

Der Sächsische Erzähler

Tageblatt für Bischofswerda

Einziges Tagesblatt im Amtsgerichtsbezirk



Neukirch und Umgegend

Bischofswerda und den angrenzenden Gebieten

Verleger: Die Verlagsbuchhandlung des Sächsischen Erzählers, Bischofswerda, Markt 11. Druck: Die Verlagsbuchhandlung des Sächsischen Erzählers, Bischofswerda, Markt 11.

Verleger: Die Verlagsbuchhandlung des Sächsischen Erzählers, Bischofswerda, Markt 11. Druck: Die Verlagsbuchhandlung des Sächsischen Erzählers, Bischofswerda, Markt 11.

Der Sächsische Erzähler ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Landrates zu Baugen und der Bürgermeisterei zu Bischofswerda und Neukirch (Kreis) bestellbarste Blatt und enthält ferner die Bekanntmachungen des Finanzamts zu Bischofswerda und anderer Behörden.

Nr. 55

Dienstag, den 5. März 1940

95. Jahrgang

Die Ueberlegenheit der deutschen Luftwaffe

Drei Jäger gegen zwölf französische Morane! — Ein Rudel Franzosen stürzt sich auf einen Fernaufklärer — Die deutschen Garben sahen gut

1940. . . 4. März. (BR.) Feindliche Flugzeuge im Anflug! Von den vorberstehenden Spähposten der Front jagte die Meldung durch den Nebel zum Feldflugplatz. Ein paar Sekunden später waren die Jäger schon in der Luft, nahmen Kurs auf die verunsicherte Einfahrt.

Klarste Sicht, seit Wochen nicht mehr so gut, selbst in der großen Höhe, in der die beiden Messerschmitt-Maschinen, die vorausgefahren waren, genau auf die Grenze aufzogen.

Da ist die Front schon! Und da sind auch die feindlichen Flugzeuge. Zwei, drei, nein — acht, zehn, zwölf schwarze Punkte heben sich vom hellen Mittags Himmel ab. Unten hat die französische Flak, die die deutschen Jäger von der Grenze ab aufs Korn nahm, das Schießen eingestellt. Jetzt sind die deutschen Jäger — inzwischen sind es vier Maschinen — am Feind.

Und nun zeigt sich, wem der französische Angriff gilt: Vor sich her treiben die zwölf Morane einen deutschen Fernaufklärer! Die Jäger wenden in enger Kurve und jagen ihre Garben aus Kanonen und Maschinengewehren zwischen das Rudel. Im Augenblick lassen die zwölf von dem Fernaufklärer ab, geben ihre geordnete Formation auf und stieben wild durcheinander. Die bekannte Kurve beginnt: Jeder will sich zunächst aus den tobenden Garben bringen.

Es knallt und kracht, als ob die Hölle los ist. Der Führer der deutschen Jagdgruppe, der selbst am Knüppel der ersten Maschine des Schwarms sitzt, hat einen Franzosen vor sich bekommen, der nicht mehr rechtzeitig abbrechen kann. Aus 60 Meter Entfernung trifft ihn der erste Feuerstoß. Und dieser erste Stoß ist die Regel. Die Jäger fliegen, die Morane kippt nach unten ab. In Sekundenbruchteilen hat sich dies alles abgespielt, in leichter Strafe stürzt die Morane ab. Kein Fallschirm öffnet sich, nur Augenblicke sind es, bis die Maschine am Boden zerfällt.

Keiner der übrigen hat mehr Lust, sich mit den deutschen Jägern einzulassen; die zwölf Morane fliehen durcheinander, um dem rasenden Feuer der vier Deutschen zu entgehen. Längst ist der Fernaufklärer in Sicherheit, hat den Weg über die Grenze heimwärts gefunden, und hier, über französischem Boden, sieht sich der Kampf der Jäger jetzt ab. Einen eigentlichen Luftkampf kann man es gar nicht mehr nennen. Der überaus rasende Wind scheint eine Panik hervorgerufen zu haben. In dem wilden Durcheinander bieten die Franzosen den Jägern immer wieder ungewollte Gelegenheiten, einige gut sitzende Schüsse anzubringen. Das ganze Rudel, das wohlgeordnet in Angriffsvorstoß dem Fernaufklärer nachfolgte, hat sich in einzelnen fliegende Flugzeuge aufgelöst, von denen jetzt jedes den günstigen Augenblick abwartet, um abzuhauen!

