Täglich auf Feindflug

Deutsche Flieger dezimieren Geleitzüge

An der Nordsee, 5. Februar.

(PK.) Täglich größere Verluste der englischen Handelsflotte. Deutsche Flugzeuge versenkten neun bewaffnete Handelsdampfer, vier Vorpostenboote und ein Minensuchboot. Nach zwei Ruhetagen — die Erfolge vom 29. und 30. Januar gestatten es — sind heute wieder unsere unermüdlichen Flieger zum Feindflug gestartet.

In Schnee und Kälte waren schon in den frühesten Morgenstunden die Kameraden des Bodenpersonals dabei, die Flugzeuge startfertig zu machen. Ein eisiger Wind fegte über das noch in völliger Dunkelheit liegende Rollfeld, ließ die Finger klamm werden, fast den Atem vor dem Munde gefrieren. Schweren Dienst mußten die Soldaten leisten, um bis zum Start alle Flugzeuge startklar zu machen. Hals- und Beinbruch hatten wir den Besatzungen gewünscht, als sie in die Flugzeuge kletterten und zum Feindflug starteten. Bis sie unseren Blicken entschwanden, hatten wir den Flugzeugen nachgeschaut und gewünscht, daß sie mit unseren Kameraden heil wiederkommen. Nun sind sie schon an der englischen Küste. Im Gruppengefechtsstand liegen viele Funksprüche vor, aus denen bereits zu ersehen ist, daß der Erfolg des Einsatzes außergewöhnlich hoch ist. Jede Meldung berichtet von versenkten Handelsdampfern und Angriffen auf Geleitzüge oder Vorpostenschiffe.

Unsere Bomben räumen weiter unter der britischen Schiffahrt auf und vergrößern immer mehr die Schiffsfriedhöfe an der englischen Ostküste. Aber nicht alle Funksprüche bringen Freude. Eben erreichen uns SOS-Rufe eines unserer Flugzeuge. Fieberhaft versuchen unsere Funker, mit ihm in Verbindung zu bleiben, bemühen sich, näheres über die Beschädigung und den Standort zu erfahren. Bald wissen wir, daß ein Motor kotzt, d. h. nicht mehr regelmäßig läuft, und das beim Rückflug dicht an der englischen Küste. Dort können wir dem Flugzeug nicht helfen, können nur hoffen, daß es sich noch mit eigener Kraft recht weit bewegen kann. Das gelingt anscheinend, denn nach den Standortmeldungen nähert sich das Flugzeug immer mehr unserer Küste.

Ferngespräche hetzen einander, Funksprüche werden in den Aether gesandt und alles wird aufgeboten, die Besatzung zu retten. Längst sind Flugboote unterwegs, um das Flugzeug zu suchen und sicher auf Land zu geleiten. Als uns der letzte Funkspruch der Maschine erreicht, befindet sie sich noch eine Stunde Flugweg von der deutschen Küste entfernt. Dann hören wir nichts mehr. Jede Verbindung ist unterbrochen. Haben sie es geschafft? Erst viele Stunden später werden wir von dieser quälenden Frage erlöst. Das Flugzeug ist irgendwo notgelandet, die Besatzung unverletzt.

Inzwischen sind andere Flugzeuge vom Feindflug zurückgekommen. Wenn die Kommandanten Gefechtsbericht erstatten, dann straffen sich die Körper, klingen die Stimmen klar und fest, nichts läßt vermuten, welchen Anstrengungen die Männer in den letzten Stunden ausgesetzt waren. Ein Oberleutnant berichtet, wie er mit seinem Flugzeug drei Volltreffer auf einem im Geleit fahrenden Handelsdampfer erzielte, die alle Aufbauten vom Deck rissen und das Schiff zum Sinken brachten.

