

Fliegerschutz auch bei Truppen des rückwärtigen Dienstes

Autor(en): **Bächtold**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse = Gazzetta militare svizzera**

Band (Jahr): **80=100 (1934)**

Heft 8

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-12644>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

hat. Wir sehen, dass wir dieser Waffe nicht zu grosse Bedeutung bemessen sollen, ihr aber nicht gleichgültig gegenüberstehen dürfen, sondern beizeiten die nötigen Schutzmassnahmen ergreifen müssen.

Fliegerschutz **auch bei Truppen des rückwärtigen Dienstes.**

Oblt. *Büchtold*, *Beob.* III/83.

In den letzten Jahren wurden speziell bei den kombattanten Waffen Fliegerschutzformationen geübt auf dem Marsche, im Gefecht und ganz besonders bei der Sammlung und dem Halt. Die dringende Notwendigkeit, sich gegen Beobachtung und Angriffe aus der Luft richtig zu schützen, wurde erkannt und die entsprechenden Schutzmassnahmen zum grossen Teil richtig getroffen. Die riesige Entwicklung im Flugwesen hat diese Neuerungen dringend erfordert, aber wie alles Neue, wird es noch seine Zeit brauchen, bis von den terr. Truppen die Sache so aufgenommen wird, dass sie wirklich 100prozentig ihrem Zweck nachkommt.

Zugegeben, diese Truppe wird die Schutzmassnahmen gegen Flieger meistens nicht richtig auffassen können, sie glaubt bestimmt, dass dies übertriebene Vorsicht ist. Es ist aber nicht möglich, rein theoretisch jedem beizubringen, was der Flieger und wie er alles aus der Luft sieht. Um sie wirklich überzeugen zu können, sollte jeder geflogen haben, aber nicht als Passagier in einem Kabinenflugzeug, sondern in den offenen Militärmaschinen, wo sich ein ganz anderes Bild zeigt. Die Ausgabe «Anleitung für die Tarnung» gibt z. T. treffliche Beispiele, aber alles kann in solch bedrängtem Raume nicht wiedergegeben werden. Es muss deshalb dem Arbeitsgeist und der Phantasie eines jeden Führers überlassen werden, diese *Anleitung* richtig zu verarbeiten, sich im Geiste die gefährlichen Situationen aus der Luft vorstellen und dann in diesem Sinne zu handeln. Nur dann wird er seine Truppe mit dem geringsten moralischen und effektiven Schaden auf dem kürzesten Wege und in nützlicher Frist dorthin bringen können, wohin ihn sein Befehl beordert.

Angriffe aus der Luft werden immer auf die Truppe mehr einen enormen moralischen Schaden als grosse Verluste erreichen, die Beobachtung hingegen kann die Pläne der höheren Führung stark beeinträchtigen oder gar in der wirksamen Ausführung verhindern.

In keinem Vergleich grösser aber wird der effektive Schaden sein, wenn Luftangriffe auf Organisationen hinter der Front

einwirken. Rege fei. Lufttätigkeit wird neben der moralischen Einwirkung an der Front höchstens noch zu Zeitverlusten führen, der direkte Schaden aber, den Det. administrativer Organe erleiden können, sind von solch enormer Auswirkung, dass die bestgeführte Truppe innert kürzester Zeit kampfunfähig sein wird.

Während den Manövern 1932 der 6. Division waren in Frauenfeld folgende administrative Truppenkörper:

Fassungs-, Verpflegungs-, Bagage- und Deckentrain,
Munitionszug, Motorlastwagen-Kol., Benzin-Zisternenwagen,
Sanitätszug, Sanitätsambulanz, Feldspital.
Dies alles nur der Manöver-Division.

Gerade diese Organisationen geben einen sehr regen Strassenverkehr, sie sind mit fast sämtlichen Transportmitteln auf die gute Strasse angewiesen, geben aus jeder Höhe dem Flieger ein dankbares Beob.-Bild, sind doch die Pferdefuhrwerke im Minimum 2spännig, grosse Fourgons, grosse Lastwagen.

Ich frage mich nun, warum durch solch starke Massierung einer zum grossen Teil sehr beweglichen Truppe in einem Raume, der doch zum vornherein der fei. Luftaufklärung und Angriffen besonders ausgesetzt ist (Mob. Platz, Zeughausanlagen, Tr.-Lager, da Kaserne, Flugplatz, Hangars), die gegnerische Lufttätigkeit direkt herausgefordert wird?

