Der Sächsische Erzähler

Tageblatt für Bischofswerda — **Neukirch und Umgegend**

Einzige Tageszeitung im Amtsgerichtsbezirk — Bischofswerda und den angrenzenden Gebieten

Bezugspreis: Monatlich mit Bringerlohn bei Post- und Postbezug [illegible] — Anzeigenpreis: Die sechsgespaltene Millimeterzeile 4 Pf., im textgespaltenen Teil Millimeterzeile 12 Pf. [illegible] — Fernsprecher Amt Bischofswerda Nr. 444 und 445 — Postscheckkonto Dresden Nr. 1291. 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. 196 — Donnerstag, den 22. August 1940 — 95. Jahrgang

Englands Tore geöffnet / Der einsame Kanal

NSK. . . . 22. August. (PK.) Wieder einmal brummt unsere brave Heinkel 111 — wir haben schon oft im stillen dem deutschen Professor für diesen seinen Vogel gedankt — der Kanalküste zu. Einzeln fliegen die Flugzeuge unserer Gruppe. Unser Schutz sind die Wolkenbänke, die teilweise aufgerissen durch das Gebiet über dem Kanal nach Nordfrankreich wandern. Am Morgen und am frühen Nachmittag haben andere Geschwader Englands militärische Anlagen an der Küste bis nach Mittelengland besucht und den Inselbewohnern den Ernst der Lage bewiesen. Die Jäger und Zerstörer haben auch an diesem Tage wieder ganze Arbeit gemacht, und die Kampfflugzeuge warfen ihre Bomben auf die ihnen befohlenen Ziele. In England raucht's an allen Ecken und Kanten, und die Furcht vor den deutschen Fliegern ist ständiger Gast auf der Insel.

Wir beschließen an diesem Tage den Angriffsreigen unserer Luftwaffe auf einsamem Flug. Er ist wirklich einsam. Denn der Kanal, der noch vor Beginn der ersten deutschen Offensive voller Leben strotzte, gleicht einer Wasserwüste, die heute anmutet wie ein Meer von unentdecktem Land. Nicht einmal ein lumpiges Vorpostenboot bekommen wir zu Gesicht, obgleich wir in stundenlangem Flug dreimal die englische Küste in 50 Meter Höhe abfliegen. Die Wolkendecke hat uns verlassen, sie wandert über den Kanal, Frankreich zu. Wir sind allein im Raum, über uns blickt ein blauer Himmel im Schein der Nachmittagssonne. Eigentlich wären wir ja ein gefundenes Fressen für den englischen Jäger. Aber nichts regt sich hier. Die Küste liegt wie ein totes Gestade.

Wir pirschen auf Schiffe. Aber auch Schiffe kriegen wir nicht in Sicht, sehr zum Leidwesen des Kommandanten, dem die richtige Verwendung der Bomben am Herzen liegt. Wir sind im Funkverkehr mit den anderen Kameraden unserer Gruppe. Sie haben an ihrer Einflugstelle günstiges Wetter vorgefunden und sind vorgestoßen auf die ihnen gegebenen Ziele.

Wir erfahren, daß eine unserer Maschinen sich im Kampf mit drei Jägern befand und daß der Bordschütze bei diesem Kampf verwundet wurde. Die Besatzung hat die Jäger abwehren können und ehe sie ihre Angriffe wiederholen konnte, retteten sie sich in die Wolken. Bei diesem Luftduell ist unser Kommodore stetiger Augenzeuge, der den Angriff mitflog. Wieder andere Kameraden sind in mäßiger Höhe durch die Wolken durchgestoßen und haben die angegebenen Flugplätze mit Bomben belegt. Die Bomben trafen Unterkünfte, Hallen und eine Reihe saß zwischen tankenden britischen Bombern, die nunmehr keinen Angriff mehr auf unsere Heimat durchführen können.

