

In sämtlichen Aufsätzen handelt es sich um die persönlichen Ansichten der Verfasser und nicht um Anschauungen amtlicher Stellen

Zum 50. Geburtstag des Reichsmarschalls

Kaum glaublich will es uns erscheinen, daß der Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Beauftragter für den Vierjahresplan und Preußischer Ministerpräsident Reichsmarschall Hermann Göring am 12. Januar 1943 schon seinen 50. Geburtstag beging. Und welche Fülle an Arbeit und Kampf für das deutsche Volk

schließt dieses Leben schon heute ein, denn es ist ja der Mensch Hermann Göring, der in den ihm übertragenen Aufgaben, von denen die oben angeführten Titel nur einen Teil umreißen, ganz aufgegangen ist und den von ihm geleiteten Ämtern und Dienststellen seinen ganz persönlichen Stempel aufgedrückt hat. Doppelt bewundernswert an diesem Mann wird seine Leistung, wenn man bedenkt, daß sie in wesentlichen in die zweite Hälfte seines Lebens fällt.

Im November 1918 als unbesiegter letzter Kommandeur des ebenso ungeschlagenen ruhmreichen Jagdgeschwaders Richthofen in die niederbrochene Heimat zurückgekehrt, beginnt er seinen Kampf um die Wiederaufstellung

der deutschen Luftwaffe - einen Kampf, der ihn frühzeitig und folgerichtig zum Führer führt, dessen getreuester Gefolgsmann er wird und bis auf den heutigen Tag geblieben ist. Als dieser steht er ihm in jenen schweren Novembertagen 1923 in München zur Seite und erleidet an der Feldherrnhalle eine schwere Verwundung; als Feldherrn tritt er, seit 1932, als die Nationalsozialisten als stärkste Partei in den Reichstag eingezeichnet waren, Reichstagspräsident, den Füh-

rer als Sonderbeauftragter in Berlin und übernimmt vor nunmehr rund 10 Jahren einen der schwersten und verantwortungsvollsten Posten: die preußische Ministerpräsidentschaft. Und in dieses Amt zieht mit ihm wieder jener alt-preußische Geist ein, der den Dienst am Volke

allen anderen voranstellt und der vielen seiner Vorgänger schon verlorengegangen war. So nimmt es denn nicht wunder, daß jener kleine Vorfall erhebliche Beunruhigung unter seine neuen Untergebenen bringt, als er den ihm schon fertig zur Unterschrift vorgelegten Antrittserlaß an die Polizei kurzerhand durchstreicht mit den Worten „Mache ich selbst!“. Dieses „Mache ich selbst!“ aber bestimmt all sein Tun in allen den Ämtern, die ihm damals und späterhin noch vom Führer übertragen wurden, es begründet aber auch seine Beliebtheit im Volke, die immer dann, wenn er in die Öffentlichkeit tritt - und das ist angesichts der Fülle der ihm verantwortlichen übertragenen Aufgaben nur sehr selten der Fall - aus nicht endenwollenen Begrüßungs- und Beifallsrufen erkennbar wird.



phot. Presse-Hoffmann

Gleichzeitig mit der Übertragung der preußischen Ministerpräsidentschaft ernannt der Führer Hermann Göring zum Reichskommissar für die Luftfahrt und gibt den ruhmreichen Weltkriegsjagdflieger mit der Übertragung dieses im Deutschen Reich völlig neuen Postens seinem ureigensten Element, der Fliegerei, wieder. Die Arbeit beginnt hier, da das entwaffnete Deutschland über eine Luftwaffe nicht verfügt, mit der Neuorganisation und

straffen Zusammenfassung der Zivilluftfahrt, womit der Grundstock für den erst später erfolgenden Aufbau der heute an allen Fronten siegreich kämpfenden jungen deutschen Luftwaffe gelegt wird. Da das nationalsozialistische Deutschland, das mit seinen inneren Feinden so überraschend schnell fertig geworden ist, nunmehr mit äußeren Feinden rechnen muß, ergibt sich für Hermann Göring angesichts der deutschen Wehrlosigkeit vor allem in der Luft doppelt dringlich die Notwendigkeit, für die breiten Volksmassen einen so wirksamen wie nur irgend möglichen Schutz gegen die ihm aus der Luft drohenden Gefahren zu schaffen, und so gründet er denn als wesentlichste Vorstufe zur Erreichung dieses Zieles am 29. April 1933 den Reichsluftschutzbund und vollzieht mit dieser Amtshandlung — einer seiner ersten auf diesem Gebiete — den grundlegenden Schritt für eine Entwicklung, deren Notwendigkeit und Folgerichtigkeit vielen Volksgenossen wohl erst in diesen Tagen der englischen Terrorangriffe auf alte deutsche Kulturstätten und die Wohnstätten der arbeitenden deutschen Zivilbevölkerung so richtig klar geworden ist; zugleich gibt er mit diesem Schritt der bis dahin von einem kleinen Kreise verantwortungsbewußter Männer allen Widerständen und allem Unverstand zum Trotz geleisteten Vorarbeit die höchste Anerkennung und Krönung ihres Werkes. Nur wenige Tage später, am 5. Mai 1933, wird aus dem Reichskommissariat für die Luftfahrt durch Erlaß des Führers das Reichsluftfahrtministerium und Hermann Göring der erste deutsche Reichsminister der Luftfahrt.

Die folgenden Jahre des Aufbaues des deutschen Luftschutzes sind gekennzeichnet durch den Erlaß der grundlegenden gesetzlichen Vorschriften, nämlich des Luftschutzgesetzes vom 26. Juni 1935 und der drei ersten Durchführungsverordnungen hierzu vom 4. Mai 1937, denen inzwischen noch weitere neun gefolgt sind. Zweimal nimmt Hermann Göring in diesen Jahren selbst das Wort, um in Ansprachen an die Amtsträgerschaft des von ihm geschaffenen Reichsluftschutzbundes vor aller Öffentlichkeit zu grundsätzlichen Fragen des Luftschutzes Stellung zu nehmen. Das war einmal am 14. November 1935, als er bei der ersten Vereidigung von Amtsträgern

der Landesgruppe Groß-Berlin des RLB. im Sportpalast, der alten Kundgebungs- und Kampfstätte der Bewegung, die kämpferischen Richtlinien für die erzieherische Arbeit dieser Massenorganisation aufstellte und dem Kämpfer im Luftschutz ein für allemal seinen Platz neben dem des Frontsoldaten anwies, und das andere Mal, als er am 5. Juni 1937 in der Dietrich-Eckart-Freilichtbühne des Reichssportfeldes die Herausgabe der deutschen Volksgasmaske ankündigte und vor allem die gewaltige Bedeutung betonte, die der Mitarbeit der deutschen Frau im Luftschutz zukommt. Wenn der Reichsluftschutzbund in den wenigen Jahren des friedlichen Aufbaues, die dem deutschen Volke vergönnt waren, zu der größten Volksbewegung aller Zeiten mit heute über 22 Millionen Mitgliedern, davon 1,5 Millionen Amtsträgern, wurde, so ist das nicht zuletzt diesem persönlichen Eintreten unseres Reichsmarschalls für den Gedanken des Luftschutzes zuzuschreiben. Und es ist letzten Endes sein Verdienst, wenn die unter Führung der von ihm hierfür eingesetzten verantwortlichen Stellen, insbesondere der Inspektion des Luftschutzes im Reichsluftfahrtministerium, vom Reichsluftschutzbund geleistete Erziehungsarbeit in dem gegenwärtigen die Zukunft unseres Volkes entscheidenden gewaltigen Ringen gegen die verbündeten Mächte der Verneinung und der Zerstörung aller völkischen Werte ihre Früchte getragen hat. Und niemand anders als der Reichsmarschall selbst hat wiederholt, zuletzt in seiner großen Erntedankrede 1942, Worte des Dankes gefunden für alle die, die diese Saat bereitet und an der Ernte des Erfolges ihren Anteil haben.

Die Haltung der Bevölkerung in den bisher besonders schwer von feindlichen Luftangriffen mitgenommenen Teilen unseres Vaterlandes, die vom Führer wiederholt gelobt und anerkannt wurde und die neben den zahlreichen Heldentaten einer unendlichen Zahl namenloser Luftschutzkämpfer überstrahlt wird von vielen wirklich überragenden Einzelleistungen an Kühnheit und Heldenmut, an denen auch Frauen und Jugendliche ihren Anteil haben, diese Haltung des deutschen Volkes in seiner Gesamtheit ist wohl der schönste Lohn für die schwere und verantwortungsvolle Arbeit des Reichsmarschalls und das wertvollste Geburtstagsgeschenk, das ihm unser Volk darbringen kann.

Luftkrieg und Luftschutz im Dezember 1942

Auf dem östlichen Kriegsschauplatz standen im letzten Monat des Jahre 1942 das deutsche Heer und die deutsche Luftwaffe in schwerem Abwehrkampf. Nördlich des Terek, im Dongebiet, südlich Kalinin, bei Toropez und südlich des Ilmensees griffen die Sowjets mit starken Massen und unter rücksichtslosem Einsatz von Menschen und Material immer erneut an. Keine dieser Angriffsoperationen kam für die deutsche Wehrmacht überraschend, sondern jeweilig wurden infolge der hervorragenden Arbeit unserer Luftaufklärung ihre Schwerpunkte von der deutschen Führung frühzeitig erkannt und die Massenangriffe bereits in ihrer Vorbereitung, also im Antransport und Anmarsch, von unseren Luftkampffverbänden wirkungsvoll gestört. Außergewöhnlich hoch waren die Anforderungen, die dadurch an unsere Aufklärungsflyer gestellt wurden, aber nicht minder groß waren die Aufgaben, welche die winterlichen Abwehrkämpfe selbst den

deutschen und verbündeten Luftkampffverbänden aller Art in der Luft und auf der Erde stellten. Deutsche, italienische, ungarische, rumänische und kroatische Kampf- und Jagdstaffeln wetteiferten miteinander, den Erdtruppen in ihrem schweren, wechselvollen Ringen weitestgehende Unterstützung zu gewähren und sie nach Möglichkeit zu entlasten. An allen Abschnitten, an denen der Gegner mit zahlenmäßig stark überlegenen Infanterie- und Panzerverbänden zum Angriff schritt, waren Reserven an Fliegerkräften dank ihrer großen Schnelligkeit schon wenige Stunden nach Angriffsbeginn zur Stelle und schwebten im Luftraum über dem Kampffeld. Die bald danach eintreffenden Bodeneinheiten mit ihrer reichlichen Ausstattung an Treibstoff und Munition ermöglichten es der Führung, weitere Fliegerkräfte hinter den bedrohten Frontabschnitten zu versammeln und dadurch den Einsatz in der Luft weiter zu verstärken.

Da auch die Sowjets, wie dies aus den Wehrmachtberichten des Dezember hervorgeht, ihre Großangriffe durch Einsatz starker Jagd- und Kampffliegerformationen unterstützt, bot sich für die deutschen und verbündeten Jagdstaffeln sowie für unsere Flakwaffe ein weites Betätigungsfeld. Beide konnten im Berichtsmonat ihre kämpferische Überlegenheit erneut unter Beweis stellen. So wurden in der Zeit vom 1. bis 15. Dezember insgesamt 441 sowjetische Flugzeuge vernichtet, von denen 348 Maschinen in Luftkämpfen, 60 von der Flakartillerie und 29 von Heeresverbänden abgeschossen wurden, während der Rest am Boden verloren ging; in der gleichen Zeit verloren wir 89 eigene Flugzeuge. Auch in der zweiten Monatshälfte waren die feindlichen Flugzeugverluste erhebliche und betrugen beispielsweise zwischen dem 27. Dezember und 1. Januar 216 Maschinen, von denen allein 200 in Luftkämpfen abgeschossen wurden, während nur 24 eigene Flugzeuge an den gleichen Tagen verloren gingen, also ein Verlustverhältnis von 9:1¹⁾. Nicht weniger erfolgreich zeigten sich unsere leichten und schweren Flakverbände, die namentlich in der Abwehr der sowjetischen Panzer hervorragendes leisteten. Insgesamt verlor der sowjetische Angreifer im Berichtsmonat an allen Kampffronten die enorme Anzahl von mehr als 3700 Panzern, von denen ein großer Teil den Geschossen unserer Flakgeschütze und den Bomben unserer Kampf- und Schlachtflierverbände zum Opfer fiel. Aber auch noch in einer anderen Kampfform griffen unsere Luftwaffenverbände auf der Erde ein: So fand im Wehrmachtbericht vom 10. Dezember die Betätigung einer im Mittelabschnitt eingesetzten Luftwaffenfelddivision besondere Erwähnung, deren Stoßtrupp 59 Bunker und Kampfstände im Erdkampf vernichteten. Schließlich wurden auch die Transportverbände der Luftwaffe in den Wehrmachtberichten des Dezember wiederholt lobend erwähnt. Unter nahezu allen Witterungsverhältnissen und teilweise stärkster Abwehr von der Erde und in der Luft versorgten sie in einer kaum abreißen den Kette von Flügen die vorderste Front sowie zahlreiche vorgeschobene Postierungen mit Munition, Lebensmitteln und anderen dringenden Bedarfsgegenständen. Die Verleihung von Ritterkreuzen des Eisernen Kreuzes an elf besonders bewährte Angehörige der Lufttransportverbände war ein äußeres Zeichen der Anerkennung für die grundsätzliche Bedeutung, Unentbehrlichkeit und den Opfermut dieser Verbände. —

