

Sächsisch-Elbzeitung

Tageblatt für das Elbgebirge



Die Sächsisch-Elbzeitung erscheint an jedem Wochentag nachmittags 4 Uhr. Bezugspreis: monatlich frei Haus 1.85 RM. (einkl. Botengeld), für Selbstabholer monatlich 1.65 RM., durch die Post 2.-RM., zuzügl. Bestellgeld. Einzelnummer 10 Rpf., mit illustrierter 15 Rpf. Nichterhalten einzelner Nummern u. Beilagen infolge höherer Gewalt, Vervielfachung usw. berechtigt die Verleger nicht zur Kürzung des Bezugspreises oder zum Anspruch auf Zeitungserfüllung u. Erfüllung von Anzeigenaufträgen. Anzeigenpreise: Der Raum von 1 mm Höhe und 45 mm Breite kostet 7 Rpf., im Textfeld 1 mm Höhe und 90 mm Breite 22,5 Rpf. Ermäßigte Grundpreise. Nachlässe und Beilagengebühren lt. Anzeigenpreiskarte. Erfüllungsort Bad Schandau.

Zum Wochenende, Illustrierte Sonntagsbeilage Das Leben im Bild

Sächsisch-Elbzeitung enthält die amtlichen Bekanntmachungen des Bürgermeisters zu Bad Schandau und des Finanz-Verwaltungsamtes. Heimatzeitung für Bad Schandau mit seinen Ortsteilen Ostau und Vosselsitz und die Landgemeinden: Großdorf mit Kohlgrube, Kleinleichen, Lichtenhain, Mittelndorf, Vorkdorf, Drossen, Rathmannsdorf, Großdorf, Schmiltz, Schöna. Druck und Verlag: Sächsisch-Elbzeitung, Alma Hefle, Inh. Walter Hefle, Bad Schandau, Postfach 134, Fernruf 22. Postfachkonto: Dresden 33327. Streckkonto: Bad Schandau 3412. Volkshaus Bad Schandau 620. Preis: wochentags 8-12 und 14-18 Uhr. Annahmestempel für Anzeigen 10 Uhr, Familienanzeigen 11 Uhr vorm.

Beilagen: Unterhaltung und Wissen, Das Unterhaltungsblatt

Bad Schandau, Sonnabend den 24. Februar 1940

84. Jahrgang

Ist das Neutralität?

Der „Völkische Beobachter“ zu dem englisch-amerikanischen Scheingeschäft mit acht U.S.A.-Schiffen
Der Mißbrauch der belgischen Flagge offensichtlich

Unter der Überschrift „Ist das Neutralität?“ schreibt „Völkische Beobachter“:
Als Belgien und aus den Vereinigten Staaten kam in den letzten Tagen die Nachricht, daß die amerikanische United States Line acht ihrer Handelschiffe mit insgesamt 65 000 Tonnen an neugegründete belgische Reederei verkauft habe. Diese Meldung wird bei näherem Zusehen besonders interessant, da es sich um einige Wochen in ähnlicher Weise auf die norwegische Linie übergeführt werden sollten. Es ist noch bekannt, daß sich die United States Line von Mitte Dezember ab bemühte, die in Belgien befindlichen Schiffe auf eine zu diesem Zwecke neugegründete belgische Reederei „North Atlantic Transport Co.“ zu übertragen, daß aber die norwegische Regierung ihre Zustimmung diesem Flaggenwechsel verweigerte, nachdem sich herausgestellt hatte, daß es sich um ein von englischer Seite durchgeführtes Tarnmanöver handelte, das in der norwegischen Öffentlichkeit große Verwirrung auslöste.

