Der Sächsische Erzähler

Tageblatt für ...

Einzige Tageszeitung ...

Erscheinungsweise: Täglich mit Ausnahme der Sonn- und ... Sonntagsblatt", Heimatkundliche Beilage, Zum Sonntag. ... RM. 1.10, beim Abholen in der Geschäftsstelle wöchentlich ... halbmonatlich ... Sonnabendnummer 15 Pf.) Im Falle höherer Gewalt hat der Bezieher keinen Anspruch an ... Nachzahlung des Bezugspreises.

Neukirch und Umgegend

Bischofswerda und den angrenzenden Gebieten

Anzeigenpreise: Die sechsgespaltene Millimeterzeile 8 Pf., im dreigespaltenen Textteil Millimeterzeile 25 Pf. Unsere Anzeigenpreisliste und Geschäftsbedingungen, die den Vorschriften des Werberats der deutschen Wirtschaft entsprechen, sind für alle Anzeigenaufträge maßgebend. Fernsprecher Amt Bischofswerda Nr. 444 und 445 — Postscheckkonto Dresden Nr. 1531. Girokonto: Bischofswerda Nr. 264. — Druck und Verlag von Friedrich May in Bischofswerda.

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. 90 — Mittwoch, den 17. April 1940 — 95. Jahrgang

Nur noch drei Tage ist Gelegenheit zur Metallspende! Wer noch etwas für die Sammlung hat, möge es baldigst abliefern!

Wieder ein englischer Kreuzer versenkt

Berlin, 15. April. Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:

Am 15. April wurde ein britischer Kreuzer vor der norwegischen Küste von deutschen Kampfflugzeugen angegriffen und von schweren Bomben getroffen. Der Kreuzer blieb zunächst mit starker Schlagseite liegen und sank bald darauf.

Außerdem wurde ein Sunderland-Flugboot vernichtet, das von den Engländern als fliegendes Schlachtschiff bezeichnet wird.

Planlose englische Beschießung von Narvik

Berlin, 16. April. Am Nachmittag des 15. April eröffneten englische Zerstörer ein planloses Feuer auf den Hafen von Narvik. Ein Landungsversuch im oder in der Nähe des Hafens wurde jedoch angesichts der starken deutschen Abwehr von den Briten nicht unternommen.

Am Dienstag erneute Beschießung

Berlin, 17. April. Englische Seestreitkräfte haben am 16. April abends erneut Stadt und Hafen Narvik beschossen. Eine Landung englischer Truppen wurde jedoch nicht versucht.

Die Erzbahn von Narvik bis Schweden besetzt

Berlin, 16. April. Eine Abteilung der in und um Narvik eingesetzten Truppen hat heute entlang der Erzbahn von Narvik nach Schweden die schwedische Grenze erreicht. Norwegische Kräfte, die sich dem Vorgehen der deutschen Truppen entgegenstellten, wurden nach kurzen, für die Norweger verlustreichen Kämpfen geworfen. Eine Anzahl Gefangener fiel in deutsche Hände. 200 norwegische Soldaten wurden über die schwedische Grenze zurückgeworfen, wo sie interniert wurden.

Verstärkung der deutschen Bodenabwehr in Norwegen

besonders in Stavanger, Bergen und Drontheim

Berlin, 16. April. Die gegen norwegisches Staatsgebiet erfolgten britischen Luftangriffe haben zu einer Verstärkung der deutschen Bodenabwehr geführt. Im Rahmen der planmäßigen Nachführung von Material und Ergänzungen sind weitere Einheiten leichter und schwerer Flakartillerie eingetroffen und in den von deutschen Truppen besetzten Räumen zum Einsatz gelangt. Besonders verstärkt wurde der Flakschutz in Stavanger, Bergen und Drontheim.