Neben den bereits genannten Hauptkampffronten war unsere Luftwaffe im Berichtsmonat noch im hohen Norden besonders erfolgreich. Trotz langer Winternächte und eisiger Kälte griffen dort deutsche und finnische Kampffliegerstaffeln immer erneut bei Tage und bei Nacht die sowjetischen Häfen an der Eismeerküste an und bombardierten vor allem Stadt und Hafen Murmansk, Kandalakscha und andere Orte an der Murmanbahn mit gutem Erfolge. —

Auf dem westlichen Kriegsschauplatz blieb die Betätigung der beiden Luftwaffen die gleiche wie im vorhergehenden Monat²⁾. Industrieziele, Eisenbahnanlagen und Truppenunterkünfte im Süden der britischen Insel, vor allem an der Südost- und Südküste, waren weiterhin bevorzugte Ziele unserer Kampf- und Jagdstaffeln, die sich über dem Seegebiet und im Raume der besetzten Westküste nahezu ständig mit britischen Fliegerstaffeln im Luftkampf maßen. In der Nacht zum 12. Dezember wurden die Hafenanlagen von Sunderland und in der Nacht zum 15. die von Hartlepool wirkungsvoll mit Spreng- und Brandbomben belegt; in der Nacht zum 18. Dezember waren kriegswichtige Anlagen und Versorgungsbetriebe am Humber und in der Nacht zum 21. Dezember die Hafenstadt Hull Ziele unserer Kampfflugzeuge. Die Angriffe der britischen Luftwaffe auf das Reichsgebiet und die besetzten Gebiete erfolgten in der bisherigen Form bei Tage

und bei Nacht und erstreckten sich im wesentlichen auf West-, Nordwest- und Südwestdeutschland. Die Tageseinfüge erfolgten meist unter Wolkenschutz und zeigten den Charakter von ausgesprochenen Störangriffen mit nur geringer Auswirkung, die nächtlichen Angriffe galten deutschen Städten und verursachten mehr oder weniger Sachschäden bei gleichzeitigen Verlusten unter der Zivilbevölkerung. Nennenswerte Angriffe dieser Art waren der Luftangriff auf Duisburg in der Nacht zum 21. Dezember sowie der auf München in der Nacht zum 22. Dezember, die beide im OKW-Bericht Erwähnung fanden. Auch in den besetzten Gebieten wurde die Zivilbevölkerung wiederholt betroffen, so forderten die britischen Fliegerangriffe im Dezember auf niederländische Wohnviertel insgesamt 130 Tote, 236 Schwerverletzte, 144 Leichtverletzte und 103 Vermißte unter der Bevölkerung als Opfer. Bei allen diesen Einfügen und Angriffen waren die britischen Flugzeugverluste wiederum recht hoch, wie sich dies aus den OKW-Berichten ergibt. —

Auch an den verschiedenen Kampfhandlungen des Dezember im Mittelmeerraum war unsere Luftwaffe in ausschlaggebender Weise beteiligt. In Tunesien behinderten bereits in den ersten Dezembertagen ihre ständigen Angriffe auf feindliche Flugzeugstützpunkte, Batteriestellungen, Panzerbereitstellungen, Eisenbahnlinien und andere Nachschubwege die Entwicklung der britischen und amerikanischen Streitkräfte ganz erheblich. Ihre im Verein mit italienischen Fliegerstaffeln pausenlos durchgeführten Aktionen mit Bomben schweren Kalibers richteten namentlich in den Truppenquartieren und Materiallagern des Gegners große Verwüstungen an. Gleichzeitig bekämpfte die Luftwaffe der Achsenmächte die britisch-amerikanischen Fliegerverbände und brachte ihnen schwere Verluste bei. So schossen deutsche und italienische Jäger in den Tagen des 2. bis 5. Dezember bei einem Eigenverlust von nur zwölf Maschinen in Luftkämpfen mehr als 60 feindliche Flugzeuge, darunter viermotorige Bomber modernster Bauart, ab. Die Gesamtverluste der britisch-amerikanischen Luftstreitkräfte im ersten Monatsdrittel betrugen 191 Flugzeuge, von denen 112 im Mittelmeerraum abgeschossen wurden, während sich unsere Verluste in der gleichen Zeit gegen diesen Gegner auf 45 Flugzeuge beliefen. Während des ganzen Dezember blieben die algerischen Nachschubhäfen, vor allem Bone, Algier selbst und Philippeville, ständige Ziele deutscher und italienischer Bombenangriffe. Das gleiche galt für die in diesen Häfen verankerten oder sich noch in ihren Gewässern auf freier Fahrt befindlichen Transporter und Kriegsschiffeinheiten. So wurden am 22. Dezember zwei große Transportschiffe, darunter ein Fahrgastschiff von rund 15000 BRT., von deutschen Kampfflugzeugen in Brand geworfen. Gleichzeitig erzielten Zerstörerflugzeuge Bombentreffer auf einem feindlichen Unterseeboot, mit dessen Untergang zu rechnen ist. — Im Kampfraume Cyrenaika-Tripolitanien setzte sich im Laufe des Berichtsmonats die deutsch-italienische Panzerarmee planmäßig weiter nach Westen ab. Alle Versuche des Feindes, in diese Rückverlegung hineinzustoßen, blieben erfolglos. Deutsche Kampf-, Sturzkampf- und Jagdverbände überleiteten alle derartigen Ansätze und fügten überdies den britischen Truppen in der westlichen Cyrenaika erhebliche Materialverluste, namentlich an Panzerspähwagen und Kolonnenfahrzeugen, zu. Die Hafenanlagen von Tobruk und Bengasi sowie die Wüstenflugplätze des Gegners, darunter vor allem Derka, wurden fortlaufend von der Achsenluftwaffe bombardiert. — In gleicher Weise wie an der Ostfront erwuchs den Transportverbänden der Luftwaffe in der Versorgung der nordafrikanischen Fronten eine überaus wichtige Aufgabe, die sowohl von den deutschen als auch von den italienischen Lufttransportern trotz aller Feindabwehr fortlaufend bei Tage und bei Nacht in vorbildlicher Weise erfüllt wurde. — Bei Monatsende war einem deutschen Fernkampfverband noch ein nachhaltiger Erfolg beschieden: In der Nacht zum 31. Dezember griff er überraschend den

¹⁾ Vgl. auch den Aufsatz von General der Flieger Quade „Im Winterkampf“ in der „Berliner Börsenzeitung“ vom 7. 1. 1943.
²⁾ „Gasschutz und Luftschutz“, Dezemberheft 1942.

vom Gegner zu Nachschubzwecken benutzten Hafen von Casablanca an der westafrikanischen Küste an und verursachte daselbst durch zahlreiche Spreng- und Brandbombenabwürfe große Brände, deren Feuerschein vom Angreifer beim Abflug in die Wüste noch auf weite Entfernung beobachtet werden konnte. — Die britischen Terrorangriffe auf oberitalienische Städte fanden auch im Berichtsmonat ihre Fortsetzung. Turin wurde erneut in den Nächten zum 9. und 12. Dezember bombardiert. Als Ehrung für das tapfere Verhalten der Zivilbevölkerung bei diesen und früheren Angriffen verlieh der Faschistische Nationalverband der Kriegsbeschädigten Italiens den Städten Genua und Turin die Ehrenmitgliedschaft des Verbandes. Auch Neapel mußte am Nachmittage des 4. Dezember erneut einen wenn auch kurzen, aber heftigen Angriff feindlicher Flugzeuge über sich ergehen lassen, der ebenfalls eine Anzahl von Opfern unter der Zivilbevölkerung forderte; ein zweiter Angriff erfolgte in der Nacht zum 15. Dezember. Ferner wurden Cosenza in Unteritalien sowie einige Städte auf Sizilien, darunter Palermo und Taormina, von feindlichen Flugzeugen bombardiert. — Nach einer von der römischen Presse Anfang Dezember veröffentlichten Zusammenstellung haben die anglo-amerikanischen Mächte in den bisherigen dreißig Monaten der Kriegsbeteiligung Italiens folgende Verluste an See- und Luftstreitkräften sowie an Handelsschiffen erlitten: 140 englisch-amerikanische Kriegsschiffe und 167 Handelsschiffe wurden von der italienischen Flotte, 62 Kriegsschiffe und 117 Handelsschiffe von der italienischen Luftwaffe versenkt. In der gleichen Zeit wurden 1800 englisch-amerikanische Flugzeuge mit Sicherheit, weitere 713 wahrscheinlich abgeschossen, ferner 393 mit Bestimmtheit und weitere 190 wahrscheinlich am Boden vernichtet. —

Im Kriege auf den Meeren versenkte unsere Kriegsmarine im Berichtsmonat 78 feindliche Handelsschiffe mit zusammen 447 800 BRT., von denen 72 Schiffe mit 431 300 BRT. unseren Unterseebooten zum Opfer fielen. Außerdem wurden durch Verbände der Luftwaffe 18 feindliche Handelsschiffe, durch die Kriegsmarine weitere 10 Schiffe beschädigt. Die Jahresbilanz 1942 der Versenkungen von britisch-amerikanischen Handelsschiffen durch deutsche Waffenwirkungen zeigte folgendes Ergebnis: Von Einheiten der Kriegsmarine wurden 1283 feindliche Handelsschiffe mit zusammen 7 955 000 BRT., davon 1208 Schiffe mit 7 586 500 BRT. durch Unterseeboote, versenkt. Verbände der Luftwaffe versenkten 167 Handelsschiffe mit rund 985 000 BRT., so daß sich der anglo-amerikanische Gesamtverlust an Handelsschiffsraum im Jahre 1942 auf 8 940 000 BRT. belief. Außerdem wurden durch die Luftwaffe 301 feindliche Schiffe und durch die Kriegsmarine weitere 149 beschädigt, von denen ein Teil als vernichtet angesprochen werden muß. An feindlichen Kriegsschiffen wurden im Dezember von unseren Unter- und Überwasserstreitkräften ein Kreuzer, neun Zerstörer, eine Korvette, zwei Unterseeboote und ein Sicherungsfahrzeug, von der Luftwaffe ein Zerstörer und ein Geleitboot versenkt. —

Am Jahrestage des japanischen Kriegseintritts, dem 7. Dezember, gab das Hauptquartier der Kaiserlichen Marine eine Zusammenfassung der im vergangenen Jahr von der japanischen Marine und Marineluftwaffe errungenen glänzenden Erfolge, die den Japanern einen erheblichen Vorsprung im Kampfe um den Pazifik gaben, während sie die USA-Streitkräfte für die erste Phase des Krieges ausschalteten und für seine weitere Dauer mit uneinbringlichen Verlusten von vornherein belasteten. Nach dieser amtlichen Verlautbarung wurden insgesamt im Laufe des ersten Kriegsjahres von der japanischen Marine 262 feindliche Kriegsschiffe versenkt, 155 Kriegsschiffe beschädigt und 9 Kriegsschiffe erbeutet. Die versenkten Kriegsschiffe waren 11 Schlachtschiffe, 11 Flugzeugträger, 18 Schwere Kreuzer, 7 Leichte Kreuzer, 48 Zerstörer, 4 Sonder-Schiffe, 93 Unterseeboote, 8 Kanonenboote und der Rest kleinere Einheiten. Außerdem wurden 3798 Flugzeuge abgeschossen oder beschädigt. Schließlich

verlor der Gegner 424 Handelsschiffe mit insgesamt 2 270 000 BRT. durch Versenkung oder Beschädigung, 503 weitere Handelsschiffe mit zusammen 220 000 BRT. wurden beschlagnahmt. Diesen feindlichen Verlusten standen folgende japanischen Abgänge gegenüber: 41 Kriegsschiffe wurden versenkt, 22 beschädigt, 65 Handelsschiffe gingen verloren und 556 Flugzeuge warfen sich selbst in die feindlichen Ziele oder kehrten nicht zurück. Die japanischen Heeresstreitkräfte schossen in der gleichen Zeit 731 feindliche Flugzeuge ab und zerstörten am Boden 993 Maschinen. Die Beutezahl der japanischen Armee betrug 235 Flugzeuge, 3620 Geschütze, 11 300 Maschinengewehre, 206 000 andere Feuerwaffen, 1440 Panzer, 31 700 Kraftwagen und 12 200 Eisenbahnwagen. Bei den Kämpfen an den weit auseinanderliegenden Fronten wurden von der Gesamtzahl der feindlichen Truppen, die den Japanern gegenüber standen und sich auf etwa 600 000 Mann beliefen, rund 303 000 Mann gefangen genommen und ungefähr 51 000 Mann getötet. Daß diese letztere Zahl ziemlich niedrig gegriffen ist, dafür spricht eine Anfang Dezember vom amerikanischen Marineminister veröffentlichte Bekanntgabe, wonach allein die Verluste der amerikanischen Wehrmacht seit Kriegsausbruch mit Japan 55 000 Gefallene umfaßte. Die japanischen Eigenverluste betrugen insgesamt 21 170 Gefallene und 42 576 Verwundete. Weitere japanische Verlautbarungen im Dezember befaßten sich mit der augenblicklichen Kriegslage Japans und unterschieden vier Abschnitte, an denen zur Zeit gekämpft werde und noch weitere Kampfhandlungen zu erwarten seien: an der indischen Grenze, den Salomon-Inseln, den Aleuten und in China. Anknüpfend an die diesbezüglichen japanischen Betrachtungen sollen nachstehend die wichtigsten Dezemberereignisse an diesen Fronten erörtert werden.