Tatsächlich, in kurzer Zeit sind die vier deutschen Jäger Herren des Luftraums über Diederhofen, das friedlich und still tief unten in der Sonne liegt und seine roten Ziegeldächer leuchten läßt. Wenige Minuten später sind die Jäger wieder über der Grenze und fliegen dem Feldflugplatz zu, wo sie schon mit Spannung erwartet werden. Wird wieder einer „waden“, hat die Gruppe einen neuen Aufschlag? So warten die Dahingeblichenen auf ihre Kameraden, die sie schon neugierig zu großen Leistungen beglückwünschten konnten. Kommt doch schon am Vortage die Jagdgruppe fünf Aufschläge durch, bei denen die Franzosen den kürzeren gezogen hatten. Ueber St. Adolf erwachten sie eine Morane, der beim ersten Feuerstoß schon das Fahrwerk herausfiel und die im starken Gleitflug nach unten wegging.

Bei Wöllingen trafen acht Jäger der Gruppe auf zehn Morane, von denen drei nach wirksamem Beschuss mit Trudelschwebungen nach unten verschwanden. Auch ihr Schicksal ist unbekannt, da sich die Kämpfe auf französisches Gebiet hinüberzogen und die Jäger nicht feststellen konnten, ob sie sich jagen, ob sie notlandeten oder am Boden zerfielen. Südostwärts Diederhofen hatten es drei Franzosen verstanden, deutsche Jäger über die Grenze zu jagen. Eine Morane stürzte nach den ersten Angriffen der Deutschen flatternd nach unten: Ihr Schicksal ist unbekannt.

Innerhalb 24 Stunden so viele Erfolge! Es muß doch ein bestimmendes Gefühl sein für die Franzosen, über ihrem eigenen Gebiet eine Schlappe nach der anderen zu erleiden, und das in einem so kurzen Zeitraum. Doch dazu kommt, daß sie sich zu meist in der Ueberzahl befinden. Sie sollten es bald wissen: Wir haben die besseren Flugzeuge, wir haben die besten Piloten!

Dans Herberti Sirsch

Zwischen französischen Bunkern notgelandet

Wie sie sich durch die französischen Linien schlangen

Berlin, 4. März. Zu der bereits gemeldeten heldenhaften Kampfweise des bei Metz notgelandeten deutschen Aufklärungsflugzeuges wird von zuständiger Seite im einzelnen noch folgendes mitgeteilt:

Ein Aufklärungsflugzeug des Typus Ho 111 führte am 4. März 1940 einen Aufklärungsflug in über 9000 Meter Höhe über Ostfrankreich aus. Bei Durchführung der Erkundung in Gegend Metz wurde das Flugzeug von drei französischen Morane-Jagdflugzeugen zum Kampf gestellt. Die französischen Jäger griffen in wiederholten Anläufen das deutsche Flugzeug an. Dieses nahm trotz seiner Unterlegenheit den Kampf auf, erwiderte das Feuer mit seinen Maschinengewehren und brachte einem Angreifer mehrere Treffer bei. Im Verlauf des Luftkampfes setzten nacheinander beide Motoren aus. Der Deiftührer des linken Motors ging in Flammen auf. Instrumentenbreit und Kompaß wurden getroffen. Der Bordfunker erhielt einen Stoßschlag in

den linken Oberschenkel. Zwei weitere Besatzungsmitglieder wurden tödlich getroffen. Sprengmotten von Flak erschienen vor dem Flugzeug. Infolge des Aussetzens der Motoren verlor das Flugzeug erheblich an Höhe und mußte eine Landung in der französischen Bunkerlinie vornehmen.