Da die amerikanische Reederei offensichtlich fest entschlossen ist, unter Umgehung des amerikanischen Neutralitätsgesetzes ihre Schiffe in irgendeiner Form wieder für den Verkehr nach England einzusetzen, hat sie nunmehr das mit Norwegen geschlossene Abkommen mit Belgien wiederholt und ist dabei, soweit die bis vorliegenden Stimmen erlauben, erfolgreich geblieben. In der Tat, daß zur Uebernahme der amerikanischen Schiffe auf belgische Flagge erst am 13. Februar mit dem Sitz in Antwerpen eine neue Reederei gegründet wurde, deren Aktienkapital nur auf den geringen Betrag von 500 000 Franken beläuft, bei fast die Hälfte der Aktien im Besitz der United States Line

verbleiben, beweist, daß es sich in diesem Falle ausschließlich um eine getreue Wiederholung des mit Norwegen verjachten Manövers handelt.

Es ist bezeichnend, daß dieser Eindruck auch in der belgischen Öffentlichkeit und Presse entstanden ist, denn die „Libre Belgique“ stellte fest, daß diese Transaktion in belgischen Schiffahrtsgesellschaften mit größtem Erstaunen aufgenommen worden sei, wobei man sich besonders über den angegebenen Verkaufspreis von vier Millionen Dollar wundere, da die angekauften Schiffe tatsächlich mehr als das Doppelte wert seien. Auffällig ist übrigens die Tatsache, daß nach gemachten Mitteilungen die Schiffe für den Handelsverkehr zwischen den Vereinigten Staaten einerseits und Belgien, England und Frankreich andererseits eingesetzt werden sollen. Mit Recht stellt aber die „Libre Belgique“ fest, daß diese Transaktion offenbar nicht ausschließlich im Interesse Belgiens vorgenommen worden sei.

Bei der ganzen Angelegenheit ist es vor allem bemerkenswert, daß die belgische Regierung, obwohl sie inzwischen erklärt hat, daß sie mit dem Geschäft nicht das geringste zu tun habe, immerhin ihre für den Flaggenwechsel erforderliche Zustimmung erteilt hat. Durch diese Duldung des amerikanisch-englischen Scheinmanövers, das wegen der Erfolge der deutschen Seekriegsführung ausschließlich die Einstellung neutralen oder neutral getarnten Schiffsaumes in britische Dienste bezweckt, hat sich die belgische Regierung immerhin einer bedenklichen Verletzung ihrer Neutralitätspflichten schuldig gemacht. Man hätte annehmen dürfen, daß sie sich ebenso wie die Regierung von Norwegen gegen einen so offen erkennbaren Mißbrauch ihrer Flagge energisch zur Wehr gesetzt und geeignete Maßnahmen zur Verhinderung derartiger Scheingeschäfte ergriffen hätte.

Das Neueste kürz gefaßt

* Die Reichsregierung hat jetzt ihre Beteiligung an der Brüsseler Frühjahrsmesse bekanntgegeben. Zum Reichskommissar der Frühjahrsmesse wurde der deutsche Handelsattaché in Brüssel, Dr. Reim, ernannt.

* Churchill's niederträchtige Lüge, daß die Besatzungsmilitäre der „Altmark“ auf die Engländer geschossen hätten, wird nunmehr auch an Hand des Untersuchungsberichtes der norwegischen Polizei von der Osloer Presse niedriger gehängt.

* „Aftenposten“ berichtet von dem Besuch neutraler Journalisten an Bord der „Altmark“. Die neutralen Journalisten seien dabei durchaus zu der Ueberzeugung gekommen, daß es die Geiseln nicht schlecht gehabt hätten.

* Die den Regierungsparteien nahestehende Zeitung „Epinion“ in Santiago de Chile geißelt die Kriegsausweitungsabsichten der Mikrotokratie und stellt im Zusammenhang mit dem Fall „Goslad“ fest, daß die Engländer angesichts des Fiaskos ihrer Politik und der ständig steigenden Schwierigkeiten im eigenen Lande ihre Besonnenheit verloren haben.

Geleitdienst und U-Boot-Abkommen

Von Admiral z. B. Prenzkel

Die Verletzung der an der spanischen Küste im britischen Geleitzuge fahrenden französischen Dampfer „Tourny“ und „Alfacien“ durch ein deutsches U-Boot nahmen kürzlich englische Zeitungen zum Anlaß, unserer Seekriegsführung Verletzung des sogenannten U-Boots-Abkommens vorzuwerfen und sie als barbarisch zu bezeichnen.