Unsere Torpedoboote bewachen das Nordmeer

Jagd auf britische U-Boote

DNB. . . . . 16. April. (PK.) Um es gleich vorwegzunehmen: Mit dem Bösewicht ist ein englisches U-Boot gemeint, das die Gewässer des Kattegatts unsicher machen soll, und der Funkmaat Hein, ein äußerst wichtiger Mann auf unserem Torpedoboot, hat ihm diesen Namen gegeben. Im allgemeinen macht Hein keine Unterschiede zwischen englischen U-Booten, Flugzeugen oder Zerstörern, er hat von allen eine gleich schlechte Meinung. Aber hier liegt der Fall etwas anders. Der verantwortliche Mann für den drahtlosen Verkehr an Bord eines Torpedobootes hat an sich schon nicht viel Zeit, besonders nicht auf Feindfahrt, wo er dauernd an seinen Apparaten hängt, um keine der Nachrichten oder Befehle zu verpassen, die für Schiff und Mannschaft von lebenswichtiger Bedeutung sein können, aber wenn es gerade gebratene Leber und grüne Bohnen gibt, und dann haut so ein Kerl dazwischen . . .

Aber ich will lieber der Reihe nach berichten. Schon am frühen Morgen geht es los. Wir haben kaum die norwegischen Gewässer hinter uns, da schickt Hein einen Funkspruch auf die Brücke, den eines unserer Aufklärungsflugzeuge „an alle" gerichtet hat: „Im Planquadrat soundso Oelspuren gesichtet. Vermute U-Boot, greife an!" — Diese Nachricht bringt es mit sich, daß in der Kombüse viele Kannen schönen heißen Kaffees wieder kalt werden, denn wer von uns könnte an Frühstück denken, wenn feindliche U-Boote ihr Unwesen treiben. Nicht, daß wir für unser Torpedoboot fürchten, denn es ist schnell und wendig und für U-Boote ein gefährlicher Gegner. Aber wir haben wertvollere Einheiten unserer Flotte zu schützen, die nach erfüllter Aufgabe nunmehr der Heimat zustreben.

Nur wer die Wichtigkeit dieser Aufgabe begreift, kann den Zustand verstehen, den eine U-Boot-Meldung auf unserem Boot auslöst. Auf der Brücke ertönen laute Kommandos, grelle Glocken schlagen in allen Räumen an. Ein Zittern geht durchs Schiff, die Schlote beben, dicke Rauchschwaden wälzen sich nach Achtern, erst weiß, dann schwarz, um gleich darauf ganz zu verschwinden. Unser Boot scheint von einem unheimlichen Leben erfüllt. Wie ein Raubtier setzt es zum Sprung an, noch eine kurze Pause, als wolle es alle seine Kräfte sammeln, dann schießt es vorwärts, rücksichtslos die Wogen zerteilend, die wie ein Sturzbach hinter uns zusammenschlagen. Wild kurvend pflügen wir das Meer, zitternd klettern die Zeiger der Instrumente in die Höhe. Die Mannschaft aber legt die Schwimmwesten an und bezieht ihre Gefechtsstationen. Aller Augen sind aufs Wasser gerichtet. Der Ausguck ist von allen besetzt, die sich an Deck befinden. Sogar der Koch ist dabei, denn kein Augenpaar ist zuviel, wenn es gilt, den „Spargel" eines U-Bootes auszumachen, der sich so leicht hinter den Wogen verstecken kann. Am schwersten haben es die, die an den Wasserbomben stehen. Am äußersten Ende des Bootes liegen die gefährlichen Sprengkörper in ihren Gestellen, bereit, sofort über Bord geworfen zu werden, wenn das U-Boot entdeckt ist. Der Platz, an dem sie liegen, ist bei dieser Geschwindigkeit eine Hölle. Drohend steigen Berge von weißem Gischt über den Männern auf. Sie haben sich mit Leinen festgebunden, um der Wucht der aufgewühlten Wassermassen widerstehen zu können. Das Heck des Bootes ist ganz in weißen Schaum getaucht. Für Sekunden scheinen die Sturzwellen alles Lebende verschlingen zu wollen, aber immer wieder tauchen die triefenden Gestalten an ihren Posten auf. Das sind Männer, hart wie der Stahl, aus dem ihr Schiff gebaut ist.

