Der Sächsische Erzähler

Tageblatt für Bischofswerda

Einzige Tageszeitung im Amtsgerichtsbezirk

Neukirch und Umgegend

Bischofswerda und den angrenzenden Gebieten

Erscheinungsweise: Täglich mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. Bezugspreis einschließlich der Beilagen „Illustrierte Sonntagspost", Heimatkundliche Beilage, Zum Sonntag, Landwirtschaftliche Beilage frei Haus monatlich RM. 2.10, beim Abholen in der Geschäftsstelle wöchentlich 45 Pf. Einzelnummer 10 Pf. (Sonntagsnummer 15 Pf.). Im Falle höherer Gewalt hat der Bezieher keinen Anspruch auf Lieferung der Zeitung oder Rückzahlung des Bezugspreises.

Anzeigenpreis: Die 1spaltige Millimeterzeile 5 Pf., im textgespaltenen Teil Millimeterzeile 25 Pf. Bei Wiederholungen entsprechender Nachlaß, wie dem Verfechter des Werberats der deutschen Wirtschaft entsprochen, sind für alle Anzeigenaufträge maßgebend. Fernsprecher Amt Bischofswerda Nr. 444 und 445 — Postscheckkonto Dresden Nr. 1351. Girokonto Bischofswerda Nr. 304. — 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. 162 — **Sonnabend, den 13. Juli 1940** — **95. Jahrgang**

„England ist jetzt eine belagerte Festung"

Erschwerte englische Versorgungslage durch die deutsche Gegenblockade — Schiffsraummangel immer bedrohlicher

Stockholm, 13. Juli. Die Londoner Korrespondenten der schwedischen Presse beschäftigen sich am Sonnabend besonders lebhaft mit der Frage der Blockade gegen England und ihren Auswirkungen auf die englische Versorgungslage. Es ist in diesem Zusammenhang interessant, daß die starke Wirkung der Blockade offen zugegeben und besonders der große Bedarf der Engländer an Schiffstonnage unterstrichen wird, wenn auch auf Grund englischer Darstellungen selbst, wie üblich, die deutschen Meldungen über die Verluste der Engländer an Handelsschifftonnage bestritten werden.

Der Londoner Korrespondent von „Svenska Dagbladet" schreibt unter vorsichtiger Beurteilung der englischen Zensur seinem Blatt, wenn auch die Engländer die bisherigen deutschen Erfolge im Handelskrieg bis jetzt scheinbar mit Gleichmut aufnähmen, so sei es doch deutlich, daß man die zukünftige Entwicklung wenig günstig beurteile. Offensichtlich sei, daß die Deutschen eine erste Gegenblockade eingeleitet hätten, und daß deren Möglichkeiten durch die Kriegsereignisse der letzten Monate wesentlich verbessert worden seien. In diesem Zusammenhang weist der Korrespondent des Blattes darauf hin, daß die Lage für England sich durch die Besetzung der norwegischen und französischen Küsten vollkommen verändert habe. Hinzu komme, daß die Stützpunkte der deutschen Bombenflugzeuge jetzt in derartiger Nähe des Fahrwassers rings um die britische Insel lägen, daß diese sehr viel wirksamer als bisher operieren könnten. Noch wichtiger sei, daß deutsche Schiffe von Jagdflugzeugen begleitet werden könnten. Dann habe Deutschland die Möglichkeit, nicht nur Handelsschiffe auf dem Meer zu versenken, sondern sie auch in den englischen Häfen zu bombardieren und die Hafenanlagen selbst anzugreifen.

