Der Sächsische Erzähler

Tageblatt für Bischofswerda — **Neukirch und Umgegend**

Einzige Tageszeitung im Amtsgerichtsbezirk — 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 halbmonatlich RM. 1.50, beim Abholen in der Geschäftsstelle wöchentlich 35 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 sechsgespaltene Millimeterzeile 8 Pf., im dreigespaltenen Textteil Millimeterzeile 25 Pf. Unsere Anzeigengrundsätze und Geschäftsbedingungen, die den Vorschriften des Werberats der deutschen Wirtschaft entsprechen, sind für alle Anzeigenaufträge maßgebend. Fernsprecher Amt Bischofswerda Nr. 444 und 445 — Postscheckkonto Dresden Nr. 1321. 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. 299 — **Freitag, den 20. Dezember 1940** — **95. Jahrgang**

Täglich wachsende Schiffsverluste Englands

Neuer schwerer Totalverlust: 19 000-Tonner

Berlin, 19. Dezember. Es wird gemeldet, daß der Passagierdampfer „Arundel-Castle", ein 19 118 BRT. großes Schiff der Union Castle Co., eine halbe Meile vom Barbun-Riff vor der Küste von Neu-Südwales in Brand geraten ist. Der Brand habe allmählich einen solchen Umfang angenommen, daß Fahrgäste und Besatzungsmitglieder das Schiff hätten verlassen müssen. Es handelt sich um einen Doppelschrauben-Turbinen-Dampfer, der sonst allgemein in der Südafrika-Fahrt beschäftigt ist. Es ist anzunehmen, daß wegen Ausfalls des Mittelmeers diese Linie auch bis nach Australien durchgeführt werden mußte. Das Schiff ist als Totalverlust zu betrachten.

Wieder ein britischer 10 000-BRT.-Frachter im Atlantik torpediert

Stockholm, 19. Dezember. Wie Reuter aus Neuyork meldet, hat die amerikanische Funkstation Mackay-Radio am Mittwoch Hilferufe des englischen Frachtdampfers „Napier Star" aufgefangen, der etwa 600 Seemeilen westlich der Hebriden torpediert worden sei. Das Schiff war 10 116 BRT. groß.

Schwedischer Dampfer „Gwala" im Dienst Englands gesunken

Stockholm, 19. Dezember. Nach einer Reutermeldung ist der im englischen Dienst stehende schwedische Frachtdampfer „Gwala" (1258 BRT.) versenkt worden. Der größte Teil der Besatzung soll ums Leben gekommen sein.

Es geht England „an den Kragen"

Auch der Spott über die deutsche Kleiderkarte vergangen

Genf, 19. Dezember. Als in Deutschland die Kleiderkarte eingeführt wurde, witzelte und spottete man in England darüber, genau so wie zu Beginn des Krieges über die Lebensmittelrationierung. Jetzt muß z. B. „Daily Herald" in einer gewundenen Mitteilung berichten, daß mindestens bis April nächsten Jahres keine Herrenkragen mehr zu bekommen sein würden, weil die Hersteller ihr Rohmaterial zum Teil vollkommen aufgebraucht hätten. Es zeige sich bereits eine „Jagd nach Kragen" in den einschlägigen Geschäften. Man sieht — das Lachen ist den Zeitungen schon vergangen.

„... von sehr beunruhigendem Ausmaß"

Churchill über die Verluste der Handelsmarine im Atlantik

Stockholm, 20. Dezember. Winston Churchill nahm am Donnerstag wieder einmal im Unterhaus das Wort zu einer Erklärung über die Kriegslage, wobei selbst dieser größte Illusionsschwätzer nicht umhin konnte, sich sehr pessimistisch über die Handelskriegslage zu äußern.

Churchill leitete seine Rede bezeichnenderweise mit der Feststellung ein, daß er hoffe, das Unterhaus werde ihm gegenüber nachsichtig sein, wenn er nur selten die Gelegenheit ergreife, eine Erklärung über die Kriegslage abzugeben, da „der Feind daraus bei vollständiger und offener Erklärung einen Vorteil ziehen könnte". Auf seine Weise also versuchte Churchill, dem hohen Hause die Vorenthaltung bitterer Wahrheit schmackhaft zu machen und schon jetzt eine Entschuldigung dafür vorzubringen. Des langen und breiten äußerte sich der Premierminister dann über die Kämpfe in Nordafrika. Nach vielerlei optimistisch sein sollenden Betrachtungen konnte er nicht umhin, schließlich einzugestehen, daß die dortige Offensive in keiner Weise beendet sei und daß er es für besser halte, die Zukunft abzuwarten, als bereits zu versuchen, ihren Ausgang vorherzusagen.

