Der Sächsische Erzähler

Tageblatt für Bischofswerda

Einzige Tageszeitung im Amtsgerichtsbezirk

Neukirch und Umgegend

Bischofswerda und den angrenzenden Gebieten

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. 288 — Sonnabend, den 7. Dezember 1940 — 95. Jahrgang

Englische Niedertracht / Britische Schnellboote mißbrauchen Fliegernotzeichen

Berlin, 6. Dezember. Britische Schnellboote haben in einer der letzten Nächte vor der französischen Küste Fliegernotzeichen abgeschossen, um deutsche Rettungsfahrzeuge aus den Kanalhäfen herauszulocken. Dieser Fall einer ganz besonders hinterlistigen Kampfesweise ist ein Gegenstück zu den britischen Angriffen auf deutsche Seenotflugzeuge.

Mit der fälschlichen Abgabe von Notzeichen mißbrauchen die Engländer eine aus rein humanitären Gründen geschaffene Einrichtung; sie rechnen damit, daß zur Rettung der angeblich in Seenot geratenen Flieger deutsche Fahrzeuge zur Bergung der Schiffbrüchigen auslaufen. Sie wollen diesen Fahrzeugen eine Falle stellen, gleichgültig, ob es sich um ein reguläres Seenotboot oder irgendein anderes handelt, um es überfallen zu können, wenn es auf der Suche nach verunglückten Fliegern seiner menschlichen Aufgabe nachgeht. Das ist keine erlaubte Kriegslist, sondern eine niederträchtige Hinterlist. Im Weltkriege war es an der Landfront im allgemeinen üblich, sich gegenseitig bei der Bergung von Toten und Verwundeten, die zwischen den Fronten lagen, nicht zu stören. Jetzt sind die Engländer soweit gesunken, mit gefälschten Notzeichen nach kleinlichen Erfolgen streben zu müssen. Durch rechtzeitiges Erkennen ist die Absicht dieser Hinterlist vereitelt worden. Das Ganze ist nicht nur ein Fall von unehrenhafter Kampfesweise, sondern vor allem ein Zeichen von Schwäche.

Die Zerstörungen in Southampton und Bristol

„Häuser sind wie wegrasiert" — Gewaltige Mengen Lebensmittelvorräte wurden vernichtet — Gas-, Elektrizitäts- und Wasserversorgung hat aufgehört

Stockholm, 6. Dezember. In Southampton und Bristol ruht, wie hier vorliegende englische Berichte besagen, zur Zeit die Arbeit auch in den unbeschädigten Teilen der Städte so gut wie ganz, da die Arbeiter zum allergrößten Teil aus ihren Wohnungen in den zerstörten oder gefährdeten Stadtteilen herausgezogen und teilweise bis zu 30 Kilometer in die Umgebung evakuiert wurden. Die Belegschaften können unter diesen Umständen nur in ganz geringem Umfange in den noch erhaltenen Fabriken zur Arbeit antreten, da noch kein auch nur einigermaßen funktionierendes Beförderungssystem organisiert werden konnte. In den Kreisen der Werksleitungen hat man der Regierung offen erklärt, es werde in Zukunft völlig ausgeschlossen sein, die bisherigen Zehn- und Zwölfstundenschichten weiter durchzuführen, da den Arbeitern infolge der großen Entfernungen, die sie bis zu ihren Arbeitsstätten zurücklegen müssen, dann viel zu wenig Zeit für den Schlaf bleibe.

Ueber die Wirkung der massierten deutschen Luftangriffe auf Southampton liefert der Londoner Berichterstatter der Zeitung „Uj Magyarszag" einen eindrucksvollen Bericht. „Der Anblick ist erschütternd, die Straßenzüge sind einfach nicht mehr zu erkennen, die Häuser sind wie wegrasiert", so meldet er seinem Blatt. Eine derartige gründliche Zerstörung habe ich noch niemals gesehen. Gewaltige Mengen von Lebensmittelvorräten wurden vernichtet. Man kann nur mit größten Schwierigkeiten völlig unzureichende Lebensmittel einkaufen. Die Gas-, Elektrizitäts- und Wasserversorgung hat aufgehört. Auch die Hafenanlagen bieten ein Bild schrecklicher Verwüstung. „Aber schon", so schließt der Bericht, „heulen wieder die Luftschutzsirenen auf; ein neuer Angriff kommt aus dem Westen".