Bei der Bergung der toten Kameraden wurden die beiden überlebenden deutschen Flieger sowohl aus der Luft durch einen Jäger wie auch von der Erde her mit Maschinen-gewehren und Gewehren beschossen. Es gelang trotzdem, auch noch den Brand des Flugzeuges voll zu entfachen. Daraufhin suchten die beiden Flieger schnellstens Deckung und arbeiteten sich im Lauffschritt unter weiterem Beschuss aus den umliegenden französischen Bunkern, das Gelände geschickt ausnützend, ins Niemandsland vor. Nachdem die Verfolger von ihnen abgelassen hatten, verließen sie sich durch die französischen Stellungen hindurch bis an einen Wald heran, wo sie ausrüsteten und die Verbindung des Bordfunkers näher untersuchten. Nach kurzer Pause setzten sie dann ihren Marsch im beschleunigten Tempo in Richtung der deutschen Stellungen fort und wurden von einem deutschen Offiziersabtrupp, der den Vorgang der Notlandung beobachtet hatte und in treuer Kameradschaft zur Hilfeleistung vorgestoßen war, weit vor dem Westwall aufge-nommen.

Der verwundete Bordfunker befindet sich ohne Lebensgefahr wohl betreut im Lazarett. Der Flugzeugführer tut bereits wieder Dienst bei seiner Staffel.

Der Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Generalfeldmarschall Göring, hat beide Ueberlebende für ihr unerschrockenes Handeln mit dem EK II. und I. Klasse ausgezeichnet.

Ein Heldentat

Als dem deutschen Heinkel-Aufklärer im Kampfe mit drei französischen Jägern die Motoren plötzlich aussetzten, da war dies eine verteilte Lage, aus der es nach normalen Begriffen keinen Ausweg und keine Rettung mehr geben konnte. Aber das Unglaubliche geschah. Der deutsche Pilot wackelte nicht die Person, sondern brachte es fertig, sein Flugzeug von dem über Metz befindlichen Luftraum ostwärts bis zur französischen Bunkerlinie zu bringen, wo dann eine Notlandung vorgenommen werden

Großadmiral Raeder über die Seetriftgführung

Berlin, 4. März. Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Dr. h. c. Raeder, gewählte Vertreter der National Broadcasting Company, Neuyork, eine Unterredung, die sich mit grundsätzlichen Fragen des Seetriftes, insbesondere mit dem deutschen Standpunkt in der Führung des Seetriftes, beschäftigte.

Großadmiral Raeder ging hierbei von der britischen Kriegserklärung an Deutschland aus und verlor die Meeresfront, mit denen England den Krieg führt. Er wies darauf hin, daß England mit der Erweiterung seiner Seemacht die Welt beherrschen will, die deutsche Zivilbevölkerung begonnen habe. Da ein Krieg nur auf Gegenseitigkeit geführt werden könne, habe Deutschland das Recht und seinem eigenen Volk gegenüber auch die Pflicht, mit gleichartigen Mitteln gegen England vorzugehen. Die von Deutschland getroffenen militärischen Maßnahmen verfolgten keinen anderen Zweck, als den Transport derselben Waren nach England zu verhindern, die England nicht nach Deutschland gelangen lassen wolle.