Selbst wenn man von den erhöhten Angriffsmöglichkeiten des Gegners absehe, sei Englands Versorgungslage, so heißt es in der Meldung weiter, in unvorhergesehener Weise erschwert worden. Landwirtschaftliche Produkte würden jetzt von weit abgelegenen überseeischen Ländern herangeholt werden. Hinzu komme, daß die Reiserouten nach Indien und dem Orient auf Grund des Krieges im Mittelmeer abgesperrt seien. England habe daher in sehr viel höherem Maße Bedarf an Tonnage, ganz abgesehen davon, daß diese für den erhöhten Bedarf von Einfuhren an Rohstoffen und Kriegsmaterial gebraucht werde. Diese Verhältnisse verursachten dem englischen Seeschiffahrtsministerium weit größeren Kummer als die Schäden, die der Gegner bisher habe anrichten können, obgleich man einsehe, daß diese Schäden in Zukunft ein sehr viel ernsterer Faktor sein würden als man bisher angenommen habe. Die optimistischen Berechnungen bei Beginn des Krieges, daß die Einfuhr ungefähr in gleichem Umfange wie in Friedenszeiten aufrechterhalten werden könne, müßten zugunsten sehr viel vorsichtigerer Berechnungen aufgegeben werden. „England ist jetzt", so heißt es wörtlich, „eine belagerte Festung." Es geht jetzt darum, wie der Marinemitarbeiter der „Times" erklärt, die unnötige Einfuhr abzuschneiden.

In ähnlichem Sinne schreibt der Londoner Korrespondent von „Stockholms Tidningen", der feststellt, daß die Blockade des Kontinents gegen England jetzt eine Tatsache geworden sei.

England hat keine Begleitschiffe für die Kinderverschickung

Stockholm, 13. Juli. Nach einer Mitteilung des Londoner Informationsministeriums wird das Problem der Kinderverschickung von Großbritannien nach den Dominien und nach den Vereinigten Staaten von der britischen Regierung „mit größter Aufmerksamkeit" studiert. Die wichtigste Frage, die dabei gelöst werden müsse, bestehe aber darin, daß jetzt die Zentrale Duff Coopers zugeben müsse, „angesichts der ausgedehnten Anforderungen der Admiralität für den Transport dieser Kinder nicht genügend Begleitschiffe zur Verfügung stehen". Die britische Regierung habe daher zu ihrem Bedauern beschließen müssen, die Ausführung des Regierungsplanes „für den Augenblick" zu verschieben.

Wider Willen verhilft so der gelehrige Schüler und Lügenassistent Churchills, Duff Cooper, der deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe zu einer eindrucksvollen Bestätigung ihrer großen Erfolge gegenüber der britischen Kriegs- und Handelsflotte. Bei den noch ausgedehnteren „Anforderungen", die die Zukunft den britischen Kriegsschiffen bringen wird, dürfte aus der augenblicklichen Verschiebung der Kindertransporte wohl eine endgültige werden.

4,3 Millionen BRT. Handelsschiffsraum versenkt

Berlin, 12. Juli. Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:

Kampf- und Sturzkampfverbände der Luftwaffe griffen am 11. Juli Flugplätze, Hafenanlagen und Rüstungswerke in Süd- und Mittel-England sowie Schiffsziele vor der Ost- und Südküste Englands an.

In den Häfen von Plymouth und Lowestoft wurden die Hafenanlagen durch Bomben getroffen, in Portsmouth und den Industrieanlagen bei Burton-upon-Trent starke Brände durch Bombentreffer hervorgerufen.

Im Kanal gelang es, einen Tanker von 15 000 BRT. sowie vier Handelsschiffe mit insgesamt 15 000 BRT. zu versenken, neun weitere Handelsschiffe durch Volltreffer schwer zu beschädigen. — Im Verlaufe dieser Angriffe schossen sowohl unsere Kampf- und Sturzkampfflugzeuge, als auch Jäger und Zerstörer mehrere feindliche Jäger ab.

Die feindlichen Bombenabwürfe in Westdeutschland waren gering und verursachten keinen Schaden. Die Gesamtverluste des Feindes betrugen gestern 18 Flugzeuge, hiervon drei durch Flakartillerie.