Und alle hat das Jagdfieber gepackt. Jeder steht auf dem Anstand. Der Begriff feig hat jede Bedeutung verloren. An Essen und Trinken denkt keiner. Beinahe schmerzhaft ist diese ungeheure Spannung. Endlich kommt von der Brücke der Befehl: „U-Bootalarm beendet!" Das Jagdglück ist uns nicht hold. Trotzdem steckt sich jeder dankbar seine Zigarette an und beginnt wieder an seine leiblichen Bedürfnisse zu denken.

Zweimal an diesem Morgen haben wir das erlebt, was ich hier erzählt habe. Zweimal haben wir Frühstück, Kaffee und alles stehen lassen, was im harten Dienst Momente der Erholung bedeutet. Dann passierte die Sache mit der gebratenen Leber und den grünen Bohnen. „Hein" hat gerade seinen Schlag in die Funkerbude gebracht bekommen und legt seinen Arm schützend um den Teller, damit er bei dem Seegang nicht über „Stag" gehe. Natürlich nimmt er die Kopfhörer beim Essen nicht ab, denn es könnte ja sein . . . . ! Es war so: Kaum hat er den ersten Bissen im Munde, da summt es in seinen Ohren „tüt, tüüt, tüt. An alle, an alle! Im Planquadrat soundso Unterwassergeräusche festgestellt. Erhöhte Aufmerksamkeit befohlen". Diesmal springt Hein auf wie ein geölter Blitz. Planquadrat soundso, das ist ja in unserer unmittelbaren Nähe! Einen wehmütigen Blick wirft Hein noch auf den dampfenden Teller, dann sind Leber und Bohnen vergessen. „Dieser verdammte Bösewicht", knurrt Hein und gibt die Meldung an die Brücke weiter. Jetzt hat der Englishman seinen Namen weg. Er heißt im ganzen Schiff der Bösewicht, und jeder schwört, daß es ihm diesmal an den Kragen gehen soll.

Wieder verwandelt sich das Schiff im Bruchteil von Minuten. Heulend jagen die Turbinen auf die höchste Drehzahl. Die Kommandos überstürzen sich. „Beide Maschinen A. K. voraus!" — „210 Grad" — „Recht so!" — „160 Grad" — „Recht so!" — „Achtung, Schiff dreht Steuerbord". — Dieser Befehl wird blitzschnell weitergegeben, denn jetzt muß sich alles festhalten, eine Hand fürs Schiff, eine Hand für den Mann! Zischend legt sich unser schmales Boot auf die Seite. Was nicht niet- und nagelfest ist, geht bei diesem Manöver über Bord. Jetzt liegt das Boot auf neuem Kurs und richtet sich willig wieder auf. Da — ein voraus kreuzendes Vorpostenboot schießt Sternsignale. „Höchste Gefahr!" — Der Feind ist gestellt! Wir brausen der Stelle zu, wo der Bösewicht gesichtet wurde. Wasserbomben! Eins, zwei, vier, sechs, zehn! Schwerfällig plumpsen die mit hochbrisantem Sprengstoff gefüllten Trommeln über Bord. Alles hält den Atem an. Jetzt geht ein harter Schlag durchs ganze Schiff. Wir spüren, wie das Deck unter unseren Füßen in die Höhe springt. Hinter uns springen wie Peitschenschnüre kleine Fontänen hoch. Dann bricht eine gewaltige Säule aus dem Kielwasser, ein Zeugnis für die zerstörende Gewalt, die hier ihre Fesseln gesprengt hat. Zehnmal wiederholt sich das grandiose Schauspiel, dann ist der „Bösewicht" kein Bösewicht mehr.

Woher wir das wissen? — Wo plötzlich so viel dunkelbraunes Oel an die Meeresoberfläche kommt, da hat meistens ein U-Boot seine letzte Fahrt beendet. Sicherheitshalber entnimmt unser Ingenieur eine Probe dieses Oeles und stellt durch Emulsionsproben einwandfrei fest, daß es sich um das von englischen U-Booten benutzte Oel handelt. Oel, wie wir es benutzen, reagiert anders! Hein grinst über das ganze Gesicht. Jetzt ist es fürs erste aus mit dem gestörten Mittagessen. Er macht sich über seine kaltgewordene Leber mit grünen Bohnen her und die schmecken ihm genau so gut, als ob sie eben aus der Kombüse gekommen wären.

