

Kriegserfahrungen im passiven Truppenluftschutz

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **114 (1948)**

Heft 5

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-21108>

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.

landeunternehmen unter den verschiedensten Annahmen beschäftigt, so ist damit die fachtechnische Voraussetzung gegeben, den Kampf erfolgreich zu beendigen. Und daß die Zivilbevölkerung über diese Art Kriegführung bestens unterrichtet ist, erhöht die Chancen, den Kampf schlußendlich erfolgreich zu bestehen.

Kriegserfahrungen im passiven Truppenluftschutz

Die Zeitschrift «Flugwehr und Technik» enthielt einen sehr aufschlußreichen Artikel eines ehemaligen deutschen Offiziers über Kriegserfahrungen im Verhalten der Erdtruppe gegen Flieger. Wir veröffentlichen nachstehend die wichtigsten Teile dieses Artikels, der vor allem den Truppenkommandanten wertvolle Hinweise für die kriegsmäßige Ausbildung der Truppe zu geben vermag.
Red.

Die Erfahrungen zeigen, daß der Begriff von der «Leere des Schlachtfeldes» auf den modernen Krieg nicht mehr zutrifft. Das Gegenteil ist richtig: bei der immer umfangreicheren Motorisierung wird von den Truppen auf dem Gefechtsfeld ein Raum benötigt, der die Truppenbewegungen immer komplizierter werden läßt. Allerdings kann der in der Luft Überlegene es sich oft leisten, seine Fahrzeuge nahe hinter der Frontlinie verhältnismäßig dicht aufzustellen und Bewegungen in mehr oder weniger geschlossenen Kolonnen durchzuführen. Derartige Bilder konnte man in den Jahren 1939 bis 1943 auf deutscher und ab 1944 auf alliierter Seite oft feststellen. Bei starker feindlicher Luftüberlegenheit ist ein solches Verhalten unmöglich. Tagsüber können sich kaum einzelne Fahrzeuge bewegen, geschweige denn Kolonnen, und zwar nicht nur in Frontnähe, sondern auch im Hinterland bis zu einer Tiefe von 200–300 km. Andererseits besteht aber das Bedürfnis, im Kampf mindestens den Einzelfahrzeugverkehr aufrecht zu erhalten. Um diesen zu ermöglichen, hat es sich als notwendig erwiesen, *pro Fahrzeug* mindestens einen *Luftbeobachter* einzuteilen, der bei geschlossenen Fahrzeugen auf einen der vorderen Kotflügel gehört. Auch die übrigen Mitfahrer haben den Luftraum ständig zu beobachten, wozu Hauptbeobachtungsrichtungen und Ablösungen einzuteilen sind. Um die Sicht und das Horchvermögen nicht zu beeinträchtigen, sollen Luftbeobachter keinen Stahlhelm tragen. Bei Sichtung feindlicher Flugzeuge hat das Fahrzeug die nächste Fliegerdeckung aufzusuchen. Es ist zweckmäßig, daß jedes Fahrzeug eigenes Tarnmaterial mitführt. Bei drohendem Flieger-

angriff verläßt die Besatzung (ohne die Bedienung der Flabwaffen) das Fahrzeug und geht in Deckung. An der deutschen Front in Italien hat sich die Aufstellung von Fl.Beob. an den Ortseingängen bewährt, damit eigene Fahrzeuge nicht während der Durchfahrt durch Ortschaften von Fliegerangriffen überrascht und blockiert werden. An besonders stark gefährdeten Straßenstücken wurden Warnungstafeln «Achtung, Tieffliegergefahr» angebracht. Noch bei Kriegsende wurde auf deutscher Seite die Gefahr von Fliegertiefangriffen vielfach unterschätzt; so fühlte sich z. B. anlässlich des großen Rückzuges der deutschen Italienarmee im April 1945 eine große Fahrzeugkolonne in den Felsstraßentunnels am Ostufer des Gardasees vollständig sicher. Alliierte Jagdbomber flogen jedoch in 3–5 m Höhe auf die Tunneleingänge zu und schossen die dort abgestellten Fahrzeuge in Brand. Dadurch wurde die Straße (Tunnels) für zwei Tage unpassierbar.