Engländer nehmen den Kampf nicht an

Sechs englische Flugzeuge griffen seine Maschine kurz darauf an. Sie hatten sich durch die Kampfhandlungen unbemerkt bis auf 50 Meter genähert, als sie erst entdeckt wurden. „Engländer, Feuer eröffnen", schreit der Oberleutnant im letzten Augenblick dem Funker durch das Bordtelephon zu. Als er den Engländern aus seinem Maschinengewehr Feuergarbe auf Feuergarbe entgegenschickt, geschah etwas Unglaubliches: Die sechs Flugzeuge nahmen den Kampf nicht an, sondern zogen es vor, sofort in die Wolken zu gehen, um damit dem deutschen Feuer zu entgehen. Als wir uns dann auf dem Rückflug befanden, berichtet der Oberleutnant weiter, sichteten wir durch ein Wolkenloch noch einen Geleitzug, aber wir hatten keine Bomben mehr. Wie wir uns geärgert haben, daß wir nicht mehr angreifen konnten, kann ich gar nicht sagen.

Ein anderer Kommandant erzählt davon, wie er eines eilligst der Küste zustrebenden Frachter mit einer Bombe traf, wie diese wieder vom Deck herunterisprang, aber wie er dennoch mit einem Volltreffer auf den Bug das Schiff versenken konnte, obwohl seine Maschine von englischen Jagdflugzeugen angegriffen wurde. In einer Kampfhandlung kam es jedoch nicht, da sich auch hier die Flugzeuge in den Wolken verloren.

Gerade zeigt sich wieder ein heimkehrendes Flugzeug über dem Flugplatz.

Ehe es landet, zieht es noch einmal eine große Kurve und wackelt dann kräftig. Also hat auch diese Besatzung Erfolg gehabt. Noch auf dem Rollfeld frage ich sie nach ihren Erlebnissen. Ueber das ganze Gesicht strahlend, erzählt mir ein Unteroffizier, daß sie trotz heftigen Abwehrfeuers ein Minensuchboot angegriffen und durch Volltreffer vernichtet haben. Kurz bevor sie das Schiff aus den Augen verloren, konnten sie noch sehen, daß das Schiff durch eine Explosion in die Luft flog.

Es ist inzwischen spät geworden. Ueber das Rollfeld bricht die Dunkelheit herein. Im Gruppengefechtsstand sind die Erfolge zusammengestellt worden. 14 Schiffe verlor England an einem Tage durch deutsche Flugzeuge. Noch aber sind drei Flugzeuge nicht zurück, sie sind überfällig. Es besteht keine Verbindung mit ihnen, so sehr sich auch die Funker bemühen, sollten die tapferen Besatzungen nicht wiederkommen? Als ich am späten Abend noch einmal ins Freie trete, sehe ich noch immer das Landungsfeuer auf dem Flugplatz blinken. Wir warten und hoffen auf die Rückkehr unserer Kameraden.

Alarm in Flamborough

Zweistündiger Angriff eines deutschen Kampfflugzeuges auf einen Geleitzug.

(PK.) Spitz wie eine Sichel, so stößt Flamborough Head nördlich der Humber-Mündung ins Meer. Die Steilküste ist Englands Stirn. Schroff und ohne jeden Uebergang ragt sie aus der See empor, auf der die Brandung scharfe weiße Striche zieht. Ein Leuchtturm, einige Sommerhäuser und die Gebäude der Küstenstationen unterbrechen den Blick auf das dahinterliegende Land, das sich glatt wie eine Platte dahinzieht. Wir erreichen Flamborough nach einem Flug durch Nebel und Wolken dicht über der grauen Fläche der See. Als wir die Wolkendecke vorsichtig durchstoßen, liegen wie auf einem Tablett mehr als 20 Schiffe südlich unter uns:

Ein Geleitzug. Es sind so viele Schiffe, daß man mit einem Blick nicht ausmachen kann, welcher Art und wie stark die Einheiten der englischen Kriegsfahrzeuge sind, die diese Flotte von Handelsdampfern schützen. Unter Deckung der Wolken geht Leutnant Sch. näher heran, stößt abermals durch. Da blinkt uns durch das Grau spukhaft ein Lichtsignal entgegen: Das ist das Alarmzeichen.

Es wird von einem Kriegsfahrzeug gegeben, daß größer ist als die drei Zerstörer und die drei Torpedoboote, die die Handelsdampfer auf der Südseite decken. Wir sind auf einen der größten und am stärksten geschützten Geleitzüge gestoßen, die je in diesem Teil der Nordsee angetroffen wurden. Die Blinksignale stammen von einem Flakkreuzer. Nicht weniger als sieben Kriegsfahrzeuge also mußten bei diesem einen Konvoi aufgeboten werden, um die Handelsschiffe gegen die Angriffe der deutschen Luftwaffe zu schützen. Das sind Einheiten, die an anderer Stelle sicher ebenso dringend benötigt werden.

