

# Der Sächsische Erzähler

Tageblatt für Bischofswerda

Einzige Tageszeitung im Amtsgerichtsbezirk



Neukirch und Umgegend

Bischofswerda und den angrenzenden Gebieten

Verlagspreis: Die halbjährliche Abnahme 6 M., im vorausgezahlt. Vierteljährliche Abnahme 3 M., im vorausgezahlt. Die halbjährliche Abnahme 6 M., im vorausgezahlt. Die halbjährliche Abnahme 6 M., im vorausgezahlt.

Der Sächsische Erzähler ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Landrates zu Baunzen und der Bürgermeister zu Bischofswerda und Neukirch (Lausitz) beiderseits bestimmte Blatt und enthält ferner die Bekanntmachungen des Finanzamts zu Bischofswerda und anderer Behörden.

Nr. 192

Sonnabend, den 17. August 1940

95. Jahrgang

## Flugzeughallen in Schutt und Asche gelegt

### Stuka-Angriffe auf englische Flughäfen

Ein Auftrag, wie ihn sich die Stuka-Piloten nach ihren vernichtenden Schlägen im Westen schon wieder einmal gewünscht haben: Angriff auf den englischen Flughafen. Die englischen Jagd- und Kampfmotoren, die schon seit Tagen vergeblich versuchten, die Angriffe der deutschen Luftwaffe abzuwehren, unterliegen sie nicht unserer wuchtigen und angreiflichen Jagern, so werden sie durch unsere schweren Bomber, die ununterbrochen über den Kanal fliegen, auf dem Boden vernichtet.

Berichtet sind die letzten Rebellschleier, als sich unsere Stuka-Gruppe der französischen Küste nähert. Im hellen Sonnenschein gleiten die Kreiselbomber von Dover jenseits des Kanals. Kein einziges Schiff auf dem blauen Fluten dort unten, keine Rauchschmoke, soweit das Auge reicht, die englischen Häfen, einstmals Knotenpunkte internationalen Handelsverkehrs, sind ausgestorben. Ihre Anlagen sind wie in Dover zum Teil vernichtet. Geschosse schwerer und mittlerer Kaliber empfangen unsere Stuka-Bomber, die sich der englischen Küste nähern. Ein wahres Sperrfeuer schießen die Jagdgeschiffe vor den Häfen von Dover. Unsere erfolgreichen Angriffe auf diese Kanalanlagen scheinen die Engländer noch nicht vergessen zu haben. Doch diesmal „robben“ sich unsere Maschinen durch das verästelte Sperrfeuer über Dover, diesmal geht ihr Flug kilometerweit über englischer Land. Vom Hecklande her führt sich eine Staffel englischer Hurricane- und Spitfire-Maschinen den Stuka-Bombern entgegen.

Doch die Heckschiffe der Stukas halten sich den Feind vom Leibe. Trommel auf Trommel jagen sie auf den kurbelnden Gegner. Schon torstelt die erste Hurricane getroffen zu Boden. Dort unten liegt das Ziel, deutlich erkennt der Kommandeur einige Maschinen auf dem Boden. Ihr Schicksal ist besiegelt. In rasendem Sturzflug schießt Maschine nach Maschine in die Tiefe. Riesige Fontänen aus Feuer, Rauch und Staub steigen dort unten hoch, wo eben noch ein feindlicher Flughafen war. Zwei schwere Bomben landen mitten in englisches Flugzeughallen, die wie Kartenhäuser zusammenbrechen. Dort unten, wo unsere Stuka-Bomber auf freiem Feld betonierten, bleibt ringum nichts stehen als verbogene Gerippe aus Stahl. Aber den Flughäfen von Le Bourget nach den deutschen Bombenangriffen gesehen hat, der weiß, was von dem Flughafen nach diesem Angriff noch geblieben ist: Nichts ist mehr. Der Auftrag ist erfüllt.

