Zeitschrift: Protar

Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

Band: 29 (1963)

Heft: 7-8

Artikel: Zivilschutz und Rettungsfahrzeuge im Zivilschutz

Autor: Börger, Hans

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-364062

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

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

Zivilschutz und Rettungsfahrzeuge im Zivilschutz

Hans Börger, Oberingenieur, Gaggenau

Der Entwicklungsweg zum Zivilschutz

Früher bildete die militärische Verteidigung eines Landes gegen die von aussen angreifenden Kräfte im Sinne des Wortes auch den Schutzwall für die Zivilbevölkerung. Nur wenn es dem Angreifer gelang, diesen Schutzwall zu durchbrechen, unterlag die Zivilbevölkerung den zerstörenden Wirkungen und Folgen des Angriffs in diesen Gebieten. Angriff und Verteidigung spielten sich überwiegend in den Dimensionen der Fläche ab, denn die nach ballistischen Gesetzen mögliche Bombardierung vom Boden aus — z. B. durch Geschosse — war technisch noch an Reichweiten gebunden, die innerhalb der Angriffs- und Verteidigungszonen lagen und für die Zivilbevölkerung ausserhalb dieser Zonen keine Gefahr bedeuteten.

Mit der Entwicklung der Flugzeuge und Luftschiffe, als Träger für grössere Lasten, rückte die Möglichkeit eines Angriffs aus der Luft erstmals in den Bereich strategischer Betrachtungen. Während des Ersten Weltkrieges hielten sich Luftangriffe und Abwehr in frontnahen Grenzen und bedrohten noch nicht die Zivilbevölkerung, die vorzeitig aus diesen Gebieten herausgezogen werden konnte. Ein Zivilschutz war damals weder notwendig noch in seiner Bedeutung und Anwendung im Rahmen der Verteidigungsmassnahmen technisch vertretbar. Die wirkliche Bedrohung der Zivilbevölkerung aus der Luft begann nach dem Ersten Weltkrieg mit der Weiterentwicklung des Flugzeugs in seinen Varianten als strategisch wichtiges Kampfmittel.

Der Zweite Weltkrieg offenbarte in den einzelnen Entwicklungsphasen erstmals die Bedeutung und den taktischen Wert einer starken Luftwaffe für militärische Operationen gleich welcher Art, daneben aber auch ihre Eignung für die planmässige Zertrümmerung von Industriezentren, Verkehrsknoten, Städten usw. in jeder Entfernung von der Frontlinie. Die dabei in den Grossstädten entfachten Grossbrände, Feuerstürme und entstandenen Zerstörungen nahmen ungeahnte Formen an, für die der in dürftigen Grenzen gehaltene zivile Luftschutz keinesfalls mehr ausreichte. So war beispielsweise die Zivilbevölkerung Deutschlands den stetig an Wucht zunehmenden Luftangriffen der zahllosen gegnerischen Bomberverbände nahezu schutzlos ausgeliefert. Ueber den damals möglichen Grad der Zerstörungen gibt die Broschüre «Wartime Fire Fighting», herausgegeben von der National Fire Protection Association, Boston 10, Massachusetts (USA), Aufschluss. Die Bilder Nr. 1 bis 5 sind eine phototechnische Wiedergabe einiger in dieser Broschüre enthaltenen Aufnahmen.

Trotz den mit den Waffen des Zweiten Weltkrieges verursachten hohen Menschenverlusten und grossen Zerstörungen sind die Spannungsfelder der Völker nicht kleiner geworden. Sie bilden heute wieder eine ernste Bedrohung der Menschheit und der Existenz aller Völker, besonders im Hinblick auf die schon erreichten aussergewöhnlich hohen technischen Fortschritte in der Entwicklung der Luftangriffswaffen als Massenvernichtungsmittel unter Nutzung der bisher gewonnenen Erkenntnisse der Ueberschallflug-, der Kern- und der Raumforschung.

