

Zschopauer Tageblatt und Anzeiger

Das „Zschopauer Tageblatt und Anzeiger“ erscheint wöchentlich, monatlich, bezugspreis 1,70 RM. Zustellgebühr 20 Pf. Bestellungen werden in unserer Geschäftsst., von den Voten, sowie von allen Postämtern angenommen.

Anzeigenpreise:
Die 46 mm breite Millimeterzeile 1 Pf.; die 93 mm breite Millimeterzeile im Textteil 25 Pf.; Nachschlageliste; Ziffer- und Nachschlagsgebühr 25 Pf. zuzüglich Porto.

Das „Zschopauer Tageblatt und Anzeiger“ ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Landrats zu Jöhla und des Bürgermeisters zu Zschopau befähigteste bestimmte Blatt und enthält die amtlichen Bekanntmachungen des Finanzamtes Zschopau — Dankkonten: Erbgeldgütliche Handelsbank z. S. m. b. H. Zschopau, Gemeindegeldkonto Zschopau Nr. 241, Postfachkonto: Leipzig Nr. 42 884 — Fernsprecher: Nr. 712

Zeitung für die Orte: Dörsch, Dittersdorf, Dittmannsdorf, Gornau, Hohndorf, Krumbornsdorf, Scharfstein, Schöbchen, Porschen, Waldkirchen, Weißbach, Wilschthal, Wilschdorf

Nr. 293

Freitag, den 15. Dezember 1939

107. Jahrgang

10 britische Kampfflugzeuge abgeschossen

Eustkämpfe über den friesischen Inseln — Bombenangriffe auf Borkum und Sylt gescheitert

Berlin, 15. Dezember (Zuntmeldung).

Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt: Ein einzelnes britisches Bombenflugzeug, das gestern den Fliegerhorst Borkum, ohne Bomben zu werfen anfliegen, wurde durch unsere Flugabwehr vertrieben. Zwei weitere britische Kampfflugzeuge versuchten die Insel Sylt anzugreifen. Vier abgeworfene Bomben fielen innerhalb der Insel ins Meer. Größeren Umfang nahm in den Nachmittagsstunden ein Luftkampf an, der sich aus dem Angriff britischer Kampfflugzeuge im Gebiet der nordfriesischen Inseln entwickelte. Deutsche Jäger schossen von den 20 Angreifern 10 ab. Ein deutsches Flugzeug mußte auf See niedergehen. Im Westen keine besonderen Ereignisse.

Wieder verlor England einen 7000-Tonnen-Dampfer

Der Tanker „San Alberto“ an der Südwestküste „beschädigt“. London, 15. Dezember (Zuntmeldung). Wie in London bekannt wird, ist der Londoner Tankdampfer „San Alberto“ (7307 Tonnen) an der Südwestküste von England durch eine „feindliche Aktion“ beschädigt worden. Einzelheiten sind noch nicht bekannt. An Bord der „San Alberto“ befanden sich 43 Mann, von denen, soweit bekannt ist, 42 in Sicherheit sind. Sechs Ueberlebende gingen in zwei Häfen an der Südwestküste an Land. Etwa 35 Mann dürften abends an der Westküste landen.

Englands Bedrängnis

Das Seesiege vor der La Plata-Mündung, tausende von Seemellen von den deutschen Kriegshäfen entfernt, ist für uns ein Grund zu großer Besorgnis, für die Engländer ein Anlaß zu tiefer Besorgnis. Denn es liegt darin eine neue, weitläufige Bestätigung dafür, wie stark die englische Vormachtstellung zur See heute bereits erschüttert ist. Zum Beweise sollen hier einige Feststellungen getroffen werden. Im Weltkrieg war es, vor allem in seinem späteren Verlauf, das besondere Bestreben der britischen Admiralität, den Durchbruch deutscher Kreuzer oder Schlachtschiffe durch die Sperrlinie Schottland-Island zu verhindern. Denn damit wäre, auch nach englischer Ansicht, dem deutschen U-Boot-Krieg die letzte notwendige Unterstützung zuteil geworden. Da solche deutschen Versuche von vornherein darunter gelitten hätten, daß infolge der damaligen Kohlenknappheit auch der Fahrbereich dieser Einheiten relativ gering gewesen wäre, wurden sie unterlassen. Durch die heutige Vorseuerung mit ihrem ungleich größeren Fahrbereich ist dieser Nachteil beseitigt. Es befinden sich ja denn auch bereits seit Monaten deutsche Schlachtschiffe im Atlantik. (Wie die Verletzung des Rawalpindi bei Island und das heutige Geschehen im Südatlantik beweisen.)

