die Achse eintreten lassen.

Leuchtturm Roms im östlichen Mittelmeer — die Steuerleute der Politik von 1940 werden sich nach seinem Feuer zu richten haben.

## 10000-Tonnen-Dampfer aus einem Geleitzug torpediert

### Einer der modernsten und schnellsten englischen Handelsdampfer

Amsterdam, 6. Februar. Der 9974 BRT. große englische Dampfer „Beaverburn“ ist in der Nähe der englischen Südküste aus einem Geleitzug heraus torpediert worden. Er befand sich zusammen mit vier anderen Ozeandampfern auf dem Weg von Kanada nach England.

Die der Amsterdamer „Telegraaf“ berichtet, handelt es sich bei der „Beaverburn“ um eines der schnellsten und bestgerüsteten englischen Frachtschiffe. Es gehörte der Canadian-Barric-Blinie und verlag zusammen mit den vier anderen Schiffen der „Beaver“-Klasse seit 1928 einen regelmäßigen sechstägigen Dienst nach Kanada. Die Schiffe sind mit besonderen Kühlabteilungen zum Transport von Früchten ausgestattet. Nach einer Neuterhebung konnten 78 Mitglieder der Besatzung gerettet werden.

## Britischer 1000-Tonnen-Dampfer auf eine Mine gelaufen

London, 6. Februar. Der britische Dampfer „Portelet“ (1064 BRT.) ist in der Nordsee auf eine Mine gelaufen und gesunken. Keiner Überlebende wurde von einem finnischen Schiff aufgenommen.

DRB. Rom, 6. Februar. Die Palestine Post aus Tel Aviv meldet, ist man von dem griechischen Dampfer „Voyi“ (1500 BRT.) seit über 40 Tagen ohne Nachricht. Der Dampfer war mit einer Ladung Bitumen nach Glasgow unterwegs. Zum

mindesten rechnet man damit, daß die gesamte Ladung verloren ist.

## Durch Bombentreffer beschädigter britischer Dampfer gestrandet

DRB. London, 6. Februar. Der Sonnabend von deutschen Fliegerbomben schwer beschädigte englische Dampfer „Daron“ (Kithwen) ist Sonntag gestrandet.

## Dänischer Schoner in englischem Hafen verbrannt

DRB. Amsterdam, 6. Februar. Der dänische Schoner „Koren“ (300 BRT.) wurde, wie aus London gemeldet wird, Montagabend in einem großen Hafen an der Ostküste Englands ein Raub der Flammen. Zwei Mitglieder der Besatzung, denen der Weg aus dem Maschinenraum abgeschnitten wurde, erstickten.

## Griechischer 5000-Tonnen-Dampfer gesunken

DRB. Amsterdam, 6. Februar. Die Neuter aus London meldet, ist während des vergangenen Wochenendes außer dem bereits bekannt gewordenen Schiffen noch der griechische Dampfer „Keramias“ (5085 BRT.) gesunken.

## „Stündlich werden tausend Tonnen versenkt“

### „Tevere“ über die gewaltig ansteigenden Versenkungsziffern in der Nordsee

Rom, 6. Februar. „Die englische und neutrale Schifffahrt sinkt in der Nordsee mit einem Rhythmus von 1000 Tonnen in der Stunde“, betont „Tevere“ in großer Ueberschrift zu den Schiffversenkungen innerhalb der letzten 24 Stunden. Deutschlands Blockade gegen England habe, wie das Blatt alsdann darlegt, bereits Erfolge gezeigt, die größte Aufmerksamkeit verdienen.

Seit fünf Monaten gebe Churchill immer wieder die Versicherung, daß man Mittel und Wege zur erfolgreichen Abwehr gefunden habe, aber der objektive und unparteiliche Beobachter müsse feststellen, daß es sich um leere Versprechungen handele und daß die Tatsache eine ganz andere Sprache rede, daß nämlich die Versenkungen bereits beträchtliche Ziffern erreichten und daß sich ihr Rhythmus noch von Tag zu Tag erhöhe. Nach seinen Aufzeichnungen, die allerdings keineswegs als vollständig angesehen werden könnten, seien bisher bereits 1 542 796 Tonnen versenkt worden. Neuerdings behaupten die Engländer, daß die Geleitzüge ein sicheres Mittel wären, aber erst kürzlich habe ein Angriff eines deutschen U-Bootes große Verwirrung angerichtet. Trotz der allgemeinen Flucht seien zwei große Einheiten auf der Strecke geblieben. Die schwersten Schläge seien aber in der vergangenen Woche von der deutschen Luftwaffe geführt worden. Das seien Ergebnisse gewesen, wie sie bei diesen ersten Versuchen nicht wiederholender hätten sein können.

Der bis jetzt erzielte Durchschnitt entspreche bereits dem des Weltkrieges, was damals nach dem Eingeständnis der englischen Staatsmänner, die sich zum Teile heute wiederum an der Regierung befänden, England wegen Schiffraummangels an den Rand der Niederlage brachte.

Englands Existenz hänge von dem ununterbrochenen Zufluß von Lebensmitteln und Rohstoffen aus der Nordsee ab, denn keine Getreideerde decke nur ein Fünftel des Bedarfs, während vier Fünftel importiert werden müßten. Kehlich sei es bei den übrigen Lebensmitteln sowie den Rohstoffen, so daß man nicht recht einsehe, wie England behaupten könne, daß die Zeit sein Bundesgenosse sei.

## Britische Seeräuber in griechischen Gewässern

### Jugoslawischer Dampfer nach Malta gebracht

Belgrad, 7. Februar. Der jugoslawische Personen- und Frachtdampfer „Beograd“ der Jadranska Plovidba wurde auf der Fahrt von Athen nach Split in griechischen Gewässern von einem englischen Kriegsschiff aufgehalten und nach Malta gebracht. Es ist dies der vierte Fall britischer Seeräuber gegen jugoslawische Schiffe in griechischen Gewässern.