Auch der Londoner Berichterstatter der Madrider Zeitung „ABC" gibt eine Schilderung von Southampton nach den Angriffen. „Southampton", so schreibt er, „war eine lebendige und arbeitsame Stadt. Jetzt ist sie in einigen Stadtteilen ein großer Trümmerhaufen. Noch immer fallen die brüchigen Wände zusammen und die Atmosphäre wird von den dauernden Explosionen erschüttert, mit denen die Pioniere die vom Einsturz bedrohten Gebäude sprengen. Es werden noch einige Tage vergehen, bis das Zentrum der Stadt wieder zu begehen ist". Auch London sei, so wird in dem Bericht weiter ausgeführt, während der letzten drei Tage von Angriffen heimgesucht worden, obgleich hier wegen der größeren Ausdehnung der Stadt die Bombenschäden nicht so stark in die Augen fallen wie in den kleineren Provinzstädten.

Besorgniserregender Umfang der britischen Handelsschiffsverluste

Stockholm, 7. Dezember. Mit welch wachsender Besorgnis englische Kreise die Tätigkeit der deutschen U-Boote betrachten, geht aus einer in Neuyork vorliegenden Meldung aus London hervor. Danach versuche man in englischen Schiffahrtskreisen nicht, die Besorgnis über die jüngsten Versenkungen zu verbergen. Man halte es in diesen Kreisen für möglich, daß die Lage ähnlich kritisch werde wie im Jahre 1917. Die Ansicht, daß die Unterstützung Amerikas durch Kriegsschiffe sehr viel wichtiger als durch Handelsschiffe sei, wachse in diesen Kreisen beständig. Man brauche, so werde erklärt, dringend Schutz für die Geleitzüge. Nur, wenn Amerika weitere Zerstörer nicht geben könne, so schließt der Bericht, lege man in London Wert auf Handelsschiffsraum.

Auch die „Newyork Times" befaßt sich mit der Lage Englands zur See und kommt zu dem Schluß, daß die englischen Handelsschiffsverluste jetzt einen besorgniserregenden Umfang angenommen hätten. Die Engländer müßten so schnell wie möglich dieser Gefahr Herr werden oder sie wenigstens erheblich verringern.

Britenfrachter „Palmella" durch U-Boot versenkt

Stockholm, 7. Dezember. Der 1578 BRT. große englische Frachtdampfer „Palmella" ist nach einer Reutermeldung in der Nacht zum Freitag durch ein U-Boot 120 Seemeilen von der portugiesischen Küste versenkt worden. Ein spanisches Schiff habe mitgeteilt, daß es einen Teil der Bemannung an Bord genommen habe.

Neuyork, 6. Dezember. Amerikanische Sender haben SOS-Rufe aufgefangen von dem englischen Dampfer „Saltwick" (3775 BRT.) und von einem griechischen Frachter von 4943 Bruttoregistertonnen. Das erstgenannte Schiff befand sich 700 Meilen von der schottischen Küste entfernt, das andere auf der Südatlantikroute, als sie torpediert wurden.

Weiter wurde ein Hilferuf des griechischen Dampfers „Aghia Eirinie" (4330 BRT.) aufgefangen, der sich westlich Irland in Seenot befand.

Fünf englische Minensucher auf dem Meeresgrund

Eine seltsam verklausulierte Verlustanzeige.

Stockholm, 6. Dezember. Mit einer höchst gewundenen Erklärung gibt die britische Admiralität den Verlust von fünf weiteren Minensuchern bekannt. Die Berichte des OKW. „behaupteten" dauernd, daß englische Häfen vermint worden seien. Diese Häfen und ihre Zugangswege werden dank der Zähigkeit, dem Mut und der Hingabe unserer Minensuchabteilungen jeden Tag nach Minen abgesucht. Der Feind bedient sich aller Arten von Methoden, um das Minensuchen zu verhindern oder zu erschweren." Erst nach dieser umständlichen Einleitung heißt es dann, die Admiralität bedauere, mitteilen zu müssen, daß die Minensucher „Ethel", „Taylor", „Amethyst", „Elk" und „Christmasrose" verlorengegangen seien.

Die seltsam verklausulierte Verlustanzeige läßt darauf schließen, daß die „Methoden, um das Minensuchen zu verhindern", doch recht erfolgreich sind, und das manches englische Schiff, ohne daß Churchill eine Mitteilung an die Oeffentlichkeit für notwendig befunden hätte, auf den Meeresgrund abgesackt ist.