Gibt es einen besseren Beweis für die Tatsache, daß die Engländer bei den Luftangriffen der vergangenen Wochen ausnahmslos schlechte Erfahrungen gesammelt haben müßten! Bis auf wenige hundert Meter sind wir heran, als uns jetzt die erste Salve aus den Abwehrgeschützen entgegenschlägt. Wie bunte Papierfetzen aufspringen uns jetzt die Feuerstöße der Geschütze, dann folgen die Geschosse. Immer dichter vor uns krepierten die Granaten. Sie schießen gut in Richtung und Höhe, nur die Entfernung stimmt nicht. Vergeblich versucht Leutnant Sch. die letzten Schüsse des Geleitzuges zu bombardieren. Die Geschosse verfolgen uns bis unter die Wolkendecke, die nun die Maschine umhüllt und verbirgt wie ein wärmendes Tuch. In wenigen Minuten werden von den nahegelegenen Flugplätzen die ersten englischen Jäger und Zerstörer starten. Diese Gewißheit aber kann die Besatzung nicht von der Durchführung ihrer Aufgabe abhalten. Sie greift wieder an. Wieder steht vor uns eine Palisade von Abwehrgeschossen. Doch diesmal gelingt es uns, durchzustoßen bis zu einem der letzten in dem Geleit fahrenden Handelsdampfer und ihm eine

Bombe auf das Vorschiff

zu legen. Schwarze Rauchschwaden quellen aus dem Dampfer empor. Man sieht die Besatzung, bereits mit Schwimmwesten angetan, erregt umherlaufen. Einige machen sich in der Back an einem Floß zu schaffen.

In weiter Kurve umgehen wir im Schutz der Wolken den Schauplatz dieses merkwürdigen Gefechts, in dem eine einzige deutsche Kampfmaschine sieben englische Kriegsfahrzeuge zur stärksten Abwehrtätigkeit zwingt und die Besatzung von 20 Handelsschiffen in den Zustand höchster Erregung und Gefahr versetzt.

Sie haben längst die Formation des Zuges aufgelöst und fahren in wilden Zickzacklinien durcheinander, nur wenige Meilen vor ihnen ist die Küste mit den rettenden Häfen, in deren Angesicht sie wieder und wieder angegriffen werden. Wieder, jetzt zum drittenmal, stiegen wir von der Küste her den Geleitzug an. Da steht 300 Meter entfernt eine englische Maschine in der Luft, klar als ein Zerstörer zu erkennen. Beide Besatzungen müssen sich im gleichen Augenblick gesehen haben. Im rasenden Flug zieht der Engländer eine Linkskurve auf uns zu. Doch dröhnend laufen unsere beiden Motoren auf vollen Touren, tragen das Flugzeug wie in einem Fahrstuhl innerhalb weniger Sekunden in die Wolken hinein. Minutenlang verhüllen sie uns. Minutenlang schwebt man in der erregenden Erwartung, den Schatten englischer Maschinen auftauchen zu sehen. Wir fühlen nicht mehr die Kälte, in unseren Adern pulst heiß das Blut, und von der Stirn des Beobachters am Bombenabwurfgerät perlen dicke Schweißtropfen. Unbewußt fällt mein Blick auf die Armbanduhr. Eineinhalb Stunden belagern wir jetzt den Geleitzug, den Kreuzer, die Zerstörer und Torpedoboote. Wird Leutnant Sch. noch weitere Anflüge wagen? Doch ehe man diesen Gedanken noch zu Ende gedacht hat, sind wir schon wieder überraschend über dem Schlußteil des Konvois. Pendelnd geht eine Bombe in die Tiefe

und trifft einen 3000-Tonner im Heck.

