

Der Sächsische Erzähler

Tageblatt für Bischofswerda

Einzige Tageszeitung im Amtsgerichtsbezirk



Neukirch und Umgegend

Bischofswerda und den angrenzenden Gebieten

Gründungsdatum: 1848 mit Übernahme der vom 1. Januar 1848 bis zum 31. Dezember 1847 unter dem Namen „Sächsischer Erzähler“ erschienenen Zeitung. Der Sächsische Erzähler ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Landrates zu Baugen und der Bürgermeisterei zu Bischofswerda und Neukirch (Lausitz) befähigteste Blatt und enthält ferner die Bekanntmachungen des Finanzamts zu Bischofswerda und anderer Behörden.

Verlag: Die Sächsische Erzähler-Verlagsanstalt, Bischofswerda, Markt 25. Telefon: 123. Druck: Die Sächsische Erzähler-Verlagsanstalt, Bischofswerda, Markt 25. Druck- und Verlagsnummer: 3112/1940.

Nr. 278

Dienstag, den 26. November 1940

95. Jahrgang

Großangriff auf Bristol

Ganze Häuserblocks stürzten zusammen — Mehrere Gasbehälter explodierten mit riesigen Stichflammen

Berlin, 26. November. Nach beim Oberkommando der Wehrmacht vorliegenden Meldungen griffen in der Nacht vom 24. zum 25. 11. zahlreiche Bombengeschwader Hafen- und Industrieanlagen in Bristol an. In ununterbrochener Reihe überflogen die deutschen Kampfflugzeuge ihr Ziel und warfen Bomben von so schwerem Kaliber, daß — wie die Befehle im tagelangen Schein der zahlreichen Brände beobachten konnte — ganze Häuserblocks zusammenstürzten. In einem Gaswerk explodierten mehrere Gasbehälter mit riesigen Stichflammen. Lange Reihen von Lagerhäusern standen in Flammen. Die Befehle der zurückkehrenden Flugzeuge meldeten einstimmig, daß die Wirkung der Angriffe überraschend groß gewesen sei. Die Flakabwehr war zunächst gut, ließ aber bald an Treffsicherheit nach.

Bristol als Hafen und Standort der Rüstungsindustrie

Die Schläge der deutschen Luftwaffe gegen Bristol haben wiederum eine Stadt getroffen, die, wie Southampton, als Hafen und als Standort der Rüstungsindustrie von größter wirtschaftlicher Bedeutung ist. Bristol ist einer der Hauptseehäfen der englischen Westküste, der insbesondere für die Einfuhr von Lebensmitteln von Bedeutung ist. In Bristol wurden im Jahre 1937 nahezu drei Millionen Tonnen der verschiedensten Importgüter eingeführt, davon rund eine Million Tonnen Getreide und Weizen, 170.000 Tonnen Futtermittel, sowie erhebliche Mengen von Kautschuk, Ölen, Seiden und anderen Lebensmitteln. Früher war Bristol auch ein sehr bedeutender Einfuhrhafen für Holz; für Erdöl und Erdölprodukte ist Bristol ein ebenfalls wichtiger Einfuhrhafen.

Entsprechend seiner Bedeutung als Lebensmittelinfuhren verfährt Bristol über moderne und sehr leistungsfähige Hafenanlagen. Im Hafengebiet befinden sich große Docks, die zu den größten Englands gehören. Ferner sind zahlreiche Getreide- und Getreidegeschuppen, Getreide- und Lagerhäuser für die verschiedensten Lebensmittel vorhanden. Die Hafenanlagen, die man als die modernsten Englands bezeichnen kann, erlauben vielfach die Entladung von Schiffen direkt in Eisenbahnwagen, was besonders bei Lebensmitteln sehr wichtig ist.