Kriegsprofite!

Die Verflechtung von Politik und Profit wird für England besonders deutlich aus der Tatsache, daß drei aufeinanderfolgende Premierminister, Bonar Law, Baldwin und Neville Chamberlain aus den Kreisen der Schwer- und Rüstungsindustrie stammten und schwere Gewinne einheimsten. So war Neville Chamberlain Großaktionär der Birmingham Small Arms und der Elliots Metal Co. Schon vor Ausbruch des Weltkrieges rüsteten diese Werke schwer und verdienten dementsprechend, d. h. für den kleinen plutokratischen und parlamentarischen Klüngel, der in England regiert. Die englische Zeitschrift „Labour Research" veröffentlichte bereits in ihrer Aprilnummer 1940 einen Aufsatz, wonach unter Zitat von Wirtschaftsmeldungen 428 führende Firmen ihre Reingewinne in den ersten sieben Kriegsmonaten von 91 Millionen Pfund im ganzen Wirtschaftsjahr 1938 auf 96 Millionen Pfund in diesen sieben Kriegsmonaten steigerten. Ein volles Kriegsjahr würde natürlich noch höhere Profite bedeuten.

Inzwischen sind einzelne Gewinne offiziell bekanntgegeben worden. So schüttet die Rüstungsgruppe Vickers jetzt 10 Prozent für 1939/40 aus, wobei die Finanzgebarung bewußt dunkel gehalten worden ist. Die United Steel Limited verzeichnet für das gleiche Jahr einen Reingewinn von 2,2 Mill. Pfund gegenüber 1,6 Mill. Pfund 1939, aber auch hier ist die Bilanz sehr undurchsichtig. Wie wohl in Wirklichkeit diese Kriegsgewinne aussehen, geht aus dem Bericht der Lancashire Steel Corp. hervor, die unvorsichtig genug mitteilt: „In vier Kriegsmonaten haben wir infolge gewisser Preissteigerungen zehnmal soviel verdient wie im ganzen Jahr 1938. Unser Reingewinn stieg (in 4 Monaten!) von 133 741 auf 989 301 Pfund." Der Rüstungskonzern Hatfield Ltd. gibt für das Geschäftsjahr 1939, das z. T. noch Friedensjahr war, eine Dividende von 22,5 Prozent an. Von den Flugzeugwerken interessiert besonders der Bericht von Handley Page. Nach dem „Daily Telegraph" hat gemäß der Bilanz 1940 dieses Werk allein gegenüber 1939 seinen Gewinn von 460 000 auf 931 000 Pfund gesteigert. Es schüttete seinen Aktionären allein im Jahre 1939/40 die horrende Dividende von 44,8 Prozent in die Plutokratentaschen. Der britische Chemietrust konnte bereits im letzten Vorkriegsjahr seinen Reingewinn von 7 auf 7,3 Millionen Pfund erhöhen und es ist mehr als bezeichnend, daß sein Präsident, Lord MacGowan, bei Erstattung des Jahresberichts sagte, die Werke seien frühzeitig auf den Krieg umgestellt worden, und zwar unmittelbar nach — der Münchener Reise Chamberlains! Eine Hilfsindustrie der Chemie, die Glasrohrrüstungsfirma William Beardmore, hat denn auch infolge dieser Konjunktur der Kriegsvorbereitung für 1939 einen Gewinn von 465 000 gegen 269 000 Pfund 1938 ausgewiesen, und die Union Corporation Ltd. schüttete schließlich eine Dividende von 64 vom Hundert aus!

Diese Rüstungskanaille aber hat die politische Macht in England in den Händen. Sie wollte in diesem Krieg schwer verdienen, und das britische Volk hat es jetzt zu büßen. In Deutschland hat die nationalsozialistische Wirtschaftsordnung dafür gesorgt, daß die Gewinne auf ein gesundes Maß beschränkt bleiben. Der offizielle Höchstsatz der Dividenden ist 6 Prozent, während alle anderen Einnahmen der Allgemeinheit zugute kommen müssen. Die Profitgier der britischen Plutokratie hat diesen Krieg entfesselt. Nun, unsere Waffen werden ihr das üble Geschäft, aus dem Blute der Gefallenen Gewinnste zu ziehen, gründlich versalzen.

