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 ins Haus beliefert monatlich RM. 1.12 beim Abholen in der Geschäftsstelle wöchentlich 28 Pf. Einzelnummer 10 Pf. (Sonnabendnummer 15 Pf.) Im Falle höherer Gewalt hat der Bezieher keinen Anspruch auf Lieferung der Zeitung oder Rückzahlung des Bezugspreises.

Anzeigenpreise: Die 1spaltige Millimeterzeile 8 Pf., im textgespaltenen Teil 3spaltige 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. 366 und 367 — Postscheckkonto Dresden Nr. 1521. 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. 250 — **Donnerstag, den 24. Oktober 1940** — **95. Jahrgang**

Besprechung des Führers mit Franco

Zusammenkunft an der spanisch-französischen Grenze

In Frankreich, 24. Oktober. Der Führer hatte am Mittwoch mit dem spanischen Staatschef Generalissimus Franco an der spanisch-französischen Grenze eine Zusammenkunft. An der Besprechung, die im herzlichen Geiste der kameradschaftlichen Verbundenheit der beiden Nationen geführt wurde, nahmen der Reichsminister des Auswärtigen von Ribbentrop und der spanische Minister des Aeußeren Serrano Suner teil.

DNB. in Frankreich, 24. Oktober. Ueber den Verlauf der Zusammenkunft des Führers mit dem spanischen Staatschef erfahren wir noch folgende Einzelheiten:

Der Führer traf zu seiner Begegnung mit dem spanischen Staatschef Generalissimus Franco am Mittwoch-Nachmittag im Sonderzug an der französisch-spanischen Grenze ein. Der kleine Grenzbahnhof auf französischem Boden des besetzten Gebietes war mit den rot-gelb-roten Farben des nationalen Spaniens und Hakenkreuzflaggen reich geschmückt.

Kurze Zeit nach Eintreffen des Führers lief der Sonderzug des Caudillo, von der Grenze kommend, ein. Der Führer, der den spanischen Staatschef auf dem Bahnsteig erwartete, begrüßte den Caudillo, als dieser seinen Zug verließ, auf das herzlichste. Nachdem der Führer auch den spanischen Außenminister Serrano Suner begrüßt hatte, stellte der spanische Staatschef dem Führer die ihn begleitenden Herren vor: den spanischen Botschafter in Berlin, General Espinosa de los Monteros, den Chef des Militärkabinetts des Caudillo, General Moscardo, den stellvertr. Chef des Militärkabinetts General Uzquiano, den Chef des Zivilkabinetts des Caudillo, Munoz Aquilar, den Chef des Protokolls, Baron de los Torres, den Generaldirektor der Presseabteilung, Gimenez Arnau, und den Direktor der E. F. E.-Agentur, Gallgo. Außerdem befand sich der deutsche Botschafter in Madrid, von Stohrer, in der Begleitung des Caudillo.

Der Führer stellte sodann dem spanischen Staatschef die zum Empfang erschienenen deutschen Persönlichkeiten vor, den Reichsminister des Auswärtigen von Ribbentrop, den Oberbefehlshaber des Heeres, Generalfeldmarschall von Brauchitsch, den Chef des Oberkommandos der Wehrmacht, Generalfeldmarschall Keitel, Reichspressechef Dr. Dietrich, Reichsleiter Bormann, Generaloberst Dollmann, Generalleutnant Bodenschatz und Unterstaatssekretär Gauß.

Anschließend schritt der Führer mit dem spanischen Generalissimus unter den Klängen der spanischen Nationalhymne die Front des auf dem Bahnsteig angetretenen Ehrenbataillons ab und geleitete den Caudillo zu seinem Salonwagen, wo sofort die Besprechung begann.

Im Laufe des Abends war der Caudillo Gast des Führers in seinem Salonwagen zu einem Imbiß, an dem ferner eine Reihe der anwesenden deutschen und spanischen Persönlichkeiten teilnahmen. Nach Beendigung der Besprechung schritt der Führer mit dem Caudillo persönlich die Front des Ehrenbataillons ab und geleitete seinen hohen Gast zum Sonderzug, wo er sich von auf das herzlichste verabschiedete. Der Sonderzug des spanischen Staatschefs verließ darauf in langsamer Fahrt den Bahnhof, während das Musikkorps des Ehrenbataillons die spanische Nationalhymne intonierte.