Auch sie haben mit der Abwehr des Engländers gekämpft, und die Ein- und Ausschüsse in den Maschinen sind beredtes Zeugnis davon. Am späten Abend sind wir alle beisammen, außer einer Besatzung, die auf von uns beherrschtem Gebiet an der französischen Küste notlanden mußte, weil der Motor bei einem Duell mit englischen Jägern Treffer bekommen hatte. Wir alle sind mit dem Ergebnis des heutigen Tages hoch zufrieden. Und wenn unsere Bombenladung an diesem Tage keine Versenkung war, so werden wir das nachholen beim nächsten Einsatz.

Kriegsberichter Wilhelm Reinartz.

Beim Nachtangriff ging ein Tanklager hoch

Von Kriegsberichter Robert Baur.

[illegible] 21. August. (PK.) [illegible] ein weiter Weg bis zur Küste [illegible] Aber unbeirrt wird er den unseren schweren Bombern [illegible]. Dort, wo unsere Bomben fallen sollen, dehnen sich riesige Hafenanlagen aus, in denen der Engländer in [illegible] alles aufgestapelt hat, was er [illegible] gegen uns Kriegführen zu können: Oel für seine [illegible] ohne diesen Treibstoff ruhig zum alten Eisen gelegt werden kann, und Lebensmittelvorräte, die für den Engländer jetzt, nachdem die totale Blockade auf ihm lastet, doppelt wichtig geworden sind. Tag und Nacht bangt die kriegslüsterne Clique in London um diese Vorräte, die keineswegs unerschöpflich sind und für die es schwerlich Nachschub geben dürfte. Kein Tag vergeht, der nicht neue Sorgen bringt.

Daran ändert auch die Tatsache nichts, daß sie gerade hier ihre stärkste Abwehr eingesetzt haben. Seitdem unsere Bomber über den Vorratslagern erscheinen, klaffen immer mehr Lücken in den ausgedehnten Anlagen, die jetzt, mitten im Kriege, nicht wieder aufgebaut oder gar aufgefüllt werden können. Mit verhaltener Wut muß man in London zusehen, wie Angriff auf Angriff über die Anlagen rollt. Diese Angriffe treffen England an seiner verwundbarsten Stelle und schlagen Wunden, von denen es sich nicht mehr erholen kann. Wie sollen die Vorräte ergänzt werden, wenn erwiesenermaßen die Schiffahrt in diesem Raume äußerst gefährdet ist und auch der bestgesicherte Geleitzug von unserer Marine und Luftwaffe zugleich gepackt und zerschlagen werden kann?

Die Stimmung drüben muß verzweifelt sein, zumal es keinen Schutz gegen unsere Angriffe gibt. Und doppelt verzweifelt, weil die deutschen Bomber auch bei Nacht ihre Bomben nicht blindlings werfen wie die Engländer, sondern auch mitten in der tiefsten Dunkelheit ihre Ziele zu finden und zu treffen wissen.

In der verflossenen Nacht war wieder einmal höchster Alarm. Als im Westen nur noch ein dünner, fahlgelber Schein am Horizont stand, startete unsere Maschine hinein in die Nacht gegen den Feind zum Flug, der mitten durch schwere Wolkendecken führte. Während des langen Anfluges hört man nur das rhythmische Singen der Motoren. Selten spricht einer ein Wort. Der Flugzeugführer kontrolliert während des Blindfluges ununterbrochen seine zahlreichen Instrumente, um seine Maschine auf den richtigen Kurs zu lenken. Und die anderen blicken angestrengt hinaus in die dunkle Nacht, um gegen jede Ueberraschung gesichert zu sein. Es sind Stunden höchster Konzentration, die Männer mit eisernen Nerven erfordern. Ueber England wird die Wolkendecke richtig. Man kann von Zeit zu Zeit Silhouetten auf dem Erdboden erkennen. Gut so, das erleichtert die Aufgabe.

