

Die Luftschutzeinheiten der Luftwaffe

Die Luftschutzeinheiten der Luftwaffe nahmen im 2. Weltkrieg eine besondere Stellung im Rahmen der passiven Luftverteidigung ein. Während den motorisierten Luftschutzabteilungen der Luftwaffe – LS-Abteilungen (mot) – in überlagerndem Einsatz die Bekämpfung besonders schwerwiegender Luftkriegsschäden mit drohender Katastrophenentwicklung, insbesondere im Hinblick auf das Kriegspotential und den Ablauf des gesamten öffentlichen Lebens mit allen seinen Einrichtungen, oblag, war es Aufgabe der Luftschutz-Nebelverbände – LS-Nebelverbände – hochempfindliche und kriegsentscheidende Objekte der Industrie oder auch lebenswichtige Verkehrseinrichtungen, wie Bahnanlagen, Viadukte, Brücken, Schleusen, Talsperren usw., durch künstliche Vernebelung der Sicht des Gegners aus der Luft zu entziehen. – Zur Täuschung einfliegender feindlicher Luftstreitkräfte dienten in der Nähe wichtiger Angriffsobjekte errichtete Scheinanlagen, deren Betreuung und Bedienung ebenfalls in der Hand von Luftschutzeinheiten der Luftwaffe lag.

Die Luftschutz-Abteilungen der Luftwaffe LS-Abteilungen (mot)

Entstehung und Entwicklung

Im Zuge des organisatorischen Aufbaues des zivilen Luftschutzes hatte man sich zunächst mit der Schaffung ortsgebundener Luftschutzeinrichtungen befaßt. Ihre Grundlage bildete der behördliche Sicherheits- und Hilfsdienst, der durch den Selbstschutz, den Erweiterten Selbstschutz und den Werkluftschutz ergänzt wurde. Spätere Überlegungen, die die Notwendigkeit einer Nachbarschaftshilfe für außerhalb der jeweiligen Luftschutzorte entstandene Großschäden oder Katastrophenfälle vorsahen, zu deren Bekämpfung die zuständigen stationären Luftschutzkräfte nicht ausreichen könnten, führten dazu, bewegliche Kräfte des Sicherheits- und Hilfsdienstes vorzusehen, die motorisiert, formationsmäßig gegliedert und nach truppenmäßigen Gesichtspunkten und Grundsätzen geführt, auch außerhalb ihres Luftschutzortes eingesetzt und wirksame Hilfe bringen konnten. – Ihre friedensmäßige Planung fand zunächst in den Mob.-Plänen der Luftschutzorte I. Ordnung Berücksichtigung. Mit Kriegsbeginn wurde ihre Aufstellung als motorisierte Sicherheits- und Hilfsdienst-Abteilungen – SHD-Abteilungen (mot) – vom Reichsluftfahrtministerium befohlen und durch die örtlichen Luftschutzleiter der Luftschutzorte I. Ordnung nach Weisung der Inspektoren der Ordnungspolizei durchgeführt.

Das Führer- und Unterführerpersonal wurde durch die Ordnungspolizei, die beruflichen und freiwilligen Feuerwehrverbände sowie anderweitige Fachsparten des Sicherheits- und Hilfsdienstes gestellt. Die Erfassung der Mannschaften erfolgte nach den für die Heranziehung zum Dienst im zivilen Luftschutz erlassenen Bestimmungen des Gesetzes vom 26. 6. 1935 und der dazu ergangenen Durchführungsverordnung.

War damit auf der einen Seite die Aufstellung der SHD-Abteilungen (mot) eine Auftragsangelegenheit der Polizei, deren Inspektoren auch die Verantwortung für die ordnungsmäßige Ausbildung und die jederzeitige Einsatzbereitschaft trugen, so bestimmten auf der anderen Seite die Kommandostellen der Luftwaffe, nachdem mit Aufstellung der letzteren auch der zivile Luftschutz ihrem Zuständigkeitsbereich unterstellt war, die taktische Verwendung der motorisierten SHD-Einheiten, deren geräte- und fahrzeugmäßige Ausstattung ihnen ebenfalls oblag. Beide Befehlsgremien, die Luftgaukommandos wie auch die Inspektoren der Ordnungspolizei, hatten das Besichtigungs- und Überprüfungsrecht in bezug auf die SHD-Abteilungen (mot).

Dieses zweigleisige Unterstellungsverhältnis konnte auf keinen Fall als zweckmäßig und im Sinne der Truppe als befriedigend angesehen werden. Stellenweise zu Tage getretene Kompetenzkonflikte bereiteten den betroffenen Kommandeuren mancherlei Schwierigkeiten, die noch eine Erweiterung erfuhren, als die zu Beginn des Westfeldzuges und auch später im Rußlandfeldzug eingesetzten SHD-Abteilungen (mot) aus taktischen Gründen anderweitigen Heeresdienststellen unterstellt wurden.

Es wurde daher von den SHD-Einheiten allgemein begrüßt, als sie mit dem 1. II. 1942 in die Luftwaffe überführt wurden und als luftwaffeneigene Truppenkörper rein militärischen Charakter bekamen.

Gliederung, Stärke und Ausrüstung

Als Vorläufer der LS-Abteilungen (mot) der Luftwaffe bildeten die SHD-Abteilungen (mot) in ihrer Organisation und personeller und materieller Ausstattung die Grundlage für erstere, die auch nach Übernahme der SHD-Abteilungen in die Luftwaffe nur in begrenzter Weise geändert wurde.