Was sagt das Abkommen? „Kein Handelsschiff darf versenkt werden, ohne daß vorher Fahrgäste und Besatzungen in Sicherheit gebracht sind. Rettungsboote werden dabei nicht als genügend angesehen, es sei denn, daß die Sicherheit der Fahrgäste und Besatzungen unter den gegebenen See- und Wetterverhältnissen angesichts der Nähe von Land oder der Anwesenheit eines anderen Schiffes, das in der Lage ist, sie an Bord zu nehmen, gewährleistet ist.“ Deutschland ist diesem erstmalig 1930 von den Großmächten in London abgeschlossenen und 1936 bestätigten „Abkommen zur Humanisierung des U-Boots-Krieges“ im Jahre 1937 beigetreten und hat es seit Kriegsbeginn streng eingehalten. Obwohl als „U-Boots-Abkommen“ bezeichnet, ist es in gleicher Weise bindend für Ueberwasser-schiffe und Luftfahrzeuge.

Es ist selbstverständlich und entspricht völkerrechtlichen Grundsätzen, daß nur wirkliche Handelsschiffe Rücksichtnahme auf ihre Besatzungen erwarten dürfen, d. h. solche, die lediglich dem friedlichen Handel dienen und sich nicht in irgendeiner Form an Kriegshandlungen beteiligen. Es wäre widersinnig und kann nicht im Sinne des allgemein anerkannten Völkerrechts sein, wollte man militärisches Vorgehen gegen Handelsschiffe beschränken, die durch ihr Verhalten den Waffengebrauch gegen sie heraufbeschwören. Dazu gehört auch das Fahren im feindlichen Geleitzuge oder unter feindlichem Fliegerbeschuss. Nach Artikel 32 der deutschen Brienenordnung setzen sich unter feindlichem Geleit fahrende Handelsschiffe allen Kriegsgefahren aus. Sie stellen sich damit in den unmittelbaren Kriegsdienst des Feindes, der an ihnen ein solches Interesse nimmt, daß er ihnen seinen militärischen Schutz angeheißelt. Handelsschiffe, die sich einem Kriegsschiffgeleit des Feindes anschließen oder unter Fliegerbeschuss stehen, können daher nicht mehr beanspruchen, als friedliche Handelsschiffe angesehen zu werden; ihre Besatzungen haben den Schutz des U-Boots-Abkommens verloren, ganz gleich, ob es sich um feindliche oder neutrale Schiffe handelt, ob bewaffnet oder unbewaffnet.

Das U-Boots-Abkommen ist also kein Freibrief für alle Handelsschiffe ohne Unterschied. Nur gegen gänzlich wehrlose, friedlich zur See fahrende Schiffe ist der unmittelbare Waffengebrauch verboten. Geleitzüge sind als militärische Einheit anzusehen und müssen mit Angriffen rechnen; es wäre militärisch nicht vertretbar, wollte man ihnen gegenüber den Waffengebrauch beschränken. Gleiche Angriffe haben auch alle einzeln fahrenden Handelsfahrzeuge zu erwarten, die unter feindlichem Waffenschutz stehen. Deutschland hat diesen völkerrechtlich unangreifbaren Standpunkt zu allen Zeiten vertreten und wird ihn in diesem Kriege mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln durchsetzen, wozu der Beweis durch erfolgreiche Luftangriffe auf englische Geleitzüge in der Nordsee erbracht worden ist.

Der Verlauf des U-Boots-Angriffes gegen einen Geleitzug an der spanischen Atlantikküste wirkt aber andererseits ein wenig erfreuliches Licht auf die Art und Weise, wie englische Kriegsschiffe den Schutz der von ihnen geleiteten Fahrzeuge handhaben. Das geht aus der Schilderung der von einem spanischen Dampfer aufgenommenen und nach Vigo gebrachten Restbesatzung des Dampfers „Tourny“ hervor. Im Augenblick des Torpedoangriffes liefen die übrigen Dampfer auseinander, und die begleitenden Kriegsfahrzeuge flüchteten. Die überlebende Besatzung des gesunkenen Schiffes wurde sich selbst überlassen; sie trieb viele Stunden auf hoher See im offenen Boot, bis sie von Spaniern aufgenommen und geborgen wurde. Von der achtundzwanzig Mann starken Besatzung der „Alfacien“ fehlt noch jede Nachricht, so daß mit ihrem Verlust gerechnet werden muß. Der Fall zeigt, daß sich englische Kriegsschiffe in keiner Weise für das Schicksal der ihrem Schutz anvertrauten Dampferbesatzungen verantwortlich fühlen, wenn Gefahr im Verzuge ist.