Wir haben Glück. Man kann trotz unserer Höhe die riesigen Hafenanlagen erkennen, wenn auch nur in Umrissen. Wir gehen tiefer, um bessere Sicht zu bekommen, und kreuzen rund 10 Minuten über unserem Ziel. Dabei müssen wir immer den Strahlenbündeln der zahlreichen Scheinwerferbatterien ausweichen, die uns für Bruchteile von Sekunden fassen.

Jetzt wird die letzte Kurve vor dem Wurf gedreht. Gespannt liegt der Bombenschütze über seinem Zielgerät. Ein Druck und die schwere Bombe saust ab. Sekundenlang ist es mäuschenstill in der Maschine. Alles schaut angestrengt dahin, wo die Bombe, die man ja auf ihrem Wege zum Boden nicht beobachten kann, einschlagen muß. Und dann bricht die Hölle los. In den Muscheln der Kopfhörer dröhnt es ununterbrochen. Und wenn einer den Vorgang da unten nicht genau beobachtet haben sollte, dann weiß er jetzt, daß der schwere Brocken sein Ziel erreicht hat: Eine grelle Stichflamme schlägt in die Nacht hoch, um wenig später in einen über dem Einschlag stehenden roten Schein überzugehen. So brennt nur ein Tanklager!

Während der Flugzeugführer die Maschine auf Heimatkurs legt, suchen die unten vom Erdboden aus mit den Scheinwerfern wie wild den Himmel ab. Aber sie fassen uns nicht. Unbehelligt fliegen wir nach Hause über das nachtschwarze Meer, dem einst die Insel ihre „splendid isolation" verdankte. Die „Isolation" ist allerdings geblieben . . . .

Spiel mit dem Feuer / Abtransport von Kindern durch minenverseuchte Gebiete

Gefährliches Unterfangen Amerikas

Berlin, 21. August. Obwohl die Reichsregierung vor der Fahrt durch das militärische Operationsgebiet um England gewarnt hat und obwohl inzwischen die totale Blockade Englands verkündet wurde, hat der amerikanische Bundessenat einstimmig ein Gesetz angenommen, das unter Abänderung des amerikanischen Neutralitätsgesetzes amerikanischen Schiffen erlaubt, Kinder aus Kriegszonen abzutransportieren.

Die deutsche Reichsregierung hat auf die völlige Verseuchung des Seegebietes um England mit Minen hingewiesen. Dieser Hinweis wurde in der Blockadenote wiederholt.

Wenn trotzdem das amerikanische Gesetz von einer Garantie sicheren Geleites spricht, so entbehrt diese Voraussetzung jeder Grundlage; denn keine kriegführende Macht kann eine Garantie für das Befahren minenverseuchter Kriegsgebiete übernehmen. Diese Tatsache hat sogar die britische Regierung schon dadurch anerkannt, daß sie den geplanten und schon organisierten Abtransport von Kindern wieder abgesagt hat.

Unter diesen Umständen kann dem amerikanischen Gesetz, dessen menschliche Beweggründe nicht in Frage gestellt werden, einen reale Bedeutung nicht zukommen. Es kann darum nicht im Interesse der beiden Länder liegen, durch eine falsch verstandene Humanität die Möglichkeit von Zwischenfällen wieder zu schaffen. Deutschland kann nicht seine Hand dazu reichen, die Kinder einer kriegführenden Partei einer zusätzlichen Gefahr im Kriegsgebiet auszusetzen.