Am Hafen von Bristol gibt es mehrere Trockendocks; die Hafenanlagen des Seehafens sind für sehr große Schiffe bis 250 Meter Länge befahrbar. Der Flughafen, der etwa 12 Kilometer vom Seehafen entfernt in der Stadt selbst liegt, ist durch komplizierte Schienenanlagen von den Seehäfen unabhängig.

Neben dem Hafen von Bristol wurden weite Gebiete Südwest-Englands verlor. Die durch die deutschen Bombenangriffe angerichteten Zerstörungen treffen die Versorgung dieser Gebiete schwer.

Bristol ist ferner bekannt als ein Hauptstandort der englischen Flugzeugindustrie. In den Bristol-Aeroplane-Works werden die bekannten Bristol-Bienheim-Bomber hergestellt, die zu den am meisten verwandten Typen in der englischen Luftwaffe gehören. Von dem genannten Werk in Bristol werden vor allem Dingen Flugzeugmotoren angefertigt. Im Frieden wurden die Bristol-Aeroplane-Works als die größten Werke Englands bezeichnet. Von Bristol aus wurden zahlreiche Flugzeugwerke mit den benötigten Motoren versorgt. Die Beschädigung und Zerstörung dieser Werke muß also zu unmittelbaren Produktionsausfällen in zahlreichen anderen Werken des Landes führen.

In Bristol wird auch Munition verschiedener Art hergestellt. In den Werken von Bramham, die nach dem O.R.B.-Bericht vom 26. 11. 1940 erfolgreich angegriffen wurden, wurden in erster Linie Handfeuerwaffen angefertigt. Die besondere Bedeutung dieser Werke liegt darin, daß sie die von der englischen Luftwaffe benötigten Maschinengewehre liefern.

„Der Großangriff auf Bristol nicht hoch genug einzuschätzen“

„Der erneute Silberfuchs nach London beleuchtet besser als alles andere die verzweifelte Lage Englands.“

Rom, 26. November. Neben dem neuen schweren Schlag der deutschen Luftwaffe gegen Bristol und den erfolgreichen Aktionen der italienischen Flieger gegen die englischen Stützpunkte im Mittelmeer haben die römischen Morgenblätter vor allem bei neuesten Silberfuchs nach London hervor, der besser als alles andere die verzweifelte Lage Englands beleuchtet.

Was den Großangriff auf Bristol, der nach dem auf Coventry, Birmingham und Southampton erfolgte, betrifft, so könne man, wie „Popolo di Roma“ erklärt, diese neueste Zerstörung der englischen Widerstandes gar nicht hoch genug einschätzen; sei doch Bristol nicht nur ein bedeutendes Industriezentrum Englands, sondern nach der Stillelegung der wichtigsten Häfen der Ost- und Südküste vielleicht der einzige große Hafen, den die Engländer hoffen, auch weiterhin für den noch möglichen Ueberseeverkehr benutzen zu können.

Der Silberfuchs nach London zeige, wie das gleiche Blatt bemerkt, wie es trotz aller Propagandabilgen um England liehe, während „Messaggero“ die tatsächliche Lage Großbritanniens durch die Misserfolge und Enttäuschungen und Sorgen charakterisiert, die Wilson wieder in Europa, noch in Afrika, Äthiopien oder in Indien komme der passiv Widerstand gegen England immer mehr zur Geltung, während in Australien die Oppositionspartei die unmissverständliche Forderung erhebt, daß die australischen Truppen anstatt nach England entsandt zu werden für die Verteidigung des eigenen Landes in Australien bleiben.

„Coventry schlimmer als die Hölle“

Southampton ein zweites Coventry

Stockholm, 26. Nov. Ueber die massierten Angriffe deutscher Bombengeschwader auf wichtige Rüstungs- und Industriezentren Englands und ihre vernichtenden Auswirkungen laufen immer wieder ausführliche Nachrichten ein. So veröffentlicht eine schwedische Zeitung eine umfassen Schilderung der beispiellosen Verwüstungen, die durch die Vergeltungsangriffe in Coventry entstanden sind.