Durch den unvermeidlich starken Verkehr, der sich speziell bei diesen Organen nicht auf die Nacht allein beschränken lässt, muss der fei. Flieger sofort aufmerksam werden. Innert kürzester Zeit wäre Frauenfeld der Konzentrationspunkt der gegnerischen Fliegerei, denn

1. lassen sich aus dem Verkehr rückwärtiger Verbände immer Schlüsse ziehen auf Unternehmungen an der Front. Also wäre schon das wichtigste Moment, dem Gegner unsere Pläne geheim zu halten, bereits preisgegeben;
2. ist für Luftangriffe, d. h. Bombenangriffe, eine Stadt mit solch zentralisiertem Verkehr das denkbar dankbarste Objekt. (Bekanntlich haben Bomben in Städten einen viel grösseren direkten Erfolg, wo hohe Mauern einstürzen, Strassenpflaster herumfliegt, als auf dem Lande, wo nur Dreck und Erde herumspritzt.) Und
3. kann ein gutdurchgeführter Bombenangriff auf adm. Organe eine unvergleichlich gewaltigere Wirkung ausüben auf die Armee, als tagelange, intensive Feuerschläge und Angriffe an der Front direkt. Wenn das Nervenzentrum so empfindlich zerstört werden kann, wie dies der Fall gewesen wäre wie in Frauenfeld, so hätten mit einem Schlage sämtliche

Fäden an die Front gerissen und dann bitte? Zu welcher Fatalität dies geführt hätte, werde ich nicht extra erwähnen müssen.

Wieviel Bewegung durch die enormen Kol. dieser zahlreichen Trains verursacht worden ist, erübrigt sich zu sagen. Die Train der komb. Truppen fuhren doch zu ihren Fassungsplätzen, der Train in F'feld musste diese Plätze wieder neu auffüllen, so hat sich doch ein konzentrischer Verkehr in der Richtung von und nach F'feld ergeben. Wenn die eine Trainstaffel noch bei Nacht ihrer Aufgabe nachgekommen ist, z. B. die Trains von F'feld zu den Fassungsplätzen, so hat doch am Tage das Auffüllen der Kol. aus den Depots und den Eisenbahnzügen zu erfolgen. Auch der Zivilverkehr hätte in einer solchen Stadt nicht ganz unterbunden werden können.

Jedem Beob.-Flieger ist es aber eine spezielle Ehre, solche Vorgänge gegnerischer Tätigkeit zu entdecken.

Angenommen, die eigene Heeresleitung entschliesst sich, übermorgen offensiv mit starken Kräften den Gegner am lk. Flügel anzugreifen. Grosskampftag. Die Trains haben Arbeit wie verrückt, dass noch alles nachgefasst werden kann. Es ist Mittwoch 1000. Der Angriff ist auf Freitag 0330 befohlen. Der Nachschub ist folgendermassen organisiert (wenn die Zeiten nicht genau stimmen, ist das meiner diesbezüglichen Unkenntnis zuzuschreiben, ich nehme es nur als Beispiel an):

Der Div. Train versorgt die Fassungsplätze in der Nacht Mittwoch-Donnerstag, fertig bis Donnerstag 0400. Eintreffen der Trainstaffeln der Kampftruppen ab 0300 Donnerstag. Die Truppe selbst fertig nachgefasst an Verpflegung und Munition Donnerstag 1800.

Mittwoch 1130 erscheinen über Frauenfeld 2 fei. Aufklärungsflieger in einer Höhe von 6000 m. Da dieselben aber bald wieder verschwinden, wird ihnen keine besondere Bedeutung beigemessen, speziell aber auch, da unten in fieberhaftem Tempo gearbeitet wird. Fassungszüge treffen ein und müssen ausgeladen werden in die Depots, Vorbereitungen für den Nachschub in die Fassungsplätze während der Nacht.

Um 1200 eine Maschine in gleicher Höhe zwischen Untersee und Seerücken. Bei Herannahen der eigenen Flieger verschwindet diese N über den See, erscheint aber bis 1300 einige Male (Funkentel., Uebermittlung der Vorgänge in F'feld).

Die rote Armee H, von E über den Rhein in die Schweiz eingedrungen, habe ihre Flugplätze (Bombengeschwader liegen weiter zurück wie Kampf- und Aufklärungsstaffeln) in Kempten, Immenstadt, Füssen, sogar bis Innsbruck.

1815 überfliegt ein Bombengeschwader von 15 Maschinen, begleitet von ebensoviel Kampfeinsitzern, bei Mammern die Grenze, Richtung Frauenfeld. Das Geschwader hat grosse Geschwindigkeit. Auf der Höhe des Seerückens löst sich die Formation auf in 5 Staffeln. Jede einzelne steuert auf einen bestimmten Punkt zu, und zwar je eine an die Strassenausgänge von Romanshorn, Wil, Winterthur und Stein-Schaffhausen. Die 5. Staffel direkt auf die Geleiseanlagen des Bahnhofes. Bombenabwurf, und zwar solche Ladungen, wie sie die Prototypen des modernsten Flugzeugbaues mitschleppen können.