Die feindlichen Maschinen schlingern sich wieder über den englischen Küstentreiben bis über den Kanal. Unsere Jäger schließen sich den Stuka-Bombern an. Ueber dem Kanal sammeln sich die Junkersmaschinen, um im Tiefflug über die grünen Fluten heimwärts zu ziehen. Dieser glänzende Angriff gab den Engländern einen neuen Beweis von der vernichtenden Angriffswirkung unserer Stukas, die dem Tommy noch manchen schweren Brocken zu schinden geben werden.

Kriegsbericht Anton Müller-Engelsfeld.

## Ueber London

Am 15. August wurde mit 143 feindlichen Flugzeugverlusten und 21 vernichteten Sperrballonen die bisher höchste Abschussziffer im Luftkrieg gegen England erreicht. Aber noch eine andere Tatsache zeichnete diesen Tag aus, denn zum ersten Male erschienen in den Abendstunden deutsche Kampf- und Jagdbomber in wohlgeordneten Verbänden über dem Londoner Hauptflughafen durch die feindliche Gegenwehr ernstlich hätte behindert werden können. Freilich diente diese Demonstration der deutschen Luftmacht nicht nur dem Zweck, den acht Millionen Bewohnern Großlondons ein militärisches Schauspiel zu bieten, sondern hatte vor allem die Aufgabe, die in der Umgebung Londons gelegenen Flugplätze und sonstigen kriegswichtigen Objekte mit Bomben zu bedecken. Diesem Zweck der Vernichtung hat die deutsche Luftwaffe denn auch wiederum so gründlich befohlen, daß es den britischen Schreibern am englischen Rundfunk zunächst die Rede verdrängt. Auch den englischen Zeitungen wurde es strikt untersagt, über den deutschen Luftangriff auf den weltbekanntesten Londoner Flughafen Croydon irgendetwas zu veröffentlichen. Ebenso wurde der Presse verboten, die Tatsache zu erwähnen, daß in London Luftalarm gegeben worden sei. Erst später fanden die amtlichen Stellen ihre Fassung und damit die englischen Augenzeugen ihre Sprache wieder. Was Hunderttausende und Millionen Menschen mit starkem Entsetzen beobachtet hatten, konnte man ja schließlich auf die Dauer nicht verheimlichen. Aber weit davon entfernt, die Wahrheit zu sagen, versuchten es die offiziellen Meinungsdirigenten auch jetzt noch mit jener Spiegelscheiterlei, die dem englischen Wesen so eigenartig ist. Die immerhin bedenkliche Tatsache, daß starke deutsche Luftverbände in geschlossenem Flug ungehindert bis London vordringen konnten, erwähnte man als nebensächlich nicht, aber um eine recht farbige Schilderung des Bombardements von Croydon kam man doch nicht herum. Das sah nach Reuters etwa so aus: „In der Wehrmacht der Fälle flüchteten die Deutschen schon, wenn sie von britischen Spitfire- und Hurricane-Maschinen angegriffen wurden: Aber 30 oder 40 erreichten doch den Flugplatz Croydon bei London und nachdem sie im Sturzflug ihre Bomben abgeworfen hatten, machten sie sich davon.“ Danach müssen also die angehenden deutschen Flugzeuge vorher erhebliche Luftkämpfe bestanden haben, was natürlich den englischen Verteidigern nicht unterborgen geblieben wäre. Aber seltsam, in einer anderen Meldung, weiß Reuters zu berichten: „Die feindlichen Apparate wurden erst bemerkt, als sie ungefähr 5 Kilometer vom Flugplatz Croydon entfernt ihren Sturzflug begannen. Bessanten haben, wie sie auf einige hundert Meter herabgingen, bevor sie ihre Bomben fallen ließen.“ Noch seltsamer: Diese deutschen Stukas, die auf hundert Meter herabstiegen, konnten ihr Ziel dennoch nicht treffen, weil nach einer dritten Reuters-Version der Flugplatz Croydon „keinen Schaden davongetragen hat“. Es dürfte bald auch in London nicht mehr viel Leute geben, die so einem Gutmisch glauben schenken. Der britische Luftmarschall Sir Philip Jouber de la Ferte hat schon recht, wenn er im Rundfunk sagte, daß ein Großteil der englischen Bevölkerung an den behaupteten britischen Luftsiegen zweifle und der Ansicht sei, daß man irgendwo irgendetwas faul sein.“ Es ist sogar ober-