Englische Handelschiffahrt im aktiven Kriegsdienst

Der Großadmiral betonte weiterhin, daß England nicht nur gegen die deutsche Zivilbevölkerung Krieg führe, sondern daß es auch die eigene Zivilbevölkerung und seine zivile Schiffahrt aktiv in kriegerische Handlungen einsetze. Auf die in diesem Zusammenhang gestellte Frage, ob z. B. auch die in Amerika lebhaft erörterte Verletzung britischer Fischerboote unter diesen Begriff falle, legte der Großadmiral die deutsche Auffassung im einzelnen dar, indem er drei Kategorien von Schiffen herausstellte, bei denen eine Beteiligung an Kampfhandlungen erwiesen sei, so daß sie ihren zivilen Charakter verlieren. Diese seien: 1. die bewaffneten Handelschiffe, 2. Handelschiffe, die im Konvoi von Kriegsschiffen oder Flugzeugen fahren, und 3. militärisierte Handelschiffe. Unter letzteren seien solche Schiffe zu verstehen, die zwar nicht offiziell zu Hilfskriegsschiffen umgewandelt seien, vom Gegner jedoch für militärische Aufgaben eingesetzt werden, u. a. zum Minensuchen, zur Truppenbeförderung, für Uebermittlung von Nachrichten, als Vorpostenboote usw. In der Behandlung dieser Schiffe bestehe ein grundsätzlicher Unterschied: Deutschland stelle alle zu militärischen Zwecken bestimmten Fahrzeuge in die Kriegsmarine ein, mache sie also offiziell zu Hilfskriegsschiffen, die die Kriegslage führten und deren Besatzungen Angehörige der Kriegsmarine, also Soldaten, seien. England dagegen benutze zivile Fahrzeuge und Seeleute, ohne sie zu Beständen der Kriegsmarine zu machen. Sie leisteten unter der Handelsflagge reine Kriegsarbeit. Das deutsche Rechtsempfinden erblicke hierin eine echt englische Heuchelei, wenn England sich nach dem Verlust solcher Fahrzeuge beklage, Deutschland habe harmlose zivile Fahrzeuge angegriffen.

Auf die Frage des Berichterstatters, ob ein solches Verfahren nicht gegen die von Deutschland anerkannten Regeln des Londoner U-Boot-Protokolls verstöße, stellte der Großadmiral fest, daß dies keineswegs der Fall sei. Denn die allgemeinen Grundzüge dieses Protokolls sagten nur solchen Schiffen Schuß zu, die sich tatsächlich friedlich verhielten. Dies sei aber bei den genannten Schiffskategorien nicht der Fall. Unter solchen Umständen sei es geradezu widersinnig, erwarten zu sollen, daß sich ein Kriegsschiff dem ersten Schuß eines bewaffneten Handelschiffes ausweichen sollte. Der Berichterstatter ging anschließend auf die neutrale Schiffahrt ein, die unter dem Krieg sehr zu leiden habe. Großadmiral Raeder wies nach, daß die englische Politik sich nicht darauf beschränke, die deutsche und die eigene

Lebhaftes Artilleriefener zwischen Mosel und Pfälzer Wald

Aufklärungsflüge über Ostfrankreich

Berlin, 5. März. (Fig. Funkm.) Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:

Zwischen Mosel und Pfälzer Wald teilweise lebhafteres Artilleriefener und heftigere Spähtruppentätigkeit.

Die bereits durch Sondermeldung bekanntgegeben, hat ein von Fernfahrt zurückgekehrtes U-Boot die Verletzung von 88 000 Bruttoregistertonnen gemeldet.

Die Luftwaffe setzte am 4. März 1940 trotz ungünstiger Wetterlage ihre Aufklärungsflüge über Ostfrankreich fort.

U-Boot meldet Verletzung von 36 000 BRZ.

Wieder ein folger Erfolg der deutschen Seetriftgführung
Berlin, 4. März. Ein U-Boot meldet nach Rückkehr von Fernfahrt die Verletzung von 36 000 BRZ.