Die SHD-Abteilungen (mot) sollten in der Lage sein, Luftkriegsschäden jeder Art erfolgreich bekämpfen zu können. Demnach mußten sie auch über alle hierzu notwendigen Luftschutzkräfte verfügen, die je nach Schadensart zur Wirkung zu bringen waren. Diese Zielsetzung war maßgebend für ihre Gliederung.

An der Spitze einer SHD-Abteilung (mot) stand der Kommandeur mit seinem Stab. Ihm unterstanden als Einsatzeinheiten:

- 2 Feuerwehr und Entgiftungsbereitschaften und
- 1 Feuerwehrbereitschaft, mit insgesamt je 1 Gasspürtrupp;
- 1 Instandsetzungsbereitschaft,
- 1 Sanitätsbereitschaft mit 1 Krankentransportstaffel,
- 1 Ergänzungsstaffel und
- 1 Troß.

Insgesamt verfügte eine SHD-Abteilung (mot) über durchschnittlich 579 Köpfe. 127 Spezialfahrzeuge mit entsprechender Bestückung bildeten den Fahrzeugpark. Dieser wurde je nach Lage und Aufgabe, besonders während des Einsatzes im Operationsgebiet, durch frei erfaßte Beutefahrzeuge vervollständigt.

Mit Überführung in die Luftwaffe am 1. II. 1942 trat in der Gliederung der nunmehrigen LS-Abteilungen (mot) insofern eine Änderung ein, als die Ergänzungsstaffel und der Troß der ehemaligen SHD-Abteilungen (mot) fortfielen und gleichzeitig in den meisten LS-Abteilungen die Instandsetzungsbereitschaft aufgelöst wurde. 3 Instandsetzungszüge wurden zugweise den nunmehr Feuerwehr- und Entgiftungs- sowie Feuerwehrkompagnien benannten Einheiten zugeteilt, während der bisherige 4. Zug der ehemaligen Instandsetzungsbereitschaft zur Verstärkung der übrigen Kompagnien verwandt wurde. Lediglich der Zugführer dieses Zuges und 7 Mann traten als Spreng-

Die Luftschutz-Abteilungen (mot) der Luftwaffe

trupp zum Abteilungsstab. Ergänzt wurde dieser Sprengtrupp später durch Zuteilung von Feuerwerkern.

Organisatorisch bot also eine LS-Abteilung (mot) im allgemeinen folgendes Bild:
Kommandeur mit Abteilungsstab, Fernsprechbau- bzw. Funktrupp sowie Sprengtrupp.

2 Feuerwehr- und Entgiftungskompagnien,
1 Feuerwehrkompagnie,
1 Sanitätskompagnie.

Die ergänzte Sollstärke einer LS-Abteilung (mot) betrug durchschnittlich 609 Köpfe. Der Kraftfahrzeug- und Gerätebestand wurde auf Grund gemachter Erfahrungen und inzwischen erschiebener Neuerungen ergänzt bzw. geändert. 169 Kraftfahrzeuge bildeten nunmehr das Kraftfahrzeugpotential.

Mit der Übernahme der SHD-Abteilungen (mot) als LS-Abteilungen (mot) in die Luftwaffe wurde auch die Frage der Bewaffnung akut, obgleich man es hier zunächst kaum mit einer Kampftruppe zu tun hatte. Zwar hatten sich die früheren SHD-Abteilungen (mot), die im Operationsgebiet eingesetzt waren, zu ihrer Sicherheit auf eigene Faust mit Beutewaffen versorgt, jedoch mußte diese improvisierte bunte Bewaffnung einer zweckmäßigen und geregelten Ausstattung weichen. So wurden die LS-Abteilungen (mot), wie alle Bodenformationen der Luftwaffe, mit Ausnahme der Sanitätskompagnien, mit leichten MG's, Karabinern und Pistolen 08 ausgerüstet. Zur Zuteilung von 2 cm Flakgeschützen, die von der Truppe ständig zum Schutz gegen Tieffliegerangriffe gefordert wurde, kam es nicht.

An Nachrichtengerät verfügten die LS-Abteilungen (mot) über das truppenübliche Feldfernprechgerät. Funkeinrichtungen waren nur vereinzelt vorhanden.

Taktische Unterstellung

Das, wie schon eingangs erwähnt, mehrgleisige taktische Unterstellungsverhältnis der SHD-Abteilungen (mot) wurde mit deren Überführung in die Luftwaffe auf eine einfache und klare Form gebracht.

Die LS-Abteilungen (mot) unterstanden in jeder Hinsicht den Luftgaukommandos, in deren Bereich sie stationiert waren. Hatten 2 oder mehr LS-Abteilungen ihre Standorte in *einem* Luftgaugebiet, so wurden sie zu einem LS-Regimentsverband unter dem Befehl des zuständigen Luftgaukommandos zusammengefaßt. Lediglich die in Frankreich und Belgien eingesetzten LS-Abteilungen (mot) unterstanden als Regimentsverband dem Kommando der Luftflotte 3. Die stärkste Konzentrierung von motorisierten LS-Kräften bestand im rumänischen Ölgebiet um Ploesti, wo 2 LS-Regimenter, bestehend aus insgesamt 7 LS-Abteilungen, 2 Feuerschutzpolizeiabteilungen und einer LS-Nebelabteilung eine LS-Brigade bildeten, die dem Chef der Luftwaffenmission in Bukarest unterstellt war.