Englisches Vorporkensschiff versenkt

In einem Kommuniqué der britischen Admiralität heißt es: Der Marineminister bedauert, mitteilen zu müssen, daß das Dampfer „Kilshire“ durch einen feindlichen Luftangriff versenkt wurde. Es wird befürchtet, daß nur ein einziger Mann mit dem Leben davon gekommen ist. Zwei Offiziere und neun Mann werden vermisst, und man nimmt an, daß sie versenkt sind.

Die englischen Kontrollhäfen sind Todesfallen

„Aftonbladet“ über das Risiko der neutralen Schiffe bei der Fahrt auf England
Stockholm. „Aftonbladet“ schreibt unter der Überschrift „Kontrollhäfen“, „neutrale Seemannsorganisationen schienen darin übereinzustimmen, daß die englischen Kontrollhäfen Todesfallen für die neutralen Schiffe seien. Die griechische Seelenleute hätten sich schon seit langem geweigert, nach England gehenden Schiffen anzumustern und mehrere Gerichtsurteile in Athen gäben ihnen recht, wenn sie abmusteren. Die dänische Seemannsorganisation habe in diesen Tagen ähnliche gefaßt, die das Risiko der Seefahrer auf der Nordsee mindern sollen. Auch die schwedischen Seelenleute seien der gleichen Auffassung über die Gefahr des Anlaufens englischer Kontrollhäfen.

Die täglichen Zeitungsschreiben zeigten, daß die meisten Torpedierungen beim Ein- und Auslaufen eines englischen Kontrollhäfens stattgefunden haben. Neutrale Fahrzeuge, selbst wenn sie von neutralen Häfen kommen und für neutrale Häfen bestimmt sind, liefern also immer das Risiko, torpediert zu werden, wenn sie von englischen Kriegsfahrzeugen aufgebracht werden, oder wenn von ihnen verlangt wird, einen englischen Kontrollhäfen anzulassen. Aber sie liefern beim Ein- und Auslaufen auch noch die Gefahr, auf eine Mine zu stoßen. Zudem bestehe die Möglichkeit, während des Anlaufes im englischen Hafen einem deutschen Fliegerangriff ausgesetzt zu sein — von dem Verlust oder darüber, daß empfindliche Waren ganz oder teilweise verderben, gar nicht zu sprechen.

„Ueberfahrt sehr riskant“

Indische Häfen vollgepackt mit nicht verfrachteten Gütern nach England

Belgrad, 24. Februar. „Jugoslovenski Lloyd“ (Agram), die führende Wirtschaftszeitung des Landes, erfährt aus Kalkutta, daß sich in den indischen Häfen die nicht verfrachteten Güter nach England immer mehr anhäufen, da in indischen Schiffahrtskreisen die Ueberfahrt als sehr riskant angesehen werde. Dies würde sich auf die Frachtkosten auswirken. Während im August 1939 für den Waggon Baumwolle 27 Schilling Fracht von Madras nach England hätten bezahlt werden müssen, kostet der Transport jetzt 40 Schilling. Ebenso koste der Transport des Getreides auf neutralen Schiffen heute 100 Schilling je Waggon und sei damit um 400 Prozent gegenüber dem Friedenspreis gestiegen.

Ueberfällig ...

Amsterdam. Der britische Dampfer „Leo Dawson“ (4330 T.) ist seit nahezu drei Wochen überfällig. Man nimmt an, daß das Schiff mit der gesamten Besatzung verlorengegangen ist.