Sieben eigene Flugzeuge werden vermißt.

Die Erfolge der Kriegsmarine und der Luftwaffe im Handelskrieg haben eine für England fühlbare Höhe erreicht. Bis 8. Juli 1940 wurden versenkt:

a) durch Torpedotreffer und Minenerfolge unserer U-Boote: 1 920 489 BRT.,

b) durch Ueberwasserstreitkräfte und andere Seekriegsmittel: 1 862 461 BRT.,

c) durch Angriffe der Luftwaffe: 1 046 818 BRT.

Damit sind insgesamt seit Kriegsbeginn 4 829 218 BRT. feindlichen oder dem Feinde nutzbaren Handelsschiffsraumes vernichtet worden.

Zu dieser Zahl von versenkten Schiffen kommen noch über 800 zumeist durch die Luftwaffe beschädigte Schiffe hinzu, die zum Teil so schwer getroffen wurden, daß sie für die Weiterbenutzung ausfallen oder infolge der notwendigen Instandsetzungen für Monate nicht verwendungsfähig sind.

Wir kamen gerade zum 5-Uhr-Tee

Mit dem Heinkel-Bomber über England

Von Kriegsberichter Anton Dietz

DNB. . . . 12. Juli. (PK.) Verzeihung, meine Herren Engländer, die Störung beim 5-Uhr-Tee! Aber es paßte eben mal so gut und schließlich sollte man wissen: Wasser ist kein Sperrgürtel mehr. Jetzt erst recht nicht. Aus Nordfrankreich haben wir einen Besuch drüben auf eurem Eiland abgestattet. Es war nur ein kurzer Sprung — für uns —, für euch eine sicherlich mehr als unangenehme Visite. Aber ihr habt ja schließlich das bedeutungsschwere Wörtlein „Krieg" zuerst ausgesprochen, nicht wahr! Nun sollt ihr den Krieg haben — wie ihr ihn allerdings nicht gewünscht habt!

Die schwere Bombenmaschine, eine schnittige Heinkel, ist in voller Fahrt. Tief unten eine milchige Atmosphäre, Wolken, nichts als Wolken. Nicht ein Loch darin, das Ausblick zum Boden gebildet hätte. Bis zur Kanalküste hin. Dann kommt klarere Sicht. Die Wolkengrenze liegt über England bald auf 2000 Meter.

Wir steuern geradeswegs London an, das Herz Englands. Nicht einfach, sondern ein Flug, der ganze Kerle erfordert. Alle Möglichkeiten eines Feindfluges sind zu erwarten. Eifrig halten die Augen aller Besatzungsmitglieder Ausschau, wenn der bleigraue Vogel für Augenblicke aus den Wolken heraus ist. Nichts rührt sich. Die gegnerische Flak schweigt. Kein feindlicher Jäger am Himmel, so sehr man auch späht. Eine unheimliche Ruhe eigentlich, ganz ungewöhnlich. Vor dem großen Häusermeer an der Themse, vor London suchen und finden wir unsere Ziele: Bahnhöfe, Flugplätze, Fabrikanlagen.

Wieder ist das Flugzeug aus den Wolken gestoßen. Lang streckt sich da unten ein Bahnhof hin. Breit bilden sich die Gleisanlagen. Nicht zu verfehlen. Hinab einen ersten Gruß. Drei Bomben mittlerer Größe sausen hinab, bohren sich tief in die Anlagen. Schienen zerbersten, Waggons splittern wie Streichholzschachteln zur Seite. Ein unter Dampf stehender Zug erhält einen heftigen Schuß. Gut fürs erste. Ein zweiter Bahnhof dann. Mitten hinein in große Lagerhäuser fällt der Bombensegen.