Händeringend betonte Churchill im weiteren Verlauf seiner Ausführungen erneut die große Wichtigkeit, alle Anstrengungen in den Rüstungsfabriken zu machen, um die Lieferungen zu verstärken. Das gleiche gelte auch bezüglich der Erzeugung von Lebensmitteln. Nachdem der alte Schwätzer zur Beruhigung des durch die schweren Schläge der deutschen Luftwaffe und Kriegsmarine stark beunruhigten englischen Volkes von „einem Gefühl der Ruhe und sogar der Befriedigung" gesprochen hatte, mit der sich das Unterhaus in kurze parlamentarische Ferien begeben könne, mußte sich Churchill zu dem Eingeständnis bequemen, daß es ein Unglück sein würde, wenn jedermann annehme, daß die tödlichen Gefahren vorüber sind. Ganz im Gegensatz zu der vor einigen Monaten geäußerten Illusionstheorie, daß die Wintermonate England viele Vorteile bringen würden, mußte Churchill auch heute kleinlaut zugeben, daß der Winter dem Gegner gewisse Vorteile biete, und er setzte hinzu, daß es ein großer Mangel an Klugheit wäre, in der Wachsamkeit nachzulassen, denn „wir wissen nicht, welcher Schlag gegen uns geführt werden kann; wir müssen unaufhörlich unsere Vorbereitungen treffen".

Churchill betonte dann erneut, daß alle Methoden, den nächtlichen Luftangriffen wirksam zu begegnen, „mit Eifer und Leidenschaft von einer sehr großen Anzahl außerordentlich befähigter Gelehrter und Offiziere studiert werden". Aber bis jetzt habe man nicht viel Erfolg damit gehabt.

„Wir haben bis jetzt keinerlei befriedigendes Heilmittel gefunden. Wir müssen eine Fortsetzung der Luftangriffe erwarten, wir müssen sie ertragen."

Churchill kam schließlich auf die brennende Frage des Handelskrieges zu sprechen und auch hier konnte er nicht anders, als einzugestehen, daß „die Verluste der Handelsmarine im Atlantik auch weiterhin von sehr beunruhigendem Ausmaße sind." Er sprach in diesem Zusammenhang von dem „Wiederausbruch einer Gefahr", von der man angenommen habe, daß man sie vor einem Jahr anscheinend bewältigt hätte.

Das wirksame Mittel des Wirtschaftskrieges

Russisches Militärblatt würdigt die Leistungen der deutschen und italienischen U-Boot-Waffe

Moskau, 19. Dezember. In einem Artikel über die Tätigkeit der U-Boote im gegenwärtigen Krieg stellt das Militärblatt „Krasnaja Swjesda" fest, daß die U-Boote ungeachtet der stark gestiegenen Bedeutung der Luftwaffe und der Vervollkommnung der Horchgeräte in der Lage seien, erfolgreich sowohl die Handels- als auch die Kriegsschiffe des Gegners zu bekämpfen. Hervorgehoben wird, daß die ausgezeichnete technische Ausrüstung der deutschen U-Boote und die vortreffliche Ausbildung des Personals der deutschen Führung erlaubt hätte, die U-Boote einzeln und im Zusammenwirken mit der Luftwaffe einzusetzen. Dabei betont das Blatt, daß die Tätigkeit der deutschen U-Boote auf den Seeverbindungswegen Englands ein wirksames Mittel des Wirtschaftskrieges darstellen.

Zu dem englischen System der Geleitzüge stellt das Moskauer Blatt fest, daß es auch angesichts der Vervollkommnung der deutschen U-Boote an Bedeutung verloren habe. Die Beschaffung der einzelnen Handelsschiffe habe, wie das Moskauer Blatt weiter feststellt, im Laufe des gegenwärtigen Krieges überhaupt noch keinen Erfolg gezeigt. Bezüglich der englischen U-Boote wird festgestellt, daß sie bis jetzt im Laufe des Krieges nichts Besonderes geleistet hätten. Die Tätigkeit der italienischen U-Boote im südlichen Teile des Atlantischen Ozeans wird als eine Bedrohung der englischen Verbindungswege mit Südamerika bezeichnet. Schließlich schätzt das Blatt den durch Minen verursachten Verlust an Handelsschiffsraum auf mindestens 2,5 Millionen BRT., der in der Hauptsache ebenfalls auf die Tätigkeit der deutschen U-Boote zurückzuführen sei.

Schiffe im Hafen von Narvik

(Von Kriegsberichter Karl Schwarz.)

DNB. ..... 19. Dezember. (PK.) In einer der Kaibrücken im Hafen von Narvik klafft eine gewaltige Lücke. Ein englischer Torpedo riß die halbe Anlage mit sich fort. Längst aber ermöglicht eine von den deutschen Truppen gebaute Notbrücke wieder das ordnungsmäßige An- und Ablegen der vielen kleinen und großen Schiffe, die den Hafen mit ständigem Leben erfüllen.