1. Indiangrenze: Nach japanischer Angabe umfaßt das britisch-indische Heer rund eine Million Mann und 600 Flugzeuge, denen die in Westburma befindliche japanische Armee gegenübersteht, während die an Burmas Nordostgrenze versammelten japanischen Streitkräfte zehn tschunking-chinesische Divisionen, unterstützt von amerikanischen Fliegerformationen, gegen sich haben. Aus beiden Richtungen erfolgten seit dem Herbst in zunehmendem Maße Luftangriffe gegen die japanischen Stellungen in Burma. Im Dezember holten die Japaner nunmehr zu Gegenschlägen aus und bombardierten zunächst die Flugplätze an der indischen Ostgrenze am Golf von Bengalen. Ihre weiteren Luftangriffe in der ersten Dezemberhälfte galten der indischen Hafenstadt Chittagong, die ostwärts von Kalkutta rd. 100 Kilometer von der burmesischen Grenze entfernt liegt, sowie britischen Geleitzügen, die daselbst Truppen zu Lande versuchten. Diese am 5. und 10. Dezember überraschend durchgeführten Angriffe hatten das Ergebnis, daß mehr als 21 britische Schiffe versenkt, beschädigt oder in Brand gesetzt wurden. Gleichzeitig wurden kriegswichtige Anlagen im Hafengebiet sowie am Stadtrand Chittagong, der Bahnhof und sämtliche Öltanke zerstört. Am 15. und 16. Dezember erfolgten neue Angriffe der Japaner auf Chittagong sowie auf die 80 km weiter nördlich gelegene indische Stadt Feni, deren Flugplatz und Bahnanlagen schwer getroffen wurden. In der Nacht zum 20. Dezember griffen japanische Flugzeuge zum ersten Male die Hauptstadt der Provinz Bengalen, Kalkutta, an. Die japanischen Flieger meldeten nach Rückkehr erstaunt, daß die Engländer in Kalkutta völlig unvorbereitet auf Luftangriffe gewesen seien: Kein Scheinwerfer funktionierte, kein britischer Flieger stieg auf, und die Straßen waren hell erleuchtet, so daß die japanischen Bombenflugzeuge ein leichtes Spiel hatten. Trotz vereinzelt heftiger Flakabwehr führten sie ihre Abwürfe im Tiefflug durch. In der Industrievorstadt Haura entstanden erhebliche Schäden, ferner wurden die Staatswerft von Hastings sowie die Bahnanlagen der Eastern-Bengal-Eisenbahn schwer getroffen. Beim Abflug der japanischen Flugzeuge nach zweistündigem Bombardement waren ganze Stadtteile in Brandwolken gehüllt, und an zahlreichen Stellen loderten Flammen

gegen den Himmel. In den Nächten zum 22., 23., 24. und in den Morgenstunden des 28. Dezember, also insgesamt fünfmal im Verlauf einer Woche, wurde Kalkutta erneut bombardiert. Öllager, Munitionsfabriken und Munitionsdepots gingen in Flammen auf. Die Massenflucht der Zivilbevölkerung Kalkuttas, die bereits nach den ersten Angriffen einsetzte, nahm bei Monatsende chaotische Formen an und führte schließlich zu völliger Verkehrsstockung in den nach Norden und Westen führenden Straßen der Stadt. Versuche der britischen Behörden, die Evakuierungsflut einzudämmen, blieben erfolglos; das Fernbleiben der Rüstungsarbeiter von ihren Arbeitsstellen war eine der wichtigsten Folgen der japanischen Luftangriffe. Gleichzeitig mit diesen Angriffen gingen die japanischen Streitkräfte an der Nordostgrenze Burmas gegen die chinesischen Stellungen in Westjünnan vor, um auf diese Weise den letzten Abschnitt des Burmaweges in die Hand zu bekommen. Am 25. Dezember griffen japanische Armeeflugzeuge, die von den burmesischen Flugplätzen aufgestiegen waren, überraschend den Flugplatz von Jünnan an und vernichteten von den zwanzig amerikanischen Flugzeugen, die startbereit auf dem Rollfeld standen, mehr als die Hälfte.

2. Die Salomoninseln: Die den Briten gehörenden Salomoninseln wurden im Januar 1942 von den Japanern bombardiert, im Februar kampfflos von den Briten geräumt, woraufhin schwache Kräfte der japanischen Marine im Mai die Hauptinseln besetzten. Diese wurden im August überraschend von starken Kräften der USA angegriffen, die sich daselbst festsetzten und sofort mehrere Flugplätze anlegten. Die Japaner warfen nunmehr unter starkem Flottenschutz bedeutende Kräfte des Heeres dorthin. Die USA-Flotte holte zum Gegenschlag aus, und die Japaner zogen weitere Kräfte nach, so daß drei Monate lang ununterbrochen zur See, zu Lande und in der Luft schwere Kämpfe entbrannten, die sich auch im Dezember fortsetzten. Den Japanern gelang es bei Monatsende, neue Truppenlandungen auf Neuguinea zu erzwingen. Flugeinheiten der japanischen Marine griffen am 30. und 31. Dezember die Stadt Merauke auf Neuguinea an, zerstörten den dort im Bau befindlichen Flugplatz völlig und zerschlugen damit die amerikanische Absicht, daselbst eine neue Flugbasis zu errichten. Auch die beiden Hauptstützpunkte des Gegners, Port Darwin und Port Moresby, blieben im Dezember fortgesetzt Ziele heftiger und wirkungsvoller Luftangriffe der Japaner.

3. Die Aleuten: Auf den westlichen Ausläufern dieser Inselkette im Norden des Pazifik sitzen die Japaner seit Juni und werden häufig von amerikanischen Bombern besucht, die jedoch mit ihren Bombenabwürfen die Lage nicht ändern können, da sich die japanische Besatzung tief in die Erde eingegraben hat und weitere militärische Anlagen nicht vorhanden sind. Trotz dauernden Nebels, trotz Eis und arktischer Winternacht, die von den Kindern des

sonnigen Japans besonders hart empfunden werden, halten die japanischen Soldaten in ständiger Bereitschaft auf diesem vorgeschobenen Posten weiterhin treue Wacht. Besondere Ereignisse im Dezember wurden nicht gemeldet.

4. China: Der japanischen Chinaarmee stehen immer noch drei Millionen Tschunking-Truppen und außerdem in Nordwestchina 60 000 Mann chinesisch-kommunistischer Truppen gegenüber. Von diesen Streitkräften wurden in den bisherigen Kämpfen seitens der Japaner 123 000 Mann gefangen genommen und 280 000 Tote gezählt. Die Beutezahlen beliefen sich auf 846 Geschütze, 3200 Maschinengewehre, 159 000 andere Feuerwaffen, 129 Autos und 208 Eisenbahnwagen, ferner wurden 118 Flugzeuge abgeschossen oder am Boden zerstört, woraus die verhältnismäßig spärliche Ausstattung der großen tschunking-chinesischen Armee mit neuzeitlichen Transport- und Luftkampfmitteln trotz aller amerikanischen Versprechungen erhellt. Die im Mai durchgeführten japanischen Offensiven in den Provinzen Tschekiang und Kiangsi beraubten Tschunking-China vitaler Versorgungsrouten zur Küste des chinesischen Meeres sowie von Flugbasen, die augenscheinlich als Startplätze für Luftangriffe gegen Japan gebaut wurden. Auch die Einnahme von Chuchow und Tschekiang selbst vereitelte derartige Absichten, während die Besitznahme der wichtigen Eisenbahnlinie Tschekiang—Kiangsi das Ende des Widerstandes in der dritten Kriegszone bedeutete³⁾. Gleichzeitig wurden ähnliche kleinere Vorstöße nach Nord- und Südchina von den Japanern unternommen, um etwaige Bedrohungen aus diesen Richtungen zu unterbinden. In der Provinz Schansi wurden größere Verbände von Tschunkingtruppen und kommunistischen Truppen völlig aufgerieben und feindliche Stützpunkte längs des Hoangho-Flusses und der Lughai-Eisenbahn von japanischen Fliegern wiederholt bombardiert. In der Provinz Honan erlitten kommunistische Truppen schwere Niederlagen, bei denen 10 000 Mann getötet und 5000 gefangen genommen wurden. Auch im Dezember hielten die Dauerkämpfe ohne größere strategische Zielsetzung an. Die japanischen Operationen in Zentralchina gegen feindliche Verbände im Gebiet der Tapienberge machten befriedigende Fortschritte, die in der Hupeh-Provinz operierenden Japaner besetzten zwei Schlüsselstellungen der Tschunkingtruppen, Lotien und Macheng. Japanische Flugzeuge führten Überraschungsflüge auf den feindlichen Flugplatz Wuchow in der östlichen Kwangsi-Provinz wirkungsvoll durch. Die bereits wiederholt erwähnte Absicht der USA, von China aus mit amerikanischen Flugzeugen Luftüberfälle auf das japanische Mutterland zu unternehmen, ist bisher noch keinen Schritt einer Verwirklichung näher gerückt worden.

3) „Gasschutz und Luftschutz“, Juliheft 1942.

Die Bekämpfung von Entstehungsbränden

Bernhard Peill, Witkowitz

In allen Städten und geschlossenen Wohnsiedlungen, deren örtliche Löschwasserversorgung zur raschen Unterdrückung von Entstehungsbränden keine genügende Gewähr bietet, bildet die Tankspritze, das heißt ein Kraftfahrzeug mit eigenem größerem Wasserbehälter und eingebauter Feuerlöschpumpe, ein nicht zu unterschätzendes Hilfsmittel bei der Brandbekämpfung.

Die Tankspritze hat sich vor mehr als zwei Jahrzehnten einerseits aus der normalen Kraftfahrerspritze, andererseits aus dem motorisierten Straßensprengwagen entwickelt und wurde

naturgemäß zuerst in denjenigen Städten eingeführt, deren Feuerwehren von jeher mit den größten Schwierigkeiten hinsichtlich der Löschwasserversorgung zu kämpfen hatten. Nachdem bereits während des Weltkrieges verschiedene Militärfeuerwehren behelfsmäßig mit Wasserbehältern versehene Kraftfahrzeuge zu diesem Zweck eingesetzt hatten, begannen die Feuerlöschgeräte- und Autofabriken namentlich der wasserarmen Mittelmeerländer in der Zeit von 1919 bis 1923 mit der Herstellung und Verbreitung besonderer Tankkraftfahrerspritzen bzw. motorisierter Straßenspreng- und Feuerlöschwagen.

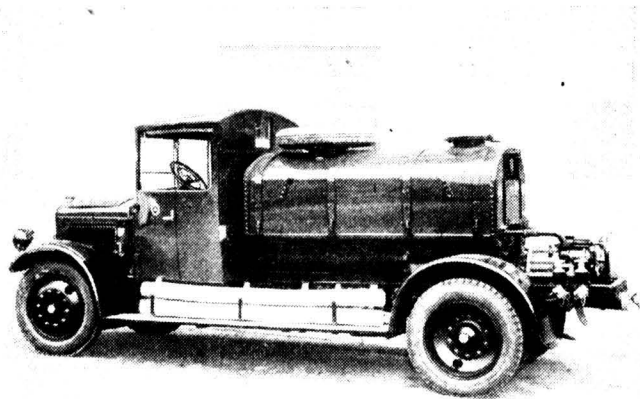


Bild 1. Tankspritze (Zubringer) mit 2 m³ Tankinhalt und rückwärtiger Feuerlöschpumpe.

Werkphot. (6)

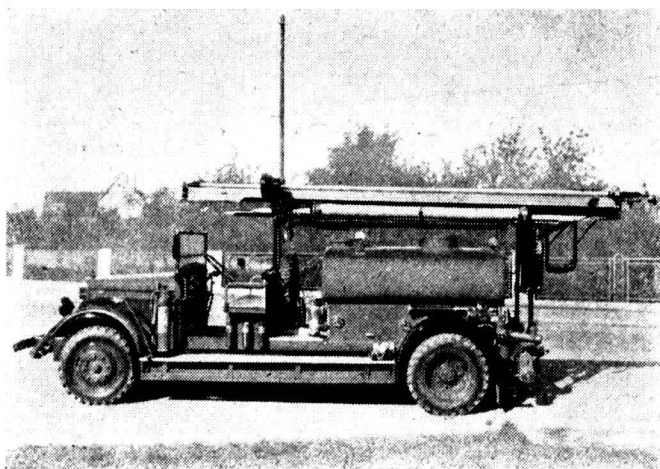


Bild 2. Geländegängige Tankspritze (Sonderausführung).

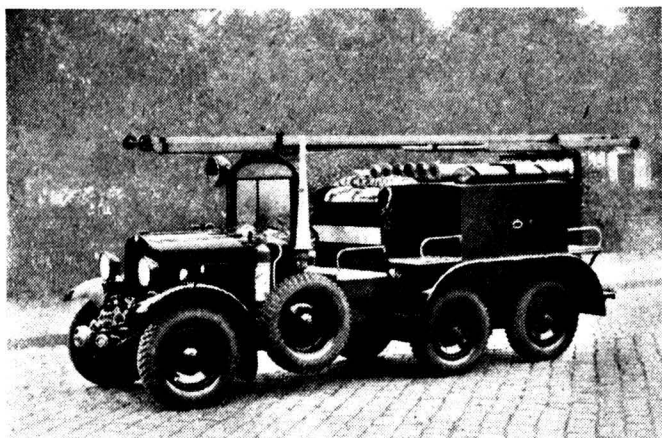


Bild 3. Tankkraftfahrerspritze mit Leitergerüst und vollständiger Angriffsausrüstung.

nische Vervollkommenung der Feuerwehrrfahr- gestelle die Herstellung schnellfahrender und wendiger Tankspritzen gestattete und zahlreiche Feuerwehren den besonderen Wert mit eigenem Löschwassertank ausgestatteter Fahrzeuge für die Bekämpfung von Waldbränden sowie von Schadenfeuern in Siedlungen mit unzureichen- der Löschwasserversorgung und vor allem von Flugzeug- und Autobränden außerhalb ge- schlossener Ortschaften erkannten.