„Coventry ist ein schlimmeres Infernum, als es sich je Dante ausmalen konnte!“ — In diese Worte faßt der Londoner Berichterstatter des Blattes seine Eindrücke zusammen. Er erklärt weiter, er sei durch 10 Wochen Luftkrieg über London abgedrückt; was er aber in Coventry gesehen habe, übertrifft alles.

Zu dem deutschen Vergeltungsangriff auf Southampton ist folgender Eigenbericht des Londoner Korrespondenten von „The Daily Telegraph“ von Interesse: „Zu den deutschen Bombenangriffen auf eine Stadt an der englischen Südküste — die englische Zensur erlaube nicht, den Namen dieser Stadt zu nennen — erklären Augenzeugen, daß dies ein Versuch gewesen ist, eine dritte englische Stadt so heimzusuchen, wie dies mit Coventry und Birmingham geschehen ist.“

Der ersten Welle deutscher Bombenmaschinen glückte es, große Feuerbrände zu entfachen, um damit den nachfolgenden Kampfmaschinen die Ziele zu beleuchten. Selten so haben die Augenzeugen berichtet, habe man so kräftiges Kanonenfeuer gehört. Noch spät in der Nacht wurden Sprengbomben von den Deutschen abgeworfen, und den ganzen Sonntag mußten Militär und Zivil die Vergraben unter den Ruinen hervorziehen.

Die amerikanische Nachrichtenagentur Associated Press meldet ergänzend zu dem schweren Angriff auf Southampton, daß kaum ein Stadtteil „unbeschädigt“ sei. Hunderte seien heimatlos geworden, und viele Geschäftsgebäude seien zerstört. Ein ganzer Häuserblock sei vernichtet. Eine weitere Stadt an der Südküste hätte den längsten Luftangriff seit Kriegsausbruch erlitten. Wohn- und Geschäftsviertel waren verschiedene Stunden bombardiert worden. Die Schäden an Gas- und Wasserleitungen seien erheblich.

Die „New York Times“ veröffentlicht eine im Hausorgan der Londoner „Times“ erschienene Beschreibung des schweren Schadens des Londoner „Times“-Gebäudes durch einen Bombenbrennstoff. Besonders das vierstöckige Altbauwerk, so heißt

es in dem Bericht, ist völlig ausgebrannt. Die Redaktionsräume, das Kellereibüro sowie die Räume der Geschäftsleitung und der Buchhaltung sind einfach verschlungen. Das Gebäude habe einen verzweifeltten Anblick der Zerstörung geboten.

Die wehrwirtschaftliche Bedeutung Southamptons

Southampton, das in der Nacht zum Sonntag schweren deutschen Bombenangriffen ausgesetzt war, ist in doppelter Hinsicht von größter wirtschaftlicher Bedeutung, und zwar einmal wegen seiner Wichtigkeit als Ein- und Ausfuhrenhafen und zum anderen wegen seiner umfangreichen Anlagen der Rüstungsindustrie.

Southampton ist der drittgrößte Hafen Englands und der größte der englischen Südküste. Ueber Southampton geht fast der gesamte transatlantische Personenverkehr Englands. Außerdem werden in erster Linie Industrieerzeugnisse und Fertigwaren über diesen Hafen ausgeführt. Die Hauptbedeutung Southamptons lag in seiner Leistungsfähigkeit als Einfuhrhafen. Southampton ist einer der größten Einfuhrhäfen für Erdöl und Erdölerzeugnisse und verfügt über entsprechende Lageranlagen. Ferner war Southampton sehr wichtig als Einfuhrhafen für Lebensmittel, z. B. für Getreide, Futtermittel, Gemüse und Früchte. Insgesamt kommen über den Hafen jährlich Einfuhrgüter in Höhe von 2 1/2 Millionen Tonnen.

