

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Führer. 1927-1944 1940

263 (24.9.1940)

Schutz der Operationsgebiete und der Heimat

Aufgaben und Wirkungsmöglichkeiten der Flak — Die Waffe, die nirgendwo entbehrt werden kann

Bei den nächsten Einflügen der Royal Air Force und der damit verbundenen Ausweitung des Krieges auf das Heimatgebiet gewinnt die Bodenabwehr bei der Bevölkerung ein besonderes Interesse. Mit Hilfe des vorzüglich organisierten Flakdienstes tritt sie beim Abwehrkampf in unangenehmer Weise in Aktion. Außer den Sicherungen besonders wichtiger Stellen durch Ballonnetze, unterteilt durch die Scheinwerferbatterien, eine Aufgabe zu, über deren Umfang, wie den Wirkungsbereich überhaupt, die Öffentlichkeit von zum Teil ganz falschen Voraussetzungen ausgeht.

Einflieg gegen Luft- und Erdziele

Es scheint deshalb angebracht, einmal über die Einfliegsmöglichkeiten der Flak näher mitzuteilen. Am 10. August meldete der Wehrmachtbericht den 1500. Abschuß feindlicher Flieger durch diese Waffe. Dazu kamen jedoch etwa 350 Panzerwagen und etwa 80 Kriegsschiffe sowie sonstige Seefahrzeuge. Die Zahl der im Fronteinflieg niedergeschlagenen We-Motoren und sonstiger Sturmflieger geschöpfer Erziele ist aber auch nicht annähernd festzustellen. Dasselbe gilt vom Abschlag feindlicher Luftangriffe bzw. der Verhinderung der Durchführung von den feindlichen Fliegern gestellten Aufgaben. Aus dem Gelagten wird bereits klar, daß sich das Aufgabengebiet der Flak-Artillerie in zwei Gruppen teilt. Ihr obliegt einmal im Operationsgebiet der Schutz der Wehrmacht und ihrer Einrichtungen, insbesondere der Bodenorganisation, vor feindlichen Luftangriffen und zum anderen in der Heimat die Sicherung der Rüstungsindustrie, wichtiger Städte, Verkehrsanlagen usw.

Das moderne Kriegsgeschehen hat der Flak schon im Polenfeldzug umfangreiche Aufgaben zugewiesen. Sie stand abwehrbereit, bevor die Masse des Heeres den Vormarsch antrat, sicherte die besonders luftgefährdeten Brückenübergänge und trug in erheblichem Maße mit der raschen Eroberung des polnischen Luftraumes bei. Besonders interessante kriegsgeschichtliche Beispiele für den wirksamen Einsatz bei der Kriegsmarine umfaßt vor allem der Schutz der Stützpunkte, Hafen- und Tankanlagen, Docks usw., während die Kriegsschiffe auf ihren Fahrten durch die Kriegsmarine selbst gegen Fliegerangriffe geschützt werden. Mit der Sicherung der Bodenorganisation fällt der Flak im Rahmen der Luftwaffe eine besonders wichtige Aufgabe zu.

Natürliche Grenzen der Leistungsfähigkeit

Den Leistungen der Flak-Artillerie sind durch die besonderen Schwierigkeiten bei der Erfüllung ihrer Aufgaben Grenzen gezogen. Die Reichweiten der verschiedenen Kaliber sind ganz verschieden, je nachdem, ob es sich um leichte oder schwere Flak handelt.