Inzwischen hatten die Tankspritzen in Form teils besonderer Angriffsfahrzeuge, teils mit Löscheinrichtung versehener Motorsprengwagen in den besonders wasserarmen Gebieten der Mittelmeer- und Balkanländer, des Nahen, Mitt- leren und Fernen Ostens derartige Verbreitung gefunden, daß sowohl mit den verschiedenen Ausführungsarten als auch bei den einzelnen An- wendungsmöglichkeiten der Tankspritze im Laufe der Zeit bestimmte Erfahrungen gesam- melt werden konnten, deren Auswertung an manchen Stellen durch den Krieg unterbrochen, an anderen Orten dagegen erst recht praktisch gefördert werden konnte. Sogar in Nordamerika, dessen Feuerwehren am längsten der Tank- spritze völlig ablehnend gegenüberstanden, sah man sich in walddreichen und wasserarmen Landgebieten kurz vor Ausbruch dieses Krieges genötigt, geländegängige Tankspritzen mit großem Löschwasserbehälter in Dienst zu stellen.

Bis zum Kriegsbeginn hatten sich in den ver- schiedenen Ländern und bei den einzelnen Feuerwehren folgende Arten von Tankspritzen herausgebildet:

1. Die behelfsmäßige Form der Tank- spritze mit einem 600 bis 3000 l fassenden Löschwasserbehälter auf einem Last- wagenfahrgestell ohne eingebaute Feuerlösch- pumpe, an deren Stelle eine meist hinter dem Wassertank aufgeprotzte normale Tragkraft- spritze trat. Diese wurde an der Brandstelle vom Wagen heruntergenommen und zunächst aus dem mitgeführten Wasservorrat, danach aus einem gleichfalls mitgeführten aufklappbaren Saugbottich aus Segeltuch gespeist, dem der Tankwagen das Löschwasser von den nächst- erreichbaren Entnahmestellen her zuzuführen hatte.

2. Der normale Straßensprengwagen auf Lastkraftwagen- oder besonderem Lang- rahmenfahrgestell mit einem Tankinhalt von 1500 bis 6000 l, meist ohne geeigneten feuerwehr- technischen Aufbau und häufig nur mit Nie- derdruckpumpe zum Straßensprengen und zur Löschwasserabgabe in beschränktem Um- fang versehen. Diese Ausführung ist in den- jenigen Gemeinden am meisten verbreitet, deren motorisierte Sprengwagen nicht der Feuerwehr, sondern nur der Straßenreinigung oder dem Wirtschaftsamt unterstehen; von diesen werden sie häufig während der Wintermonate nach Ent- fernung des Wasserbehälters und Aufbau einer Lastkraftwagenpritsche als Transportfahrzeuge aller Art verwendet, was den Anforderungen des Feuerlöschdienstes natürlich weniger entspricht.

3. Der kombinierte Straßenspreng- und Feuerlöschkraftwagen auf Schnelllastwagenfahrgestell mit 1500 bis 3000 l Tankinhalt und meist vor dem Kühler einge- gebauter Straßenspreng- und Feuerlöschpumpe, die je nach Bedarf auf Niederdruck zum Straßens- prengen oder auf Hochdruck zur Brandbe- kämpfung eingestellt werden kann. Diese Fahr-

In Mitteleuropa vermochte infolge der dort herrschenden günstigeren Löschwasserverhält- nisse die Tankspritze erst später und meist auf dem Umwege über den Straßensprengwagen Ein- gang zu finden. Sie gelangte jedoch mit dem Zeitpunkt zu größerer Bedeutung, wo die tech-

zeuge weisen zum Teil bereits einen besonderen feuerwehrtechnischen Aufbau mit Schlauchhaspeln und Schlauchkästen, Sitz- und Stehplätzen für eine Löschgruppenbesatzung, Gerätegelassen und Leitergerüst auf, so daß sie meist in Gemeinden verwendet werden, in denen der Straßensprengdienst der Feuerwehr selbst übertragen ist.

4. Die Feuerlösch tankspritze auf Niederrahmen- oder geländegängigem Fahrgestell mit 1000 bis 3000 l Tankinhalt und vor dem Kühler oder am rückwärtigen Fahrzeugende eingebauter Feuerlöschpumpe, meist mit Luftschaumeinrichtung (Schaumpumpe bzw. Zumischer) und mit Löschgruppenfahrzeugaufbau in geschlossener oder halbgeschlossener Ausführung versehen. Diese Tankspritzen sind heute bei den Feuerwehren des In- und Auslandes am weitesten verbreitet und entsprechend den jeweiligen örtlichen Verhältnissen technisch weiterentwickelt worden, beispielsweise in Nordamerika als Dreifachgeländekraftwagen mit bis zu 10 000 l fassendem Wassertank oder an anderen Stellen mit besonderer Gefechtsplattform vor bzw. auf dem Wasserbehälter sowie mit Wendestahlrohr für Wasser- oder Schaumabgabe usw.

Bei größeren Feuerwehren des Auslandes werden die vorhandenen Tankspritzen meist zu Tankwagenkolonnen von je 3 Zisternenfahrzeugen vereinigt, von denen beim Eintreffen auf der Brandstelle entweder jedes Gerät einzeln zum Einsatz gelangt oder aber alle drei Geräte mittels Schlauchleitungen hintereinandergeschaltet werden, um den Inhalt der drei mitgeführten Wasserbehälter über die Pumpe des ersten Tankwagens nacheinander der Brandbekämpfung nutzbar zu machen. In der Regel ist hierbei das erste der drei Fahrzeuge als Löschgruppengerät mit kleinerem Wassertank und dafür mit vollständiger Angriffsausrüstung und Gruppenbesatzung versehen, während die beiden nachfolgenden Tankspritzen entsprechend größere Wasserbehälter, dafür jedoch nur geringe Besatzung und Ausrüstung aufweisen. Am besten hat sich hierbei die Ausrüstung des ersten Fahrzeugs mit 1500, der beiden anderen Fahrzeuge mit 3000 l fassendem Wassertank bewährt, was einen mitgeführten Löschwasservorrat von insgesamt 7500 l und die Möglichkeit ergibt, eine gewöhnliche SLG-Pumpe von 1500 l Wasserversorgung mindestens 5 Minuten lang voll auszunutzen und hierdurch die schlagartige Bekämpfung auch eines bereits entwickelteren Brandes einzuleiten. Dagegen reicht für kleinere Entstehungsbrände, die mit einer Löschwassermenge von rd. 500 l je Minute erfolgreich bekämpft werden können, der mitgeführte Gesamtvorrat an Löschwasser bereits 15 Minuten aus, und dieses Verhältnis gestaltet sich noch günstiger, wenn bei Mineralöl-, Auto- und Flugzeugbränden der verfügbare Wasservorrat in Schaum umgewandelt werden kann.

Bei ausländischen Feuerwehren werden die Tankspritzen nach Entleerung ihrer Behälter am Brandplatz häufig benutzt, um in längere Schlauchleitungen zwischengeschaltete Zubringerspritzen dadurch zu ersetzen, daß man großkalibrige Zubringerschlauchleitungen in das Mannloch des Fahrzeugbehälters einführt und hierdurch die Pumpe der Tankspritze speisen läßt, die das Löschwasser mittels weiterer Zubringerleitungen der nächsten Tankspritze zuführt. Nachdem sich auf Grund der heutigen Er-

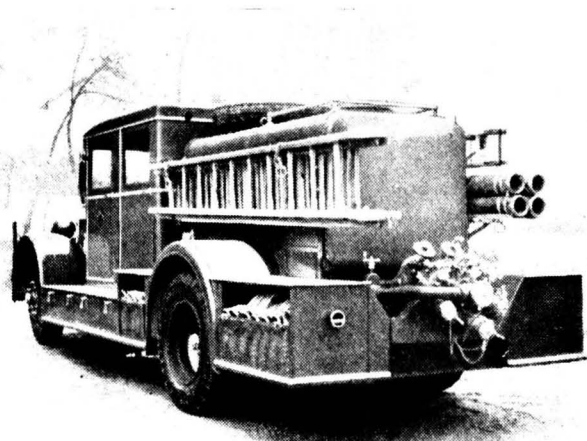


Bild 4. Tankspritze der Feuerwehr Rom, als vollständiges Löschgruppenfahrzeug ausgerüstet.

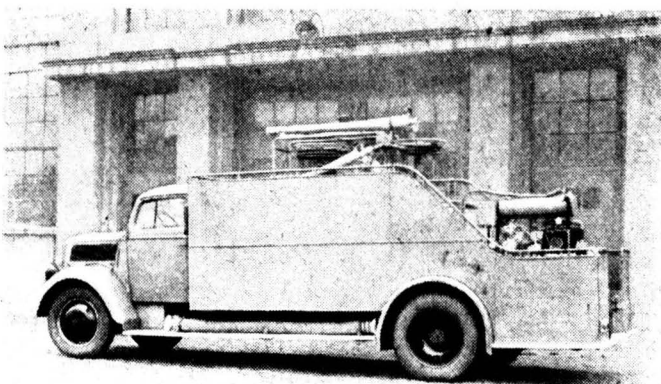


Bild 5. Tankspritze (Sonderausführung) mit Gefechtsplattform für Luftschaumangriff über dem Wasserbehälter und aufgeprotzter Tragkraftspritze.

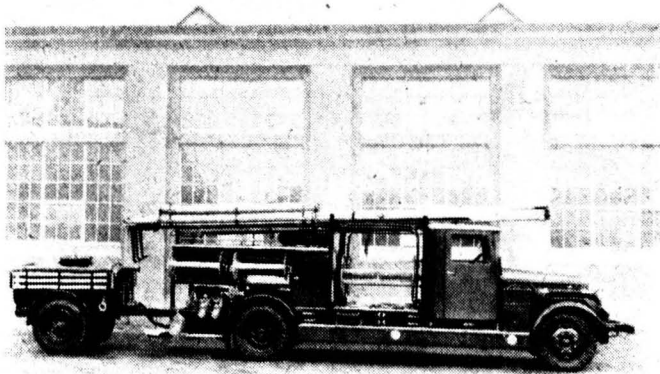


Bild 6. Kraftfahrerspritze mit Wassertankanhänger, zur Mitführung großer Schlauchmengen eingerichtet.

fahrungen die Löschwasserversorgung über lange Wegstrecken jedoch in geeigneterer Form bewerkstelligen läßt, sollten auf größeren Brandstellen eingesetzte Tankspritzen nach Entleerung ihres Wasserbehälters, sofern sie nicht zur normalen Löschwasserentnahme aus den nächst-

liegenden Saugstellen Verwendung finden können, vorteilhafter zur Heranführung neuer Löschwasservorräte von weiter entfernten Löschwasserbezugsquellen ausgenutzt werden.

Ist bis zur Neufüllung ihrer Behälter und ihrer Rückkehr zur Brandstelle bereits soviel Zeit verstrichen, daß inzwischen durch gewöhnliche Kraftfahrerspritzen Zubringerschlauchleitungen über längere Wegstrecken in Betrieb gesetzt oder entlegenere Löschwasserentnahmestellen mittels Tragkraftspritzen nutzbar gemacht worden sind, so können die neugefüllten Tankspritzen auf Großbrandstellen als „Fliegende Einsatzabteilungen“ bei der Niederkämpfung durch Flugfeuer oder strahlende Hitze, Brandbomben oder sonstige Einwirkung entstandener entfernter Brandherde überaus wertvolle Dienste leisten und mit ihrem Wasservorrat überall dort helfend eingreifen, wo Hydranten und Hauswasseranschlüsse unbrauchbar geworden sind und Selbstschutzkräfte mit kleinem Löschgerät und beschränkter Wasserreserve die einzelnen Brandherde nicht mehr wirksam bekämpfen können. Gerade in dieser Beziehung wird der Wert der Tankspritze auch in Fachkreisen heute noch vielfach verkannt. Wer es jedoch persönlich immer von neuem erleben konnte, wie bei Flächenbränden in engebauten Holzhäuservierteln bis zur Fertigstellung aus weit entlegenen Wasserentnahmestellen gespeister Zubringerschlauchleitungen für die schweren Kraftfahrerspritzen und bis zum Auffinden zusätzlicher Löschwasserbezugsquellen für die Tragkraftspritzen die eingesetzten Selbstschutzkräfte mit dem letzten Wasservorrat und allen Arten von kleinem Löschgerät verzweifelt dem Fortschreiten der Zerstörungen Einhalt zu gebieten versuchten, hat die Vorzüge mit eigenem Wasservorrat versehener und für raschen Einsatz von festen Wasserentnahmestellen unabhängiger Tankspritzen zur Genüge kennen gelernt.

Bereits beim Anfahren der Tankspritze wird die für den ersten Angriff vorgesehene Spiralschlauchleitung von der Besatzung zum Angriff fertiggemacht und von der aus dem Behälter gespeisten Pumpe des Fahrzeuges unter Druck gesetzt, so daß bis zum Wassergeben oft nur Sekunden vergehen und mit dem verfügbaren Wasservorrat in sparsamster Weise umgegangen werden kann. Ist der vorgefundene Brandherd soweit unterdrückt, daß er den örtlichen Selbstschutzkräften zur weiteren Ablöschung überlassen werden kann, so werden bei völligem Löschwassermangel an der betreffenden Stelle die Löschgefäße der Selbstschutzkräfte rasch noch aus dem Behälter der Tankspritze nachgefüllt, die Schlauchleitung zurückgenommen und das Fahrzeug umgehend zur nächstliegenden Brandstelle in Marsch gesetzt, wo sich der Vorgang von neuem wiederholt, bis die Entleerung des Tanks zur Umkehr und Neufüllung nötig ist. In derselben Weise bewährt sich der Einsatz von Tankspritzen bei Waldbränden, Flugzeugbränden, Bränden von Kraftwagen auf offener Landstraße und von Eisenbahnzügen auf freier Strecke aufs beste, besonders, wenn bei derartigen Bränden der mitgeführte Wasservorrat durch Umwandlung in Luftschaum entsprechend vervielfacht werden kann.

