Der Sächsische Erzähler

Tageblatt für Bischofswerda

Einzige Tageszeitung im Amtsgerichtsbezirk

Neukirch und Umgegend

Bischofswerda und den angrenzenden Gebieten

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. 247 — Montag, den 21. Oktober 1940 — 95. Jahrgang

Vernichtende Schläge der deutschen U-Boot-Waffe

In zwei Tagen 327000 BRT. versenkt

Berlin, 20. Oktober. Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:

Deutsche Unterseeboote haben in der Nacht vom 19. zum 20. Oktober wieder einen britischen Geleitzug mit größtem Erfolg angegriffen.

Wie bereits durch Sondermeldung bekanntgegeben, sind nach bisher vorliegenden Meldungen aus diesem Geleitzug in einer einzigen Nacht 17 feindliche Handelsschiffe mit insgesamt 110 000 BRT. versenkt worden.

An dieser Versenkungsziffer ist das U-Boot des Kapitänleutnants Prien mit 8 Schiffen von zusammen 50 500 BRT. beteiligt. Kapitänleutnant Prien hat damit als erster der Unterseebootskommandanten die 200 000 Tonnengrenze überschritten. Mit einer Gesamtversenkungsziffer von 200 000 BRT. feindlichen Handelsschiffsraumes steht er weitaus an der Spitze aller Unterseebootkommandanten.

Das Unterseeboot des Oberleutnants zur See Endraß hat durch seinen Anteil an den Erfolgen der letzten Nacht das bisherige Versenkungsergebnis seiner laufenden Unternehmungen auf 44 000 BRT. gesteigert.

Andere Unterseeboote meiden die Versenkung von insgesamt 43 000 BRT. aus weiteren Geleitzügen.

Innerhalb von zwei Tagen sind damit durch die Vernichtung von zwei großen Geleitzügen und durch einige Einzelerfolge 327 000 BRT. feindlichen Handelsschiffsraumes von unseren Unterseebooten versenkt worden.

Die Luftwaffe setzte am gestrigen Tage trotz ungünstiger Wetterlage die Angriffe auf die britische Hauptstadt und andere kriegswichtige Ziele in Mittel- und Südengland fort.

In der Nacht griffen stärkere Verbände in rollendem Angriff London an und warfen große Mengen Bomben, teilweise schwersten Kalibers, ab. Neben vielen anderen Einschlägen konnten insbesondere nördlich der West-India-Docks, im Gaswerk von Greenwich, bei den Handley-Page-Flugzeugwerken, bei einem großen Wasserwerk und in mehreren Bahnhöfen zahlreiche neue Brände, weithin sichtbare Explosionen und bis zu 1000 Meter hohe Stichflammen beobachtet werden. Schwere Kampfflugzeugverbände griffen die Hafenanlagen von Liverpool, Industriewerke von Coventry und sonstige Rüstungszentren in Süd- und Mittelengland an und belegten sie wirkungsvoll mit Bomben.

Der Feind unternahm keine Angriffe auf deutsches Gebiet.

Deutschlands erfolgreichster U-Boot-Kommandant

Das Eichenlaub für Günther Prien

Berlin, 20. Oktober. Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht hat Kapitänleutnant Prien das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes mit folgendem Telegramm verliehen:

„An Kapitänleutnant Prien!

In dankbarer Würdigung Ihres heldenhaften Einsatzes im Kampfe für die Zukunft unseres Volkes verleihe ich Ihnen anläßlich der Versenkung von 200 000 Tonnen feindlichen Schiffsraumes als fünftem Offizier der deutschen Wehrmacht das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes.

Adolf Hitler."