Bei ernster Betrachtung dieser Entwicklungslage kann nicht übersehen werden, dass der heute erreichte technische Entwicklungsstand solcher Waffen nicht das Ende, sondern erst den Anfang einer stetig breiter werdenden Entwicklung darstellt und dass die möglichen Zerstörungen mit den schon heute verfügbaren Angriffswaffen unvorstellbar grössere Ausmasse haben werden als die des letzten Weltkrieges.

Da alle Staaten heute in dem gefährlichen Bereich der Luftangriffe liegen, sind sie auch alle, ohne Ausnahme, den Zerstörungen solcher Angriffe, gegen die weder Ländergrenzen noch Neutralitätsrechte wirksam sein können, ausgesetzt. Diese nicht mehr übersehbaren Perspektiven lassen mehr denn je die Bedeutung des ausreichenden Schutzes der Bevölkerung gegen Angriffe aus der Luft erkennen. Es drängt sich auch die Frage auf, ob es ausser Vergeltungsschlägen überhaupt noch eine ausreichende militärische Abwehr dieser Angriffe geben wird. Wahrscheinlich sind die Kosten hierfür so hoch, dass beispielsweise kein europäischer Staat in der Lage sein wird, diese für seinen Bedarf allein zu tragen. Von der Kostenfrage abgesehen, bringt der fortschreitende Verlauf der Technik in stetiger Folge auch soviel Neuerungen, dass selbst die modernsten Verteidigungsgeräte durch neue Erkenntnisse überrundet werden, bevor man mit der Serienfertigung beginnen kann. Daraus ergibt sich die wohl sehr ernst zu nehmende zweite Frage: ob es im augenblicklichen Entwicklungsstadium nicht richtiger und wirtschaftlicher sein wird, anstelle der kurzlebigen militärischen Abwehrgeräte langlebige zivile Einrichtungen für einen ausreichenden Zivilschutz zu schaffen.

Aber was ist nun ein ausreichender Zivilschutz? Diese dritte Frage wird heute niemand beantworten können. Doch deswegen dürfte die Notwendigkeit eines solchen Schutzes keinesfalls in Frage gestellt werden. Man kann es leider nicht dem Einzelnen überlassen, in vager Vorstellung der möglichen Ereignisse, sein Leben und das seiner Nächsten nach seinem eigenen Ermessen und mit den ihm verfügbaren Mitteln zu schützen. Der Zivilschutz sollte daher in der heutigen Zeit zu einer der Hauptfragen der Regierung eines jeden Staates werden. Ist es doch zurzeit die sicherste Einrichtung, die die Mehrheit des Volkes vor den

lebensvernichtenden Auswirkungen künftiger Luftangriffe schützen könnte. Die Menschen glauben auch ein Recht auf Gewährung eines ausreichenden Zivilschutzes durch den Staat, den sie bilden, zu haben.

Weil die katastrophalen Auswirkungen durch Luftangriffe in den dichtbesiedelten Gebieten der Grossstädte am grössten sein werden, sind hier Schutzmassnahmen am dringlichsten. Aber Schutzmassnahmen — gleich welcher Art sie sein werden und welche Vollkommenheit sie auch haben mögen — geben der Bevölkerung in den nach Luftangriffen zerstörten Gebieten nur eine zeitlich beschränkte Sicherheit. Der Zivilschutz muss deswegen in der Lage sein, innerhalb kurzer Zeit nach solchen Angriffen von aussen in die Trümmerwüsten der zerstörten Städte einzudringen, um die eingeschlossenen und weiter bedrohten Menschen zu retten. Da ein Stadtrand genau so gefährdet sein kann wie das Stadtzentrum, sollten Rettungszentren des Zivilschutzes mit Geräten und Mannschaften in einem möglichst grossen Umkreis vom Stadtrand entfernt angelegt werden. Ausserdem wird es nach Luftangriffen in vielen Fällen notwendig sein, von andern nicht betroffenen Grosstädten Rettungsmannschaften und Geräte in relativ kurzer Zeit heranzuführen.