Zahlreiche unberechenbare Fehlerquellen erschweren über große Entfernungen die Treff-

sicherheit. Der Feuchtigkeitsgehalt kann die Pulverladung beeinflussen. Die Luftdichte und das Luftgewicht sind weitere Momente, die zur genaue Steuerung beitragen und ein Abfliegen der Genauigkeit über große Distanzen hervorrufen. Dazu kommt weiter die völlig unbekannte Luftströmung in großen Höhen. Die erhebliche Schwierigkeit liegt aber in der Genauigkeit des Zieles. Bei einem Flugzeug, das 6-10 000 Meter entfernt ist und das in der Sekunde 100 Meter zurücklegt, sind natürlich in der Zeit, die das Geschöß braucht, um in seine Nähe zu gelangen, viele Änderungen möglich. Der Flieger kann Höhe und Richtung ändern, die Motoren können gedrosselt werden, er kann aber auch mit Volllas zum Sturzflug antreten. All diese Faktoren vermindern die Flak-Artillerie beim Abschuß gar nicht abzuschießen.

Wenn auch die Ermittlung der Schußweite durch hochentwickelte Meßgeräte in kürzester Zeit erfolgt, so bleibt doch für die Treffsicherheit immer als erste Voraussetzung die Beibehaltung des Kurzes des Flugzeuges bestehen.

Scheinwerfer nach dem Gehör gerichtet

Ähnlichen Schwierigkeiten müssen die Scheinwerfer begegnen. Die Lichtintensität und

Reichweite hängt von vielen Faktoren ab. Die Dunstschichten großer Städte sind ausgesprochen feine Feinde des Lichts. Die großen Scheinwerfer können überhaupt nicht mehr nach dem Auge gerichtet werden. Die Steuerung des Lichtstrahles erfolgt vielmehr durch hochentwickelte, die den Schallverzug genau berücksichtigende, aber auch für die Sprachgeräte, bestehende mancherlei Schwierigkeiten. Jedes Nebengeräusch bildet ein Störungsmoment. Bevor der Scheinwerfer aber aufklammert, muß die genaue Ortung durchgeführt sein, da sonst dem feindlichen Flieger die Gelegenheit zur Zerstörung gegeben wird.

Bei unsichtigem Wetter kann die Flak kaum eine durchschlagende Abwehr herbeiführen. Sie wird sich deshalb auf eine weitgehende Feuerabriegelung beschränken müssen, die aber auch wieder schwierig ist, weil es ja in der Luft keine Fronten gibt. Hier ist es jedoch bereits von größter Wichtigkeit, wenn der angreifende Flieger von seinem beabsichtigten Ziel abgehalten wird.

Den großen Schwierigkeiten stehen aber nichtsdestoweniger die hervorragenden Erfolge unserer Flak gegenüber. Die in dem eingangs genannten Wehrmachtbericht gemeldete Zahl ist inzwischen weit überschritten worden, wobei stets nur die mit größtmöglicher Genauigkeit erzielten Abschüsse gewertet werden. Die Bürgen des Erfolges sind die Ausbildung, die Güte der Waffen und der Geist, der sie beherrscht. Alle diese Faktoren sind aber nirgendwo in der Welt so ausgeprägt wie in der deutschen Wehrmacht.

„Ein Horrido steigt auf die Nummer 40“

Wie Major Mölders seinen 39. und 40. Gegner abschloß — Jubel auf dem Feldflughafen des Geschwaders

Von Kriegsberichterstatter Eugen Preß

„R. Die junge deutsche Jagdfliegerei hat in allen Luftkämpfen, die sie in diesem Kriege zu bestehen hatte, das große Können der Piloten und die hohe Leistungsfähigkeit der Messerschmitt-Maschinen ständig eindeutig beweisen können. Nicht die Güte des Materials allein ist entscheidend im Luftkampf, das Primäre ist und bleibt stets der Flieger, der in der Maschine sitzt. Die hohe Zahl an Mittelfreusträgern, die gerade aus den deutschen Jagdgeschwadern herauswächst, beweist uns, daß die ruhmvolle Tradition der deutschen Jagdfliegerei im Weltkriege bei der jungen deutschen Jagdwaffe in besten Händen ist.“

Wie damals, so liegen auch heute wieder unsere Jagdgeschwader im Angriff, fliegen gegen England in barten unermüdbaren Einsatz. Die englischen Jäger wissen ein Vieh vom Angriffspunkt der deutschen Jäger zu finden. Hunderte von Abschüssen erzielten die deutschen Jäger- und Zerstörerverbände. Einige von ihnen haben bereits die 500. feindliche Maschine abgeschossen!