Ausbildung

Mit Bildung der LS-Abteilungen (mot) der Luftwaffe wurde eine allgemein gültige, einheitliche Ausbildungsvorschrift in Kraft gesetzt, die unter Einbeziehung aller Luftschutzfachgebiete eine gleichmäßige Ausbildung in der gesamten LS-Truppe gewährleistete. Für die Ausbildung fachfremder Ersatzkräfte wurden 2 *Ersatzabteilungen* ins Leben gerufen. Neben ihnen bestand noch eine *LS-Schule*, die vorwiegend mit der

fachlichen Ausbildung LS-fremder Offiziere und Unteroffiziere betraut war. Der Lehrstab der LS-Schule setzte sich aus in Einsätzen erprobten und erfahrenen LS-Offizieren zusammen, die in ständiger Fühlung mit der LS-Fronttruppe standen.

Die durch die sich steigernde Luftangriffstätigkeit des Feindes notwendige Vermehrung der LS-Abteilungen (mot), wie auch der LS-Nebelabteilungen, zwang zur getrennten Verteilung der Fachgebiete auf die LS-Ersatzabteilungen. Während die Ausbildung und Ersatzgestellung für die LS-Abteilungen (mot) der LS-Ersatzabteilung Nr. 2 in Bonn zugewiesen wurde, übernahm die LS-Ersatzabteilung 1 in Wurzen die gleiche Aufgabe für die LS-Nebelabteilungen und die LS-z.b.V.-Verbände (Scheinanlagen).

In welchem Umfang die Aufgaben der beiden Ersatzabteilungen wuchsen, möge die Tatsache erhellen, daß die Ersatzabteilung 2 im Bereich ihres Aufgabenkreises für

- 1 LS-Brigade,
- 8 LS-Regimenter und
- 48 LS-Abteilungen (mot) zu sorgen hatte.

Die LS-Truppe im Einsatz

In der Heimat

Im ersten Jahre des Krieges wurden die SHD-Abteilungen (mot) in der Heimat weniger durch ihre eigene Aufgabe in Anspruch genommen. Sie konnten sich infolgedessen der Erhöhung ihrer Einsatzbereitschaft widmen. Inzwischen kamen zu Beginn des Jahres 1941 die im Operationsgebiet des Westens eingesetzt gewesenen SHD-Abteilungen (mot) in ihre Standorte zurück. Sie hatten Gelegenheit gehabt, ihre Einheiten und deren Ausstattung praktisch zu erproben und brachten mannigfache Erfahrungen mit, die für die Weiterentwicklung der SHD-Abteilungen (mot) in der Heimat mitbestimmend werden sollten.

Der Verlauf des Jahre 1941 brachte im Heimatgebiet Angriffe auf eine Reihe westdeutscher Städte und Berlin, besonders aber auf die Hafenstädte der Deutschen Bucht. Hier hatten die SHD-Abteilungen (mot) Gelegenheit, ihre Einsatzfähigkeit zu beweisen. Im Verein mit den örtlichen Luftschutzkräften wurden die meist durch Sprengbomben entstandenen Schäden rasch beseitigt.

Erst vom Frühjahr 1942 an änderte sich die Lage. Zu gleicher Zeit erfolgte, wie schon erwähnt, die Umwandlung der SHD-Abteilungen (mot) in die luftwaffeneigenen LS-Abteilungen (mot), die gleichzeitig von einer zweckmäßigeren Verteilung der Einheiten auf die Schutzgebiete begleitet war. Man verlegte die LS-Abteilungen (mot) in oder in unmittelbare Nähe besonders luftgefährdeter Gebiete unter besonderer Berücksichtigung einwandfreier Straßen- und Wegeverhältnisse, um bei notwendigen Einsätzen zeitraubende Anfahrten zu vermeiden.

Schutzgebiet der einzelnen LS-Einheiten im Großen gesehen war der jeweilige Bereich des zuständigen Luftgaukommandos. Das schloß jedoch nicht aus, daß auf Anfordern auch in fremden Luftgaubereichen Einsätze erfolgten, wenn dieses die Lage notwendig machte.

Für den Einsatz einer LS-Abteilung (mot) in einem Luftschutzort hatte es sich als notwendig erwiesen, daß sich der seiner Truppe vorauseilende Abteilungskommandeur zunächst mit dem örtlichen Luftschutzleiter in Verbindung setzte, um von diesem einen Überblick über die Lage und darüber hinaus den erforderlichen Einsatzauftrag zu erhalten. Die Durchführung des letzteren lag im Ermessen des LS-Abteilungskom-

mandeurs unter gleichzeitiger Übernahme der Verantwortung für die von ihm zu treffenden Maßnahmen und deren Durchführung. Die in dem der LS-Abteilung (mot) zugewiesenen Einsatzabschnitt u. U. bereits tätigen LS-Kräfte des örtlichen Sicherheits- und Hilfsdienstes waren dem Abteilungskommandeur dabei ebenso unterstellt, wie sonstige ortsfremde Einsatzkräfte, die zur Hilfeleistung herangezogen worden waren. Eine Koordinierung aller für die Schadensbekämpfung notwendigen Unternehmungen war auf diese Weise sichergestellt. – Glaubte der LS-Abteilungskommandeur seinen Einsatzauftrag erfüllt zu haben, so meldete er dieses seinem Luftgaukommando, das sodann nach Rücksprache und im Einvernehmen mit dem örtlichen Luftschutzleiter den Einsatz für beendet erklärte und der LS-Abteilung (mot) den Befehl zum Abrücken gab. Ein dem Luftgaukommando zu erstattender Einsatzbericht des LS-Abteilungskommandeurs schilderte nach festgelegten Gesichtspunkten den Ablauf des Unternehmens, stellte Bewährtes oder Mängel fest und gab zugleich Hinweise auf die Förderung des ersteren und die Beseitigung der letzteren. Die Einsatzberichte der LS-Regimentskommandeure und der LS-Abteilungskommandeure waren wertvolle Unterlagen für die Weiterentwicklung der LS-Truppe, die als Neuschöpfung zu Erreichung ihrer endgültigen Form der praktischen Erfahrungen nicht entraten konnte.