•

Günther Prien wurde am 16. Januar 1908 in Osterfeld in Thüringen geboren. Seine Eltern stammen beide aus Norddeutschland. Mit ihnen kam er als zehnjähriger Knabe nach Leipzig, wo er das Gymnasium bis zur Primareife besuchte, um dann mit 16½ Jahren zur Handelsmarine zu gehen. Er hat dort von der Pike auf gedient und zweimal den Erdball umschifft, bevor er im Jahre 1931 das Examen für den Handelsschiffskapitän ablegen konnte. Als er infolge der Tonnagebeschränkung, die durch den Notstand der deutschen Wirtschaft bedingt wurde, aus der Handelsmarine ausscheiden mußte, erlernte er das Fliegen, wandte sich dann aber als Nationalsozialist dem freiwilligen Arbeitsdienst zu und war schließlich Arbeitsdienstführer und Lagerführer im Vogtland, bis er am 16. 1. 1933 als Matrose bei der Kriegsmarine eintrat. Am 1. 1. 1934 wurde er Fähnrich, 1936 Leutnant und 1938 Oberleutnant zur See. Während des spanischen Befreiungskrieges nahm er am Ueberwachungsdienst und an den gelegentlichen Vergeltungsmaßnahmen der deutschen Marine in den spanischen Gewässern teil. Als Kapitänleutnant wurde er Unterseebootskommandant und ging mit Ausbruch der Feindseligkeiten am 1. 9. 1939 mit seinem U-Boot auf Handelskriegsfahrt. Für erfolgreiche Versenkung feindlichen Handelsschiffsraumes wurde er noch im September 1939 mit dem E. K. II. ausgezeichnet.

Am 14. 10. 1939 gelang es ihm dann, mit seinem U-Boot alle Seesperren und Minenfelder vor der Bucht von Scapa Flow zu umgehen und in den dortigen Hafen der englischen Kriegsmarine einzudringen. Mit einem Torpedo versenkte er dort das britische Schlachtschiff „Royal Oak" und traf mit einem zweiten Torpedo den britischen Schlachtkreuzer „Repulse". Nach dieser schneidigen Tat manövrierte er sein Boot wieder glücklich durch Sperren und Minenfelder hindurch und kehrte am 17. 10. 1939 unversehrt in seinen Heimathafen zurück, wo Großadmiral Raeder das siegbafte Boot erwartete und seine Besatzung mit dem E. K. I. bzw. II. auszeichnete, bevor sie am nächsten Tage in Berlin vom Führer empfangen wurde. Dieser verlieh Günther Prien das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes. Seitdem hat Prien im Handelskrieg gegen England mit steigendem Erfolg gewirkt und auf zahlreichen Feindfahrten an der Spitze seiner tapferen Mannschaft stolze Leistungen im Kampfe für die Zukunft unseres Volkes vollbracht.

44 Dampfer in zwei Nächten / Wie die beiden Geleitzüge vernichtet wurden

Gewaltige Lücken in Englands Versorgung gerissen — Nächte erfüllt von detonierenden Torpedos — Feuersäulen über sinkenden Schiffen

Von Kriegsberichter Dr. Wolfgang Frank

DNB. . . . ., 21. Oktober. (PK.) Irgendwo im Atlantik, westlich von Irland, stehen deutsche U-Boote, stehen da schon seit mehreren Tagen. Nichts kommt in Sicht. Groß ist der Atlantik und viele Wege führen darüber hin. Leicht kann man bei schlechter Sicht den schönsten Bissen ahnungslos vorbeilaufen lassen. „Es gehört eben Glück zum U-Bootfahren", bemerkt der Wachoffizier, „Glück und Nase". So berichtet er nun:

„Von Westen kommt eine wahre Flotte von Schiffen. Vier, fünf, sechs nebeneinander, immer die besten in der Mitte, und durch die Flankenfeuer gedeckt, zieht Kolonne hinter Kolonne, die Nachschubdampfer Englands, der belagerten Insel entgegen. Tief im Wasser schieben sie schwerfällig dahin, beladen bis unter die Halskrause. Eine kostbare Herde fetter Schafe. Rings herum tummelt sich die Schar Schäferhunde: Schnelle Kanonenboote und U-Bootjäger. Auf allen Schiffen halten die Besatzungen schärfstens Ausguck. Es kann ja immerhin sein, daß trotz der britischen Versprechungen von der völligen Sicherheit des Geleitzugsystems ein deutsches U-Boot zum Angriff kommt! Man hat so seine Erfahrungen gemacht mit britischen Versprechungen, und es sind ja leider nicht nur Engländer, die in diesen Geleitzügen fahren. Das britische System zwingt manchen unschuldigen Neutralen in den Geleitzug und damit in die Tiefe. Das wissen sie, und darum wird ihnen von Stunde zu Stunde unbehaglicher zumute, wenn sie sich der blockierten Insel nähern. Immer häufiger werden Kurs und Geschwindigkeit geändert, immer mulmiger wird den Seefahrern zumute, die hier für Englands Unterstützung fahren. Aber: Das Geld lockt: Die schwindelhohen Frachtsätze für Englandfahrt, die sagenhaften Prämien und Heuer, mit denen die Seeleute geködert werden, das muß man schon in Kauf nehmen, daß einem für Stunden das Herz in die Hosen fällt.