Die Hoffnung auf eine sich erst später vielleicht erweisende Brauchbarkeit moderner militärischer Abwehrwaffen gegen Luftangriffe sollte nicht zu einer Sorglosigkeit über die derzeitige Bedeutung des Zivilschutzes führen und klare Entscheidungen zum wirklichen Schutze unseres Lebens verdrängen. Der Zivilschutz ist auch nicht nur ein Vorschlag, von dessen Notwendigkeit man heute eigentlich genau so überzeugt sein müsste wie vom zivilen Feuerschutz, dessen Nichtvorhandensein in den Städten und Gemeinden unvorstellbar wäre. Der Zivilschutz ist mehr; er bedeutet für die verantwortlichen Kreise eines jeden Staates eine sehr ernste und dringliche Aufgabe.

Rettungsfahrzeuge im Zivilschutz

Um Rettungsmannschaften und Geräte schnell und auf dem kürzesten Wege in das Katastrophengebiet hineinzubringen und damit Rettungsmassnahmen einleiten zu können, braucht ein moderner Zivilschutz geeignete Transportmittel. Hierfür sind am besten Kraftfahrzeuge geeignet, die aber für die sichere Erfüllung der Rettungsaufgaben mindestens folgende Haupteigenschaften aufweisen sollten:

— hervorragende Geländegängigkeit und leichte Beweglichkeit auch im schwierigen Gelände und auf weniger tragfähigen Böden, besonders auf losem Trümmerschutt usw.;
— hohe verfügbare Motorleistung/t Gesamtgewicht;
— hohe Strassengeschwindigkeit und besonders kleine Mindestgeschwindigkeit;
— grosse Wendigkeit;
— gleichzeitige Antriebsmöglichkeit von Arbeitsgeräten durch den Fahrzeugmotor;
— einfache Wartung und einfache Ersatzteilversorgung.

Geländegängige Fahrzeuge des Zivilschutzes müssen neben den erwähnten Haupteigenschaften auch für die harten Beanspruchungen im schwierigen Gelände berechnet sein. Ein Allradantrieb allein ergibt noch nicht die für Rettungsfahrzeuge notwendige Geländegängigkeit. Die Aufbauten der Rettungsfahrzeuge des Zivilschutzes sollten in Leichtbauweise erstellt sein, die Rettungsausrüstungen dieser Fahrzeuge besonders leicht gehalten, hinsichtlich der Verwendbarkeit gut ausgesucht und auf das Notwendigste beschränkt werden.

Die Verteilung der Rettungsmannschaften und der Geräte auf mehrere kleine, selbst in schwierigstem Gelände sehr bewegliche Fahrzeugeinheiten, die taktisch zusammenarbeiten und sich gegenseitig helfen können, würde dazu beitragen, dass diese Fahrzeuge die gefährdeten Gebiete mit grösserer Sicherheit erreichen und nach Durchführung der Rettungsaktionen wieder verlassen können als es mit wenigen schweren Fahrzeugen, die wohl einen grösseren Geräte- und Mannschaftsumfang tragen könnten, möglich ist.

Rettungsfahrzeuge des Zivilschutzes sollen Schnellangriffsfahrzeuge sein, d. h. Fahrzeuge, deren Bauart für schnelle Löschangriffe und schnelle Rettungsaktionen besonders geeignet ist. Bei allen Rettungsaktionen in Katastrophengebieten spielt auch das Heranführen von Wasser eine entscheidende Rolle. Rettungsfahrzeuge des Zivilschutzes müssen deswegen nicht nur Geräte- und Mannschaftsträger, sondern z. T. Wasserträger sein und Einrichtungen zur Wasserförderung enthalten.