Gleich darauf neigt sich der Dampfer zur Seite. Wenige hundert Meter nördlich davon schlingert ein brennender Dampfer in der See. Es ist das Schiff, das beim zweiten Anflug getroffen wurde. Sein gesamtes Vorschiff ist jetzt in Rauch gehüllt. Seine Ladung an Kohlen scheint von dem Feuer erfaßt zu sein. Ein Anzahl kleinerer Küstenfahrzeuge eilt ihm in schneller Fahrt zu Hilfe. Drüben, unmittelbar über der Küste, fliegen jetzt drei Zerstörer. Sie haben uns abermals zu spät erkannt. Nach einem weiteren Angriff, dem fünften, der wieder im Hagel des Abwehrfeuers erfolgt, dreht Leutnant Sch. zum Rückflug ab.

Eine Stunde und 50 Minuten sind vergangen, seit wir den Geleitzug ausmachten und zum ersten Anflug ansetzten. Fast zwei Stunden wurde Flamborough in höchstem Alarmzustand gehalten.

General Weygand in Aegypten

Nach der Zeitung „Al Mokattam" ist General Weygand in Kairo eingetroffen, wo er sich drei Tage lang aufhalten will. Während seiner Anwesenheit in Aegypten sind Paraden und Besichtigungen der Einrichtungen der englischen Armee vorgesehen.

Britische Militärautos in Indien überfallen

Wieder zwei Engländer getötet.

Einer United-Preßmeldung aus Bombay zufolge, sind drei Militärautos in der Nähe der indischen Provinz Bannu von aufständischen eingeborenen Stämmen überfallen worden. Die Angreifer beschossen die Insassen der Autos und töteten dabei zwei Engländer. Wie es in der Meldung weiter heißt, haben sich in diesem Teil Indiens in letzter Zeit vielfach derartige Ueberfälle abgespielt.

Englands Margarine wird teurer

Nach Beratungen zwischen dem englischen Ernährungsministerium und Vertretern der britischen Margarineindustrie ist der Preis für Margarine von acht auf neun Pence erhöht worden. Als Begründung wird angeführt, daß die Rohstoffpreise gestiegen seien. Bemerkenswert ist, daß die Preiserhöhung notwendig geworden ist, nachdem die Regierung erst vor einigen Tagen bekanntgegeben hat, daß sie größere Unterstützungen zahlt, um die Lebensmittelpreise auf ihrem augenblicklichen Stand zu halten.

Französische Militärsorgen

Der ehemalige französische Kriegsminister Fabry unterbreitet im „Matin" die dringende Notwendigkeit, den Cadre des Heeres besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Fabry gibt zu, daß das englische Heer erst Ende 1940 oder Anfang 1941 das Aussehen haben werde, das die britische Regierung ihm zu geben beabsichtige. Das französische Heer gehe langsam seiner vollkommenen Entwicklung entgegen, aber die Westmächte würden den Höchststand erst erreicht haben, wenn Deutschland seine Armeen zur höchsten Entwicklung gebracht habe. Die Schwierigkeiten beständen nicht so sehr in der Ausrüstung als in der Schaffung von Cadres, denn ein Heer sei immer nur so viel wert wie die Cadres wert seien.

Erfolgreiche Luftangriffe

Der russische Heeresbericht

Nach dem Heeresbericht des Leningrader Militärbezirks vom 4. Februar ereignete sich an der Front nichts Wesentliches. Die sowjetische Luftwaffe habe erfolgreiche Luftangriffe auf militärische Ziele der Finnen durchgeführt.