Auch das Jagdgeschwader Mölders, bei dem wir heute stehen, hat diese Zahl bereits überschritten. Fast 400 englische Jäger sind in diese Wälder eingeschlossen. Das ist eine einzigartige Leistung!

Und heute herrscht auf dem Feldflughafen beim Fliegen der Personal und bei den Bodenmannschaften der Staffeln und Gruppen des Geschwaders erneut blanke Freude und heller Jubel: ihr Kommodore, Major Mölders, konnte mit zwei weiteren Abschüssen seine Luftflieg auf 40 erhöhen!

Mit diesem Abschlußerfolg steht er weit oben an der Spitze der deutschen Jagdfliegerei. Fünf Bomber und 35 Jäger haben in seiner Abschlußliste, und dazu kommen noch die 14 abgeschossenen Jäger in Spanien! Ein wahrhaft großer Erfolg! Aber Major Mölders hat, wie er uns sofort schon klarlegte, seine Erfolge nicht etwa kurzem Draufhängen zu verdanken. Er lehnt die „Kofarben-Fliegerei“, wie der Jagdflieger sagt, völlig ab. Sein Grundtat ist es, sorgfältig über den Gegner anzusehen, die Situation überblicken und dann aus völlig geklärt Position den Feind annehmen. Dieser fallblütigen überlegenen Kampfweise sind im Westen nunmehr 40, mit Spanien sogar 54 Gegner zum Opfer gefallen. Schon in Spanien hat Major Mölders die Messerschmitt 109, die ihn seitdem von Sieg zu Sieg führte, geflogen. Die Me ist die Maschine, auf die er große Stücke hält. Vier Wochen transpazifischer Gefangenenschaft und seine Verwundung bei einem Luftkampf über dem Kanal konnten ihm die führende Stellung unter den erfolgreichen Jagdfliegern nicht entreißen.

„Oberleutnant G. L. soll Ihnen mal erzählen, wie ich die beiden Spitfires abschloß“, sagte Major Mölders. „Er war dabei, aber macht mir nicht zuviel daraus!“

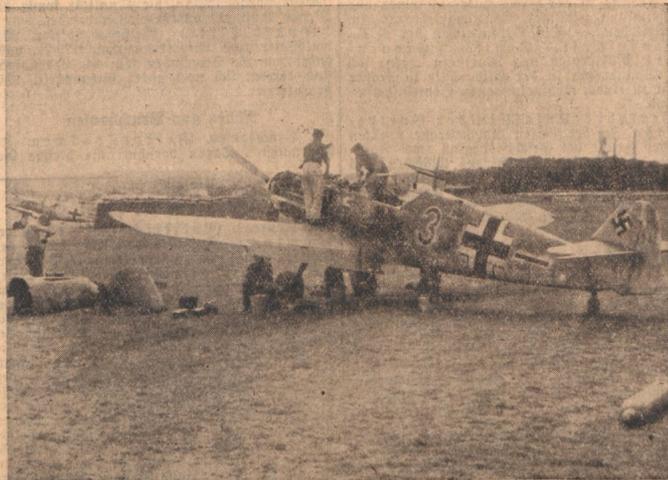
„Wir fliegen über den Kanal. Deutsche Kampferverbände kehren jedoch vom Bombenflug zurück, umharrt von einigen Messerschmitt-Verbänden, die ne schüssen. Ueber Dunstgenek sehe ich plötzlich unter uns eine Staffel Spitfires und mache durch den Bordfunk darauf aufmerksam. Als Antwort erhalte ich nur das Wort „eigene.“ Anscheinend hat niemand die Engländer gesehen, sondern nur die deutschen Jagdflieger. Wie die Spitfires unter uns durchziehen und ich deutlich die Kofarben erkennen kann, frage ich eine kleine Wit und gebe durch: „Hinten — unter uns fünf Spitfires!“ Daraufhin machen wir leicht und sehen uns unbemerkt hinter sie. Leider machen die Engländer in diesem Augenblick eine Linkskurve, so daß eine Zielverteilung nicht möglich ist. Dann kommen die altgewohnten Sekunden. Major Mölders hinter einer Spitfire, nichtsahnend noch geradeaus weiter fliegend. Der Abstand wird kleiner und kleiner. Ich sitze selbst in höchster Spannung in meiner Kiste und denke: „Schießen, schießen!“ Auf einmal fliegen die Broden, und ein „Bord“ ist weniger. Das war das rasche Kolonne der Spitfires. Nun herüber zum linken! Das steht nur auf seinen Staffelführer und macht eine Linkskurve. Wieder sehe ich den Kommodore sich hinten anhängen. Das linke Kolonne abt nicht, daß ein deutscher Jäger hinter ihm klar zum Gefecht macht und daß es Nr. 40 sein wird. Da sprechen schon die Wälder! Das Werk ist zerklüftet! Große Teile der Maschine fahren durch die Gegen. Aus ist es!“