Schnellangriffsfahrzeuge sind beispielsweise:

— Tanklöschfahrzeuge, die mit einer für schnelle Feuerlöschangriffe und für Notversorgungen ausreichende Wassermenge und mit einer vom Fahrzeugmotor angetriebenen Löschwasser- und Versorgungspumpe sowie mit der notwendigen Geräteausrüstung versehen sind;
— Vorauslöschfahrzeuge, die mit einer relativ geringen Wassermenge für Löschzwecke und Notversorgung sowie mit der notwendigen Geräteausrüstung, z. B. auch mit einer Seilwinde, versehen sind;
— Bergungsschnelltrupp-Wagen mit der für technische Hilfsaktionen erforderlichen Geräteausrüstung;
— Vorausentgiftungsfahrzeuge mit Einrichtungen und Ausrüstung für ABC-Schutz und -Bekämpfung;
— Gerätefahrzeuge mit Einrichtungen und Ausrüstung für Räumungs- und Bergungsaufgaben, für Energienotversorgung, Sicherungsarbeiten usw.;
— Bergungswagen für Schwerverletzte mit den hierfür notwendigen Einrichtungen.

Die Ausrüstung und Mannschaften der Fahrzeuge lassen sich in sogenannten Kofferaufbauten unterbringen, die wahlweise auf Fahrgestelle aufgebaut bzw. für den Bedarfsfall gehortet werden könnten. Damit wäre der Vorteil der anderweitigen Nutzung dieser Fahrgestelle ausserhalb der Spannungszeiten, z. B. mit Pritschen- oder sonstigen Aufbauten in der zivilen Wirtschaft und

Bild 1. Zerstörter Innenstadtteil von Hamburg nach dem ersten schweren Nachtangriff vom 24. Juli 1943.

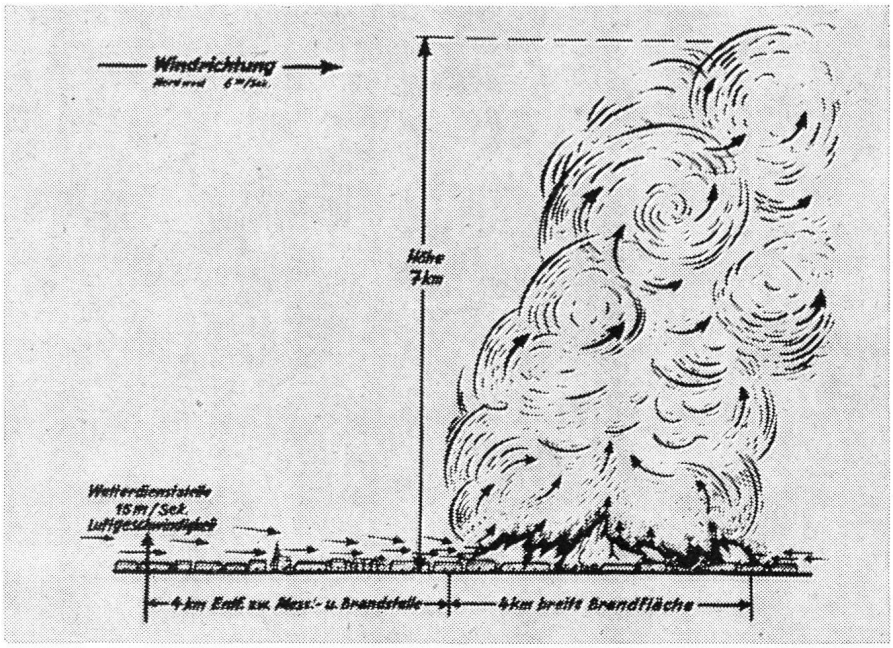

Bild 2
Schematische Darstellung des Feuersturms von Hamburg nach dem Nachtangriff vom 27. und 28. Juli 1943.