„American Legion"

Es handelt sich um den Truppentransporter der Vereinigten Staaten, der an seiner Bordwand den Namen „American Legion" führt. Dies Schiff hat am 16. August von dem finnischen Hafen Petsamo aus, also hoch oben am Nordkap, die Fahrt angetreten, die es, seine Mannschaft und seine Fahrgäste, nach den Vereinigten Staaten zurückbringen sollte. Nach Petsamo hat das Schiff einen Kurs benutzt, der bei Island gelegen hat, was, wie man sich an einem Globus überzeugen kann, gerade um diese Jahreszeit, auch aus klimatischen Gründen, die beste, zweckmäßigste und kürzeste Route ist, wenigstens zwischen Petsamo und Neuyork. Es ist schon mitgeteilt worden, daß es wegen der Rückfahrt einen Notenwechsel zwischen dem Auswärtigen Amt und der Regierung in Washington gegeben hat. Obschon es sich bei diesem Truppentransporter zwar nicht um ein Kriegsschiff, wohl aber um ein Militärschiff handelt, war und ist es völkerrechtlich vor Angriffen geschützt. Aber die „American Legion" hat auf Befehl aus Washington einen Kurs zu fahren, der nicht bei Island lag, sondern unmittelbar auf die Nordküste Englands zusteuerte. Diese Nordküste Englands zwischen Schottland und den Orkney-Inseln, also der Inselgruppe, in der auch Scapa Flow liegt, ist Kriegszone, ist Operationsgebiet, das aufzusuchen ohne weiteres Selbstmord ist. Warum wurde dieser Kurs gewählt, warum wurde er beibehalten, obwohl von Berlin aus rechtzeitig und wiederholt eindringlich gewarnt wurde? Welcher neutralen Regierung wäre es eingefallen, während der Flandernschlacht für einen großen Reiseomnibus mit neutralen Fahrgästen mitten durch die Kriegszone freie Fahrt zu verlangen? Im Falle der „American Legion" ist erwidert worden, das Schiff hätte nicht über jene Mengen Nahrungsmittel verfügt, die für einen andern Kurs als den an Schottlands Todesküste ausgereicht hätten. Nun ist aber die Fahrt an der Nordküste Schottlands entlang viel länger, als die Fahrt an Island vorbei. Auch das läßt sich an einem Globus feststellen. Nicht weniger merkwürdig und auffällig ist, daß ein Teil der großen Zeitungen in den Vereinigten Staaten, aber auch das State Departement selbst, über den Notenaustausch Angaben gemacht haben, die mit den Tatsachen nicht übereinstimmen. Deutschland hat in dieser Sache von Anfang an politisch, diplomatisch und marine-technisch einen unbedingt geraden Kurs eingehalten, hat zu keiner Mißdeutung Anlaß gegeben, was sich umgekehrt weder von der Presse in den Vereinigten Staaten noch von der Haltung des State Departements sagen läßt. Es ist nicht nur in Deutschland, wo gefragt wird, warum und weshalb der Truppentransporter „American Legion" seinen Kurs ändern mußte. Es wird auch im neutralen Ausland, es wird auch in den Vereinigten Staaten selbst danach gefragt, warum und weshalb das geschah? Dabei wird an die „Lusitania" erinnert, woraus sich von selbst wieder ergibt, daß, wenn der „American Legion" in der Sperrzone um England ein Unglück zustößt, die Erregung in den Vereinigten Staaten gewiß groß sein wird. Alle Schuld und alle Verantwortung trägt die Befehlsstelle in den Vereinigten Staaten, die die Fahrt der „American Legion" durch die Sperrzone angeordnet hat. Warum wurde dies Risiko übernommen?

Reise in den USA. mit starker Spannung verfolgt

Stockholm, 22. August. In vielen Zeitungen Amerikas wird nach einer Meldung von „Stockholms Tidningen" aus Neuyork der Befehl Washingtons, daß die „American Legion" durch das britische Kriegssperrgebiet fahren soll, stark kritisiert. Ganz Amerika verfolge mit größter Spannung die Reise der „American Legion" über den Atlantik. In vielen Zeitungen kritisiere man, daß Washington den Befehl gegeben habe, daß das Schiff die kürzeste Route durch die Minensperre nehmen mußte, anstatt sich in der Nähe Islands zu halten. In den Zeitungen erkläre