Wieder die ganze Nacht hindurch Angriffe auf London

Stockholm, 24. Oktober. Die amtlichen englischen Berichte über die Kampfhandlungen gegen die britische Insel fallen am Donnerstag früh wieder durch ihre ungewöhnliche Dürftigkeit auf.

Nach einem abschließenden Bericht des britischen Luftfahrtministeriums und des Ministeriums für die innere Sicherheit über die deutschen Luftangriffe gegen Großbritannien im Laufe des Mittwochs wurden Bomben an einigen Plätzen der Londoner Gegend abgeworfen, ferner in einer Stadt im Osten von Mittelengland und in einer Stadt der Grafschaft Kent. In jeder dieser Gegenden wurden „Gebäude" beschädigt und Opfer verursacht. Über die Aktionen in der Nacht zum Donnerstag gibt der amtliche Bericht wenigstens zu, daß die Angriffe, die kurz nach Einbruch der Dunkelheit begonnen hätten, mit Unterbrechungen die ganze Nacht hindurch andauerten. An verschiedenen Stellen wurden Gebäude und Handelsbetriebe beschädigt. Bomben wurden auch in einer Stadt in Nordengland abgeworfen sowie an einigen Orten in Südschottland. Auch in diesen Fällen werden Beschädigungen und Opfer gemeldet.

Je kümmerlicher und nichtssagender die amtlichen britischen Berichte über die Wirksamkeit der deutschen Vergeltungsangriffe werden, um so üppiger gedeiht der Illusionsschwindel Bluff-Coopers. So zitiert der Londoner Nachrichtendienst den Militärberichterstatter der „Yorkshire Post" als Kronzeugen für Englands angebliche Berechtigung zum Optimismus. Der Berichterstatter schwelgt in Wunschträumen über die „Erringung der Luftherrschaft" und „Besiegung der feindlichen Landheere" und stellt die mehr als kühne Behauptung auf, daß die britische Produktionsleistungsfähigkeit im Jahre 1941 dreimal so groß sein würde wie die des übrigen Europas. Hinzu kämen die Auswirkungen der Blockade, die im März des nächsten Jahres ihren Höhepunkt erreichen werde (wohl gegen England?).

Einen bemerkenswerten Hinweis auf die durch die Vernichtung ganzer Straßenzüge und Zerstörung zahlloser Verkehrsmittel entstandenen Transportschwierigkeiten gibt eine aus amerikanischer Quelle stammende Meldung. Danach hat der britische Verkehrsminister angeordnet, 2000 Autobusse aus Provinzstädten nach London zu bringen, um auf diese Weise das brennende Verkehrsproblem zu erleichtern. Die rastlose Wirksamkeit der deutschen Bomber wird allerdings wohl dafür sorgen, daß trotz dieser Verstärkung des Kraftfahrparks der Verkehrswirrwarr immer größer werden wird.

Inzwischen wird die Lebenshaltung in England von Tag zu Tag teurer. Der Berichterstatter des Madrider „ABC" schreibt, daß die „deutschen Piloten und die Preise unerschwingliche Höhen erreicht haben".

Generalfeldmarschall von Brauchitsch in Straßburg und Danzig

(Von Kriegsberichter Theo Schmitz.)

DNB. . . . . 23. Oktober. (P.K.) **Im Rahmen einer größeren Besichtigungsfahrt besuchte der Oberbefehlshaber des Heeres, Generalfeldmarschall von Brauchitsch, das deutsche Straßburg. Vor dem Bahnhof hatte bei seiner Ankunft eine Ehrenkompanie Aufstellung genommen, deren Front der Oberbefehlshaber zusammen mit Generalfeldmarschall von Witzleben unter den Klängen des Präsentiermarsches abschritt.**

Es war für die vielen Straßburger, die Zeugen dieser morgendlichen Stunde waren, ein stolzes und erhebendes Gefühl, in ihrer nunmehr wieder deutsch gewordenen Stadt zwei Repräsentanten des deutschen Heeres begrüßen zu können, die vor nicht allzu langer Zeit vor dem Forum des Deutschen Reichstages vom Führer in Anerkennung ihrer überragenden Verdienste zu Generalfeldmarschällen befördert wurden. Nach einer Fahrt durch sagenumwobene Gassen und Straßen, vorbei an vielen herrlichen Gebäuden, die von deutscher Geschichte erzählen, vorbei an Menschen, deren Augen im jähen Erkennen freudig aufleuchteten, besichtigte der Oberbefehlshaber das Straßburger Münster, jenes in seiner architektonischen Schönheit immer wieder überwältigende und faszinierende Wahrzeichen deutscher Baukunst.