Es ist ½3 Uhr nachmittags. Die Sonne hat nicht mehr die Kraft, über den Rand der Berge hinauszusteigen, sie sank, ehe sie sich den Blicken überhaupt ganz gezeigt hatte. Abendliche Dämmerung hüllt Hafen, Stadt und Berge ein, verdunkelt und verwischt die Spuren des heftigen Kampfes, der hier vor fünf Monaten getobt hat. In beredtem Schweigen ragen die Mastspitzen und Schornsteine versenkter Frachter und Transporter aus dem reglosen, bleigrauen Wasser. Sie sind ebenso ein Symbol für das heutige Narvik wie die zerschmetterten Erzkais.

Ein kleines seefestes Boot hat sich vor mir in die klaffende Lücke der hölzernen Kaibrücke geschaukelt, wird vertäut. Ein Taucher steigt langsam über Bord, verschwindet. Da höre ich dicht neben mir unverkennbare Hamburger Laute. Zwei Kameraden von der Kriegsmarine.

„Ja, hier war es", sagt der eine. Und dann erzählt er seinem Kameraden, der wohl erst seit kurzem hier ist, vom Kampf der Zerstörer in der Bucht von Narvik.

Ja, hier war es: Ich folge mit den Augen dem ausgestreckten Zeigefinger, der direkt zu unseren Füßen in das klare, grüngraue Wasser weist. Da liegt der aufgerissene Leib eines Kriegsschiffes, dem bloßen Auge deutlich sichtbar, vom Oberflächenspiel der Wellen hin und her gehoben, als handele es sich um ein schwereloses Stück Kork. Es ist ein deutscher Zerstörer. Zusammen mit den Schwesterschiffen seiner Flottille erzwang er in der Flottille Bonte am 9. und 10. April gegen schwerste englische Streitkräfte die Einfahrt nach Narvik und führte ebenso wie die anderen den gegebenen Befehl bis zum letzten Opfer aus. Die Truppen wurden gelandet. Mehrmals schwer in der Wasserlinie getroffen, gelang es dem todwunden Zerstörer noch, an der Pier festzumachen. Fieberhaft wurde gepumpt. Und solange hielt sich das Schiff noch, wie die Mannschaft brauchte, um die Funkanlage, die Geschütze und die wertvollen nautischen Geräte zu bergen und sich selbst mit den Truppen des Generals Dietl zur Verteidigung vor dem britischen Griff nach der Erzbahn zu vereinen.

Als sie ihr Werk vollbracht, das für den erwarteten Kampf so wichtige Gut und Material gerettet hatten, nahmen Offiziere und Mannschaften Abschied von ihrem Schiff. An der Pier wurde es gesprengt. Nichts durfte dem Feind in die Hände fallen.

Dann begann der Kampf zu Lande und in der Luft.

Himmelhohe Felsenberge umgeben die Hafenbucht von Narvik, ziehen sich bis zur schwedischen Grenze hin. Es erscheint menschenunmöglich, daß hier deutsche Soldaten zwei schwere Monate lang aushielten, kämpfen und siegen konnten. Erst der, der Narvik gesehen hat, kann dieses größte Heldenlied dieses Krieges begreifen.

Seit Mitte Juni ist Narvik nun fest und endgültig in deutscher Hand. Reges Truppenleben spielt sich jetzt hier ab. Auf