Im Hafengebiet von Southampton befinden sich mehrere Kriegsschiffswerften, davon einige für den Bau von Zerstörern, Motor-, Torpedobooten und Minenlegern. Die Beschädigung derjenigen Werftanlagen, die für den Bau von Zerstörern besonders wichtig sind, fällt für England deswegen besonders empfindlich ins Gewicht, weil die englischen Zerstörer schon jetzt nicht mehr ausreichen, um die Geleitzüge zu begleiten. Ein erhebliches Hindernis wird auch der Ausfall der Werften für Reparaturzwecke darstellen.

Im Stadtgebiet von Southampton befinden sich, auch mehrere Werke der Aufrüstungsindustrie, und zwar vor allem Werke des Vickers-Konzerns, in denen die Spitzrohr-Säger hergestellt werden. Außerdem befinden sich in Southampton große Werke für die Herstellung von Panzertankwagen, die ebenfalls zum Vickers-Konzern gehören. Southampton ist auch ein wichtiger Standort der englischen Pulver- und Sprengstoffindustrie, die mit mehreren recht bedeutenden Fabriken vertreten ist. Ferner gibt es in Southampton noch zahlreiche andere Industriezweige, die für die englische Rüstung arbeiten.

Warum lügt Churchill?

Das britische Luftfahrtministerium behauptet, die RAF habe in der Nacht zum 24. November Berliner Bahnhöfe mit 1000 Brandbomben belegt; zahlreiche Brände seien entstanden. Es befand sich in dieser Nacht kein einziges deutsches Flugzeug über Berlin. Das britische Luftfahrtministerium scheint durch die Verbreitung von Lügen Deutschland schädigen zu wollen. Deutschland antwortet auf Lügen mit Lügen. Es hat nach Coventry, Birmingham und Southampton Bristol mit starken Kampffliegerkräften angegriffen.

Die Londoner Politiker werden nicht müde, zu versichern: „England wird liegen, auch wenn der Krieg noch ein paar Jahre dauert. Es kommt nur darauf an, durchzuhalten.“ Diese Versicherung scheint aber nicht mehr zu genügen, man muß, besonders seit den vernichtenden Angriffen auf London, Coventry, Birmingham, Southampton und Bristol — um nur die wichtigsten von der deutschen Luftwaffe bombardierten Ziele zu nennen — zu kräftigeren Mitteln und Mitteln greifen. Dieser Kampf gegen die Niederlage hat nun seinen ersten Höhepunkt erreicht. Denn nur so ist es zu verstehen, daß der Londoner Rundfunk und das britische Luftfahrtministerium den geradezu phantastischen Bericht von den Zerstörungen in der Reichshauptstadt verurteilt haben sollen. Herausgegeben haben. Inzwischen haben sich sowohl die in Berlin ansässigen neutralen Pressevertreter als auch die Militärattaches der akkreditierten Mächte von der bodenlosen Verlogenheit britischer Halbamtlicher und offizieller Stellen überzeugen können. Sie haben alle jene Gebäude und Plätze aufgeführt, die — dem Bericht des britischen Luftfahrtministeriums zufolge — eigentlich gar nicht mehr existieren. Der Zweck dieser britischen Agitationen ist klar: einmal soll dem Ausland gezeigt werden, wie England auf die vernichtenden Schläge der deutschen Luftwaffe antwortet, zum anderen — und das scheint im Augenblick viel wichtiger zu sein — sollen dem englischen Volk mit diesen verlogenen Berichten Kampferfahrungen gegen die verheerende Depression, die sich besonders nach dem Angriff auf Coventry zeigte, verabreicht werden. Die Herren um Churchill fühlen nur allzu deutlich, daß die Stimmung des Inselvolkes beängstigt schnell dem Gefrierpunkt zuehrt. Und da müssen sie dem Volke eben sagen: Gewiß, die Wirkung der deutschen Luftwaffe ist gewaltig, aber jetzt, den Deutschen geht es in ihrem Land nicht besser. Es kommt nur auf das Durchhalten an. Wer länger durchhält, gewinnt! Da sich nun jeder neutrale Beobachter von der Verlogenheit der Londoner Berichte überzeugen kann — was man natürlich auch in London weiß! — sind die Meldungen offensichtlich nur für den Hausgebrauch bestimmt. Das ist für uns wiederum sehr interessant, denn so können wir am besten erkennen, wie es wirklich um die „Siegeszuversicht“ der Briten steht. Wir sind uns klar darüber, daß die obigen Meldungen nur den Anfang einer Stimmungskampagne bilden, daß weitere Phantasien folgen werden. Denn zur gleichen Stunde veröffentlichten andere Blätter ähnliche Übertreibungen. Den Vogel schloß dabei zweifellos die „Sunday Pictorial“, die sich zu der Behauptung verließ, daß 80 Proz. der deutschen Flugzeugindustrie bereits lahmgelegt worden seien, oder die englische Zeitung „People“, die von einem jener berühmten-berühmtesten „neutralen Reisenden“ zu erzählen weiß, daß er — hier nennen wir nur eine tolle Einzelheit — in Hamburg beobachtet habe, daß sich Schiffsmannschaften mit Raketen und Bomben um ein paar Nachkommastellen balgten. Er selbst sei nach einer Besichtigung des total verunfallten Hafens gegen Abend wieder umgekehrt, weil er fürchten mußte, in der hereinbrechenden Dunkelheit von verhungerten Männern überfallen zu werden.“ Die Erlebnis des „neutralen Reisenden“ veröffentlichen wir an anderer Stelle ausführlich.