Weiter steuert die Maschine an der Peripherie der britischen Hauptstadt vorüber, die im Hintergrund deutlich sichtbar ist. Unentwegt sucht der Beobachter nach lohnenden Zielen für seine eiserne Last. Kilometer vorher ist ein Flugplatz zu sehen. Muß A. . . . sein! Ein Blick auf die Karte bestätigt es. Und wirklich, da unten stehen Maschinen, einmotorige Flugzeuge, fein säuberlich aufgestellt. Verdammtes Glück, so ein Ziel. Zehn, 15, 20 Vögel stehen da unten. Der Flugzeugführer hält sein säuberlich darauf los. Der Beobachter hält seine Hand an der Bombenauslösung. Nun gilts! Vier Bomben schweben hinab, abgezielt in einer Kette. Alle Vorsicht ist in der Maschine für einen Moment vergessen. Fünf Augenpaare schauen den stählernen Grüßen nach. Da die erste Detonationswolke — — mitten drin im Ziel, die anderen Bomben am Rande des Zielfeldes, nicht ohne Wirkung. Mehrere Maschinen müssen zerfetzt sein! Hurra! Einer schreit es in seiner Freude durch die Maschine und überdröhnte mit seinem vor Freude aufjauchzenden Schrei die Donner der Motoren. Herrgott, das ist ein feiner Erfolg. Die Gesichter der Besatzung sind voll strahlenden Glanzes. Wahrlich, diese wenigen Bomben haben den Einsatz gelohnt.

Der Rest der Ladung wird noch auf ein großes, weit ausgedehntes Barackenlager gelegt. Dann aber heim. Mit gleichmäßig donnernden Motoren, Wackelnd braust die Maschine über den Startplatz des Geschwaders und landet nach erfolgreichem Englandflug.

Der verlorene Talismann

Der „Englische Kanal" — gestern und heute

Als vor einigen tausend Jahren die Erdrinde an der Grenze zwischen dem heutigen Nordfrankreich—Belgien—Holland einerseits und den britischen Inseln andererseits zusammenbrach, um eine bis zu 60 Meter Tiefe und 35 bis 200 Kilometer Breite messende Furche entstehen zu lassen, in die von Norden und Süden her die Meereswogen einbrachen, wurden die geopolitischen Voraussetzungen für die jetzige Isolierung Großbritanniens vom Festland geschaffen. Im Altertum und Mittelalter bis zur Wende des 19. Jahrhunderts bedeutete eine Wasserzone von der Tiefe und Breite, wie sie der Englische Kanal besitzt, eine natürliche Schutzwehr für das dahinter liegende Land, wie sie wirkungsvoller gar nicht sein konnte. Tatsächlich hat es England bis auf vorübergehende Ausnahmen in frühgeschichtlicher Zeit auch nicht erlebt, daß seine Insel von Völkern des europäischen Festlandes erobert wurde. Es kam wohl zu wiederholten Einfällen in küstennahe Gebiete, doch eine politische und militärische Besiegung der britischen Insel ist nicht gelungen. Großbritannien hat sich mit dieser günstigen Lage für Jahrhunderte den Ruf der Unangreifbarkeit erhalten können und war selbst bei dieser strategischen Position in der Lage, Raubzüge zum Festland zu unternehmen, weil gerade im Westen und Nordwesten Europas der geschlossene nationale Widerstand fehlte. Im Mittelalter hat England daher große Besitzungen auf dem europäischen Festland, insbesondere im französischen Raum gehabt, die es als zusätzliche Festlandsbarrikade gegenüber Angriffen auf die Insel betrachtete. Während dieser Zeitperiode war der Englische Kanal absolutes Hoheitsgebiet Englands, durch den es enge Verbindung mit seinen festländischen Besitzungen hielt.