Flugzeuge nahen, schwere englische Flugboote, die in unablässigen Schleifen wie dicke Bienen die kostbare Dampferherde umkreisen. Haha, das gibt den Engländern schon wieder ein Gefühl größerer Sicherheit.

Irgendwo im Bach hängen die deutschen U-Boote. Der Abend kam. Gelbrot versinkt die Sonne im schweren violetten Gewölk. Rasch stieg die Dämmerung. Enger drängten die Wachhunde, die Zerstörer und Kanonenboote ihre Schäflein zusammen, jagten sie bald diesen Weg, bald den entgegengesetzten; alles, um die Wölfe unsicher zu machen, von denen noch nicht einmal sicher war, daß sie überhaupt da waren.

Aber — der Abendhimmel sah so komisch aus, es lag irgendetwas in der Luft, was auf schlechtes Wetter schließen ließ. Immer dichter wurde das Grau des Abends, immer weniger unterschied sich Luft von Wasser. Da durchbrach der erste der wartenden Wölfe die träge dünende Oberfläche. Ein Luk klappte auf, ein Kommandant nahm einen Rückblick, hinter ihm die Brückenwache, scharfe Augen mit scharfen Gläsern bewehrt. Sacht gingen die Dieselmotoren an. Alle Sinne drängen hinaus in die Nacht: Wo — steht das Wild? Noch an anderen Stellen tauchten sie auf auf dem Bach, Boote hungrig, schießgierig, wie das erste.

Da erspäht ein Augenpaar eine Reihe von Schafen. Blitzartiges Ueberlegen, Rechnen, Einstellen, dann die Erschütterung, mit denen die ersten Aale das Boot verlassen. Herum den Kahn! Wieder ein Schatten — wieder ein Schuß: Detonationen, die die Nacht zerreißen. Grell aufflackernde Stichflammen! Hier wird gerissen! Immer weitere Treffer. Der schaurige Klang zerreißenden Eisens ist es, der den Wölfen beweist, daß ihre Opfer für immer auf Tiefe gehen.

Plötzliches Scheinwerferlicht: Alarm! Tauchen! Die Schäferhunde jagen heran. Wasserbomben krachen und klirren ums Boot. Aber dann auch schon wieder: Hinein in das schäumende Meer: Wir laden inzwischen wieder Aale. Zerstörergeräusch wandert auf, nimmt ab . . . .! Umso besser. Und wieder kracht es, jagen grausig die Stichflammen durch die Nacht, in der die „Schäferhunde" ratlos von einer Ecke in die andere laufen, planlos Wasserbomben fallen lassen und nur eine Panik erhöhen, die ohnehin durch nichts mehr aufzuhalten ist. Die Herde fliegt in kleinen Gruppen auseinander. Und wieder die Wölfe: Hinein in das schäumende Meer! Sechs Stunden lang, durchschnittlich aller Viertelstunden dieser Nacht fliegt Dampfer auf Dampfer in die Luft.

Als der Morgen kommt, sind 27 Dampfer aller Größen mit insgesamt rund 150 000 BRT. versenkt, verschwunden, für immer aus allen Schiffsregistern der Welt gestrichen. Mit ihnen der Nachschub, die wichtige und dringendst erwartete Versorgung für ein am Rande der Katastrophe kämpfendes Inselreich. Die „Wölfe" haben eine Schlacht gewonnen.