An einen kurzen Besuch beim Reichsstatthalter Gauleiter Wagner schloß sich die Besichtigung eines Infanteriebataillons an. Generalfeldmarschall von Brauchitsch, der es sich auch nicht nehmen ließ, die Unterkunftsräume der Mannschaften durchzugehen, nahm den Vorbeimarsch des Bataillons ab.

Die Fahrt führte sodann weiter nach Hagenau, wo nach der Besichtigung einer Artillerieabteilung das Panzerwerk Hochwald in Augenschein genommen wurde. In diesem riesigen französischen Befestigungswerk, das aber der ungeheuren Dynamik des deutschen Angriffes doch nicht standhalten konnte, ließ sich der Oberbefehlshaber viele ihn interessierende Einzelheiten erläutern. Von Hagenau aus ging's weiter über Bitsch, Saargemünd, Püttlingen nach Mörchingen, durch ehemalige Kampfgebiete, die noch deutliche Spuren der dort stattgefundenen erbitterten Schlachten tragen, die aber auch schon spürbare Merkmale eines raschen Wiederaufbaues erkennen lassen. In Mörchingen, einer alten deutschen Garnisonstadt, in der so mancher deutscher Soldat früher gestanden hat, besichtigte der Oberbefehlshaber ein Infanterieregiment.

Gegen Abend trafen die Generalfeldmarschälle von Brauchitsch und von Witzleben dann in Danzig ein. Auch diese Stadt mit ihrem prachtvollen Schloß, dem herrlichen Stanislaus-Platz und ihren vielen schönen Bauten hinterließ bei dem hohen Gast einen nachhaltigen Eindruck. Viele Einwohner und Soldaten hatten sich später am Bahnhof eingefunden, als der Oberbefehlshaber des Heeres sich nach dem Abschreiten der Front einer Ehrenkompanie verabschiedete, um seine Fahrt von Danzig aus fortzusetzen.

Ueberwundener Palmerston

Deutschlands Seegeltung und Englands Einspruch

Die Auseinandersetzung zwischen den beiden germanischen Großvölkern bewegt uns zu der Frage: Wie ist es denkbar, daß die großzügigen Friedensangebote des Führers so rundweg von England abgelehnt wurden? Läge es nicht auf der Hand, dem stark industrialisierten Deutschland, das ja ohne Verwirklichung einer ihm zukommenden Seegeltung am Ueberschuß eigener Arbeitsleistung ersticken müßte, dieses Recht — dem kein Weltherrschaftsstreben beigemischt ist — neidlos zuzubilligen? Hat nicht zudem dieses typische Veredelungsland im Herzen Europas wie kein anderes zum Fortschritt der Welt beigetragen? Hätte das von veralteten, egoistischen Grundsätzen geleitete Albion die Zeichen der Zeit erkannt und wäre es sich seiner Verantwortung als Großmacht bewußt gewesen, so hätte es sich nicht dem oft wiederholten Wunsche des Führers auf Abgrenzung der deutschen und der englischen Interessen auf dem Erdball blindlings versagt. Der gesunde Menschenverstand, auf den sich gerade England immer wieder berufen hat, sagt: Für den Frieden der Welt bietet dasjenige Volk sichere Gewähr, das, wirtschaftlich und politisch stark, in einem Raume lebt, der es ausreichend mit den lebensnotwendigen Rohstoffen versorgt.