## Tag für Tag Bombenhagel über England

Berlin, 16. August. Am Freitag haben unsere Fliegerverbände wieder verschiedene Angriffe auf militärische Ziele in England und Südküste Englands durchgeführt. So wurden, wie das DFB. erfährt, Flugplätze in der Gegend von Portsmouth sowie Flugplätze und Sperrballone in der Grafschaft Kent erfolgreich angegriffen. Auf den Flugplätzen wurden mehrere Hallen getroffen, einige in Brand gesetzt. In verschiedenen Stellen fanden kleinere Luftkämpfe statt, bei denen nach bisher vorliegenden Meldungen über 40 feindliche Flugzeuge abgeschossen wurden. Von eigenen Verlusten wurden bisher 16 Flugzeuge gemeldet.

Einzelheiten über den Verlauf der Verstärkungen, die in der Nacht der Nacht nicht festgestellt werden können, zu photographieren.

### Protest in London gegen Verletzung des schweizerischen Luftraumes

Berlin, 16. August. Der schweizerische Gesandte in London ist beauftragt worden, die englische Regierung auf die erneute Verletzung des schweizerischen Luftraumes durch englische Flugzeuge in den Nächten vom 13. zum 14. und vom 15. zum 16. August aufmerksam zu machen. Angesichts der bei früherer Verletzung von der englischen Regierung abgegebenen Zusicherungen wurde der schweizerische Gesandte beauftragt, gegen solche Verletzungen des Luftraumes Protest einzulegen und darauf zu drängen, daß strenge Maßnahmen ergriffen werden, um Wiederholungen derartiger Vorfälle zu verhindern.

### Das Britenparlament im Luftkämpfer

Schwedische Berichte über den Luftangriff auf England. Stockholm, 16. August. Die Stockholmer Blätter sind voll von Berichten über die Luftkämpfe, die sich immer mehr Mittel-

## Bomben auf die Fabrik der englischen „Stukas“

Der Angriff auf die Staatswerkstatt von Chatham. Berlin, 16. August. Wie schon im DFB-Bericht bekannt, griffen die Luftwaffe auch in der Nacht vom 15. zum 16. 8. wichtige militärische Ziele in England mit Bomben an. Wir erfahren hierzu noch, daß auch die Staatswerkstatt von Chatham das Ziel der deutschen Bombenangriffe war. Die an der Uferanbindung gelegenen Docks und Werksanlagen wurden erfolgreich bombardiert. In Birmingham-Bombardierung wurden Bomben auf „The Austin Co. Ltd.“, eine Auto- und Motorenfabrik abgeworfen. Diese Fabrik baut während des Krieges die bekannten Bristol-Motoren. In Dronught bei Hull wurden die „Bladburn Aircraft Works“ mit zahlreichen Bomben besetzt. In dieser Flugzeugfabrik werden u. a. die englischen Stukas gebaut, mit denen die britische Luftwaffe verfahren will, den berühmten deutschen Stukas Konkurrenz zu machen. Alle kritischen Versuche in dieser Richtung sind bisher mißlungen.