Trübe Weihnachten für John Bull

In den westlichen Ländern hatte Weihnachten niemals einen so tiefen Sinngehalt wie in Deutschland. Es war dort mehr ein Anlaß zu äußerlichen Vergnügungen. So bleibt für die Engländer in diesem Jahre vom Weihnachtsfest kaum mehr übrig als der Name und das Datum. Denn weder können die Briten mit der Sonnenwende ein inneres Erlebnis, eine Hoffnung auf die Wende ihres politischen Schicksals verknüpfen noch können sie diesmal über jene materiellen Voraussetzungen verfügen, die bisher für eine englische Weihnachtsfeier üblich und nötig waren. Die speziellen Getränke und Lebensmittel sind auf der Insel so knapp geworden, daß nur noch sehr begüterte Familien sich den üblichen Weihnachtsschmaus erlauben können. Die Masse der Bevölkerung aber muß sich die Mahnung des britischen Ernährungsministers zu Herzen nehmen, den Leibriemen gefälligst noch enger zu schnallen. Seit dieser ministeriellen Aufforderung sind nur einige Wochen vergangen, aber ihre Berechtigung hat sich inzwischen voll erwiesen. Viele Lebensmittelrationen mußten in England herabgesetzt, andere ganz aufgehoben werden, weil sich angesichts der geringen Vorräte eine Verteilung nicht mehr lohnte. Die Briten sehen darin mit Recht eine Folge der deutschen Gegenblockade, die von Woche zu Woche schärfer und nachhaltiger wird. Wie die letzten Schiffsverlustlisten der britischen Admiralität beweisen, lassen sich die wachsenden Erfolge der deutschen U-Boote vor der Inselbevölkerung nicht mehr verbergen. Trotzdem übt Churchill auch weiterhin noch seine Verschweigetaktik, indem er mindestens die Hälfte der erlittenen Schiffsverluste unterschlägt. Auch auf einen anderen wichtigen Punkt wagt man nicht hinzuweisen. Das ist die Tatsache, daß die englische Schiffsbauindustrie auch nicht entfernt mehr imstande ist, die verlorengegangenen Bruttoregistertonnen durch Neubauten zu ersetzen. Aus einer versteckten Meldung des „Daily Expreß" wissen wir beispielsweise, daß die Werften in Liverpool nur noch zwei Drittel ihres Friedenstempos erreichen. Nimmt man an, daß der Schiffsbau in den übrigen englischen Hafenstädten mindestens ebenso, wenn nicht schwerer beeinträchtigt ist, und stellt man in Rechnung, daß die Gesamtproduktion der englischen Werften im Frieden eine Million BRT. jährlich betrug, so ergibt sich, daß die heutige Erzeugungskapazität der englischen Werften allenfalls ausreicht, um in einem Jahr die Schiffsverluste von einem, höchstens zwei Monaten auszugleichen. Diese Bilanz muß für die britischen Kriegsverbrecher erschreckend sein, um so mehr, als keine Möglichkeit besteht, den Schiffsbau anderer Länder für die englischen Bedürfnisse zu mobilisieren, wie es noch im Weltkrieg geschah. Der Wettlauf zwischen den Versenkungsziffern und den Neubauziffern ist daher schon entschieden. John Bull sieht sich auf eine schiefe Ebene gesetzt, auf der es kein Halten mehr gibt.

* * *

In dieser ungemütlichen Situation hat der Desperado-Politiker Churchill das Dümmste getan, was er tun konnte. Er hat alle vorhandenen Reserven an Empire-Truppen, an modernen Waffen, an Transport- und Kriegsschiffen zusammengerafft, nicht etwa, um der bedrohten Insel Luft zu verschaffen, sondern um diese Reserven auf einem, wenn auch dem wichtigsten Nebenkriegsschauplatz für eine Gewaltunternehmung einzusetzen. Daß England durch seine Offensive in Aegypten die Italiener entscheidend treffen und vielleicht sogar zur Kapitulation zwingen könnte, wie gewisse britische Presseorgane in ihrem Spekulationseifer verkünden, hat Churchill natürlich selber nicht angenommen. Es bleibt zur Erklärung der Wüstenschlacht also nur ihr Propagandazweck. Um die Inselbevölkerung von ihrer mißlichen Lage und von der Erkenntnis der deutschen Luftüberlegenheit abzulenken, um aber auch den Glauben der mißtrauischen Yankees an die Macht des Empire wiederherzustellen, wurde das Abenteuer der Wüstenschlacht unternommen. Aber alle Welt ist sich darüber klar, daß die Erfolge dieser englischen Gewaltanstrengung, die ja aus einer Notlage geboren wurde, in keinem Verhältnis zu den ungeheuren Kosten stehen. Neben den sehr starken Verlusten an Menschen und Material, darunter zwei Kreuzern auf dem Kampffeld, mußte die englische Kriegführung eine weitere Schwächung der Inselverteidigung und der Inselversorgung in Kauf nehmen, ohne daß Aussicht bestünde, die im und am Mittelmeer eingesetzten Kräfte für den Inselschutz wieder freizubekommen.

* * *

Es hat sich nämlich schon jetzt erwiesen, daß selbst eine starke personelle und materielle Uebermacht nicht ausreicht, um den zähen Widerstandswillen der italienischen Soldaten zu brechen. Dabei sind bisher nur ganz geringe Teile des italienischen Kriegspotentials überhaupt in Anspruch genommen worden. Entwickelt nunmehr Italien seine geistigen und materiellen Energien, deren Vorhandensein es in früheren Kriegen, in Abessinien und Spanien, hinreichend bewiesen hat, so muß die Lage der Engländer im östlichen Mittelmeer bald hoffnungslos werden. Im übrigen darf sich der Glücksspieler Churchill darauf verlassen, daß die Stahlachse, wie Mussolini die deutsch-italienische Freundschaft genannt hat, ihrem Namen unter allen Umständen Ehre machen wird.