Der finnische Heeresbericht

Die russischen Angriffe im Summa-Sektor auf der Karelischen Landenge dauerten, wie der finnische Heeresbericht vom 4. Februar meldet, am 3. Februar noch an und sollen unter starken russischen Verlusten abgewiesen worden sein. Ein weiterer russischer Angriff ostwärts des Muolajärvi konnte von den Finnen ebenfalls aufgehalten werden. Nordostwärts des Ladogasees sollen finnische Patrouillen die rückwärtigen russischen Verbindungen gestört haben. Bei Kuhmo haben die Finnen ihre Stellungen russischen Angriffen gegenüber gehalten. Die sowjetische Luftwaffe führte in der Nacht zum 3. Februar Luftangriffe auf Hangö (Hanko), Ekenäs (Tammisaari) und Koivisto (Björkö) aus. Weitere Angriffe erfolgten am 3. Februar auf Mantluoto und Ekenäs (Tammisaari) in Südwestfinnland, auf Kerava, Lovisa und Kotka in Südfinnland und auf Seinäjoki und Kuopio in Mittelfinnland. Kleinere russische Formationen haben die Gegenden von Lieksa, Enokami, Hyrynsalmi, Salla und Kemijärvi angegriffen. An der Nordfront wurden Ivalo und Rausti bombardiert. Neben Materialschäden sollen nach dem finnischen Heeresbericht 40 Personen getötet und etwa 50 verletzt worden sein. Auch auf der Karelischen Landenge fand eine lebhafte Flugtätigkeit statt, und Viipuri (Wiborg) wurde mehrmals angegriffen. Die finnischen Luftstreitkräfte waren in Luftkämpfe verwickelt und führten Erkundungsflüge und Luftangriffe auf russische Flugplätze und Truppenverbände durch. Die Finnen erklären, 11 russische Maschinen abgeschossen zu haben.

Aus unserer Heimat.

Wilsdruff, am 6. Februar 1940.

Spruch des Tages

Spricht Unvernunft, was hilft's, daß da Vernunft sich zeige?
Wer unvernünftig nicht mitsprechen will, der schweige.
Rückert.

Jubiläen und Gedenktage

8. Februar

1871: Der Maler Moritz von Schwind in München gestorben.

Sonne und Mond:

8. Februar: S.-A. 7.32, S.-U. 16.57; M.-A. 7.06, M.-U. 17.31

Was aus der Kartoffel alles werden kann

Die Kartoffel ist für die Nahrungsmittelherstellung und für die Herstellung sonstiger industrieller Bedarfsstoffe von einer Vielseitigkeit, wie sie wohl nur selten vermutet wird. Es wird mancher recht erstaunt sein, zu erfahren, für welche Industriegruppen und Gewerbe die Kartoffel als Rohstofflieferant herangezogen wird.

Da ist einmal die Kartoffelstärkefabrikation. Ihre Produkte, also Kartoffelstärke, Kartoffelmehl, Kartoffelspeisemehl, Kartoffelsago und Kartoffelgraupen, haben in letzter Zeit einen immer größeren Raum im Lebensmittelhaushalt des deutschen Volkes eingenommen. Insbesondere hat der deutsche Sago die ausländischen Erzeugnisse fast vollständig verdrängt, weil er sowohl güte- als auch preismäßig entsprechende Vorteile aufweist. — Kartoffelstärke und Kartoffelmehl finden also einmal im Haushalt selbst vielfache Verwendung. Darüber hinaus haben sie ihren ständigen Platz in den Bäckereien und Konditoreien erobert. Auch bei der Keks- und Zwiebackfabrikation, in den Puddingpulverfabriken und den Suppenmehlbetrieben ist die Produktion ohne diese Rohstoffe aus der Kartoffel nicht mehr zu denken. Bevorzugte Abnehmer dieser Verarbeitungsstoffe der Kartoffelwirtschaft sind im übrigen auch die Hersteller von Nährpräparaten und darüber hinaus die Klebstoffindustrie.

Aus der Kartoffel werden aber nicht nur Stärke und deren Erzeugnisse, sondern auch Traubenzucker, Sirup usw. gewonnen. Diese Erzeugnisse der Kartoffelverarbeitungsindustrie finden Verwendung insbesondere bei der Herstellung von Zuckerwaren und Schokoladen, der Obstkonservenindustrie, in der Fruchtsaft- und Sirupindustrie, bei der Herstellung von Pumpernickel und Lebkuchen, in den Kunsthonigbetrieben und in der Essig- und Mostrichverarbeitung. Es ist fast unmöglich, alle Einzelheiten der Verwendung von Kartoffelstärke, Kartoffelmehl, Traubenzucker, Sirup und Dextrin herauszustellen, weil fast alle Industrien im Rahmen ihrer technischen Produktion diese Kartoffelerzeugnisse verwenden.

Die an sich so unansehnliche Kartoffel gewinnt damit nicht nur für die Speisekartoffelbereitstellung und für die Futtermittelwirtschaft Bedeutung, sondern gehört zu den interessantesten Rohstoffen unserer heimischen Erzeugung überhaupt.