Arthur Zell

Britische Prestigelandung bei Harstad

Berlin, 16. April. Wie Europa-Preß aus Kiruna meldet, lassen einwandfreie neutrale Berichte erkennen, daß es sich bei den von England propagandistisch so groß herausgestellten Landungen auf norwegischem Gebiet um folgende Tatsachen handelt:

Eine Landung ist wahrscheinlich bei Harstad erfolgt. Harstad liegt auf einer Insel, die in der Luftlinie von Narvik ungefähr 70 Kilometer entfernt ist. Narvik und Harstad werden zunächst durch einen breiten Fjord getrennt, der sich zwischen der Insel Hinnoya, auf der Harstad liegt, und der Halbinsel nordwestlich Narvik hinzieht. Zwischen Narvik und dieser Insel liegt der Ofotenfjord und der Rombakenfjord. Die Halbinsel selbst stellt ein zerklüftetes, zum Teil waldreiches Hochland dar, das an einzelnen Stellen bis über 1000 Meter ansteigt. Die Möglichkeiten für die Bewegung größerer Truppenmengen sind hier außerordentlich gering. Die noch vollkommen winterlichen Temperaturen und die Schneelage machen alle Bewegungen besonders schwierig. Stadt und Hafen Narvik sind auch nach den letzten Meldungen in deutscher Hand.

Norwegen nördlich Drontheim

Die unvergleichlich starke Stellung, die Deutschland im südlichen und mittleren Norwegen besitzt, wird durch einen Vergleich mit dem nördlichen Norwegen deutlich erkennbar. Dieser Nebenkriegsschauplatz, der heute von England ausschließlich aus Prestigegründen in den Vordergrund seiner innerpolitischen Aufpulverungspropaganda gerückt wird, ist von den Norwegern selbst immer als der kärglichste und einsamste Teil ihres Landes bezeichnet worden. Wer ihn betritt, taucht in eine Felseinöde ein, deren steinerne Schrecknis nicht umsonst zur Wiege vieler Heldensagen des Nordens wurde. Strategisch und wirtschaftlich muß sich jeder Angriffs- und Eroberungsversuch in diesen Felsmassiven von selbst totlaufen. Für den Kampf der deutschen Luftwaffe gegen England sind diese Gebiete durchaus unerheblich. Was England zu fürchten hat, ist die deutsche Anwesenheit in Drontheim, Bergen, Stavanger, Kristiansand und Oslo. Wer anders spricht, lügt. Auch Herr Chamberlain kann diese harte Tatsachen der geographischen Wahrheit nicht in ihr Gegenteil umbiegen.

Nördlich der alten norwegischen Hauptstadt Drontheim, von der eine schmale Bahnlinie durch die Drontheimer Senke nach Schweden führt, öffnen sich auf einer langen Strecke von fast 500 Kilometer nur kleinere Fjorde. Die Berge treten immer steiler an das Meer heran, der Pflanzenwuchs verkümmert zusehends und nur selten noch schaut das Auge in einer einsamen Bucht im Sommer spärliches Grün. Felsöden, wohin man blickt, die alle Wege abschneiden. Wie dunkle Gestalten aus dem Totenreich ragen die gewaltigen schwarzen Felsmassen. Unbeschreiblich die vielfache Verschlingung der Küste mit Inseln und Vorgebirgen, öden Felszinnen und kleinen Wasserstraßen. Alles ist unendlich, wild, öde, traurig und nur für den Naturfreund, aber nicht für den Soldaten und Seemann schön, gewaltig und herzerhebend.