Düsseldorf. Die Reeder des in Bergen beheimateten Dampfers „Leines“ (1694 BRT.) teilen mit, daß das Schiff wahrscheinlich verlorengegangen ist, da man seit dem 9. Februar nichts mehr von ihm gehört habe. Der Dampfer befand sich mit 18 Mann Besatzung auf dem Wege von Neuhort nach Holland und Belgien.

Der Dampfer „Altmark“ wieder freigegeben

Berlin. Der Dampfer „Altmark“, der sich, um der Sperrung durch die Engländer zu entgehen, noch während des Ueberfalls mit dem Heer auf Strand gefloht hatte, ist jetzt durch ganz hervorragende Leistung des Kapitäns und seiner Besatzung wieder freigegeben und liegt im Försing-Fjord vor Anker.

Der Zustand der „Altmark“-Schwererletzten erheblich gebessert

Düsseldorf. Der Zustand der im Krankenhaus in Kristiansand liegenden schwererletzten deutschen Seeleute von der „Altmark“ hat sich dank der aufopfernden Pflege der norwegischen Ärzte erheblich gebessert, so daß nach menschlichem Ermessen keine Lebensgefahr mehr besteht. Das Befinden der übrigen drei Verwundeten der „Altmark“, die im St. Josefs-Spital in Kristiansand untergebracht sind, ist durchaus zufriedenstellend. Der dortige deutsche Konsul besucht die Kranken täglich, die mit Blumen, Lebkuchen und anderen Liebesgaben aus der deutschen Kolonie reichlich bedacht werden.

Sowjetfrachter festgehalten

Der Sowjetfrachter „Serenga“ mit Tungsteinladung, bestimmt für Wladiwostok, wurde nach verlässlicher Meldung aus Hongkong durch ein britisches Kriegsschiff Anfang Februar in Hongkong festgehalten. Hierzu schreibt „Totoichi Schimbun“, daß England an der Hand der Werven verlore und überall Versorgungsquellen für Deutschland wittere. Anzeichen stütze sich England bei der Festhaltung der „Serenga“ auf die Tatsache, daß Tungstein Farnware sei, liefern er für Feindland bestimmt sei. Tatsächlich sei die „Serenga“ unterwegs nach Wladiwostok, also nach einem neutralen Hafen gewesen. Der Kapitän der „Serenga“ habe über Mostau schriftlich gegen das widerrechtliche Festhalten seines Schiffes protestiert.

Französisches Spionagenetz in Litauen

Leiter ist der Militärattaché in Kowno.

Vor der litauischen Appellationskammer in Kowno wird demnächst ein interessanter Prozeß wegen Verletzung der litauischen Neutralität behandelt werden. Angeklagt sind der frühere Beamte bei der Abteilung II des polnischen Generalstabs, André Janitzki, und die beiden litauischen Staatsangehörigen Cerniauskas und Austras aus dem Grenzort Wischtuten.

Die Untersuchung dieses Falles hat ergeben, daß Janitzki nach dem Zusammenbruch Polens nach Litauen flüchtete, sich hier dem französischen Militärattaché zur Verfügung stellte und von diesem auch gleich Aufträge erhielt. Er sollte in Litauen ein Spionagenetz gegen Deutschland aufziehen. Zu diesem Zwecke wandte er sich an den Zivilbeamten der Polizei Cerniauskas. Dieser zog dann den polnisch eingestellten Austras hinzu, doch meldete er selbst sein Zusammengehen mit den beiden anderen Angeklagten seiner litauischen Behörde. Janitzki hatte den beiden den Auftrag gegeben, nach Deutschland zu gehen und dort militärische Geheimnisse anzukundschaften. Schließlich wurden Anfang Januar alle drei verhaftet. Janitzki gestand, daß er im französischen Spionagedienst stand und die Aufträge von dem französischen Spionagedienst in Litauen, Richon, erhielt, der auch Geldbeträge für ihn wie auch zur Abfindung seiner Mitarbeiter zahlte. Die Anklage lautet auf Verletzung des litauischen Neutralitätsgesetzes.