Die Erkenntnis, Schadensschwerpunktstellen größeren Ausmaßes nur durch Zusammenfassung starker LS-Kräfte unter zentraler, straffer Führung bekämpfen zu können, führte bereits im 2. Kriegsjahr zur Bildung von LS-Regimentern bzw. LS-Regimentsstäben. Sie erreichten in der LS-Brigade Rumänien, die aus 2 LS-Regimentern bestand, ein Höchstmaß. Die Zahl der in einem LS-Regiment vereinigten LS-Abteilungen (mot) schwankte zwischen 3 und 8 LS-Abteilungen (mot).

Die ersten gesteigerten Anforderungen an die LS-Abteilungen (mot) wurden im März 1942 gestellt, als starke britische Bomberverbände die Stadt Lübeck angriffen. Zusammengefaßte motorisierte LS-Abteilungen kamen in der schwer angeschlagenen Stadt zur Unterstützung der örtlichen Luftschutzkräfte zum Einsatz. Zum ersten Male zeigte sich dabei, wie auch kurz darauf in Rostock, wie katastrophal der Ausfall der Sammelwasserleitung durch Bombentreffer die Bekämpfung der Luftschäden beeinflusste. Um solche Überraschungen in Zukunft möglichst auszuschalten, wurde eine wesentliche Vermehrung der offenen Wasserentnahmestellen, besonders in den Luftschutzorten stark luftgefährdeter Gebiete, angeordnet. War auf der einen Seite in den Fällen Lübeck und Rostock der entstandene Löschwassermangel ein bedenkliches Hindernis in der Schadensbekämpfung, so war auf der anderen Seite der erhebliche Ausfall von Feuerlöschkräften von gleichem Nachteil, die für die Wasserförderung aus offenen Gewässern auf langen Wegestrecken eingesetzt werden mußten, und die damit für die unmittelbare Schadensbekämpfung zum Ausfall kamen. Zur gleichen Zeit wurden durch den Gegner mit ähnlicher Wucht die Städte Köln und Essen angegriffen. Ihnen folgten Mainz, wo es der eingesetzten LS-Abteilung, neben anderen Erfolgen gelang, den romanischen Dom zu retten. Diese LS-Abteilung rang in sechstägigem pausenlosen Kampf mit den Elementen der Vernichtung. Die folgenden Angriffe des Gegners auf Mannheim, Frankfurt/M, Kassel, Stuttgart, Karlsruhe, Duisburg, Oberhausen, Münster i.W. u. a. m. gaben der LS-Truppe Gelegenheit zur Bewährung.

Die gesteigerte Luftkriegstätigkeit des Gegners hatte zwangsläufig eine entsprechende Vermehrung der LS-Abteilungen (mot) zur Folge. Damit konnten auch die den Abteilungen zugewiesenen Schutzbezirke verengt werden. Diese Tatsache trug nicht unwesentlich dazu bei, den LS-Abteilungen (mot) ihre Aufgabe im Augenblick zu erleichtern; war doch eine genaue Ortskenntnis des Einsatzgebietes von ausschlaggebender Bedeutung für den Ernstfall. So mußte es Sorge des LS-Abteilungskommandeurs sein, zunächst sein Offizier- und Unteroffizierskorps mit den örtlichen Verhältnissen

des Schutzbereichs der Abteilung bekannt zu machen. Einer eingehenden Erkundung und Überprüfung des Straßennetzes zur Tag- und Nachtzeit folgten Besuche in den Schutzobjekten und Städten des Schutzgebietes. Den vorhandenen stationären Luftschutzeinrichtungen wurde dabei besondere Beachtung geschenkt. Die auf diese Weise gewonnenen Erkundungsergebnisse wurden dem Alarm- und Einsatzplan der Abteilung beigefügt, der weiterhin durch Einsatzmappen für die einzelnen Städte und Schutzobjekte, die alles Wesentliche einschließlich des Anmarschweges über diese enthielten, ergänzt wurde. Auf diese Weise war es möglich, den Kompagnieführern der Abteilung schon vor dem eintretenden Einsatz wenigstens theoretisch ein Bild über den Einsatzort zu vermitteln.