Deckungslöcher sind nicht wahllos anzulegen, sondern die obere Führung hat dafür zu sorgen, daß solche tief eingegraben für zirka 10 Mann in einer Tiefe von zirka 100 km von der Front an jeder größeren Straße ungefähr 15 m vom Straßenrand und alle 30–50 m erstellt und (am besten durch Stangen mit Strohwischen) bezeichnet werden. Auch in Ortschaften und Rasträumen sind solche Deckungsgräben erforderlich. Bei Aufhalten von mehr als einem Tag müssen auch die Fahrzeuge soweit eingegraben werden, daß Reifen und Motorkühler gegen Bombensplitter geschützt sind. Derartige Schutzmaßnahmen wurden oft aus Bequemlichkeitsgründen unterlassen, was sich meist schwer rächte. «Schweiß spart Blut» gilt auch für passive Luftschutzmaßnahmen.

Die Standorte höherer Stäbe wurden vielfach durch sternförmige Linienführung zu Kp.-Gefechtsständen und Zentralen verraten. Zudem wurden Freileitungen oft durch Bombensplitter zerstört, was zu Verbindungsunterbrüchen und Führungskrisen führte. Durch Tarnung und womöglich durch Eingraben an besonders gefährdeten Strecken kann dies vermieden werden. Durch eine *scharfe Verkehrsregelung* an Kp., Gefechtsständen und Zentralen muß vermieden werden, daß deren Standorte von der feindlichen Luftbeobachtung erkannt werden.

Oft wird die natürliche *Tarnwirkung von Wäldern* überschätzt. Auch in Wäldern müssen Truppen, Fahrzeuge und Material gegen Fliegersicht getarnt werden. Spärliche Waldbestände in einer Landschaft sind ein sehr fragwürdiger Schutz, weil feindliche Flugzeuge gerade diese vereinzelter Waldparzellen sorgfältig erkunden.

Eine der wichtigsten Luftschutzmaßnahmen ist die *Auflockerung*. Im Frontbereich, d. h. dort, wo das feindliche Artilleriefeuer wirksam wird, sollte von Mann zu Mann ein Abstand von 25 m und von Fahrzeug zu

Fahrzeug von 75 m eingehalten werden, was auch die Wirkung von Luftangriffen sehr vermindert, aber infolge der Bequemlichkeit und des Herdentriebes nur durch andauernde Kontrollen und entsprechende Maßnahmen der Führer aller Grade gemacht wird.

Der in der Luft Unterlegene kann größere Truppenbewegungen bei Flugwetter nur *nachts* oder in der Dämmerung (besonders günstig) ausführen. Flugzeuge können jedoch mit Hilfe von Leuchtmitteln (Leuchtbomben, Scheinwerfer u. a.) auch nachts beobachten und angreifen. Der psychologische Eindruck einer Leuchtbombe ist für den Unerfahrenen sehr beängstigend, weil er schlagartig für zirka zwei Minuten in gleißendes Licht gestellt wird. In solchen Situationen ist das Anhalten der Fahrzeuge das zweckmäßigste. Auf jeden Fall darf nachts kein Licht gezeigt werden. Sogar brennende Zigaretten sind, wenn sie aufglimmen, oft auf mehr als 1 km Luftentfernung sichtbar. Neue technische Mittel (Radar, Infrarotgeräte) machen die Nacht immer mehr zum Tag. Oft wird sogar die Tarnung illusorisch. Fahrzeugansammlungen müssen daher auch nachts vermieden werden.