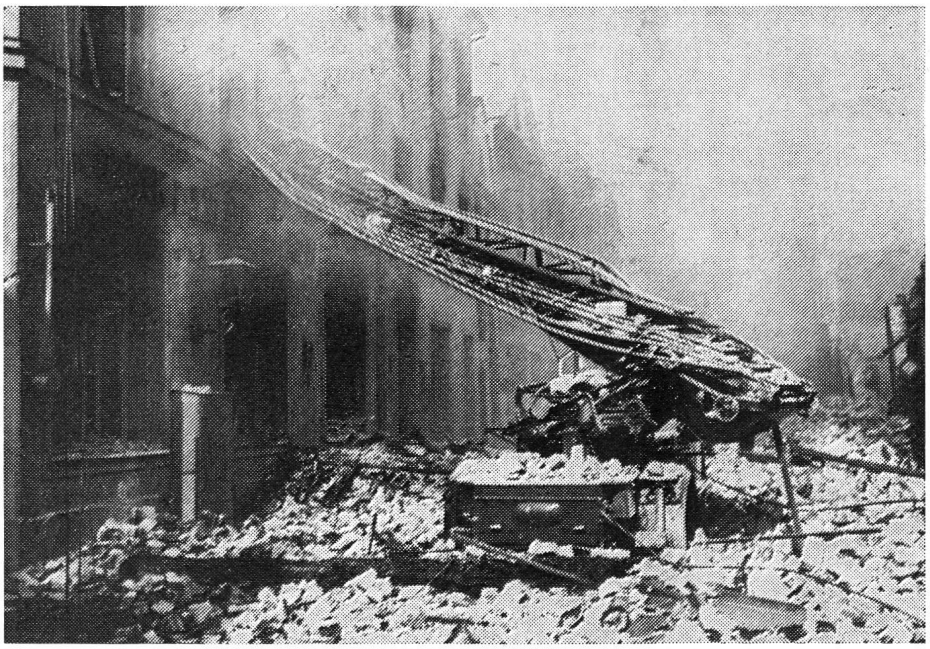

Bild 3
Durch Mauereinsturz beschädigte Feuerwehrleiter.

Bild 4
Von Trümmern eingeschlossene und durch Feuer vernichtete 12 Feuerlöschfahrzeuge während der Luftangriffe im Zentrum von Hamburg.

Bild 5
Im Trümmerschutt festgefahrener kettenangetriebener Rettungsmannschaftswagen.

Die Bilder 6—9 zeigen Unimog-S-Rettungsfahrzeuge des zivilen Bevölkerungsschutzes auf Kolonnenübungsfahrt in weglosem Gelände.

Bild 6

Bild 7

Bild 8

Bild 9

Die Bilder 10 und 11 zeigen ein Unimog-S-Vorauslöschfahrzeug des zivilen Bevölkerungsschutzes bei einem Feuerlösch-Schnellangriff.

