

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Band: 15 (1939-1940)
Heft: 17

Artikel: Fliegerabwehr bei motorisierten Verbänden
Autor: Moser, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-710423>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Fliegerabwehr bei motorisierten Verbänden

Von Oblt. E. Moser, Pont.Lastw.Kol. .

Der Flieger ist der gefährlichste Feind motorisierter Verbände. Ihm ist es möglich, weit hinter die Front zu fliegen, um Aufmärsche, Truppenverschiebungen und Transportkolonnen anzugreifen und zu vernichten. Motorisierte Verbände bedürfen deshalb einer ganz vorzüglichen Fliegerabwehr.

Die Ereignisse neuerer Zeit beweisen eindringlich genug die verheerende Wirkung von Luftangriffen auf geschlossene Marschkolonnen. Die Polen mußten diese Erfahrungen mit blutigen Opfern bezahlen. Der Marsch in geschlossenen Verbänden ist heute bei feindlicher Luftbedrohung unmöglich. Es muß frühzeitig für eine wirkungsvolle Fliegerabwehr gesorgt werden.

Die erste Abwehrmaßnahme der motorisierten Verbände ist, durch geeignete Gliederung die Möglichkeit eines Angriffes soweit wie irgend möglich auszuschalten. Da Truppenbewegungen vom Flieger zuerst erkannt werden müssen, ehe sie angegriffen werden können, ist die einfachste Lösung, die Nacht zum Marsch auszunützen. Es ist aber nicht möglich, nur nachts zu fahren, sondern es wird sehr oft der Fall sein, daß auch am Tag Truppenbewegungen und Transporte ausgeführt werden müssen. Für diese Fälle ist eine besonders gut organisierte Fliegerabwehr vorzusehen.

Die Wirkung von Fliegerangriffen wird verringert, indem mit großen Abständen gefahren wird, z. B. 100 bis 500 Meter Abstand von Fahrzeug zu Fahrzeug. Damit die Kolonne die Straße nicht allzu lang beansprucht, wird vorteilhaft auf mehreren Straßen aufmarschiert. Erfolgt ein Fliegerangriff aus großer Höhe, so wird in der Regel mit beschleunigter Geschwindigkeit weitergefahren. Fahrende Fahrzeuge sind nicht leicht zu treffen. Zerstört jedoch z. B. eine Bombe die Straße so stark, daß sie nicht mehr befahren werden kann, so entstehen leicht Stockungen und Ansammlungen von Fahrzeugen. Diese sind natürlich ein geeignetes Ziel für Flieger.

Wird der Verband geschlossen überrascht, so werden mit großer Geschwindigkeit sofort die Abstände vergrößert oder einzelne Fahrzeuge fahren auf Seitenstraßen, um den Verband auseinanderzureißen.

Wichtige Straßenkreuzungen, Brücken und Durchfahrtsstraßen in Dörfern und im Gebirge werden von Fliegern meist mit Bomben belegt. Solche Stellen müssen mit aktiver Fliegerabwehr geschützt werden, z. B. mit 20- bis 85-mm-Fliegerabwehrkanonen. Ferner sind Baumaterialien bereitzulegen, die ermöglichen, daß die durch die Bomben zerstörten Stellen sofort ausgebessert werden können.

Gefährlicher als die Bombenangriffe, und deshalb auch am meisten angewendet, sind die Tieffliegerangriffe mit schweren Maschinengewehren und Maschinenkanonen. Bei dieser Angriffsart wird der Angreifer meist zu spät erkannt und die Ueberraschung gelingt in fast allen Fällen. Der Angreifer fliegt in zirka 100 bis 300 Meter Höhe, nützt die Täler, Bodenerhebungen, Hügel und Wälder aus, um sich unbemerkt und überraschend auf das Ziel zu stürzen.