mußte. Jedermann mußte annehmen, daß zumindest zu diesem Zeitpunkt das Schicksal der deutschen Besatzung besiegelt worden wäre. Denn erfahrungsgemäß ist es unwahrscheinlich, daß ein Flieger im unbekanntem, feindlichen Festungsgebiet überhaupt einen gezielten Landeplatz findet, und zweitens erscheint es unmöglich, daß eine solche Landung, wenn sie schon glückt, in der von feindlichen Beobachtern wimmelnden Gegend unbemerkt bleiben wird. Den vom Himmel gefallenen Fliegern bleibt in solchen Fällen eigentlich nichts anderes übrig, als sich zu ergeben oder ihr Leben so teuer wie möglich zu verkaufen. Aber deutsche Soldaten werfen die Hände nicht so leicht ins Korn, und so gelang es tatsächlich, das feindliche Festungssystem zu durchbrechen und zu den eigenen Linien zurückzuführen. Dieses ungewöhnliche Heldentat zeigt, von welchem Kampfesgeist der deutsche Soldat in diesem Kriege befeuert ist, es zeigt, wie auch die schwierigsten Lagen durch Kaltblütigkeit, energisches und entschlossenes Handeln gemeistert werden können, und es beweist nicht zuletzt, daß die französische Maginotlinie doch nicht so unüberwindlich zu sein scheint, wie die gegnerische Propaganda immer behauptet.

Kriegsgefahr für Handelschiffe im Geleitzuge

Großadmiral Raeder behandelte dann die Gefahren, die neutralen Handelschiffen drohen, wenn sie sich kriegsmäßig verhalten und damit Anlaß zu Vermischung mit feindlichen Schiffen geben. Hierzu gehöre auch das Fahren im Geleitzug, das als nichts anderes anzusehen sei, als ein Ersatz für Bewaffnung von Handelschiffen. Die einzelnen Schiffe wehrten sich zwar nicht selbst, sie übertragen jedoch den bewaffneten Widerstand gegen die feindlichen Unter-suchung auf die geleitenden Kriegsschiffe und erwiderten vom geleitenden Kriegsschiff die Vernichtung des Angreifers. Der deutsche Standpunkt lasse sich ganz knapp auf die Formel bringen: Wer Waffenhilfe in Anspruch nimmt, muß Waffen einlagewärtigen.

Bei der Erörterung der Möglichkeit häufiger Meinungsverschiedenheiten ging der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine auf das Verbot des amerikanischen Präsidenten Roosevelt für die amerikanischen Schiffe ein, die gefährlichen Zonen von England zu befahren. Er führte hierbei folgendes aus:
„Das Verbot ist der beste Beweis gegen das von England geübte Verfahren, das die Neutralen zum Befahren dieser Gebiete zwingt, ohne in der Lage zu sein, ihre Sicherheit zu gewährleisten. Deutschland kann allen Neutralen nur raten, die Politik Ihres Präsidenten nachzuahmen.“

Schuld am Laibstand trägt England

Frage: „Wo gibt es noch Lage der Dinge überhaupt keinen Schuß für die neutrale Schiffahrt in den kriegsgefährdeten Zonen?“

Antwort: „Solange England seine Methoden beibehält, wohl nicht.“ Denn, wie gesagt, die Schuld an diesem Laibstand trägt ausschließlich die britische Regierung. Sie weiß es übrigens selbst, und es läßt sich gewiß kein besserer Kronzeuge dafür anführen, als der heutige Erste Lord der britischen Admiralität Ritter Churchill, der in seinem Buch „Die Weltkriege 1914/18“ sich folgendermaßen äußert:

„Warum soll es ungeheuerlich sein, einen Neutralen oder Nichtkämpfer am Lande mit Feuerwaffen umzubringen, wenn er sich in den Weg stellt, und eine abscheuliche Grausamkeit, dieselbe Person auf dem Meere durch Torpedos zu töten? Wo bliebe die Logik, wenn man einen Unterschied zwischen diesen beiden Verfahren machen wollte? Ich glaube nicht, daß es eine bessere und eindringlichere Unterstreichung der deutschen Auffassung gibt, als diese Worte Ritters Churchills.“

Deutschland will U.S.-Schiffe schonen

Frage: „Für die Neutralen, Herr Großadmiral, erschließen sich damit keine erfreulichen Perspektiven, denn ich entnehme Ihren Worten, daß sie in den Seengebieten um England herum mit einer für die Seetriftgführung rechnen müssen. Auch für die U.S.A. ist diese Frage ernst, gerade weil Präsident Roosevelt durch die Bezei-