Die Heranführung der LS-Abteilungen (mot) an die Einsatzorte stellte, besonders zur Nachtzeit, höchste Anforderungen an die Fahrfertigkeit und Fahrsicherheit des Kraftfahrpersonals, war doch Schnelligkeit die erste Voraussetzung für den Erfolg des Einsatzes. Um eine möglichst hohe Marschgeschwindigkeit zu erreichen und um die am dringendsten benötigten Einsatzkräfte, besonders des Feuerlöschdienstes, schnellstens zum Einsatz zu bringen, war man in vielen Abteilungen dazu übergegangen, die Abteilungskolonnen in eine schnelle und eine langsame Staffel zu teilen. Zur ersteren gehörten sämtliche Löschfahrzeuge sowie die schnellen und leichten Fahrzeuge des Instandsetzungs-, Nachrichten- und Sanitätsdienstes. Alle anderen schweren Fahrzeuge, wie Drehleitern, Rüst- und Materialwagen des Instandsetzungsdienstes, die Kfz-Instandsetzungszüge und sämtliche Nachschub- und Versorgungsfahrzeuge folgten als 2. Welle in der langsamen Staffel. Die auf dem Marsch unter Ausschluß weniger Melder zusammengefaßten Kräder der Abteilung bildeten als Kradstaffel die Vorausabteilung, die Wegeerkundung und Wegesicherung zur Aufgabe hatte und daneben die Verbindung innerhalb der Abteilung sicherstellte. Einer solch zweckmäßig gegliederten LS-Abteilung gelang es im Eileinsatz, eine Autobahnstrecke von 220 km zur Nachtzeit mit beiden Staffeln in 3 Stunden und zehn Minuten zu überwinden. Diese Leistung stand nicht vereinzelt da.

Waren die LS-Abteilungen (mot) der Luftwaffe im Jahre 1942 bereits erheblich in Anspruch genommen worden, so steigerten das Jahr 1943 und die Endjahre des Krieges die an die beweglichen LS-Verbände der Luftwaffe gestellten Anforderungen um ein Vielfaches. Zwar war die LS-Truppe entsprechend der steigenden Aktivität der feindlichen Luftwaffe in beachtenswerter Weise vermehrt worden, doch konnte dieser Kräftezuwachs kaum eine fühlbare Entspannung in der Inanspruchnahme der LS-Abteilungen (mot) herbeiführen. Die ständige Zunahme der einfliegenden feindlichen Bomberverbände an Stärke und Reichweite bedingte die Einbeziehung weiter Gebiete des Reiches, die bisher als nicht luftgefährdet angesehen wurden, in den durch die LS-Einheiten betreuten Schutzbereiche. Pausenlose Einsätze der LS-Regimenter und -Abteilungen, auch weit über die Grenzen des eigenen Luftgaukommandos hinaus, waren zur Regel geworden. Überstieg auch allmählich die zunehmende Häufung der Aufgaben die Kräfte der LS-Truppe, so tat diese doch das Menschenmögliche, um die angerichteten Schäden und ihre Auswirkung in erträglichen Grenzen zu halten. Daß in den letzten Monaten des Krieges LS-Einheiten als Kampftruppen an kritischen Frontteilen eingesetzt wurden, sei hier nur am Rande erwähnt.

Es ist nicht möglich jeden einzelnen Einsatz der LS-Truppe in den Jahren 1943/45 zu schildern. Doch soll die Tätigkeit wenigstens an zwei Beispielen, nämlich bei den Großangriffen auf Hamburg und Kassel geschildert werden.

Der am 3. August 1943 durch starke feindliche Bomberverbände durchgeführte Großangriff auf *Hamburg* erreichte durch den Massenabwurf schwerer Minen- und tausender von Spreng- und Stabbrandbomben sowie zahlloser Kautschuk-Phosphorkanister die

Zerstörung eines Großteils dieser wichtigen Hafenstadt. Aus allen Gegenden des norddeutschen Raumes suchten die LS-Truppen der Luftwaffe im Verein mit anderen Feuerlöschkräften den Weg zu der Stätte des grauenvollen Infernos. Bildete bei vielen Einsätzen der Löschwassermangel immer wieder ein schwer auszugleichendes Hindernis, so war der Wasserreichtum Hamburgs dem gegenüber doch ein wertvoller Bundesgenosse der eingesetzten Kräfte, die infolgedessen ohne Ausnahme und ohne Verzögerung den Kampf gegen das tobende Element aufnehmen konnten. Doch was bedeutete ihre, wenn auch massierte Kraft gegen diesen Aufruhr titanischer Mächte! Die zahllosen Einzelbrände hatten sich längst zu wogenden Flächenbränden vereinigt, deren wabernde Feuerwände, den Bemühungen der Menschen spottend, die Verteidiger Schritt um Schritt zurückdrängten, ohne daß es gelang, ihrem Toben Einhalt zu gebieten. In todesverachtendem Einsatz gelang es zwar den durch Asbestbekleidung geschützten Feuerwehrleuten mittels Wassergassen in den brodelnden Feuerkessel einzudringen und den in Schutzräumen eingeschlossenen Bewohnern Rettung zu bringen; dem Feuersturm selbst konnte aber erst an den Randgebieten der Stadt Einhalt geboten werden, wo der Flächenbrand in vorbereiteten Stellungen aufgefangen und weiteres Unheil verhütet werden konnte.