In dem kleinen Küstenort Namsos endet die Nebenbahn, die von Drontheim zwischen hohen Bergen nach Norden führte. Von hier gibt es nur noch zur See Verbindungsmöglichkeiten weiter in die Nordregion hinauf. Am kleinen Ranenfjord öffnen sich die Fischereigründe des Schärenhofs Aasvär. Gegenüber liegt die schroffe Inselgruppe der Sieben Schwestern, eines Massivs von sieben Bergspitzen, die 1000 Meter hoch in die Schneeregion hineinragen und sich unten mit schwarzem Fels ungeheuer jäh in das Meer hineinstürzen. Bald danach erhebt sich an der Küste das gewaltige Massiv des Svartis, dessen ungeheures Schneefeld wie ein großes Leichentuch herabhängt. Auf 1200 Meter hoher Fläche erstreckt sich dasselbe 55 Kilometer weit bei einer Breite von 16 Kilometern. Nur hier und da durchbrechen die dunklen Köpfe kahler Felshöhlen die riesige weiße Fläche, die ihre Gletscherzungen oft bis zum Meer hinuntersendet. Dann kommt der Saltenfjord, sehr gefürchtet von den Fischerbooten, da sich hier infolge Verengung der Wasserstraße durch die Ebbe- und Flutbewegung eine gefährliche Strömung, der berüchtigte Saltstrom, bildet. Weiter nordwärts geht es in den Westfjord hinein, an dessem äußersten Zipfel Narvik liegt. Auch sein Binnenwasser wurde unter dem Namen Malstrom schon von den Wikingern gefürchtet. Vom offenen Meere wird es durch die Inselkette der Lofoten abgeschlossen, die im Sturmwetter furchtbar und schreckhaft anzusehen sind und deren „versteinerte Bewegung" von den Reisenden oft mit einer drohenden Schlachtordnung verglichen worden ist.

Nördlich von den Lofoten liegt das Städtchen Tromsö am Lyngenfjord, der zu beiden Seiten von 1500 bis 2000 Meter hohen Schneebergen umgeben ist. Ihm folgt der nördlichste Ort Norwegens Hammerfest in einer traurigen Oede, die nur durch den Glanz der Mitternachtssonne mit ihrem Farbenzauber einen etwas wärmeren Ton vorgetäuschten Lebens erhält.

Wenn sich England dieses Gebiet zum Zielpunkt seiner neuesten „Eroberungen" erkoren hat, so beweist dies nur, wie bescheiden die englischen Wünsche auch im Norden allmählich geworden sind. Für uns Deutsche ist diese Küste nur durch den Heldenkampf unserer tapferen Truppen in Narvik von Bedeutung. Sie haben ihre schwere Aufgabe in den letzten Tagen in dieser weltenfern gelegenen Einödlandschaft Norwegens auf das großartigste erfüllt. Die geringen Aussichten, die sich Winston Churchill in diesen Kämpfen jenseits des nördlichen Polarkreises eröffneten, sind durch ihren tapferen Widerstand noch kärglicher geworden.

Wie Oslo besetzt wurde

Ein amerikanischer Augenzeugenbericht

Stockholm, 16. April. Der amerikanische Staatsangehörige Francis Mc Cachen, der aus Oslo hier eingetroffen ist, gab einen bemerkenswerten Augenzeugenbericht über die deutsche Besetzung der norwegischen Hauptstadt. Der Amerikaner schilderte die Flugkunst der über Oslo erschienenen deutschen Geschwader. „Ich habe in meinem ganzen Leben noch niemals so genaues und geordnetes Fliegen gesehen. Ungefähr 100 große Heinckelmaschinen flogen in niedriger Höhe über der Stadt. Manchesmal stiegen sie bis auf ungefähr 3000 Meter und tauchten dann blitzschnell bis auf 100 Meter hinab. Auch viele Bomben- und Jagdflugzeuge erschienen über der Stadt. Zuerst nahmen die Deutschen den Bahnhof und die öffentlichen Gebäude in Besitz. Auch die Straßenbahnen wurden von ihnen besetzt. Ich sah sehr wenige norwegische Soldaten. Es überraschte mich sehr, als ich norwegische Polizisten sah, die mit deutschen Soldaten, kurz nach deren Landung aus den Flugzeugen, durch die Straßen marschierten."

An Britanniens Küste gesunken

Amsterdam, 17. April. Nach einer Mitteilung der britischen Admiralität sind gesunken: der griechische Dampfer „Okeania" (4843 BRT.) und die schwedischen Dampfer „Svealand" (9076 BRT.) und „Inez" (310 BRT.).

SLUB
Wir führen Wissen.