Im Blockadekäfig

Als Winston Churchill sich am Dienstagnachmittag zu seiner angekündigten Rede vor den Unterhäuslern erhob, sah er seine Aufgabe wohl darin, einerseits das Britenvolk auf weitere Niederlagen, Rückschläge und erfolgreiche Rückzüge vorzubereiten, anderseits aber die gedrückte Stimmung im Lande durch die üblichen Lügenfanfaren und Prophezeiungen aufzupulvern. Da beide Tendenzen sich schlecht miteinander vereinbaren lassen, mußte der alte Schwindler seine ganzen oratorischen Künste aufbieten, um wenigstens vor seinem eigenen Volk die innere Brüchigkeit seiner Demagogie zu verbergen. Das mag ihm im gewissen Grade gelungen sein, was bei der an mittelalterliche Entwicklungsstufen des menschlichen Geistes gemahnenden, aber im modernen Dasein weißer Kulturvölker sonst nicht mehr vorkommenden Unwissenheit und Vertrottelung der breiten Massen in England kaum verwunderlich erscheint. Immerhin waren in der letzten Zeit bereits Zeitungsstimmen zu hören, die erklärten, daß sie die ewigen „erfolgreichen" Rückzüge und die ewigen „Fehler Hitlers" satt hätten. Ganz und gar illusorisch aber ist die Meinung Churchills, daß er auch jenseits der Inselküsten noch mit seinen heuchlerischen und lügenhaften Tiraden Glauben finden könnte. Daß die amerikanischen Judengazetten und einige gut bezahlte Schreiberlinge in anderen Ländern dem Prahlhans Churchill ihren Beifall spenden würden, haben wir nicht anders erwartet. Die übrige denkende Menschheit aber liest bezeichnenderweise aus dem ganzen Brimborium W. C.'s nur das Eingeständnis heraus, daß England seit Beginn des Großkampfes im Westen einen „Wasserfall von Unglücksfällen" erlebt habe. Sie wundert sich auch mit Recht darüber, daß der britische Premier schon die Tatsache, daß Albion die bewaffnete Aufklärung der deutschen Luftwaffe während der letzten zehn Tage lebend überstanden hat, zum Anlaß nimmt, um bramabarsierend zu verkünden: „Aber wir haben dieses überlebt, und wir fühlen uns nicht nur stärker, sondern wir sind auch stärker. Das britische Empire hält fester zusammen als je". Wer das hört, denkt unwillkürlich an den Ausverkauf des englischen Weltreiches, der soeben mit dem Verlust von Somaliland und mit der „spontanen" Abtretung der westindischen Besitzungen an die USA. begonnen hat. Die Welt weiß, daß Winston Churchill im Blockadekäfig sitzt und daß daher seine Reden nicht mehr wert sind als die Wutausbrüche eines abgeurteilten Schwerverbrechers, der hinter seinen Gitterstäben den Zuchthausdirektor der Freiheitsberaubung anklagt. Es kann unter diesen Umständen nur komisch wirken, wenn W. C., dieser Anführer einer notorischen Räubernation, sich als „einzigen Kämpfer für die Freiheiten und Rechte der Zivilisation" feiert, wenn er sich rühmt: „Wir haben der Tschechei, Polen, Norwegen, Belgien und Holland die Treue gehalten". In den genannten Ländern wird man diese Frechheit gewiß zu würdigen wissen. Aber auch die übrigen Völker Europas, die Churchill am liebsten mit einer jahrelangen Hungerblockade — „Wir bereiten die Feldzüge für 1941 und 1942 vor", sagte er — beglücken möchte, haben heute kein Interesse mehr daran, daß der englischen Plutokratie noch eine Schonfrist gegeben werde. Sie dürfen versichert sein, daß die Dauer des Krieges nicht durch Lügen-Churchill, sondern allein durch die deutsche Wehrmacht, als die Vorkämpferin eines neuen, freien und gerechten Europas, bestimmt wird.