Erst im 16. Jahrhundert mußte England vom Festland weichen und damit verwandelte sich die Aufgabe des Kanals im Sinne der englischen Interessen mehr und mehr zu einer Front gegen das Festland. Zunächst betrachtete England den Kanal als natürlichen Schutz gegenüber Angriffen. Im Bewußtsein dieses Schutzes konnte sich Großbritannien jahrhundertelang erlauben, von seiner Insel aus die Geschicke der europäischen Staaten nach seinem Gutdünken zu leiten, wobei England das Bestreben hatte, die europäischen Staaten möglichst oft gegeneinander auszuspielen, um sie schwach zu erhalten. England, dessen Interessen in der Beherrschung des Erdenraumes lagen, was ihm durch seine starke Flotte und die großen Dominions in allen Erdteilen auch gelungen ist, mußte, weil es selbst nur 40 Millionen Menschen zählte, auf dem europäischen Festland die Entwicklung eines Großstaates oder eines machtvollen Staatenblocks verhindern. In dieser Richtung verliefen die Kämpfe gegen Frankreich unter Napoleon und die Kriegshetzen gegen Deutschland in der neueren Zeit. In jedem Falle war aber dem Kanal als natürlicher Grenze zwischen Großbritannien und Europa die Rolle der unüberwindlichen Schutzwehr übertragen, hinter der sich die Briten ihre Anmaßungen und Einmischungen in europäische Angelegenheiten erlauben zu können glaubten.

Das 20. Jahrhundert hat die Zauberkraft dieses Talismans für Großbritannien unwirksam gemacht. In der Stunde, in der die Luftfahrt aufkam, wurde der englische Kanal ein kleiner, armseliger Bach, den man leicht überfliegen konnte. Schon im Weltkriege mußte Großbritannien in Gestalt der deutschen Zeppelinangriffe die Erfahrung machen, daß seine Inseln dem Zugriff des Feindes offenstanden. Der neue Krieg mit dem Großeinsatz der Luftwaffe wird England zum Verhängnis. Wenn ein Kriegsberichter der Luftwaffe kürzlich schrieb, daß sich England „wie ein Präsentierteller" der deutschen Wehrmacht darböte, so heißt das nichts anderes, als daß Großbritannien mit seinen gesamten lebenswichtigen Industrien dem Angriff preisgegeben ist. Der Englische Kanal ist für den heutigen Krieg nur noch ein Hindernis, das auf geeignete Art und Weise zu beseitigen ist, aber kein unüberwindbares Hindernis mehr.

Der Kanal hat aber auch sonst seine Bedeutung als politischer Machtfaktor verloren. Großbritannien brüstete sich bis in die letzten Monate damit, den Kanal zu beherrschen und damit eine Kontrolle über die gesamte Schiffahrt auszuüben, die nach den übrigen Anliegerstaaten bzw. nach Nordeuropa ging. Nicht zuletzt ist auf diese Tatsache die Englandhörigkeit verschiedener Staaten wie Belgien, Holland und Skandinavien zurückzuführen, denn England mißbrauchte seine Herrschaft über den Kanal zu Repressalien gegen die genannten Staaten, die im Seehandel ihre wirtschaftliche Fundierung besaßen. In dem Augenblick, als England den Kanal sperrte, wozu es mit seiner starken Flotte durchaus in der Lage war, und außerdem die Schiffahrtswege zwischen Island und Schottland kontrollierte, waren die west- und nordeuropäischen Staaten wirtschaftlich blockiert. Die Ausübung der Blockade gegen Deutschland sowohl im Weltkrieg wie in diesem Krieg stützte sich letzten Endes auf die Beherrschung des Kanals und seiner Anliegerstaaten.

Die Entwicklung dieses Krieges hat den Kanal als Englands Talisman und Werkzeug entthront. Deutschland beherrscht die gesamte festländische Seite des Kanals und kontrolliert mit seiner Luftwaffe und seinen Seestreitkräften auch die englischen Kanalküsten. In der kommenden wirtschaftlichen Neuordnung Europas wird der Begriff des „englischen" Kanals verschwinden und ihm seine natürliche Aufgabe einer internationalen Wasserstraße wiedergegeben werden.