Ein erbitterter Gegner Deutschlands, der britische Staatsmann Lord Palmerston († 1865), glaubte zu seiner Zeit noch selbstischer und herausfordernd im Parlament aussprechen zu können: „Die Deutschen mögen den Boden pflügen, in den Wolken segeln oder Luftschlösser bauen; aber nie seit Beginn der Zeiten hatten sie den Genuß, das Weltmeer zu durchmessen oder die hohe See oder auch nur die Küstengewässer zu befahren". Er rechnete mit einem zeitgenössischen Partner, der sein Küstengebiet nur als Grenze, nicht als Tor zur Welt betrachtete und der deshalb von der Entwicklung zur Weltmacht ausgeschlossen wäre. Aber trotz der englischen Quertreibereien und Widerstände erstand das Kaiserreich Bismarck'scher Prägung mit seinem begründeten Anspruch auf See- und Weltgeltung. Eine achtunggebietende Flotte wurde geschaffen und übernahm den machtvollen Schutz des deutschen Industriestaates, der in seinem Bestehen und seiner Entwicklung auf Einfuhr und Ausfuhr über See angewiesen war. Ueber den ganzen Erdball breitete sich deutsche Seegeltung aus.

Dem sich einenden fleißigen deutschen Volke stellte sich das um seine Vorherrschaft besorgte, von krassem Handelsneid erfüllte Großbritannien entgegen: Es entfachte den Weltkrieg. Trotz seiner militärischen Siege brach das militärisch auf allen Fronten siegreiche Deutschland zusammen, weil es im meerbeherrschenden England nicht den eigentlichen Gegner erkannt und demzufolge nicht seine im Frieden bewährte, voll einsatzbereite Flotte rechtzeitig und kraftvoll zum Einsatz gebracht hatte.

Nach den schweren Jahren des Niederbruchs und der Verzweiflung kam — gerade noch im letzten Augenblick — der Frontkämpfer Adolf Hitler an die Macht. Er rettete Deutschland, machte es einig und stark und suchte einen friedlichen Ausgleich mit England. Doch dieses vom unbedingten Weltherrschaftswillen erfüllte Reich erblickte wiederum in Deutschland, ja im aufstrebenden nationalsozialistischen Volksstaate in noch höherem Maße den Rivalen, den es niederhalten müßte. Es bestritt dem Großdeutschen Reiche freies Recht auf den Meeren, auf die ihm kraft seiner stolzen Vergangenheit und seiner Leistungen zukommende Seegeltung und erklärte ihm am 3. September 1939 den Krieg.

Jeder gilt zunächst als das, was er aus sich macht. Solange ein Volk selbst die See und ihre Bedeutung nicht begreift, solange im eigenen Lande die Notwendigkeit der Seegeltung für die eigene Wirtschaft — und einer Flotte als Träger der Beziehungen nach Uebersee und Schutz der lebensnotwendigen Rohstoffzufuhr — nicht von jedem Staatsbürger verstanden wird, darf niemand erwarten, daß seine Ansprüche in Uebersee erfolgreich durchgesetzt werden können.

Seit dem Ende des Weltkrieges und besonders seit dem gewaltigen Emporstreben unter Adolf Hitlers Führung haben wir eine vertiefte Erkenntnis von der See bekommen: England hat uns durch das Schanddiktat von Versailles gelehrt, wie notwendig Seegeltung für unser Bestehen und unsere Zukunft ist. Das deutsche Volk in allen seinen Schichten und Altersklassen weiß und beherzigt: Auch das Meer ist deutscher Lebensraum.

Seit der Machtübernahme ist der Umschlag der deutschen Häfen stetig gestiegen. Die deutsche Handelsflotte stand am 1. Juli 1938 an 5. Stelle in der Reihe der schiffahrttreibenden Länder der Welt. Im Weltschiffbau gelangte Deutschland an die 2. Stelle (nach England). Die nationalsozialistische Staatsführung hat nicht nur einen gewaltigen Aufschwung der inneren deutschen Wirtschaftskräfte, sondern überhaupt eine stärkere Stellung des Reiches im Welthandel herbeigeführt und eine aufblühende Seegeltung entfaltet.

In einem solchen Volksstaat nimmt der Arbeiter selbstverständlichen Anteil an allen Errungenschaften der Nation. Die NS.-Gemeinschaft „Kraft durch Freude" gibt ihm Erholung auf unvergeßlichen Seereisen und läßt ihn das Meer als Brücke zu den Völkern und Gütern der Welt kennenlernen und erleben.

Gegen diese ganze Entwicklung aber wandte sich England mit seinem Druck auf Rohstoff- und Absatzmärkte und mit der Blockierung jeder friedlichen Aufbautätigkeit Deutschlands. Das Reich mußte sich wehren — und es wehrte sich kraftvoll und klug!

SLUB
Wir führen Wissen.