Das zweite dieser Unternehmen richtete sich gegen einen Geleitzug. Ein hervorragender englischer Fachmann hat kürzlich in einer militärischen Schrift den großen Schiffen, sowohl dem Flugzeugträger wie auch dem Schlachtschiff, jede entscheidende Bedeutung für die Aufrechterhaltung der Seeverbindungen abgesprochen, da sie zu langsam und zu schwerfällig sind, gegen die kleineren Einheiten aber sind die deutschen Panzerschiffe überlegen. Die Frage ist also: wird England mit Hilfe seiner leichteren Streitkräfte, soweit sie nicht von anderen strategischen Aufgaben in Anspruch genommen werden, die Zufuhren nach dem Mutterlande aufrechterhalten können? Die Zahl dieser Seestreitkräfte — Zerstörer und Begleitboote — leichte Kreuzer ist gegenüber dem Weltkrieg um 210 zurückgegangen. Hier liegt ein schwerer Nachteil der Engländer, der sich nicht im Laufe eines Krieges ausgleichen läßt.

Die andere Feststellung ergibt sich aus dem Hinweis darauf, daß die Verwundbarkeit der Schiffsfahrtswege wie der schweren Einheiten durch U-Boote und Flugzeuge von den Engländern bei der Durchführung ihres Hauptprogramms stark unterschätzt worden ist. Die veröffentlichten Verlustangaben — die wertvollsten von England zugegebenen mußten — sprechen eine deutliche Sprache. Nicht weniger erfolgreich war der Krieg der U-Boote und Flugzeuge gegen die schweren Kriegseinheiten der Engländer: Das Schlachtschiff „Ark Royal“ wie das Flugzeugmuttergeschiff „Courageous“ wurden versenkt, das größte und schnellste Kriegsschiff der Welt, die „Hood“ sowie die „Repulse“ kampfunfähig geschossen. Sogar kommt folgendes: Die Situation der Engländer zur See wäre ohne Zweifel sehr viel weniger bedrängt, wenn sie die ihr zur Verfügung stehenden Streitkräfte auf dem verhältnismäßig kleinen europäischen Raum zusammenziehen könnten. Das deutsche Freizeitschiffverhältnis mit Italien und Japan verhindert das. Aber davon abgesehen, hat sich auch das einfache Kräfteverhältnis der schweren englischen zu den deutschen Schlachtschiffen sehr verschlechtert, soweit, daß gegenwärtig, da „Hood“ und „Repulse“ kampfunfähig sind, sogar eine absolute deutsche Überlegenheit in dieser Kategorie moderner Großkampfschiffe festzustellen ist. Die Großlinienschiffe der Engländer haben eine sehr viel geringere Geschwindigkeit und sind außerdem 23 und mehr Jahre alt.

Einzellose ein zur Herstellung von Sprengstoff verwendeter Stoff, also absolutes Panngut ist, und die feindliche Bestimmung dieser Panngüter sich aus der Angabe des Kapitäns der „Minna“ ergeben hatte, er habe einen schottischen Hafen anlaufen wollen, um dort für die Reise über den Atlantik Kohlen zu bunkern.

Ein Sachverständiger des Chemischen Staatsinstituts kam in seinem Gutachten zu dem Ergebnis, daß die beschlagnahmte Ladung zur Gewinnung von Schießbaumwolle und Nitrosellulose nach entsprechender Behandlung verwertet werden kann. Der Chemiker des Abendberichts der Ware hat bei seiner protokollierten Vernehmung angegeben, die Behandlung der Zellulose bei der Verarbeitung zu Sprengstoff wäre außerordentlich umständlich und nicht lohnend.

Nach Klärung verschiedener weiterer Fragen sollte der Reichskommissar den Antrag, die Ladung als unbedingtes Panngut anzusehen. Die feindliche Bestimmung erblicke er

Erste öffentliche Sitzung des Preisengerichtshofes

Kein Stief Kriegsführung, sondern wahre Gerichtsbarkeit

Hamburg, 15. Dezember.