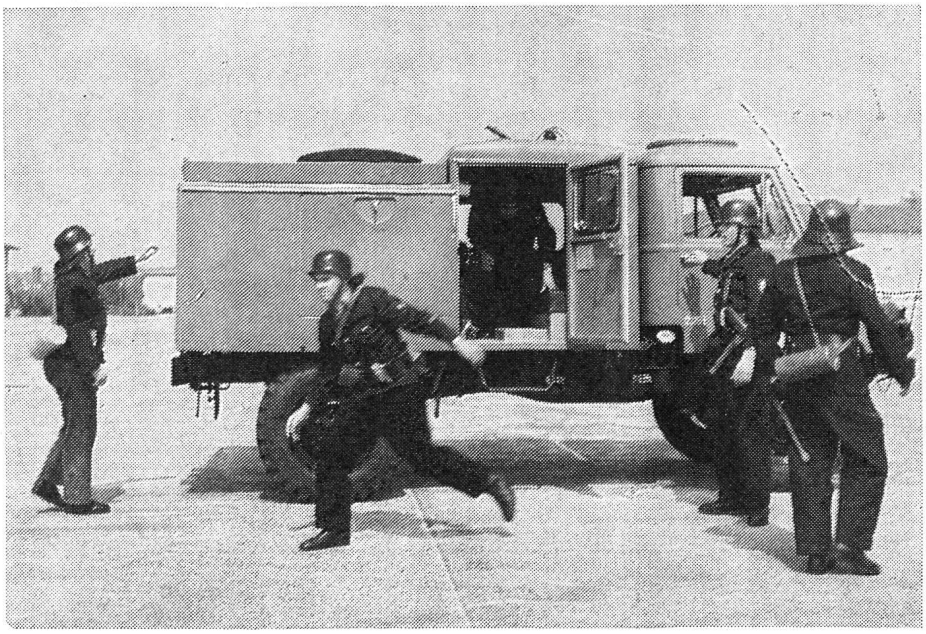

Bild 10

Bild 11

in den kommunalen Betrieben gegeben. Rettungsfahrzeuge des Zivilschutzes lassen sich aber auch bei Naturkatastrophen weitgehend verwenden. Sie sind wegen ihrer hervorragenden Geländegängigkeit für schwierige Unternehmungen zur Rettung von Menschenleben aus zerstörten Gebieten — gleich welcher Art — besonders geeignet.

Die Ersatzteilversorgung der Fahrzeuge des Zivilschutzes ist ebenfalls ein wesentlicher Faktor für ihren sicheren Einsatz. Ein beachtlicher Vorteil in dieser Versorgung liesse sich durch eine Fahrgestellgleichheit zwischen der militärischen Ausführung und der für den Zivilschutz erreichen, die sogar den eventuell erforderlichen Austausch solcher Einheitsfahrgestelle für militärische Aufgaben bzw. für Aufgaben des Zivilschutzes entsprechend der Dringlichkeit ermöglichen würde. Die bereits erwähnte anderweitige Nutzung der Fahrgestelle des Zivilschutzes für Aufgaben in der zivilen Wirtschaft würde den weiteren Vorteil ergeben, dass auch hier ein Ersatzteillager dieser Fahrzeuge entsteht, über die der Zivilschutz in Spannungszeiten zusätzlich verfügen könnte.

Anderseits wäre auch die Verwendung geländegängiger Nutzfahrzeuge der zivilen Wirtschaft für die Aufgaben des Zivilschutzes interessant, d. h. die Verwendung solcher Fahrzeuge, für die eine Serienfertigung mit allen hierfür notwendigen Einrichtungen vorhanden ist. Diese Fahrzeuge sind nicht nur preisgünstig, auch die Lieferzahlen liessen sich im Bedarfsfall relativ leicht erhöhen.

In Westdeutschland wird z. B. für viele Aufgaben der zivilen Wirtschaft des zivilen Bevölkerungsschutzes und der Bundeswehr das gleiche Unimog-S-Fahrgestell mit verschiedenen Aufbauvarianten verwendet. Entscheidend hierfür war u. a. der hohe Grad der Geländegängigkeit sowie die leichte Beweglichkeit dieses Fahrzeuges in schwierigem Gelände und die Fähigkeit des Befahrens von weniger tragfähigen Böden und losem Trümmerschutt.

Der Zivilschutz muss wegen der grösseren drohenden Gefahren aus der Luft auch ein viel grösseres Volumen an Menschen, Rettungsfahrzeugen, Geräten und Schutzeinrichtungen umfassen, als für den zivilen Feuerschutz notwendig ist. Dieses Volumen erfordert aber eine besonders straffe Organisation des Aufbaues und die Festlegung von Dringlichkeitsstufen für die folgerichtige Entwicklung und Beschaffung der notwendigen Einrichtungen und Geräte. Es dürfte wohl ausser Frage stehen, dass für die Rettungsfahrzeuge eine dringliche Beschaffungsstufe gelten müsste, denn ohne diese Fahrzeuge wären weder die Schulungen der Rettungsmannschaften und damit zusammenhängend die Verwirklichung der einzelnen Aufbaustufen, noch Rettungen in vorzeitigen Ueberraschungsfällen möglich.