„Die Blockade für Europa weniger gefährlich als für England"

Jugoslawische Feststellungen bestätigen die schwierige Versorgungslage der britischen Insel

Belgrad, 7. Dezember. „Vreme" veröffentlicht anläßlich des einjährigen Bestehens der englischen „Blockade" einen längeren Artikel ihres militärischen Mitarbeiters, in dem u. a. ausgeführt wird, daß diese Maßnahme keineswegs durch das internationale Recht begründet werde. Es sei aber trotzdem auf die Initiative Großbritanniens wieder dazu gekommen. Deutschland habe dann mit Gegenmaßnahmen geantwortet, gleichzeitig aber habe es seine Ein- und Ausfuhr auf die Landzufuhr umgestellt. England habe jedoch weiterhin nur die Seewege zur Verfügung gehabt und dadurch große Verluste an Schiffen erlitten. Später habe England die Blockade auch auf die Ausfuhr aus Deutschland ausgedehnt. Auch dieser Schritt sei zum Mißerfolg verurteilt gewesen, da Deutschlands Export nach Norden, Osten und Südosten keineswegs von der Seeblockade hätte getroffen werden können. Außerdem seien die gesamten Streitkräfte der britischen Kriegsmarine nicht imstande gewesen, auch die übrigen Wege wirkungsvoll abzusperren. Die Blockade habe sich für England als ein zweischneidiges Schwert erwiesen. Sie habe vielleicht Deutschland und Italien einen gewissen Schaden zugefügt, gleichzeitig aber England selbst schwer verletzt. In jüngster Zeit sei nun die Aktion der deutschen Luftwaffe gegen die englischen Häfen hinzugetreten, was zu einer weiteren Erschwerung des englischen Handels geführt habe. 80 v. H. der englischen Bevölkerung lebe von der Einfuhr. Die Schwierigkeiten auf diesem Gebiet steigerten sich jedoch immer mehr. Die europäischen Länder seien dagegen nicht in gleichem Maße von den überseeischen Zufuhren abhängig.

Der jugoslawische Journalist schließt seinen Artikel mit der Feststellung, „die britische Insel kann mit einer Großstadt verglichen werden, die auf die Dauer nicht ohne die Zufuhr von Lebensmitteln und Rohstoffen leben kann. Das europäische Festland dagegen gleicht einer Gegend mit entwickelter Industrie und Landwirtschaft. Eine solche Gegend verträgt leichter die wirtschaftliche Isolierung als eine hilflose Stadt. Deswegen ist die Blockade weniger gefährlich für Europa als für England."

Die einzige Möglichkeit!

Amerikaner fuhr in einem kleinen Segelboot von England nach den USA.

Neuyork, 7. Dezember. Der Amerikaner Henry Clarke kam mit sechs Mann Besatzung in einem Segelboot aus England nach einer gefährlichen Ueberfahrt von 60 Tagen in Miami an. Clarke erzählte, er habe den Schoner „Nogrit" gekauft, weil er herausgefunden habe, daß hierdurch die einzige Möglichkeit bestand, von Großbritannien aus zurückzukehren und Weihnachten mit seiner Frau und seinen Kindern zu verbringen.

Der britische Piratenstreich an der brasilianischen Küste

Rio de Janeiro, 7. Dezember. Daß britische Spitzel bei dem Ueberfall des englischen Hilfskreuzers „Carnarvon Castle" auf den brasilianischen Dampfer „Itape" die Hand im Spiele hatten, kann als bewiesen gelten. Wie hier bekannt wird, wurde dem englischen Schiff eine Liste der deutschen Fahrgäste der „Itape" durch einen Hochseeschlepper der Filiale der britischen Schiffahrtsgesellschaft „Royal Mail" in Rio de Janeiro überbracht. Kurz nach dem Eintreffen der „Itape" verließ der Schlepper heimlich den Hafen von Rio.

Wegen dieses Verstoßes gegen die Hafenordnung ist die englische Schiffahrtsgesellschaft bereits mit einer Geldstrafe belegt worden.

Engländer betrügen den rumänischen Staat um 2 Milliarden Lei

Bukarest, 7. Dezember. Gegen die früheren Leiter der Petroleum-Gesellschaft Astra Romana, bis auf einen alles Engländer, wurde ein Verfahren wegen Betruges zum Schaden des ru-