Am Donnerstag wurde im Hamburger Straßengerichtshof die erste öffentliche Sitzung des zu Ausbruch des Krieges errichteten Preisengerichtshofes in Hamburg eröffnet. Die Verhandlung beschäftigte sich mit der Aufbringung mehrerer ausländischer Schiffe.

Der äußere Rahmen dieser öffentlichen Sitzung des Hamburger Preisengerichtshofes spiegelt das rege Interesse wider, das in weiten Kreisen des In- und Auslandes dieser Gerichtsbarkeit entgegengebracht wird. Zahlreiche führende Persönlichkeiten des Staates, der Wehrmacht, der Partei, der Seeschifffahrt und des Ueberseehandels, an der Spitze Reichsfinanzminister Gausleiter Kaufmann, hatten auf den Zuschauerbänken Platz genommen. Fast sämtliche neutralen Staaten Europas und der übrigen Welt hatten Pressevertreter entsandt.

Der Präsident des Preisengerichtshofes, Oberlandesgerichtspräsident Dr. Rothberger, der zugleich deutsches Mitglied des Ständigen Internationalen Schiedshofes im Haag ist, eröffnete die Sitzung. Neben ihm hatten als Beisitzer die Preisrichter Oberlandesgerichtsrat Dr. Segelken, Legationsrat Dr. Lohmann und Konteradmiral Glosien, an der Quersseite des Richtertisches der Reichskommissar beim Preisengerichtshof, Vizeadmiral Werth, Platz genommen.

Präsident Dr. Rothberger machte vor Eintritt in die Verhandlung die nachfolgenden grundsätzlichen Ausführungen über die deutsche Preisengerichtsbartkeit:

„Ich eröffne die erste öffentliche Verhandlung des Deutschen Preisengerichtshofes in Hamburg. Eine deutsche Preisgerichtsprechung hat es in den letzten 20 Jahren nach Beendigung des Weltkrieges nicht mehr gegeben. Das freie Meer ist nicht nur eine allen Mitgliedern der Völkergemeinschaft zugängliche Verkehrsstraße, sondern ebenso ein allgemeiner, allen zugänglicher Kriegsschauplatz, ja, zur Zeit der Kriegsschauplatz. Durch preisrechtliche Maßnahmen auf dem Meer wird daher ebenso wie der Feind auch der Neutrale betroffen. Gegenstand der Preisengerichtsbartkeit ist nun die Nachprüfung der Rechtmäßigkeit dieser Maßnahmen. In Deutschland liegt diese Aufgabe nicht wie in vielen anderen Ländern politischen Verwaltungsbehörden ob, sondern einem mit allen Garantien eines Gerichts ausgestatteten Preisengerichtshof. Der Preisengerichtshof hat vier Mitglieder. Drei Preisrichter, darunter der Vorsitzende — müssen die Befähigung zum Richteramt haben, ein Preisoffizier ist Seesoffizier. Alle haben die Rechte und Pflichten richterlicher Beamter. Sie urteilen unabhängig und genießen den besonderen Schutz der Mitglieder des Reichsgerichts. In jeder Entscheidung, die dem beteiligten Eigentümer des Schiffes oder der Ladung nachteilig ist, ist ein Spruch des Preisengerichtshofes erforderlich. Die Vertretung des Reichs vor dem Preisengerichtshof liegt in den Händen des Reichskommissars. Dieser leitet auch das sogenannte vorbereitende Verfahren. Schiff und Ladung durchlaufen nämlich, bevor über sie in einer öffentlichen Verhandlung — wie heute — verhandelt wird, folgende Stadien:

Sie werden von einem deutschen Kriegsschiff auf hoher See angehalten, durchsucht und in einen deutschen Hafen gebracht. Der Reichskommissar sorgt dann selbst oder durch seine Hilfsorgane, wie Kriegsmarineneinrichtungen, für sachgemäße Aufbewahrung der Preise und für Unterkunft und Verpflegung der zurückgehaltenen Personen, die zur Klärung des Sachverhalts erforderlich sind. Er sorgt ferner für die Entseelung der Papiere, für die Befestigung der Preise und für die Vernehmung der in Betracht kommenden Personen. Ergibt sich hierbei, daß die Beschlagnahme der Preise nicht den Voraussetzungen der Preisverordnung entspricht, so kann der Reichskommissar sie freigegeben. Er kann auch mit