Die Nachfüllung der entleerten Tankspritzen erfolgt mittels Hydrantenschlauchleitungen durch den besonderen Einfüllstutzen des Wassertanks oder mittels Saugleitung durch die

Pumpe des Fahrzeuges. Die Füllung und Entleerung des Behälters wird durch den an der Außenseite angebrachten Wasserstandsanzeiger kenntlich gemacht. Nur im Notfall braucht das Mannloch zur Füllung des Tanks benutzt zu werden. Die Oberseite des Wasserbehälters kann sowohl, wie bereits erwähnt, als Gefechtsplattform bei Außenangriffen als auch bei der Rückkehr vom Brandplatz zur Beförderung nasser Schläuche usw. Verwendung finden.

Ist auf der Tankspritze nicht genügend Platz zur Mitführung des erforderlichen Schlauchmaterials und Zubehörs vorhanden, so wird das Fahrzeug mit einem entsprechenden Einachsanhänger (Schlauchanhänger, TKS-Anhänger o. dgl.) versehen.

Die Längsseiten des Wasserbehälters können zum Anbringen von Schlauchhaspeln, Saugschläuchen oder Steckleiterteilen ausgenutzt werden, die Rückseite gleichfalls für Schlauchhaspel und zur Aufnahme eines aufgeprotzten Schlauchkarrens.

Der geschlossene Aufbau einer Tankspritze soll nach Möglichkeit einer vollzähligen Gruppe Platz bieten. Handelt es sich um Straßensprengwagen mit Feuerlöscheinrichtung und ohne feuerwehrtechnischen Aufbau, so kann ein solches Fahrzeug nur gemeinsam mit einem normalen Löschgruppenfahrzeug eingesetzt werden.

Reicht der mitgeführte Löschwasservorrat für die Zweckbestimmung des Fahrzeuges nicht aus, so kann die Tankspritze auch mit einem einachsigen Tankanhänger mit bis zu 1000 l Inhalt versehen werden, der sich an verschiedenen Orten bereits bestens bewährt hat. Der Anhänger ermöglicht das Heranholen von zusätzlichem Löschwasser durch Mannschaftszug, sofern die Tankspritze selbst anderweitig eingesetzt wird.

Bei strengem Frost kann das im Behälter der Tankspritze befindliche Löschwasser durch Auspuffgase des Fahrmotors erwärmt und gegen Einfrieren geschützt werden. Hierdurch wird der sofortige Einsatz des Fahrzeuges auch auf Brandstellen ermöglicht, auf denen infolge des Einfrierens sämtlicher örtlichen Löschwasserentnahmestellen ein rascher Löschangriff sonst kaum durchgeführt werden kann. Die Tankspritzen haben sich daher im Laufe der letzten Jahre nicht nur in den heißen und dünnen Gebieten des Südens, sondern auch in den winterlichen Steppen der Ostgebiete bis nach Sibirien und der Mongolei hin bewährt. Deutsche Tankkraftfahrerspritzen werden heute bei den Feuerwehren der meisten Kulturländer, in den Kolonialgebieten bis nach Ostafrika hin, erfolgreich eingesetzt. Sie sollten daher nach Möglichkeit auch im eigenen Lande noch größere Verbreitung als bisher finden.

PERSONALIEN

Der Führer verlieh das Kriegsverdienstkreuz 1. Klasse mit Schwertern an Ministerialrat von Asmuth und Oberstleutnant Lensch in der Inspektion des Luftschutzes.

Das Luftschutz-Ehrenzeichen 1. Stufe wurde zum 30. Januar vom Führer verliehen an Ministerialrat Knoke, Reichsverkehrsministerium, und Branddirektor Lucke, Berlin-Siemensstadt.

Am 18. Januar verstarb unser Mitarbeiter Dr. Eduard Smolezyk, langjähriger Leiter der literarischen Abteilung der Auergesellschaft und verantwortlichen Schriftleiter der Zeitschrift „Die Gasmaske“.

Der Gasschutz unserer Gegner

I. Filtergeräte und Sauerstoff-Schutzgeräte

Wilhelm Haase-Lampe, Lübeck

6. Teil

Frankreich

1. Sauerstoff - Schutzgerät

FENZY 1921/22 von Direktor M. Fenzy, Liévin
(Bilder 97 bis 102)

Ein tornisterartig auf dem Rücken zu tragendes, gekapseltes Kreislaufgerät für zweistündigen Gebrauch mit Regeneration der Atemluft. Bestandteile: Sauerstoff-Flasche (1,800 l), Alkalipatrone, Atembeutel (4,8 l fassend), Dosierarmaturen, Atemschläuche mit Speichelfänger, Atemmundstück mit Nasenklammer, Warnglocke (Weckuhr).

Wirkungsweise (Bild 102): Der in Stahlflasche C aufgespeicherte Sauerstoff (Füllungsdruck anfangs 150 at) strömt zum Druckminderer R. Von der Sauerstoffhochdruckleitung führt eine Zweigleitung zum Druckmesser F (Finimeter). Im Druckminderer R wird der Sauerstoffhochdruck auf einen Betriebsniederdruck von 1 bis 2 at herabgemindert, der den Sauerstoffstrom durch die Lungenautomatische Dosiereinrichtung in den Atembeutel A (Harmonikabeutel) schickt.

Die Lungenautomatische Dosiereinrichtung besteht aus Dosierventil L und einem Steuerhebel H, der dem Atembeutel A vertikal vorgebaut und mit seiner Außenwand vernietet ist (Bilder 100 und 102); der Steuerhebel H muß somit den Bewegungen des Atembeutels A folgen. Im Saugvorgang des Einatmens fällt der Atembeutel zusammen. Mit der einfallenden Beutelwand wird der Steuerhebel H nach innen gezogen und drückt auf den Ventilknopf des Lungenautomatischen Dosierventils L; das sich öffnende Ventil gibt den Sauerstoffstrom frei; er füllt den Atembeutel A, der nun im Füllungsvorgang den Steuerhebel H nach außen bewegt; der Druck auf den Ventilknopf des Lungenautomatischen Dosierventils L wird aufgehoben, der Sauerstoffzustrom abgeschlossen. Der Vorgang wiederholt sich bei jeder Entleerung des Atembeutels A. Bei überfülltem Atembeutel wird der Steuerhebel H verstärkt nach außen gedrückt; er nimmt den Ventilschaft des Ventils L mit; das Ventil öffnet sich; Überdruck bläst ab bis zum Ausgleich.



Bild 97.



Bild 98.

Lungenautomatisches Sauerstoff-Schutzgerät FENZY 1921/22 von M. Fenzy, Liévin.
Gebrauchszeit: 2 Stunden. — Gewicht mit Atemmundstück: 11,800 kg.

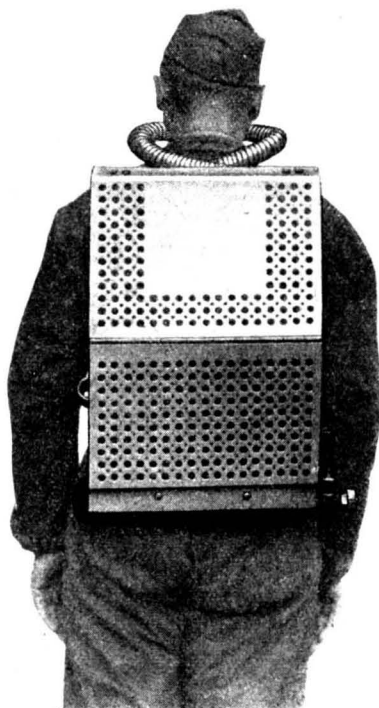


Bild 99.

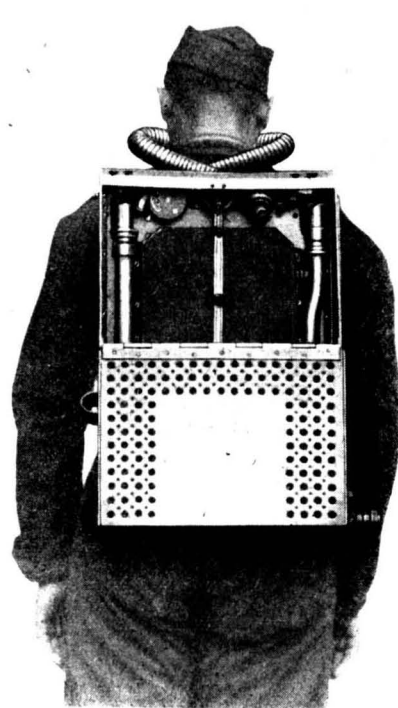


Bild 100.

Lungenautomatisches Sauerstoff-Schutzgerät FENZY 1921/22.
Schutzgehäuse geschlossen.

Obere Kammer des Schutzgehäuses, enthaltend Dosierarmaturen und Atembeutel, geöffnet.

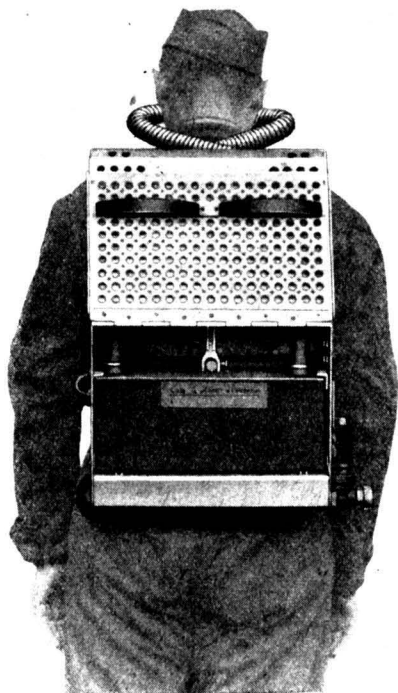
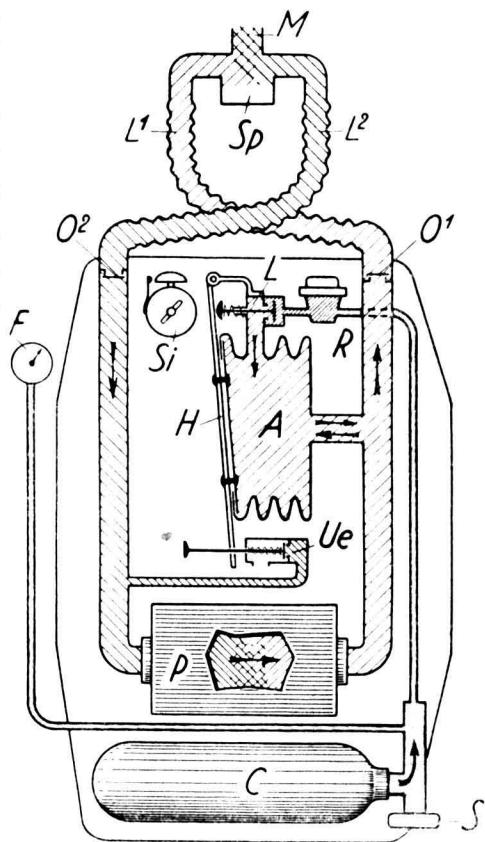


Bild 101.

Lungenautomatisches Sauerstoff-Schutzgerät FENZY 1921/22. Untere Kammer des Schutzgehäuses, enthaltend die querliegende Alkalipatrone, geöffnet.

Bild 102.
Lungenautomatisches Sauerstoff-Schutzgerät FENZY 1921/22.

M = Atemmundstück oder Atemmaske; Sp = Speichelfänger; L¹ = Einatemschlauch; L² = Ausatemschlauch; O¹ = Einatemventil; O² = Ausatemventil; R = Druckminderer; L = Lungenautomatische Sauerstoffdosierung; H = Steuerhebel des Lungenautomaten; A = Atembeutel; Ue = Überdruckventil; P = Alkalipatrone; C = Sauerstoff-Flasche; S = Verschlussventil der Sauerstoff-Flasche; F = Druckmesser (Fini-meter); Si = Warnglocke.



schluß des Atemmundstücks M ist ein Speichelfänger Sp vorgebaut.

Die Regenerationseinrichtungen des Gerätes sind von einem metallenen Schutzgehäuse umgeben, das in zwei übereinanderliegende Kammern geteilt ist: obere Kammer für Dosierungsarmaturen und Atembeutel A; untere Kammer für Alkalipatrone P. Die Sauerstoff-Flasche C ist unter dem Boden des Schutzgehäuses eingehängt. Die Verschlussklappen der Kammern sind von Ventilationslöchern durchbrochen. Im oberen linken Winkel des Schutzgehäuses ist eine Weckuhr angebracht, die beim Beginn des Gerätegebrauches aufgezogen werden muß. Das Glockenwarnsignal erinnert den Träger des Geräts alle Viertelstunden daran, am Druckmesser F den Sauerstoffvorrat der Stahlflasche C zu prüfen, um seinen Rückzug berechnen und rechtzeitig antreten zu können.

Bemerkungen:

Der Konstrukteur des Geräts Fenzy 1921/22 ist durchaus eigene Wege gegangen, die geistreicheren Überlegungen nicht entbehren. Die von ihm gefundene Kombination „Lungenautomatischer Steuerhebel H + Überdrucklüftungsventil Ue“ war neuartig. Fenzy war der erste Gerätehersteller, der die lungenautomatische Hebelsteuerung an die Außenseite des Atembeutels verlegte. Fenzys lungenautomatische Außensteuerung wurde von Dräger weiterentwickelt.



Bild 103.

Lungenautomatisches Sauerstoff-Schutzgerät FENZY 1936 von M. Fenzy, Arras. Gebrauchszeit: 1 Stunde. — Gewicht mit Atemmundstück: 7,600 kg.