Im nächsten Augenblick kurven die drei übrig gebliebenen Spitfires, die jetzt erst merken, daß es ernst wird, wie wild durcheinander, schießen auferget umher und verschwinden dann schnellstens tief unter uns in einer Wolke.

In aller Ruhe können wir jetzt nach unten sehen. Im Bach steigt eine Mordskatäne auf. Sie zeigt an, daß die erste Spitfire hier aufgeschlagen ist. Die zweite taumelt immer noch wie ein weiches Blatt senkrecht hinunter und verschwindet dann ebenfalls im Kanal. Aus beiden Maschinen stieg niemand mehr aus!

Wie der Kommodore nun madelns über den Platz ankommt, läuft alles zusammen. Wie immer nach einem Einsatz ist seine Maschine umringt von allen, die sich nur freimachen können. Ein lautes Horrido auf den 40. Abschluß von Major Mölders in diesem Kriege wird ausgedrückt und heute abend richtig gefeiert. Da wird alles dabei sein, was Band anteat an Maschine und Wälder!

„Jamohl“, schließt Major Mölders den Bericht von Oberleutnant G. L. ab, „nur im Vertrauen auf die Zuverlässigkeit unseres hervorragenden Bodenpersonals ist es uns möglich, unsere Pflicht erfolgreich zu erfüllen.“



Eine deutsche Raadmaschine wird auf ihrem Fliegerdort wieder startklar zum nächsten Einsatz gemacht. (BR-Bildstelle-Preßhoffmann.)



Der Güterverkehr, den die Deutsche Reichsbahn im großdeutschen Raum zu bewältigen hat, ist gewaltig angestiegen. Vierjahresplan, Rüstungsbedürfnisse, Versorgung der Bevölkerung und vor allen Dingen unsere Wehrmacht stellen höchste Anforderungen an den Güterwagenpark. Alles kommt dabei darauf an, jeden vorhandenen Güterwagen bis zum letzten auszunutzen.

Auf jeden Zettel kommt es an!

Schon der verspätete Eingang eines Briefes wegen ungenauer oder unleserlicher Anschrift kann die unliebsamsten Folgen haben. Der Verlauf eines Güterwagens, der durch unachtsame Ausfüllung der Frachtbriefe oder der anderen Begleitpapiere verursacht wird, kann Ihren ganzen Betrieb zum Stocken bringen. Nicht nur Sie selbst werden dann geschädigt, sondern mit Ihnen eine große Anzahl anderer am Güterverkehr Beteiligten, denn jede Stunde, die ein Güterwagen auf falschem Wege verliert, geht dem Wagenumlauf und damit der Versorgung des ganzen Volkes verloren. Weil hoch im Norden der Bestimmungsbahnhof im Frachtbrief nicht tarifmäßig richtig angegeben wurde, muß vielleicht ein Volksgenosse in der Ostmark auf lebenswichtige Güter unnötig warten. Sorgen Sie darum dafür, daß jeder einzelne Frachtbrief genau und vollständig