Täuschung des Gegners hat sich wiederum als erfolgreiches Verfahren zur Verminderung der Wirkung feindlicher Luftangriffe erwiesen. Aus vielen Möglichkeiten seien die folgenden vermerkt: Bekannt sind die amerikanischen Gummiattrappen für Geschütze, Panzerwagen und andere Motorfahrzeuge, die erst in der Scheinstellung aufgeblasen werden und von echten Geräten kaum zu unterscheiden sind. Die Russen errichteten im Winter öfters Panzerattrappen aus Schnee. Verlassene Feuerstellungen der Artillerie und Flak eignen sich besonders gut als Scheinstellungen. Die deutschen Panzerbesatzungen stellten oft nach einem Luftangriff Rauch- und Nebelkerzen auf ihr Fahrzeug, so daß die feindlichen Flieger den Eindruck erhielten, die Panzer seien in Brand geschossen und von weiteren Angriffen absahen. Die Russen tarnten ihre Panzerwagen oft als Lastwagen, indem sie diesen ein leichtes, mit Leinen überzogenes Gestell überstülpten. Kettenspuren verwischten sie mit angehängten Ästen und kleinen Bäumen.

Droht ein feindlicher Luftangriff, so darf vor allen Dingen kein Chaos entstehen, sondern es handelt sich darum, in erster Linie die feindlichen Flugzeuge dauernd zu beobachten, weil oft ein *Ausweichen* aus der Anflugrichtung möglich ist, was aber quer zu dieser geschehen muß.

Fallenden Bomben einzelner Flugzeuge kann oft aus dem Wege gegangen werden, wenn der Abwurf aus großer Höhe erfolgt und die Flugzeuge ständig beobachtet werden, weil das Lösen der Bomben vielfach zu erkennen ist. Erfahrene Kämpfer erkennen bald, in welchem Gebiet der Einschlag erfolgen wird und können sich meist rechtzeitig in Deckung

begeben. Meistens ist aber bei Luftangriffen, besonders wenn diese überraschend erfolgen, eine lähmende Passivität oder sinnlose Panik die Folge.

Alle diese erwähnten Maßnahmen müssen in strenger Friedensschulung geübt werden, damit sie der Truppe in Fleisch und Blut übergehen. Ausbildungsflugzeuge, die jede Tarnung und Bewegung überprüfen und durch Photos dokumentieren, sind dazu unentbehrlich. Die Übungen im passiven Truppenluftschutz dürfen nicht als Spezialübungen aufgezogen werden, sondern sind Hand in Hand mit der übrigen Gefechtsausbildung durchzuführen.

Erstellung von Luftschutzbauten

Von Hptm. B. v. Tscharner

Wer die Ereignisse des letzten Weltkrieges verfolgte, mußte mit Grauen feststellen, daß von allem Anfang an die Bevölkerung in die kriegerischen Ereignisse hereingezogen wurde und schwere Verluste erlitt. Kämpfe, an denen nur die Armeen, wie zum Beispiel in Nordafrika, beteiligt waren, bildeten die Ausnahme. Rücksichtslos wurden bei Kriegsbeginn Warschau und Rotterdam überfallen. Leider muß angenommen werden, daß das auch in einem zukünftigen Kriege so sein werde. Ja, es ist sogar damit zu rechnen, daß zuerst Städte und Dörfer mit Flugzeugen und Ferngeschossen angegriffen und zerstört werden, bevor die Erdtruppen der Armee überhaupt nur zum Einsatz kommen.

Dadurch ist der Luftschutz zu einem der wichtigsten Probleme der Landesverteidigung geworden. Seine Aufgabe ist allerdings in erster Linie eine zivile. Sie besteht darin, im Kriege die Bevölkerung gegen Angriffe aus der Luft zu schützen und Versüttete zu retten. Um diese Pflichten erfüllen zu können, ist jedoch eine frühzeitige Vorbereitung notwendig. Es ist selbstverständlich, daß, je besser der Luftschutz organisiert ist, desto weniger die Armee mit Aufgaben belastet werden muß, die ihre Beweglichkeit hindern oder ihre Kampfbereitschaft beeinträchtigen könnten. Der Soldat im Felde will aber auch wissen, daß für seine Angehörigen so gut als möglich gesorgt ist.

Eines der wichtigsten Probleme des Luftschutzes besteht in der rechtzeitigen *Vorbereitung von Luftschutzräumen*. Um die Bevölkerung in einem Kriege vor allzu großen Verlusten zu bewahren, ist der Bau von Schutzräumen unerläßlich. Wenn einmal Bomben in der Nähe einschlagen, bieten sie den einzigen Schutz. Diese Erkenntnis geht mit aller Deutlichkeit aus