Resultat für uns: Die Hauptstrassen sind zerstört, die direkten raschesten Verbindungen an die Front unterbunden. Die grossen Fourgons, Caissons, Lastwagen zum guten Teil ausser Kurs, da diese Fahrzeuge ausschliesslich nur auf diesen Strassen verkehren können. Nebensträsschen und Wege kommen für solche Kol. nicht in Betracht oder nur mit erheblich grösserem Zeitaufwand. Die Stadt selbst wurde verschont; die Arbeit geht weiter.

1900 einbrechende Nacht. 2000 erscheint bei Dunkelheit eine Maschine und in Intervallen von 10—15 Minuten regelmässig wieder bis gegen 2300. Ihre Bomben landen in der Stadt.

Resultat: Wenn auch zufälligerweise die Hauptdepots verschont blieben, so herrscht doch grosser Wirrwarr in der Stadt, fast alle Strassen liegen voll Trümmer, Feuersbrünste, Explosionen.

Der Nachschub in die Fassungsplätze, der in dieser Nacht erfolgen sollte, ist lahmgelegt. Die Truppe erhält nicht einmal den notwendigsten Ersatz an Lebensmittel und Munition, von der Auffüllung der Reserven für den Grosskampftag nicht zu reden.

Nun die eigene Fliegerabwehr: Terr. Bekämpfung unmöglich, bei Tag zu hoch, bei Nacht ausgeschlossen, Treffer zu erzielen. (Während dem Weltkrieg haben oft Bombenangriffe einzelner Maschinen auf Flugplätze aus 100 m Höhe erfolgt und trotzdem beidseitig den Flugplätzen zahlreiche Mg. bereitgestellt waren, konnten nur selten Maschinen heruntergeholt werden.)

Abwehr zur Luft: Die einzelnen Beob.-Flugzeuge fliegen in solcher Höhe, dass sie reichlich über den Rhein kommen, bis die eigenen Maschinen sie erreicht haben. Beim Tagbombenangriff werden unsere Jagdflieger jedenfalls genug Arbeit haben mit den begleitenden gegn. Kampfmaschinen, wahrscheinlich ist

es, dass die Bombenmaschinen ziemlich ungestört ihren Auftrag erledigen können.

Dieser Fall bietet dem Gegner schon zu Beginn den grössten Vorteil, den der Ueberraschung. Bis unser Fliegermeldedienst eingesetzt hat, sind die fei. Flugzeuge von der Grenze schon an ihrem Angriffsobjekt. Bis zur Grenze, angenommen der Untersee und Rhein bilden sie noch, können sie für uns vollständig unbeobachtet herankommen.

Wenn das Geschwader nur bis Winterthur oder gar Zürich fliegen müsste, wäre das Ueberraschungsmoment ausgeschaltet, dann würde die geschlossene Formation niemals ihr Ziel erreichen, der Erfolg zu 90 % gleich Null, dafür würden *wir* dann schon besorgt sein.

Wenn der Div.-Train statt in Frauenfeld auf kleinere Ortschaften mit guten Strassenverhältnissen verteilt (Felben, Islikon, Wängi, Matzingen), so wären die Verhältnisse ganz andere. Luftaufklärung ergäbe in diesem Fall negative Resultate. (Im Kriegsfall könnte der Mun.-Zug auch in Waldschneisen, wo das Geleise durchführt, gut getarnt ausgeladen werden, sogar ohne Spuren zu hinterlassen.) Die nur z. T. weiteren Strecken könnten von den verschiedenen Trains jedenfalls ohne erheblich grösseren Zeitaufwand leicht bewältigt werden, ist doch vieles davon motorisiert.

Für die rückwärtigen Truppen sind doch die Manöver ebenfalls Uebungen, wie für die komb. Waffen, bei den letzteren wird die «Mehrarbeit» der Fl.-Schutzformationen (ich zähle hier auch die Nachtmärsche hinzu) strikte verlangt, mit Recht. Sogar supp. Tr.-Verbände dürfen nur unter Berücksichtigung der Luftaufklärung Verwendung finden.

Warum nun bei dem so eminent wichtigen Verband des Div. Train kein oder auf alle Fälle nur ungenügender Fl.-Schutz?

Auch für diese Truppen wäre es im mindesten so lehrreich, dezentralisierter zu arbeiten, vielleicht etwas mehr Selbständigkeit zu üben, als nur in engem Verbände. Wenn die Manöver leider auch nur so kurze Zeit dauern, das Lehrreiche stünde jedenfalls höher, als die Mehrbeanspruchung verlangte. Und in der Zeitepoche des Rationalismus sogar ohne Mehrkosten. Was aber ohne solche mehr gelernt werden kann, sollte nach meinem Dafürhalten nicht versäumt werden. In diesem Falle entscheidet aber nicht nur das Lehrreichere, sondern gewiss das unbedingt Unvermeidliche.