nach der Anleitung des Vordruckes ausgefüllt wird, und daß dem Frachtbrief alle erforderlichen Begleitpapiere beigelegt werden. Wenn schon vom Absender im Frachtbrief die etwa gewünschte besondere Entladestelle angegeben wird, so erleichtert dies die Bereitstellung am Bestimmungsbahnhof. Der Deutschen Reichsbahn werden zeitaubende Verschiebearbeiten und Ihnen werden Standgelber erspart. Achten Sie also auf peinlich genaue und vollständige Ausfertigung der Frachtbriefe und sonstigen Begleitpapiere und klären Sie Zweifelsfragen rechtzeitig vorher bei der Güterabfertigung, die bereitwillig Auskunft erteilt. Die Frachtbriefe müssen bei beendeter Beladung sogleich mit dem Wagen dem Ladefachmann übergeben werden.

Hilf der Deutschen Reichsbahn und Du hilfst Dir selbst!

Beachten Sie diese 10 wichtigen Regeln für den Versfrachter!

1. Güterwagen schnellstens be- und entladen. Rückgabe der Wagen möglichst vor Ablauf der Ladefristen; Überschreitung der Ladefrist hat Ausfall wertvollen Laderraums zur Folge.
2. Wagen rechtzeitig und nur für den tatsächlichen Bedarf bestellen. Angebotene Ersetzungswagen verwenden, selbst wenn kleine Unbequemlichkeiten damit verbunden sind.
3. Pünktliche An- und Abfuhr der Güter. Mit der Be- und Entladung sogleich nach Wagenbereitstellung beginnen.
4. Für Güterwagen gibt es jetzt keine Sonntagsruhe. Daher Güter, wenn möglich, auch Sonntags verladen. Für eingegangene Güter besteht die Pflicht zur Entladung an Sonntagen.
5. Güterwagen beim Be- und Entladen nicht beschädigen. Lademaschine innehalten. Güter ordnungsmäßig und betriebssicher verladen.
6. Durch zweckmäßige Ladegeräte und Hilfsmittel das Be- und Entladen erleichtern.
7. Ausladung der Wagen bis zum Ladegewicht und nach Möglichkeit jetzt im innerdeutschen Verkehr bis 1000 kg über die am Wagen angeschriebene Tragfähigkeit. Raumersparnis durch geschicktes Stapeln der Güter, ganz besonders durch sachgemäßes und überlegenes Verladen sperriger Güter.
8. Nicht mehr Güter zu gleicher Zeit begeben, als rechtzeitig entladen werden können.
9. Entladung sogleich beim Eingang der Versandanzeige des Absenders oder bei der Voranlieferung durch die Güterabfertigung vorbereiten. Fuhrwecke und Ladepersonal schon im voraus für die Zeit der bevorstehenden Entladung freihalten.
10. Frachtbriefe und sonstige Begleitpapiere sorgfältig ausfüllen zur Vermeidung von Irrläufen.

Bitte ausschneiden, aufheben und immer wieder lesen!

336 Zentner hängen an zwei Fingern!

Wie im ganzen Reich, so hat sich auch die Karlsruher Sportgemeinde am Sonntag in den Diensten des NSDAP gestellt...

Ein hiller Beobachter bei diesem Regelmäßig und nachsichende Betrachtungen zur Verfügung...

Am Montag in der Früh frant die Frau Gemahlin, ob der Zeit mit den verrückten Notizen noch Wert hat...

Der Regler schwingt die Kugel, geht dabei in die Kniebeuge, springt drei Schritte vor...

Es darf allerdings nicht vernein werden, daß sich die vorstehenden Leistungen auf 3000 Volksgenossen verteilt haben...