Mußte auch in *Kassel*, trotz Einsatzes mehrerer LS-Regimenter und eines Feuerchutzpolizeiregimentes ein erheblicher Teil der stark feuergefährdeten Altstadt der Vernichtung preisgegeben werden, so gelang es doch, wenigstens Wohn- und Industrieviertel in größerem Umfang zu schützen. Neben den Feuerlöscheinheiten waren es die Instandsetzungs- und Sanitätskräfte der LS-Truppe, die in vorbildlicher Weise ihrer Aufgabe nachkamen. Unterminierungen von Straßen oder Beseitigung von Haustrümmern, um den in zerbombten Schutzräumen Verschütteten den Weg ins Freie zu bahnen, Niederlegen oder Abstützen einsturzgefährdeter Häuser, Beseitigung von Schäden an Gas-, Wasser- und Elektrizitätseinrichtungen führten die Instandsetzungskräfte in eindrucksvoller Form aus. Wie mancher Einwohner verdankt Leben und Gesundheit den LS-Sanitätskompagnien, deren fliegende Rettungsstellen und Verbandsplätze zu Sammelpunkten Hilfesuchender wurden. Auch die Sprengkommandos der LS-Abteilungen (mot) waren unermüdlich tätig, wenn es galt, nichtdetonierte feindliche Abwurfmunition, insbesondere Bomben mit Langzeitzündern, zu beseitigen. Manch braver LS-Soldat ließ dabei sein Leben.

Mit dem Verlust der rumänischen Ölfelder war die Bedeutung der innerdeutschen Mineralölgewinnungs- und -verarbeitungsstätten in ausschlaggebender Weise gestiegen. Sie besonders zu schützen war das Gebot der Stunde. Auch diese Aufgabe fiel den LS-Einheiten der Luftwaffe zu. So wurde u. a. ein LS-Regiment nach dem oberschlesischen Industriegebiet beordert, um die Hydrierwerke Heidebreck und Blechhammer zu betreuen.

Erfahrungen

Waren die SHD-Abteilungen (mot) zunächst das sichtbare Ergebnis theoretischer Planungen in Friedenszeiten, so ließ der praktische Einsatz im Kriege verständlicherweise unvorhergesehene Mängel auftreten, die zum großen Teil durch Improvisation behoben werden konnten. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse formten später das Bild der LS-Abteilungen der Luftwaffe.

Was das taktische Führungsproblem betrifft, muß an der Erfahrung des letzten Krieges festgehalten werden, daß nur eine straffe, energische, mit allen Befehlsbefug-

nissen ausgestattete LS-Führung bei Katastropheneinsätzen erfolgreich sein kann. Der Luftschutz ist in seiner Art eine Führungs- und keine Verwaltungsaufgabe. Deshalb muß auch die Lenkung der Schadensbekämpfung und besonders der Einsatz der beweglichen LS-Einheiten in einer Hand liegen.

Im Verlauf des verflossenen Krieges hat sich zur Vorbereitung kommender Einsätze die Tätigkeit der LS-Abteilungskommandeure als Lehrer ihrer Führer und Unterführer bestens bewährt. Gab ihnen der taktische Unterricht, ergänzt durch wirklichkeitsnahe Planspiele und Übungen, die Möglichkeit, den Sinn für taktisch richtiges Handeln zu wecken, so vermittelten Exkursionen in die *Schutzbezirke* die notwendigen Ortskenntnisse und die Bekanntschaft mit den Führungsstellen und Persönlichkeiten der ortsfesten LS-Kräfte.

Als unumgänglich notwendige taktische Maßnahme hat sich vor dem Abmarsch einer LS-Abteilung (mot) zum Einsatz die Ausgabe eines Vormarschbefehls gezeigt. Von besonderem Wert war die bereits erwähnte Einteilung einer Vorausabteilung mit der beschriebenen Aufgabenstellung. Der zu Beginn des Krieges verursachte Vormarsch in geschlossener Abteilungskolonnen konnte wegen der erheblichen Ausdehnung der Marschsäule und dem zwangsläufig nur geringen Marschtempo nicht beibehalten werden. Hier, wie auch später im Heimatkriegsgebiet, bewährte sich der Marsch auf getrennten Wegen, es sei denn, daß zur Anfahrt in den Bereitstellungsraum eine Autobahn benutzt werden konnte. Aber auch in diesem Falle konnten die Kompanien nur in bestimmten Zeitabständen in Marsch gesetzt werden. Auf langen Märschen haben sich alle normierten Lösch- und Gerätefahrzeuge ausnahmslos gut bewährt, mit Ausnahme der eingeteilten Drehleitern. Die Fahrer beklagten sich oft über das starke Ausschlagen der horizontal gelegten Leitern. Vielfach konnten zudem die Fahrer der Drehleitern das eingeschlagene Marschtempo nicht durchhalten. Man half sich damit, daß man die Drehleitern zusammen mit den Troßfahrzeugen in einer besonders zusammengestellten langsamen Kolonne nachführte. Überhaupt waren die meist behelfsmäßigen Troßfahrzeuge für eine schnelle Truppe, wie die LS-Abteilungen (mot), nicht vorteilhaft. Ihr Ersatz durch genormte Kraftfahrzeuge wäre empfehlenswert gewesen, war jedoch nicht zu erreichen. Mußten die Troßfahrzeuge doch über Trümmer- und Trichter- gelände hinweg die LS-Abteilungen aufsuchen, um deren Versorgung mit Material, Treibstoff und Verpflegung sicherzustellen. Geländegängige Kraftfahrzeuge mit starker Motorenleistung wären hier am Platze gewesen. Die zuerst auf Lkw's verlasteten Feldküchen nahmen der Abteilung viel Laderaum. Durch Eigeninitiative der seinerzeitigen SHD-Abteilungen (mot) bereits wurden die Feldküchen während des Frankreichfeldzugs auf gummibereitete Achsen von Beutefahrzeugen montiert und rollten so als Anhängfahrzeuge mit, eine bewährte Maßnahme, die endgültig beibehalten wurde. Die zum Schleppen von Kraftfahrzeugen ohne eigene Motorenleistung gelieferten Schleppseile bewährten sich auf längeren Fahrten nicht. Sie wurden durch Schleppstangen abteilungseigener Fertigung ersetzt, die ein sichereres Fahren gewährleisteten. Da sich der Laderaum der Fahrzeugkolonne einer LS-Abteilung (mot) als nicht ausreichend erwies, griffen die Einheiten zur Selbsthilfe. Gummibereitete Kfz-Achsen aus Beutebeständen wurden mit selbstverfertigten Kastenaufbauten versehen und als Einachsanhänger verwendet. Auf diese Weise konnte der Mangel beseitigt werden. Besonders bewährt haben sich die Kfz-Instandsetzungszüge als Eigenschöpfung einiger LS-Abteilungen, die als Lastzüge aus je einem Motorwagen (Lkw) mit Anhänger bestanden. Auf erstem befand sich die Werkstatt, während der Anhänger das Ersatzteilager enthielt. Sie wurden bereits vor dem Westfeldzug (1940) geschaffen, erprobt und später beibehalten. Stationäre Abteilungsbefehlsstellen waren der operativen Bewegungsfreiheit der LS-Abteilungen nicht förderlich. An ihre Stelle traten mit allen notwendigen Einrichtun-