den Beteiligten Vergleiche abschließen und berechnete Ansprüche von sich aus befriedigen. Er kann aber keine Maßnahmen gegen einen Beteiligten treffen. In diesem Zweck muß er Anträge beim Preisengerichtshof stellen. Der Vorsitzende des Preisengerichtshofes macht die Einleitung des Verfahrens durch eine Veröffentlichung im „Deutschen Reichsanzeiger“ bekannt, die bezweckt, daß die Beteiligten ihre Anträge beim Preisengerichtshof einreichen. Zur Sicherung ihrer Rechte müssen sie durch einen Rechtsanwalt vertreten sein, der auch das Recht auf Akteneinsicht hat. Das Urteil des Preisengerichtshofes wird im Anschluß an die Verhandlung in öffentlicher Sitzung verkündet. Sowohl der Reichskommissar als auch die Beteiligten können gegen das Urteil des Preisengerichtshofes Berufung an den Oberpreisengerichtshof in Berlin einlegen.

Die deutsche Preisengerichtsbartkeit ist also nach Form und Wesen kein Stief Kriegsführung, sondern eine wahre Gerichtsbarkeit. Die Ausübung einer solchen Gerichtsbarkeit inmitten einer überall von Kriegsleidenschaft erfüllten Zeit mit Hlem, klarem Kopf und doch mit heißem Herzen ist keine leichte Aufgabe. Wir sind uns bewußt, daß eine Preisgerichtsprechung anders als jede andere Rechtsprechung weit über die deutschen Grenzen hinaus insbesondere in die Rechte der Neutralen eingreift.

Wir befinden uns aber in der glücklichen Lage, in der deutschen Preisverordnung eine Grundlage unserer Rechtsprechung vor uns zu haben, die in einer klaren, übersichtlichen und sicheren Form die internationale Vertrags- und Staatenpraxis zusammenfaßt.

Die deutsche Preisverordnung stellt nichts anderes dar als eine Kodifikation des völkerrechtlichen allgemein anerkannten Seekriegsrechts.

In dieser Erkenntnis verpflichtet uns hier in Hamburg überdies überdies die besondere Tradition unseres hanseatischen Oberlandesgerichts, bei dem der deutsche Preisengerichtshof — nicht zuletzt aus diesem Grunde — errichtet worden ist. Stets waren Blick und Rechtsprechung dieses Gerichts in die Weite, aufs Meer und nach Uebersee gerichtet. Sein Ruf und sein Ansehen im In- und Auslande beruhen in erster Linie auf seiner Rechtsprechung, auf Gebieten, die auch für den Preisengerichtshof von maßgeblicher Bedeutung sein werden, auf den Gebieten des Handels-, Seeverkehrsrechts und des internationalen Privatrechts. Ich erinnere nur an die Persönlichkeit jenes Mannes, der drei Jahrzehnte lang Präsident dieses Gerichts war und als solcher in der internationalen Jurisprudenz weite Anerkennung fand, an den Präsidenten Steveling. Noch zwei Monate vor seinem Ableben prägte er als unerlöschender Wortführer für eine vernünftige Rechtsangleichung der am internationalen Rechtsverkehr beteiligten Völker untereinander im September 1909 den bekanntgewordenen Satz: „The law of the ocean can be one“. 20 Jahre vorher war auf der Washingtoner Konferenz nur die mehr theoretische Forderung erhoben: „The law of the ocean must be one“.

Möge die Rechtsprechung des Preisengerichtshofes Hamburg später einmal ein kleiner Beitrag zur Schaffung eines wahren einheitlichen Völkerrechts werden!

Verhandlung über den estnischen Dampfer „Minna“. Nach der Eröffnungsrede des Präsidenten wurde in die Verhandlung über den estnischen Dampfer „Minna“ eingetreten. Der einer estnischen Partenerederei gehörige 1385 Bruttoregistertonnen große Dampfer hatte am 23. September dieses Jahres den Hafen Reval mit einer Ladung von 8200 Ballen chemischer ungeladener Zellulose verlassen, die für nordamerikanische Empfänger bestimmt war. Das Schiff wurde am 27. September von einem deutschen Kriegsschiff angehalten und eingeschleppt. Das preisgerichtliche Verfahren wurde eingeleitet, weil chemische Zul-