Verteilung von Bohnenkaffee In den Wintermonaten wird auf Anordnung des Reichsministers für Ernährung und Landwirtschaft...

Rheinwasserstände vom 23. September Konstanta 431 (-1), Rheinfelden 337 (-8), Bretzlin 332 (-1), Rehl 408 (-2), Strahburga 388 (-8), Karlsruhe-Maxau 588 (-9), Mannheim 527 (-24), Gauß 418 (-20).

Nicht an der Qualität sparen*) ATIKAH 5/4

*) Genuß liegt auf die Dauer nie in der Menge, sondern immer nur in der Güte - auch beim Rauchen...

DAS ZWEITE LEBEN der Maria Höft Das Schicksal einer Frau Von Friedrich Arenhövel (10. Fortsetzung)

Vorzheimer Allerlei

Die großen Tage der Sportler. Am Samstag und Sonntag hat sich alles, was zum Sport gehört, auf die Beine gemacht...

Aus dem Umland

m. Ettlingen. (Schulwallfahrtszeitung) Oberleutnant der Genarmee, Fischer, hat das Schulwallfahrtszeugnis verliehen erhalten.

W. von der R. E. Ettlingen. Wir berichten bereits, daß die Geschäftsräume der hiesigen NSD. im Schloß in den 8. Stock verlegt wurden.

(Ettlinger Filmmotiv) Wenn in der vergangenen Woche die Besucher des Unionkinotheaters viel Freude an dem humorvollen Auftreten Moiers hatten...

e. Dudenbach. (Aus der Jugendgruppe der NS. Frauenz. S.) In einem Heimabend sprach Jugendgruppenführerin Frau Weitzinger über die sozialen Franzosen...

Grünwettersbach meldet

Grünwettersbach. (Feldpostpächten.) In dieser Woche verendet die NSDAP wieder Pächten, geleitet von der NSD. an unsere Soldaten...

W. u. n. g. In der vorigen Woche wurden die Grünwettersbacher Mädchen für den weiblichen Reichsarbeitsdienst gemustert...

Neues aus Bruchhausen. (Feldpostpächten.) In den nächsten Tagen verendet die hiesige Gr...

Wid über die Harbt

J. Reurent. (Politische Leiter-Verammlung.) Auf Freitagabend hat der Ortsgruppenleiter, Bürgermeister Va. Karl W. u. l. e. i. t. e. r., sämtliche Politischen Leiter...

(Hohes Alter.) In den letzten Tagen konnten zwei alte hiesige Einwohner ihr Weibchen feiern. Am 14. wurde der Zimmermann Wilhelm Weinger, Hauptstr. 272, achtzig Jahre alt...

(Versammlung des Kleintierzüchtervereins.) Am Sonntagvormittag fand eine Mitgliederversammlung des Kleintierzüchtervereins Reurent statt.

Gegenstein. (Kriegs-NSD.) Die am letzten Sonntag durchgeführte NSD.-Sammlung war wiederum ein voller Erfolg.

Wid über die Harbt

Wid über die Harbt. (Feldpostpächten.) In den nächsten Tagen verendet die hiesige Gr...

Wid über die Harbt. (Feldpostpächten.) In den nächsten Tagen verendet die hiesige Gr...

Wid über die Harbt. (Feldpostpächten.) In den nächsten Tagen verendet die hiesige Gr...

Wid über die Harbt. (Feldpostpächten.) In den nächsten Tagen verendet die hiesige Gr...

Wid über die Harbt. (Feldpostpächten.) In den nächsten Tagen verendet die hiesige Gr...

Wid über die Harbt. (Feldpostpächten.) In den nächsten Tagen verendet die hiesige Gr...

Wid über die Harbt. (Feldpostpächten.) In den nächsten Tagen verendet die hiesige Gr...

ROTBAIT KLINGEN Out rasiert - auf gelaut!