gen versehene Befehlswagen (Nachrichten-Kw. mit Kastenaufbau), die auch auf Märschen den Abteilungsstäben ein Arbeiten erlaubten.

Während der gesamten Dauer des Krieges wurde seitens der LS-Truppenkommandeure immer wieder auf die unzulängliche Lösung der Nachrichten- und Befehlsübermittlung hingewiesen. Eine notwendige und wiederholt geforderte Funkausrüstung war nur in wenigen LS-Abteilungen vorhanden. Die grundsätzliche Ausrüstung aller LS-Einheiten mit diesem unentbehrlichen Nachrichtenmittel hätte die Schwierigkeiten in der Nachrichten- und Befehlsübermittlung zwischen Einsatztruppe, LS-Regimentsstab und örtlichem Luftschutzleiter erheblich vermindert. Die Drahtverbindung war immer unzuverlässig. Kradmelderverbindung, im allgemeinen der sicherste und verlässlichste Meldeweg, fand seine Einschränkung in dem meist unbenutzbaren Wegenetz.

Bei den Instandsetzungsdiensten machte sich in den Führerstellen der Mangel an Baufachleuten störend bemerkbar. Nur gründliche statische Kenntnisse und fundiertes Wissen in bezug auf die Probleme des Bauwesens versprachen ein erfolgreiches Eingreifen beim Abstützen oder Beseitigen einsturzgefährdeter Häuser oder gefährlicher Trümmer, insbesondere beim Freilegen verschütteter LS-Schutzräume. Die Ergänzung der Ausrüstung der Instandsetzungskräfte durch Bagger und größere Räumgeräte wurde vergeblich beantragt. Stollenrahmen zur Abstützung der zu verschütteten Schutzräumen vorgetriebenen Minenstollen verfertigte sich die Truppe selbst, da eine Lieferung von Fertigstücken nicht zu erreichen war.

Für vorkommende Fälle wäre eine fahrbare Kampfstoffuntersuchungsstelle mit einem Chemiker vonnöten gewesen. Den Sanitätskompagnien fehlte ein größeres Zelt zur Errichtung einer provisorischen Rettungsstelle. Große englische Beutezelte, die sich verschiedene SHD-Abteilungen während des Westfeldzugs beschaffen konnten, leisteten später für den genannten Zweck ausgezeichnete Dienste.

Die Organisation der F.u.E.-Kompagnien hat sich von Anfang an gut bewährt. Ihnen später nach Auflösung der Instandsetzungsbereitschaften der SHD-Abteilungen (mot) die einzelnen I-Züge zuzuteilen, war nicht zweckentsprechend. In vielen Fällen mußten sie beim Einsatz wieder zusammengezogen werden, wenn größere technische Aufgaben zu erledigen waren. Die Beibehaltung von I-Kompagnien hätte der Sache mehr gedient. Wendestrahldrohre beeindruckten durch die Fülle ihrer Wasserabgabe, richteten aber, unsachgemäß eingesetzt, mehr Wasserschäden, als notwendig, an. Ihr Nutzen bei Flächenbränden war dagegen unbestreitbar. Beim Ablöschen brennender Häuser bewährte sich mehr der sparsame Sprühstrahl. Zur Kennzeichnung des Schlauchmaterials der eingesetzten LS-Abteilungen hat sich der farbige Anstrich der Schlauchkupplungen – jede Abteilung hatte ihre besondere Farbe – bewährt. Die Schlauchreserve der einzelnen LS-Abteilungen erwies sich in vielen Fällen als unzureichend. Eine Doppelausstattung mit Schlauchmaterial würde der abgekämpften Truppe für die rasche Erlangung ihrer erneuten Einsatzbereitschaft dienlich gewesen sein. Schlauchbrücken sollten in größtmöglicher Menge vorhanden sein. Auch Ständer für Überdruckventile, die deren Umfallen und damit Versagen verhinderten, erwiesen sich als zweckmäßig. Die für die Wasserförderung auf langen Wegestrecken eingeführten Meßtabelle ersparten die zeitraubenden Berechnungen von Streckenlängen, Höhenunterschieden und Druckverhältnissen. Durch einfaches Ablesen konnten die Anstände der einzusetzenden Förderspritzen einwandfrei bestimmt und damit das lästige Reißen der Kupplungen vermieden werden.