Deutsche Aufklärungsflugzeuge überflogen heute im Laufe des Tages die Ziele der letzten nächtlichen Bombenangriffe, um

## Englischer Angriff auf Flieger in Seenot Abschluß war unsere Antwort

Das ist britische Ritterlichkeit — Verbrechen in letzter Minute vereitelt

Von Kriegsberichterstatter Hans Caratiola (R.). Wieder einmal steuern wir direkten Kurs auf England. Mit uns, dort, wo die letzten Wolkensehen über der französischen Küste leben, fliegen unsere Kampfflugzeuge. Ihr und unser Einsatz gilt heute Portsmouth. Gestern haben wir bei Portland eine Weisung in die feindliche Abwehr geschlagen. Mal sehen, wie der Verlust der Spitfire und Hurricane auf den Schied unseres Gegners gewirkt hat. Wir sind weit davon entfernt, den Feind zu unterschätzen. Wir wissen, er kämpft einen Verwehrlungskampf. Es heißt also, auf der Hut sein. Die Kampfmotoren halten auf den englischen Kriegsbasen zu. Einige Schiffe in der Nähe der Insel Wight haben unser Kommando bemerkt. Im Rückwärts fahren sie mit höchster Geschwindigkeit. Die Rauchwolken quillen aus den Schloten. Aber sie können diesmal unbesorgt sein. Die Bomben sind für die Hafenanlagen dort drüben bestimmt.

Wenigstens heute die englischen Jäger? Schon haben wir die Insel erreicht. Da, wo die Flak eben verdrängt, eine Sperrzone gegen den deutschen Angriff zu legen, sehen wir Portland. Wie schnell die Kameraden mit ihren Kampfflug-

zeugen über den Kanal ab. Eine Rauchschmoke zieht hinter der zerfetzten Spitfire her. Steil geht es nach unten. Dann schlägt sie auf das Wasser auf und versinkt. Ich weilt weiter Gegner, die sich zu nahe an unsere Gruppe herangewagt haben, teilen das Schicksal der beiden ersten Engländer. Der Rest ist auseinandergetrieben und bricht in rasender Fahrt landeinwärts. Wir kucken ein, fliegen heimwärts. Da ruft mir der Flugzeugführer, Feldwebel R., plötzlich zu: „Dort unten, aber Kameraden in Seenot!“ Ja, rechts vor uns ist ein kleiner Schirm dem Wasser zutreiben. In niedriger Höhe umkreisen wir die Stelle. Wir wollen den genauen Kurs feststellen, um den Seerettungsdienst alarmieren zu können. Vier weitere deutsche Flugzeuge kommen dazu. Da kommt plötzlich ein englischer Jäger auf die Stelle zugeschossen. Im Tiefflug prescht er über das Wasser. Wir wissen, daß den Engländern die Gesehe einer humanen Kriegsführung nicht heilig sind. Daß er nun aber versucht, Menschen, die im Wasser um ihr Leben ringen, mit seinen MG-Garben zu beharken... Auf Teufel Namen. Schon sind die anderen Maschinen hinter ihm her. Er versucht, zu entkommen. Da reißt Feldwebel R. unsere Maschine herum. Berige Meter nur über der Wasseroberfläche haben wir den Gegner. Eine wilde Jagd. Der Tommy fliegt verteuert, nun dreht er gar eine Rolle. Aber Feldwebel R. läßt sich nicht beirren. Einige kurze Feuerstöße. Da haßt die Hurricane erwischt. Mit voller Geschwindigkeit saust sie in das Wasser. Nun wird es aber Zeit, daß wir unsere Seenotmeldung nach Hause bringen. Unseren Kameraden soll so schnell wie möglich Hilfe gebracht werden. Galt erreichen wir den Flughafen. Schnell ist unsere Mitteilung an die Seerettung überbracht.

### Britische Piraten überfielen auch deutsche Seerettungsboote

Berlin, 16. August. Am 15. August wurden deutsche Boote vom Seerettungsdienst, welche mit den international vorgeschriebenen Rote-Kreuz-Abzeichen versehen waren, bei Rettung von in Seenot befindlichen Fliegern im Englischen Kanal durch zehn britische Spitfire-Maschinen angegriffen. Unsere Notdoo-

ten bleiben nur heute die englischen Jäger? Schon haben wir die Insel erreicht. Da, wo die Flak eben verdrängt, eine Sperrzone gegen den deutschen Angriff zu legen, sehen wir Portland. Wie schnell die Kameraden mit ihren Kampfflug-