Der Tag vergeht. — Ein Tag wie viele. Die Nacht kommt — eine Nacht wie gestern! 17 Dampfer fallen um in dieser zweiten Nacht. Der Feind wird erschlagen, versenkt von deutschen U-Booten. Allen voran ragt Prien, der „Erste Seewolf". Acht Dampfer mit 50 500 BRT. bucht sein Boot in dieser einen Nacht für sich. Weitere neun Dampfer mit 69 500 BRT. zerreißen seine Kameraden.

Leer gefegt liegt am anderen Morgen die See. Es ist der Morgen des 20. Oktober 1940. Genau vor einem Jahr lief ein deutsches Unterseeboot von Feindfahrt zurückkehrend in Kiel ein. Es kam von Scapa Flow.

•

Neuyork, 21. Oktober. Wie aus den bisher hier eingetroffenen Meldungen zu ersehen ist, war der pausenlose Einsatz der deutschen Luftwaffe gegen England auch in der Nacht zum Montag erfolgreich.

Die Angriffe, die gleich nach Eintritt der Dunkelheit begonnen haben, waren nach dem amtlichen Bericht des britischen Luftfahrtministeriums in der Hauptsache wieder gegen London und die Midlands gerichtet. Der Angriff auf London endete in den frühen Morgenstunden des Montag, während der auf die Midlands noch wesentlich länger dauerte. Im Gebiet von London wurde, wie der amtliche Bericht zugibt, an vielen Gebäuden Schaden angerichtet und „mehrere Brände" sind entstanden. Der Angriff gegen die Midlands richtete sich wie geheimnisvoll angedeutet wird, „in der Hauptsache auf eine bestimmte Stadt", obwohl auch eine Anzahl anderer Bezirke heimgesucht worden sei. Unter den getroffenen Zielen werden vielsagend „Handelsgebäude" genannt, in denen Brände entstanden seien.

Zurück vom Seegefecht vor dem Bristol-Kanal

Verleihung der ersten Zerstörerabzeichen

Von Kriegsberichter Joachim Pindter.

DNB. . . . ., 20. Oktober. (PK.) In einem Hafen der französischen Küste, auf einem freien Platz, umsäumt von rauchgeschwärzten Ruinen und verödeten Lagerschuppen, sind die tapferen Zerstörerbesatzungen angetreten, die soeben vor dem Bristol-Kanal mit überlegenen Einheiten der Home Fleet die Klinge gekreuzt haben. Wie ein Symbol deutscher Stärke stehen sie hier, die Hunderte und Aberhunderte von jungen Männern, während hoch in der Luft vom Englandflug siegreich heimkehrende Sturzkampfflieger über sie hinwegbrausen. Der Führer der Zerstörer hat sie zusammengerufen, um zu ihnen zu sprechen.

„Ihr seid heimgekehrt von glücklich verlaufener Feindfahrt", beginnt er den Appell. „Ihr habt den Feind getroffen, und war er auch weitaus stärker als wir, so hat er doch die Einsatzbereitschaft der deutschen Zerstörer zu spüren bekommen. Heute sind unsere Zerstörer wieder in aller Munde. Wir sind stolz darauf, und mit uns fühlt die ganze Marine, die ganze Wehrmacht. Wenn darum das deutsche Volk in Dankbarkeit auf seine Zerstörerwaffe blickt, so erweist euch auch dessen würdig und haltet euch stets bereit für weiteren Einsatz."

Dann erinnert der Zerstörerführer daran, daß heute der Geburtstag des Kommodore Bonte ist. „Ihm verdanken wir den Neuaufbau der Zerstörerwaffe, und er hat uns gezeigt, wie sie zum Einsatz gebracht werden muß. Vor Narvik hat er uns unsterbliche Lorbeeren um die Masten unserer Zerstörer gewunden. Er selbst fiel bei der vollen Durchführung der gestellten Aufgabe auf dem Gipfelpunkt seiner Laufbahn. Darum gedenken wir am heutigen Tage seiner wie wir auch der Zerstörerfahrer gedenken, die mit ihm an der norwegischen Küste ihr Leben gelassen haben . . . ."

Leise ertönt das Lied vom Guten Kameraden. Noch ist es nicht verklungen, da braust es abermals über die Köpfe der