Beginn am 7. Februar 16.55 Uhr. — Ende am 8. Februar morgens 7.32 Uhr.

So sollten alle denken!

Sonst warteten sie immer, die beiden kleinen ABC-Schützen, um den Weg ins Tal gemeinsam mit mir zurückzulegen. Jedoch an jenem grauen Wochentag, den ich nicht so rasch vergessen kann, hatte ich sie vorzeitig aus der Schule weggeschickt. Vielleicht kamen sie noch heim, ehe der drohende Schneesturm losbrach. Die Vorsorge war jedoch umsonst. Eher als gedacht brach das Wetter los, und gerade an jener Stelle der Landstraße, wo der Sturm ungehemmt über die Hochebene jagt, fand ich sie. Die kleinen schmalen Kinderkörper stemmten sich mühsam, jedoch erfolglos gegen den brausenden Wind. Schuhe und Strümpfe waren bis zum Knie durchnäßt und die kleinen blau gefrorenen Fingerchen suchten das Gesichtel gegen die hagelähnlichen Schneekörner zu schützen. Der Wind riß ihnen das Wort vom Mund. Aus der Art aber, in der sie sich anschmiegten, war zu verspüren, wie groß das Bangen gewesen, das sie erfaßt hatte. Gemeinsam erreichten wir den schützenden Waldrand, die Hauptgewalt des Wetters war gebrochen. Da, während noch die letzten Tränen über die rot-blauen Bäckchen rollten, ein Stimmchen, in dem zwar noch die ausgestandene Angst zittert, aber schon wieder hell und klar: „Das ist ja alles nicht so schlimm, man braucht nur an unsere Soldaten zu denken."

Längst sind die Schrecken des Schneesturmes vergessen, doch könnte jenes Wort des kleinen tapferen Schulmädels nicht oft und immer erklingen: „Das ist ja alles nicht so schlimm, man braucht bloß an unsere Soldaten zu denken!"

Die technische Zeichnerin

Immer wieder werden von Bauunternehmen, Architekturbüros und Behörden technische Zeichner und Zeichnerinnen gesucht. Diese bilden eine Ergänzung des planenden Entwerfers. Der Mangel an Technikern, der sich in der deutschen Wirtschaft seit mehreren Jahren fühlbar macht, bedingt, daß der planende Entwerfer künftig mehr seinen eigentlichen wichtigen Aufgaben zugeführt wird und daß alle zeichnerischen Nebenarbeiten von besonderen technischen Zeichnern ausgeführt werden. Diese Tätigkeit eignet sich auch besonders für weibliche Arbeitskräfte. Für technische Zeichnerinnen für Bau- und Innenraumgestaltung besteht in Leipzig eine Ausbildungsstätte an der Handwerkerschule der Reichsmessestadt Leipzig — Meisterschule des Deutschen Handwerks. Die Ausbildungszeit dauert je nach Eignung und Vorbildung der Studierenden zwei bis vier Semester. Während dieser Ausbildungszeit werden die Studierenden in das Wesen der Bau- und Innenraumgestaltung eingeführt. In Baukunde werden ihnen die konstruktiven Grundbegriffe vermittelt. Darstellen und technisches Zeichnen nehmen naturgemäß den Hauptteil der Studienzeit ein. Entsprechend der Kürze der Ausbildungszeit und dem Ausbildungsziel werden verständlicherweise weder Bautechniker noch Innenraumgestalter ausgebildet, sondern lediglich zeichnerische Gehilfen für den Baumeister, Architekten und Innenraumgestalter. Die an der Meisterschule des Deutschen Handwerks befindliche Abteilung Innenraumgestaltung ermöglicht allerdings technischen Zeichnerinnen, die weiterkommen wollen, ein weiteres Studium bis zur staatlichen Hauptprüfung als Innenraumgestalter. Gerade jungen Mädchen, die technisches Verständnis und zeichnerische Begabung haben, erschließt sich hier ein Beruf, in dem sie vielseitig ihren Arbeitsplatz ausfüllen können.

SLUB
Wir führen Wissen.
Heimatmuseum der Stadt Wilsdruff WILSDRUFF