Bild 104.

2. Sauerstoff - Schutzgerät

FENZY 1936 von M. Fenzy, hergestellt von den Fenzy-Polard-Werken, Arras, für Heer und Marine genehmigt 12. 5. 1938 (Bilder 103 bis 108).

Ein tornisterartig auf dem Rücken zu tragendes, gekapseltes Kreislaufgerät für einstündigen Gebrauch mit Regeneration der Atemluft. Bestandteile: Sauerstoff-Flasche (1.000 l), Alkalipatrone, Atembeutel (4,8 l), Dosierarmaturen, Atemschlauche mit Speichelfänger, Atemmundstück mit Nasenklammer, Warnglocke (Weckuhr).

Wirkungsweise (Bild 108):

Der in der Stahlflasche C aufgespeicherte Sauerstoff-Füllungsdruck anfangs 150 at strömt — ohne reduziert zu werden — zum lungenautomatischen Dosierventil L, von dort in den Atembeutel A (Harmonikabeutel), und zwar in einer Menge, die dem jeweiligen Atemumfang des Gerät-trägers entspricht. Das lungenautomatische Dosierventil arbeitet demnach unter Hochdruck; Druckminderer und konstante Dosierung fehlen. Auch dieses Fenzy-Modell arbeitet rein lungenautomatisch. Der Atemkreislauf wird motorisch angetrieben durch Saugen der Einatmung und Drücken der Ausatmung.

Aus dem Atembeutel A gelangt der Sauerstoffstrom zum Einatemschlauch L¹ und durch das Einatemventil O¹ zum Atemmundstück M (oder zur Atemmaske). Die Ausatemluft wird durch das Ausatemventil O² zur Alkalipatrone P gedrückt; sie durchstreicht die Chemikalschichten der Patronenbüchse, Ausatemkohlen-säure und Wasserdampf abgebend, und gelangt dann in den Einatemweg. Der Atemkreislauf ist geschlossen. Bei überfülltem Atembeutel erreicht der



Bild 105.

Lungenautomatisches Sauerstoff-Schutzgerät FENZY 1936. Schutzgehäuse geschlossen.



Bild 106.

Obere Schutzgehäusekammer, Alkalipatrone enthaltend, geöffnet.

lungenautomatische Steuerhebel H den Anschlag-nocken des Überdruckventils Ue; überschüssige Atemluft bläst ab bis zum Ausgleich.

Die Dosier- und Regenerationseinrichtungen des Geräts sind von einem Schutzgehäuse aus Leichtmetall umgeben, das in zwei übereinanderliegende Kammern geteilt ist: obere Kammer für Alkalipatrone P, untere Kammer für Dosierarmaturen und Atembeutel A. Die Verschlussklappe der oberen Kammer hat Ventilationsschlitze. Die Sauerstoff-Flasche C ist unter dem Boden des Schutzgehäuses eingehängt. Im unteren linken Winkel des Schutzgehäuses ist eine Weckuhr angebracht; sie muß beim Beginn des Gerätegebrauchs aufgezogen werden. Das Glockenwarnsignal erinnert den Träger des

Bild 108.

Lungenautomatisches Sauerstoff-Schutzgerät FENZY 1936.

M = Atemmundstück od. Atemmaske; Sp = Speichelfänger; L¹ = Einatemschlauch; L² = Ausatemschlauch; O¹ = Einatemventil; O² = Ausatemventil; L = Lungenautomatische Sauerstoffdosierung; H = Steuerhebel des Lungenautomaten; A = Atembeutel; Ue = Überdruckventil; P = Alkalipatrone; C = Sauerstoff-Flasche; S = Verschlussventil der Sauerstoff-Flasche; F = Druckmesser (Fini-meter); Si = Warnglocke.

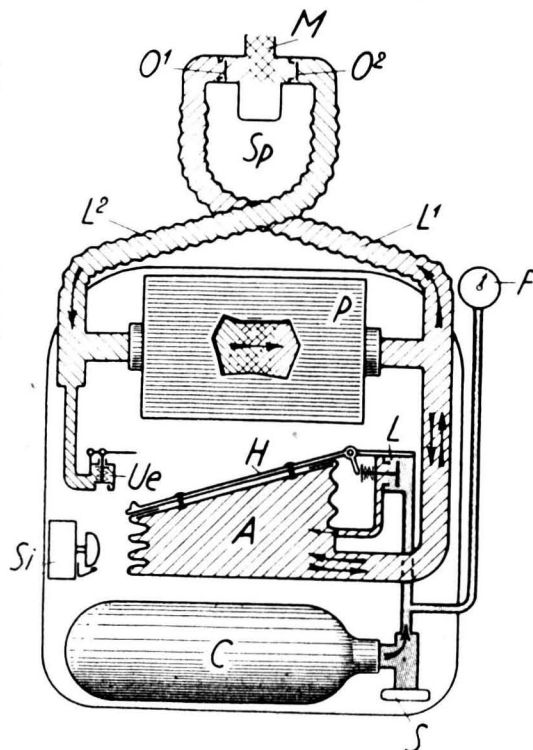


Bild 107.

Lungenautomatisches Sauerstoff-Schutzgerät FENZY 1936. Untere Schutzgehäusekammer, enthaltend Dosierarmaturen und Atembeutel, geöffnet.





Bild 109.
Sauerstoff-Schutzgerät GRANGER 1929/40 von L. GRANGER FILS, Paris,
mit Sauerstoff-Dosierung von Hand. Gebrauchszeit: 20 Minuten.
In Tragtasche gebündelt. Gebrauchsfertig angelegt.
Gewicht mit Tragtasche: 3,200 kg; ohne Tasche: 2,900 kg.



Bild 110.

Geräts alle Viertelstunden daran, am Druckmesser F den Sauerstoffvorrat der Stahlflasche C zu prüfen, um seinen Rückzug zu berechnen und rechtzeitig antreten zu können.

Bemerkungen:

Das Fenzy-Gerät Modell 1936 verlangt in mehrfacher Hinsicht Beachtung: Fenzy verließ mit diesem

mit horizontal liegendem lungenautomatischem Steuerhebel an der Außenwand des Atembeutels ist Ausgangspunkt für die von Dräger durchgeführten Entwicklungsarbeiten, die zum deutschen „Heeresatmer“ führten (1935). Das rein lungenautomatische Fenzy-Gerät Modell 1936 wurde zum französischen „Heeresatmer“. Fenzy, früher Direktor der Zentralstelle für Rettungswesen in Liévin, wurde später Mitbesitzer der Fenzy-Polard-Werke in Arras, 33, rue de Bapaume.

3. Sauerstoff-Schutzgerät GRANGER 1939/40 von L. GRANGER FILS, Paris. Bte S GDG - No. 10 - 1315 - 15, L. 40 - E 225 (Bilder 109 bis 114).

Auf der Brust zu tragendes Kleingerät mit einem 52 cm langen und 20 cm breiten Tragschurz aus Segeltuch, einem Halsgurt und einem Brust-Rückengurt, beide verstellbar, dazu Verschnallriemen für Geräteeinzelteile. Auf den Tragschurz sind montiert: Eine Alkalipatrone mit Atemschlauch, Atemmundstück und Nasenklammer; eine Doppelstahlplatte (15 cm breit, 19 cm hoch) mit 5 zylinderförmigen Sauerstoffbehältern, die untereinander durch Überströmröhrchen (Querschnitt halbrund) verbunden sind (Bild 114). Der mittlere Behälter hat ein Verschlußventil, das — von Hand zu öffnen — durch einen Gummischlauch Sauerstoff in einen balgartigen Atembeutel aus Gummi strömen läßt; er liegt geschützt in einer weiträumigen Tasche des Tragschurzes. An den Boden der Alkalipatrone ist ein Lauefang



Bild 111.
Sauerstoff-Schutzgerät GRANGER 1939/40 mit Sauerstoffdosierung von Hand.
Mit Dosierschlüssel H auf Sauerstoff-
flaschen-Verschlußventil.



Bild 112.
Sauerstoff-Schutzgerät GRANGER 1939/40 mit Sauerstoffdosierung von Hand.
Sauerstoffbehälterbatterie freigelegt, Atem-
beutel (balgartig gebläht) der Schutz-
tasche entnommen.



Bild 113.

Sauerstoff-Schutzgerät GRANGER 1939/40 mit Sauerstoffdosierung von Hand.
Hand am Dosierschlüssel H

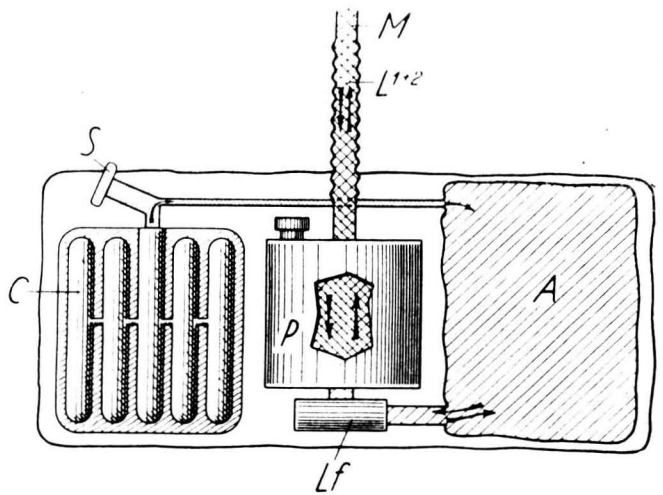


Bild 114.

M = Atemmundstück; L¹ + 2 = Atemschlauch für Einweg- (Pendel-) Atmung; P = Alkalipatrone; Lf = Laugefang; A = Atembeutel; C = Sauerstoffbehälterbatterie; S = Verschlussventil der Sauerstoffbehälter.

angeschlossen, der durch einen in dem Laugefang hochragenden Metallstutzen eine Verbindung zum Atembeutel herstellt. Das Gerät GRANGER ist ein Regenerationsgerät ohne Atemkreislauf; es arbeitet mit Pendelatmung. Einatemluft und Ausatemluft durchströmen gleiche Wege (Bild 114). Das Grundprinzip ist dem deutschen Selbstretter Dräger-Tübben entlehnt, der als „Appareil DRAEGER“¹⁾, eine Nachkonstruktion, seit 1917 in sehr großer Zahl zur Ausrüstung der französischen Armee gehörte und erst gegen 1934 als Heeresgerät ausgeschieden wurde.

Wirkungsweise (Bild 114):

Vor Beginn des Gerätegebrauchs wird der Atembeutel A mit Sauerstoff gefüllt. Das Füllen geschieht durch Öffnen des Verschlussventils S der Sauerstoffbehälter C. Zum Öffnen des schwergängigen Verschlussventils ist ein durch Kette am Gerät befestigter Schlüssel zu verwenden, der über das Handrad des Verschlussventils S gestülpt und durch Riegel gesichert wird. Während des Gerätegebrauchs verbleibt der Schlüssel am Ventilhandrad, um für die Nachdosierung jederzeit zur Hand zu sein. Der Atembeutel A soll nicht prall gefüllt werden. Nach dem Füllen des Beutels wird der Gummiverschlussstöpsel des Atemmundstücks M entfernt. Der Gerätträger stellt die Verbindung zwischen seinen Atemorganen und Gerät durch Benutzen des Atemmundstücks her; die Nase wird zugeklammert. Bei Auftreten ätzender Gase wird eine Gasbrille benutzt.

Bei jeder Beutellentleerung muß das Füllen des Atembeutels von Hand wiederholt werden.

Vom Atembeutel A strömt der Sauerstoff durch Laugefang Lf und Alkalipatrone P zu Atemschlauch L¹ + 2 und Atemmundstück M. Die Ausatemluft durchströmt denselben Weg rückläufig, in der Alkalipatrone P Ausatemkohlendioxid und Wasserdampf abgebend. Gebrauchszeit des Geräts: 20 min. Gewicht: Mit Bereitschaftstasche 3,200 kg, ohne Tasche 2,900 kg.

Alle Teile des Geräts können mittels des Tragschurzes zu einem Bündel verschnallt und in einer um den Hals zu hängenden Tragtasche (Bild 109) verpackt werden. Bedienungsschlüssel sind mittels Ketten angehängt. Beigegeben wurden ein Pinsel für Gerätreinigung und ein Druckmesser (Finimeter) zum Prüfen des Füllungsdruckes der Sauerstoffbehälterbatterie.

Bemerkungen:

Das Gerät läßt einige neue Konstruktionsgedanken erkennen: Unmittelbares Übereinanderlagern der

Alkalipatrone und einer Sauerstoffbehälterbatterie (zunächst ohne Schutz gegen die hohe Reaktionswärme der Alkalipatrone); Benutzen eines balgartigen Atembeutels aus Vollgummi und einer Wiederfüllpatrone. Besonders bemerkenswert ist der anscheinend geglückte Versuch, an Stelle einer Stahlflasche eine Behälterplatte zu verwenden. Sie besteht aus zwei 1 mm starken, untereinander verschweißten Stahlplatten (15 cm breit, 19 cm hoch), durch Drücken so profiliert, daß durch Gegeneinanderlegen der Platten 5 zylindrische Hohlräume mit 0,267 l Inhalt entstehen, unter einem anfänglichen Füllungsdruck von 150 at etwa 40 l Sauerstoff speichernd. Diese leicht gewölbte Behälterdoppelplatte wiegt mit Verschlussventil 0,800 kg. Obgleich Behälterplatten, wie sie am Gerät GRANGER benutzt werden, für die deutsche Technik kein Novum darstellen, ist das Aufspeichern hochverdichteter Gase in Behälterplatten für deutsche Sauerstoff-Schutzgeräte noch nicht nutzbar gemacht worden, weil die deutschen Behälterwandstärken 2 mm nicht unterschreiten dürfen und die sehr schwierige Verarbeitung dieser Wandstärken zu Behälterplatten keine Gewichtsersparnis bringt. Die französischen Vorschriften für Gasbehälter-Wandstärken geben der Konstruktionsevolution eine größere Beweglichkeit. Das Gerät GRANGER zählt zur Gasschutzrüstung der französischen Armee.