Soweit die Anti-Depressions-Propaganda der Briten. Das deutsche Volk schaut diesem Treiben belustigt zu, es merkt die Schmierereien als das, was sie sind: als den verzweifeltsten Versuch, sich noch einmal Mut zu machen. Am liebsten vertraut das deutsche Volk auf seine Führung, und auf die Stärke seiner Waffen ...

Churchills Lügen im Ausland klar durchschaut

Mailand, 26. November. Die norditalienische Presse widerlegt an Hand der Berichte ihrer Augenzeugen in Berlin in großer Aufmachung die unerhörten englischen Lügenberichte über angebliche große Zerstörungen in der Reichshauptstadt durch englische Fliegerangriffe, die tatsächlich niemals stattgefunden haben.

Der Mailänder „Corriere della Sera“ betont unter Bezugnahme auf die Erläuterungen des Reichsdirektors, daß die von Churchill als zerstört gemeldeten Berliner Bahnhöfe voll intakt seien. Die Turiner „Gazzetta del Popolo“ spricht von „englischen Fabeln über niemals erfolgte Luftangriffe“. Das Blatt stellt der Reutersmeldung wirkungsvoll die Tatsachen gegenüber, die in unwiderlegbarer Eindeutigkeit die völlige Heiligkeit der englischen Behauptungen beweisen. Die „Stampa“ fragt, wer eigentlich der Lügner sei, die englischen Flieger oder die englische Regierung.

Madrid, 26. November. Die Berliner Berichterstatter der Madrider Blätter dementieren ausführlich die englischen Lügenmeldungen über angebliche große Zerstörungen durch die Einwirkung der englischen Luftwaffe. Der Vertreter der „Informaciones“ berichtet: Er habe mit zahlreichen anderen Kollegen die Bahnhöfe, die von den Engländern als „pulverisiert“ gemeldet wurden, besichtigt. Alle seien unverletzt. Man müsse also entweder annehmen, daß die Deutschen in wenigen Stunden den Häuser und Bahnanlagen wieder aufbauen könnten, oder daß es sich einmal wieder um eine der bekannten englischen Lügenmeldungen handle. Besteres sei auf alle Fälle zutreffend.