Bei Tieffliegerangriff ist sofort anzuhalten. Jedes Fahrzeug hält dort an, wo es sich gerade befindet. Abstellen des Motors und Feuereröffnung mit Maschinengewehren, Fliegerabwehrgeschützen und Gewehren auf Befehl des Fahrzeug-Unteroffiziers vom Fahrzeug aus. Besser und daher anzustreben ist die Abwehr von der Erde aus. Auf dem Fahrzeug erfolgt gegenseitige Behinderung. Wegen Baumzerspringern ist nicht unter Bäu-

men Deckung zu suchen! Ist der Angriff vorüber, muß auf einen zweiten vorbereitet werden. Ein Hinterherschießen auf Flugzeuge ist wertlos und muß vom Führer abgestoppt werden.

Ansammlungen und Stockungen von Fahrzeugen sind Fliegerangriffen besonders ausgesetzt. Stockungen und Ballungen schlimmster Art liegen meist nicht im Verkehr auf der Marschstraße selbst, sondern vielmehr beim Beginn und Ende des Marsches. Es muß deshalb dafür gesorgt werden, daß der marschierende Verband nicht auf dem Vormarschweg selbst antritt, sondern von seitlichen Straßen aus anfährt und bei Beendigung des Marsches auch wieder vom Vormarschweg auf Seitenstraßen abgelenkt wird. Diese Verkehrsregelung ist sehr wichtig und muß gut organisiert sein. Es empfiehlt sich, für den Vormarsch motorisierter Verbände Hilfsstraßen vorzusehen. Wird eine Straße oder Brücke irgendwo zerstört, so ist es dann möglich, den Verkehr sofort auf die Hilfsstraßen umzuleiten, um Fahrzeugansammlungen zu vermeiden.

Fliegerangriffe während der Nacht sind ebenfalls möglich. Mit Leuchtbomben wird die Straße beleuchtet und anschließend beschossen. Bei nächtlichem Fliegerbesuch sind die Fahrzeuge anzuhalten, weil fahrende Fahrzeuge besser erkannt werden als ruhende.

Ob es ein Stundenhalt, ein Verlad oder ein Unterkunftszug ist, stets ist in Fliegerdeckung anzuhalten. Der Verband muß so gegliedert sein, daß Fliegerangriffe nur geringe Wirkung haben können. Bildung von kleinen Paketen ist zu empfehlen. Dörfer sind als Fliegerdeckung zu vermeiden, da sie von Fliegern am meisten angegriffen werden.

Von Feindfliegern erkannte Ansammlung von Fahrzeugen in einer Ortschaft ist ein willkommenes Ziel für Bombenabwürfe und kann neben starken Verlusten zur Panik führen. Rasten und Halten in Ortschaften kommen deshalb nur dann in Frage, wenn die Anlage der Gebäude eine verdeckte und unregelmäßige Aufstellung der Motorfahrzeuge ermöglicht. Die Hauptstraße muß für jeden Verkehr freigehalten werden. Die Fahrzeuge sind in den Schatten der Häuser und Bäume zu stellen. An der Sonne sind sie wegen Schattenwirkung vom Flugzeug aus leicht zu erkennen. Zum Weitermarsch wird außerhalb des Ortes gesammelt.

Für die Sicherung der Halte ist grundsätzlich zu beachten:

- a) Halten in Fliegerdeckung, in Breite und Tiefe gegliedert;
 - b) Einrichten eines Warndienstes gegen Flieger- und Panzerwagenangriff.
- Ein Mg.-Bedienung versieht in der Form ihren Dienst, daß ein Mann mit Fernglas den Späh- und Sicherungsdienst versieht, während die andern ruhen, aber jederzeit einsatzbereit sind.
- c) Sicherung der Marschstraßen und -flanken gegen Panzerwagen;
 - d) Straßen freihalten;
 - e) Abfahrtsmöglichkeiten organisieren;
 - f) Befehlsübermittlung und Zeichendurchgabe innerhalb der Kolonne sichern.

Für motorisierte Verbände ist die Fliegerabwehr außerordentlich wichtig und deshalb sehr gut zu organisieren. Die Abwehrmaßnahmen müssen geübt werden, um die Mannschaften an sofortiges Handeln und Aufnehmen der aktiven Abwehr zu gewöhnen.