AUSLANDSNACHRICHTEN

Ägypten

Die ägyptische Regierung ordnete Ende Oktober 1942 für Alexandria eine **Räumung** großen Umfanges an. Auf den Eisenbahnen wurde der Personenverkehr in der Richtung nach Alexandrien eingestellt. Die Bevölkerung wurde in einem vom Ministerpräsidenten Nahas Pascha unterzeichneten Aufruf aufgefordert, die Ruhe zu bewahren.

Brasilien

Außenminister A. R. A. A. erklärte am 20. September 1942 vor Vertretern der ausländischen Presse²⁾, daß auch Brasilien **mit deutschen Luftangriffen**

¹⁾ Die Franzosen gaben dem von ihren Konstrukteuren nachgeahmten Gerät offiziell den Namen „DRAEGER“ (1916/17).

²⁾ Nach einer Meldung in „Stockholms Tidningen“ vom 21. September 1942.

rechnen müsse, falls es im Laufe der Zeit zu einer Stabilisierung der Ostfront komme. Die Reichweite deutscher Flugzeuge sei derart, daß sie ohne Zwischenlandung von Frankreich aus über den Atlantik fliegen und nach Erfüllung ihres Auftrages wieder dorthin zurückkehren könnten.

In krassem Gegensatz zu dieser ganz offensichtlich in der Absicht abgegebenen Erklärung, für die brasilianische Kriegserklärung an die Achsenmächte noch nachträglich die Reklametrommel zu rühren, steht ein Anfang Januar dieses Jahres von dem Kommandeur des 6. brasilianischen Militärbezirks, General Pinto Alexio, getane Äußerung, daß Brasilien in Kürze durch feindliche Angriffe unverwundbar sein werde.

Dänemark

Am 6. September wurde in Groß-Kopenhagen in Anwesenheit von Gästen aus Schweden, Norwegen und Deutschland eine großangelegte **Luftschutzübung** durchgeführt, die ursprünglich für Ende Juni geplant gewesen, dann aber verschoben worden war. Als Grund hierfür gab man vor allem den frühen Beginn der Ferienzeit an. Sodann waren bei der großen Übung im Frühjahr Mängel im Meldedienst¹⁾ zutage getreten, deren Behebung man erst durch Meldeübungen erproben wollte. Zwei derartige Übungen in Frederiksberg klappten ganz anders, als dies im März der Fall gewesen war. Außerdem bot die Verschiebung der Übung bis zum Herbst auch noch die Möglichkeit, den Werkluftschutz in seiner neuen Form²⁾ in die Übung einzubeziehen. Endlich konnten bis dahin verschiedene bautechnische Maßnahmen, namentlich in den Distrikts-Luftschutzzentralen, durchgeführt werden. Wenn man von der im Sommer stattgefundenen dreitägigen Übung in Hillerød absieht, war es jetzt das erstmal, daß der dänische Luftschutz des Nachts in größerem Umfange erprobt wurde.

Die für den 6. September anberaumte Übung nahm am Abend vorher um 20.30 Uhr ihren Anfang. Obwohl über 20 000 Personen daran aktiv beteiligt waren, gab sie der Stadt doch keineswegs das Gepräge. Wohl waren allenthalben Signale von Feuerlösch- und Krankentransportfahrzeugen zu hören, jedoch wußte niemand, wo etwas vor sich ging. Bei der Übung wurde vorausgesetzt, daß seit dem Morgen für das ganze Land Luftschutzzustand 1. Grades angeordnet war (somit alle verfügbaren Mannschaften zum Ausrücken bereitgehalten wurden), und daß ferner die meisten seeländischen Städte in der abgelaufenen Woche heftigen Angriffen ausgesetzt gewesen waren, so daß man nicht auf die Unterstützung von Nachbarstädten rechnen konnte.

Bei dem ersten Angriff wurden, nach der Übungsannahme, 6 Tonnen Bomben, größtenteils Brandbomben, abgeworfen. Unter anderem wurden in einer Straße der Altstadt Schäden verursacht. Da man voraussetzte, daß die Hausbewohner sich im Keller befanden, konnten diese nicht die Feuerwehr alarmieren. Erst ein 8 Minuten darauf auf dem Fahrrad vorbeikommender Polizist erstattete Meldung, worauf nach wenigen Minuten die Feuerwehr zur Stelle war. Am Kai und auf die Fährschiffe „Cimbria“ und „Aalborgshus“ waren „Gasbomben“ gefallen. Da die „Cimbria“ inzwischen abfuhr, wurden statt dessen die Schiffe „Frederikshavn“ und „Köbenhavn“ in die Übung einbezogen, was zu einem Mißverständnis führte. 10 Minuten, nachdem die „Gasbomben“ gefallen waren, wurde von der Polizeiwache Meldung erstattet, aber erst eine halbe Stunde darauf trafen die Gasspürer ein, die keine besondere Fertigkeit an den Tag legten. Statt sofort den Verletzten zu Hilfe zu kommen, schickten sie sich zum Gasspüren an, was ungeachtet der Unterstützung durch eine Kampfrichterin sehr langsam ging. Die Verletzten lagen unterdessen noch immer an Bord der „Frederikshavn“, und erst gegen 21.30 Uhr traf der angeforderte Gaskrankenwagen ein. Dieser hatte, da die Meldung auf die „Cimbria“ lautete, wenigstens 10 Minuten an einer anderen Stelle gewartet. Anderenorts gab es

eine Anzahl „Verletzte“ und wurde ein Haus „in Brand gesetzt“. Als nach einer Viertelstunde noch immer keine Hilfe zur Stelle war, wurde erneut Meldung erstattet, und 12 Minuten später traf dann ein Krankenwagen ein; kurz darauf kamen auch die Feuerspritze und eine Hilfsfeuerspritze an. Um 21.45 Uhr erfolgte die Meldung „Gefahr vorüber“, und es trat eine Pause ein.

Um Mitternacht fand ein neuer „Angriff“ statt, wobei 30 Tonnen Bomben abgeworfen wurden. Der gefährlichste Vorfall ereignete sich hierbei im Sanierungsviertel, wo ein Haus zusammenstürzte und mehrere Opfer unter Schutt begraben wurden. Diesmal traf die Hilfe schneller ein. „Schon 10 Minuten, nachdem Kanonenschläge den Bombenabwurf angezeigt hatten, waren Krankenfahrzeuge und „Katastrophenwagen“ zur Stelle. Der heftigste Angriff, bei dem im Laufe einer Stunde 300 Tonnen Bomben abgeworfen wurden, fand Sonntagmorgen statt. Es entstanden u. a. Brände im Schloß Christiansborg und in der Börse, doch konnten diese mit recht geringem Einsatz bekämpft werden. Um 8.48 Uhr zeigten Kanonenschläge und Rauchwolken den Abwurf von Spreng-, Brand- und Gasbomben über der Kaserne Jaegersborg an. Zur Lösung der damit zusammenhängenden Aufgaben wurde die in Roskilde stationierte, aber mittlerweile nach Schloß Bernstorff verlegte seeländische Ausrückkolonne³⁾ eingesetzt, die nach ganz kurzer Zeit mit ihren 20 Fahrzeugen eintraf. Hier, wie schon bei mehreren Übungen in der vergangenen Nacht unterlief jedoch der Fehler, daß sich die Rettungsmannschaft mehr für die technischen Aufgaben als für die Opfer interessierte und noch eine Stunde nach der Explosion auf dem Kasernenhof frei zugänglich 4 oder 5 Verletzte lagen, die unberührt geblieben waren.

Ein besonderer Abschnitt der Übung drehte sich um die Unschädlichmachung von vier um 1 Uhr nachts in der Umgebung von Kopenhagen mit dem Fallschirm abgesprungenen Saboteuren. Zweien davon gelang es, den Bahnhof Glostrup in die Luft zu sprengen, doch wurden sie gegen 3 Uhr an Hand des Signalements ergriffen. Ein weiterer hatte sich in die Stadt gewagt und hier ziemlichen Schaden angerichtet. Als er dann gegen 8 Uhr ein Polizeiauto „stehlen“ wollte, wurde er von Luftschutzleuten, die keine Ahnung hatten, daß es ein Übungsteilnehmer war, mit dem Knüttel niedergeschlagen. Der vierte Saboteur meldete sich um 12 Uhr in elegantem Anzug auf dem Luftschutzbüro; er hatte seine Aufgaben ausgeführt und sich dann — durch Fahren in der Eisenbahn — versteckt gehalten.

Die Übungskosten belaufen sich auf annähernd 100 000 Kronen. Nach der Übungsanlage wurden insgesamt 366 Tonnen „Bomben“ abgeworfen, was nach den bisherigen Kriegserfahrungen einem sehr heftigen Angriff entspricht. Es gab 198 Schadenstellen. Der Auftakt schien verschiedene Organisationsfehler zu enthüllen, doch ging die Sache später besser, und der Leiter des dänischen Luftschutzes, Vizepolizeichef Arthur Dahl, charakterisierte den Verlauf im ganzen als zufriedenstellend. Es hätten sich zwar in vereinzelten Fällen ungewöhnlich lange Wartezeiten ergeben, jedoch seien diese Fehler nicht dem Meldedienst zur Last zu legen. Es sei im Gegenteil auf Grund der Erfahrungen der Frühjahrsübung gelungen, einen in jeder Hinsicht befriedigenden Meldedienst zu schaffen. Es lag am Schlusse nicht eine einzige liegengebliebene Meldung vor. Allerdings habe es auch wieder einige bewußte Falschmeldungen zur Sabotierung des Übungsvorhabens gegeben; u. a. handelte es sich um ein Krankenhaus, das in Flammen stehen sollte. Die vortreffliche Feuerwehr Großkopenhagens löste ihre Aufgaben ausgezeichnet. An einigen Stellen fehlte es allerdings an einer einheitlichen Leitung. In die Übung waren vier Krankenhäuser einbezogen. Diese vollbrachten alle eine glänzende Leistung. Insgesamt wurden in den vier Krankenhäusern 1600 Verletzte behandelt, während

¹⁾ Vgl. „Gasschutz und Luftschutz“ 12 (1942) 88.

²⁾ Vgl. „Gasschutz und Luftschutz“ 12 (1942) 86.

³⁾ Vgl. „Gasschutz und Luftschutz“ 12 (1942) 250.

500 Leichtverletzte von den Rettungsstellen behandelt und 100 „Gasvergiftete“ an Entgiftungsstationen überwiesen wurden. —

An einer am 22. November in Frederiksberg, dem großen westlichen Vorort Kopenhagens, abgehaltenen großen **Luftschutz-Sanitätsübung** waren 400 „Lotten“ und 800 „Opfer“ beteiligt.

Eire

Nach einer Verlautbarung der Luftschutzabteilung des Verteidigungsdepartements der irischen Regierung sollen im laufenden Winter in unregelmäßigen Abständen **Verdunklungs-Erprobungen** vorgenommen werden. Auf diese Weise sollen alle Beteiligten veranlaßt werden, sich mit den erforderlichen Verdunklungsmitteln und dem nötigen Gerät zu versehen, um jederzeit die in den diesbezüglichen Vorschriften vorgesehene Verdunklung einwandfrei sicherzustellen.

Japan

Im Oktober vorigen Jahres wurde in Japan die allgemeine **Luftschutzdienstpflicht** eingeführt, der zunächst allerdings nur die aus dem Wehrdienst Entlassenen und die noch nicht einberufenen Reservisten unterliegen. Gleichzeitig wurde der bis dahin von der militärischen Luftabwehr streng getrennte zivile Luftschutz nunmehr mit ersterer zu einem einheitlichen Luftschutz unter gemeinsamer Führung vereinigt, um die Schlagkraft des Ganzen auf diese Weise zu erhöhen. —

Mitte November äußerte sich Ministerpräsident Tojo dahingehend, daß jeder Japaner sich über die große **Bedeutung des Luftschutzes** in diesem Kriege im klaren sein und demgemäß mit allen Kräften für seine Vervollkommnung und für die Erhöhung seiner Wirksamkeit eintreten müsse. Auch für Japan gelte der Satz, daß heute überall Front sei.

Kanada

Die Kommission für die zivile Verteidigung Kanadas in Quebec ordnete am 1. Oktober 1942 mit sofortiger Wirkung die völlige **Verdunklung** des gesamten Mündungsgebietes des St. Lorenzstromes, und zwar eines 10 km tiefen Streifens landeinwärts, mit der Begründung an, daß mit der Möglichkeit nächtlicher Beschießungen durch feindliche Unterseeboote ernsthaft gerechnet werden müsse.

Palästina

Nach neueren Meldungen haben die Engländer inmitten der Wohnviertel der Stadt Jerusalem und auch in unmittelbarer Nähe der heiligen Stätten des Christentums und des Islams, nämlich des Heiligen Grabes und der Omarmoschee, **Munitionslager** errichtet, womit sie ihrer bisherigen Tradition der Rücksichtslosigkeit gegenüber allen Kulturgütern der Menschheit eine neue Schandtat hinzugefügt haben.

Peru

Nach Ende November über Spanien hier eingetroffenen Nachrichten will nunmehr auch Peru einen Luftschutz aufbauen. Einzelheiten über das Geplante liegen noch nicht vor, so daß sich noch nicht erkennen läßt, ob es sich hier um Auswirkungen des in gewissen Abständen immer wieder aufflackernden Chaco-Konfliktes oder um eine Folge der durch die Kriegspolitik der Vereinigten Staaten auf dem ganzen amerikanischen Kontinent erzeugten allgemeinen Luftkriegspsychose handelt, jedoch hat letztere Annahme die größere Wahrscheinlichkeit für sich.

Portugal

Auf der Insel Madeira wurde Ende September eine große **Luftschutzübung** durchgeführt, die sich erstmals über den Zeitraum eines ganzen Tages und der darauf folgenden Nacht erstreckte. Alle staatlichen und privaten Einrichtungen waren zur Teilnahme an der Übung herangezogen.

Ungarn

Ungarns Hauptstadt Budapest erlebte ihren **ersten Fliegerangriff** in der Nacht vom 3. zum 4. September 1942, als mehrere feindliche Flugzeuge, aus nordöstlicher Richtung kommend, über Nordungarn nach Budapest einflogen und hier um 11.35 Uhr den Fliegeralarm auslösten, der für die Bevölkerung gänzlich unerwartet kam, war doch einige Zeit vorher die Verdunklungspflicht für weite Teile Ungarns, darunter auch Budapest, aufgehoben worden⁶⁾. Der letztgenannte Grund hat den Feindflugzeugen unzweifelhaft auch den Anflug erleichtert. Wenige Minuten nach dem Ertönen der Alarmsirenen war die ganze Stadt jedoch in mustergültiges Dunkel gehüllt, so daß den Angreifern jeglicher gezielte Bombenwurf unmöglich gemacht wurde und die Bomben planlos auf nichtmilitärische Ziele geworfen wurden. Unter anderen zivilen Gebäuden und Einrichtungen wurde die Stadtmeierkirche in Ofen stark beschädigt, und die Zivilbevölkerung hatte einige Opfer an Toten und Verwundeten zu beklagen⁷⁾.

Die Folge dieses überraschenden Angriffs, dem noch ein weiterer nach einigen Tagen folgte, waren einige **Anordnungen** der zuständigen Zentralbehörden, von denen nachstehend die folgenden erwähnt seien:

Am 12. September ordnete der Kultus- und Unterrichtsminister an, daß der Schulunterricht nach nächtlichem Fliegeralarm grundsätzlich erst um 10 Uhr beginnen soll, wenn der Alarm in der betroffenen Stadt bis zu drei Stunden gedauert hat; da jedoch der Schluß des Unterrichts nicht hinausgeschoben werden soll, ist der Unterricht in der Weise durchzuführen, daß die jeweils vorgesehenen Unterrichtsfächer auf die noch zur Verfügung stehenden Stunden verteilt werden, das heißt, die Unterrichtsstunden erfahren eine entsprechende Verkürzung. Hat der nächtliche Alarm die Dauer von drei Stunden überschritten, so ist der ganze folgende Vormittag unter allen Umständen unterrichtsfrei. In beiden Fällen ist jedoch Vorsorge zu treffen, daß von auswärts kommende Schüler Unterkunft in den Schulräumen und hinreichende Beaufsichtigung finden.

Der Honvédminister erließ am 13. September eine Verordnung⁸⁾, die erneut auf die Pflichten der Hausbesitzer und Mieter in bezug auf die Herichtung der Luftschutzräume nach Aufruf des Luftschutzes hinwies. Da es sich gezeigt hätte und ihm auch entsprechende Klagen vorgebracht worden seien, daß die Hauswirte und zum Teil auch die Mieter den durch die Polizei an sie ergangenen Anordnungen nicht Folge geleistet hätten, wurden die Leiter der königlich ungarischen Polizeihauptmannschaften in ihrer Eigenschaft als örtliche Luftschutzleiter (in Ungarn als Luftschutzkommandanten bezeichnet) angewiesen, die Luftschutzräume in den Häusern, in denen sie nach den Vorschriften zu erstellen waren, auf die ordnungsmäßige Ausführung zu überprüfen und Säumige der im ungarischen Wehrgesetz vorgesehenen Bestrafung zuzuführen.

Am Sonnabend, dem 28. November, beginnend, wurde in Budapest nunmehr eine regelmäßige allwöchentliche **Erprobung der Alarmsirenen** eingeführt⁹⁾. Die Sirenen ertönen fortan an jedem Sonnabend, sofern er nicht auf einen kirchlichen oder nationalen Feiertag fällt, um 13 und um 13.15 Uhr mit dem Entwarnungszeichen, das auch in Ungarn durch einen gleichbleibenden hohen Dauerton gekennzeichnet ist. Bei der Sirenenprobe um 13 Uhr dürfen auch die in den Wohn- und Geschäftshäusern vorgesehenen Warneinrichtungen, soweit vorhanden,

⁶⁾ Vgl. „Gasschutz und Luftschutz“ 11 (1941), „Baulicher Luftschutz“ 54.

⁷⁾ Nach „Berliner Börsen-Zeitung“ vom 6. September 1942.

⁸⁾ Nach „Pester Lloyd“, Morgenblatt vom 13. September 1942.

⁹⁾ Nach „Pester Lloyd“, Abendblatt vom 14. September 1942.

¹⁰⁾ Nach „Pester Lloyd“, Morgenblatt vom 28. November 1942.

betätigt werden, wenn die Gewähr dafür gegeben ist, daß die Betriebsdauer von einer halben Minute, die auch für die Erprobung der öffentlichen Sirenenanlage vorgesehen ist, nicht überschritten wird. Um 13.15 Uhr dürfen die Hausalarmanlage jedoch nicht in Betrieb gesetzt werden.

SCHRIFTTUM

Leuchtfarben im Luftschutz. Von Dipl.-Ing. Felix Fritz. 39 Seiten, 24 Abbildungen. Chemisch-technischer Verlag Dr. Gustav Bodenbender, Berlin-Steglitz 1940. Preis: brosch. 1,80 RM.

In Ergänzung zu seinem Buch „Leuchtfarben, Geschichte, Herstellung, Eigenschaften und Anwendung“ aus dem gleichen Jahre weist der Verfasser auf eine Einsatzmöglichkeit der Leuchtfarben hin, die seither immer dringlicher geworden und durch die Entwicklung wirtschaftlicherer Herstellungsverfahren ihrer Verwirklichung wesentlich nähergekommen ist. Rechnet Verfasser damals noch mit einem Kilopreis von 50 bis 75 RM. für die Leuchtmasse, so konnte dieser inzwischen bei einigen auf weniger als den zehnten Teil herabgesetzt werden und brachte diese damit dicht an die Preisspanne üblicher Weißpigmente.

Verfasser untersucht einige Eigenschaften von Leuchtanstrichen, um Klarheit zu schaffen und ungerechtfertigte Erwartungen auszuschließen. So behandelt er die Leuchthelligkeit und Dauerhaftigkeit. Er weist auf die Unschädlichkeit hin und macht Vorschläge für die Technik des Leuchtfarbenanstrichs.

In seiner klaren Linienführung gibt das Buch einen guten Überblick über den Wert der Leuchtfarben im Luftschutz. 21.

V. Internationaler Kongreß für Rettungswesen und Erste Hilfe bei Unfällen. Zürich und St. Moritz, 23.–28. Juli 1939. Kongreßbericht. 362 Seiten, 79 Abbildungen, 8 Tabellen. Verlag und Druck von A.G. Gebr. Leemann u. Co., Zürich 2.

Die ständige Kommission der Internationalen Vereinigung für Rettungswesen und Erste Hilfe bei Unfällen hatte in der letzten Juliwoche 1939, kurz vor Ausbruch des Krieges, noch einmal die ganze internationale Fachwelt zu einer Aussprache in die Schweiz geladen. Der Kongreß war von 23 Staaten besucht. 11 Vorträge des Programms mußten wegen widriger Umstände ausfallen, 94 Vorträge wurden gehalten. Von 45 Vorträgen liegt im Kongreßbericht, der erst im Jahre 1941 gedruckt werden konnte, der Wortlaut oder ein ausführliches Referat, von 38 ein Kurzreferat vor. Drei Vorträge wurden an anderer Stelle abgedruckt und von 6 Vorträgen ging kein Referat ein. Zwei Filme wurden vorgeführt. Außerdem wurde auch der wesentliche Inhalt der Diskussionsreden aufgenommen.

Die Sektion III des Kongresses befaßte sich mit der Ersten Hilfe bei Unfällen. Unter anderem waren acht Vorträge der künstlichen Atmung gewidmet. Insbesondere wurde ein neues Wiederbelebungsverfahren vorgeführt, das von Präst, Kopenhagen, ausgearbeitet wurde und die rechte Seitenlage verwendet. Ein weiteres Referat hatte die Frage der Narkose bei Kampfstoffvergifteten zum Gegenstand. Auch die Frage, ob dem Laien das Recht zugebilligt werden kann, Injektionen zu machen, wurde berührt.

In der Sektion V wurde unter anderem über das Gasschutzrettungswesen verhandelt. Dabei stand der Einsatz der Sauerstoff-Schutzgeräte bei der Feuerwehr und im Bergbau im Vordergrund.

Der Kongreßbericht ist ein Dokument von überragender Bedeutung. Die in ihm angeschnittenen Themen der Nächstenhilfe zu einer glücklichen Lösung zu führen, ist eine Aufgabe, die die Mitarbeit der Besten auf ihrem engeren Fachgebiet auslösen sollte. 21.

Motorenkunde für Flugzeugführer. Von Oberleutnant Günther Truckenbrodt. 69 Seiten, 138 Skizzen. Verlag von E. S. Mittler und Sohn, Berlin 1941. Preis: kart. 2. RM.

Das kleine Heft will in einem systematischen Lehrgang den angehenden Flugzeugführer in die Kenntnis des Flugmotors einführen. Schritt für Schritt wird jede Einzelheit des Motors in Wort und Skizze dargestellt, um schließlich, zum Ganzen zusammengebaut, das charakteristische Bild des Triebwerks zu ergeben. In kurzen Strichen werden auch die theoretischen Grundlagen aus Physik und Chemie gezeichnet. Das Heft schließt mit einer Tabelle über den Motorbetrieb, in dem besonderes Gewicht auf die Erkennung und Beseitigung von Störungen gelegt ist. Das Heft wird sich in der Ausbildung als wertvoll erweisen, zumal es durch die zahlreichen Bilder sehr anschaulich ist. 21.

Air Raid Precautions. Der englische Luftschutz im Spiegel der amtlichen Veröffentlichung und der Presse. Teil I: Text, Teil II: Anmerkungen. Von Karl Closs. Heft 15 der „Arbeitshefte für den Sprachmittler“, herausgegeben von Helmut Wilsdorf. 88 u. 72 Seiten mit 10 Abb. im Anhang sowie Textillustrationen. Pan-Verlag Rudolf Birnbach, Leipzig 1942. Beide Teile zusammen 2,50 RM.

Die noch junge Reihe der „Arbeitshefte für den Sprachmittler“ setzt es sich zum Ziel, allen Sprachbeteiligten möglichst viel sprachliches Neuland zu erschließen, indem sie aus dem Geschehen unserer Tage vor allem die Dinge herausgreift, die besonders tiefe Einblicke in das Verhalten anderer Völker gegenüber den Problemen und Aufgaben unserer Zeit gestatten oder deren Behandlung aus anderen Gründen notwendig erscheint. Somit konnte sie auch an den Fragen des Luftschutzes nicht vorbeigehen, und es ist zu begrüßen, daß es dem Herausgeber der Reihe gelungen ist, in dem Bearbeiter des vorliegenden Heftes, Dr. phil. Karl Closs, nicht nur einen vorzüglichen Kenner der englischen Sprache, sondern auch einen auf Grund langjähriger Tätigkeit im Reichsluftschutzbund mit dem behandelten Stoff weitgehend vertrauten Sachkenner zu gewinnen und damit eine Schwierigkeit zu überwinden, an der ein derartiges Unterfangen meist scheitert. Wie oft stößt der Fachmann z. B. in Übersetzungen ausländischer Fachliteratur auf die unsinnigsten Entstellungen, weil es dem Übersetzer am Einblick in die Materie mangelte, wie oft ist es aber auch für den deutschen Luftschutzfachmann nur unter großen Mühen möglich, sich ausländische Fachliteratur zu erschließen, weil es ihm an der Kenntnis der für das betreffende Land spezifischen Fachausdrücke mangelte, die mit entsprechenden deutschen termini technici verglichen werden können. Für die Ausfüllung dieser Lücke ist die vorliegende Neuerscheinung wohl das beste Werkzeug, das sich denken läßt, gibt es doch auf engstem Raum eine besonders reichhaltige Auswahl von Redewendungen, stilistischen Feinheiten, Fachausdrücken usw., die in der englischen Luftschutzliteratur immer wiederkehren. Die Auswahl des Lesestoffes ist dabei so glücklich getroffen, daß im Leser ein wenigstens in großen Zügen hinreichend vollständiges Bild des englischen Luftschutzes und seiner Entwicklung bis etwa zum Herbst 1941 entsteht. Dabei ist es besonders zu begrüßen, daß Verfasser in den „Anmerkungen“ auf die — immer gekünstelt erscheinende — wörtliche Übersetzung von Fachausdrücken verzichtet, wenn ein dem Sinn entsprechender deutscher Ausdruck nicht vorhanden ist, und statt dessen nur Vergleiche zieht bzw. zum Vergleichen anregt. Das Heft ist somit nicht nur dem Sprachmittler, für den es eigentlich bestimmt ist, zu empfehlen, sondern wird auch dem sprachkundigen Luftschutzfachmann, der sich mit der Entwicklung des ausländischen, in diesem Falle des englischen, Luftschutzes befaßt, von unschätzbarem Nutzen sein. 31.