Die Luftschutznebelverbände der Luftwaffe (LS-Nebelverbände d. Lw.)

Allgemeines

Bereits in den Jahren 1928/29 unternahm man es, im Verlaufe von Übungen des Luftschutz-Warndienstes sowohl in Ostpreußen, wie im nördlichen Bayern, Luftangriffsobjekte durch Nebel zu tarnen. Auch einzelne Industrierwerke folgten diesem Beispiel, jedoch überschritten diese Versuche kaum den Rahmen des Experimentes. Erst mit der Aufstellung der neuen Luftwaffe widmete sich diese, in der Erkenntnis der entscheidenden Bedeutung einer geschickten Tarnung und Verneblung kriegswichtiger Ziele, dem Problem der künstlichen Verneblung und bezog die Möglichkeit ihrer Verwendung in den Rahmen ihrer Planungen ein. Die erstmalige Erprobung einer künstlichen Verneblung führte das Reichsluftfahrtministerium während der Wehrmachtmanöver im Jahre 1937 durch, in dem es versuchte, den Stettiner Hafen zunächst teilweise durch eine künstliche Nebeldecke der Sicht des einfliegenden Gegners zu entziehen. Die technische Durchführung der Verneblung, die zu einer vollständigen Verhüllung und damit zu einer weitgehenden Abdeckung des Hafens gegen Luftsicht führte, entsprach in jeder Weise den Erwartungen. Taktisch wurde dagegen das Problem nur ungenügend gelöst, da der Nebelbefehl bereits beim Anflug der ersten Störflugzeuge gegeben wurde und die zunächst geschlossene Nebeldecke ihre Konsistenz infolge unzureichenden Nachschubs an Nebelstoffen nicht bis zu dem reichlich verzögerten gegnerischen Hauptangriff halten konnte. Immerhin bestätigte die Übung die Erkenntnis, daß nach Beseitigung der aufgetretenen Mängel eine Verneblung wichtiger Luftschutzobjekte möglich und erfolgversprechend war.

Unter Auswertung und Berücksichtigung der gemachten Erfahrungen fand im Juni 1939 ein weiterer Vernebelungsversuch im Rahmen einer größeren Übung von Heeresverbänden im Raum St. Goar – St. Goarshausen statt. Dabei sollte festgestellt werden, ob die Arbeiten zur Erstellung einer Brücke über den Rhein zwischen den beiden genannten Orten durch eine umfangreiche Verschleierung mittels künstlicher Nebeldecke gegen Luftsicht abgeschirmt werden könnten. Der Zweck wurde vollständig erreicht. An den beiden Rheinufern und auf den angrenzenden Höhen gelangten insgesamt 150 Nebelstellen zum Einsatz. Über dem Rheintal entwickelte sich eine weitreichende dichte Nebeldecke, die den eingesetzten Flugzeugen jede Orientierungsmöglichkeit nahm und ihnen das Auffinden der Brückenschlagstelle unmöglich machte. Dieser Versuch führte erstmalig zu der wesentlichen Erkenntnis, daß bei hoher relativer Luftfeuchtigkeit an der Grenze der Sättigung der Luft mit Wasser der künstliche Nebel einen natürlichen Nebel auslöst.

Weitere Versuche und Übungen folgten in den Jahren 1939 und 1940, ohne daß man jedoch von einer besonderen Intensivierung der Arbeiten hätte sprechen können. So waren die Erkundungen und Planungen für einen Nebelbefehl an den Brücken des Weser-Emskanals nördlich von Münster i. W. und bei Bremen nicht über Anfangsversuche hinaus gediehen. Zwei wesentliche Ereignisse erst, die nachfolgend kurz erwähnt werden, waren die Ursache, daß Ende 1941 die oberste Führung der Luftwaffe den Einsatz künstlichen Nebels in Verbindung mit den bereits bestehenden Abwehrwaffen an kriegswichtigen Objekten anordnete.

Im Frühjahr 1941 war das Oberkommando der Kriegsmarine an den Oberbefehlshaber der Luftwaffe mit der Bitte herangetreten, den Kriegshafen *Brest* zum Schutz der dort liegenden schweren Schiffseinheiten und zur Abschirmung des vorgesehenen Einlaufs des Schlachtschiffes „Bismarck“ zu vernebeln. Die Luftwaffe kam diesem Er-

suchen nach und verlegte die in Bremen zu Versuchszwecken aufgestellte SHD-Nebelabteilung nach Brest. Unter Einsatz ihrer gesamten Nebelgeräte legte die Abteilung eine großflächige Nebeldecke über den Hafen und seine gesamte Umgebung mit dem Erfolg, daß in den nachfolgenden Monaten mehr als 50 Angriffe der britischen Luftwaffe auf den Hafen Brest wirkungslos verpufften. Lediglich ein als Notabwurf festgestellter Zufallstreffer auf „Prinz Eugen“ richtete einigen Schaden an. Über Brest abgeschossene und gefangengenommene britische Flieger bestätigten, daß ihnen infolge des dichten Nebels ein gezielter Bombenabwurf unmöglich gewesen sei.

Beide Ereignisse waren bestimmend für den nunmehr folgenden Großeinsatz von künstlichem Nebel im Rahmen der Heimatverteidigung.

Aufbau der LS-Nebelverbände der Luftwaffe

Aufgabe, Gliederung und Ausrüstung

Die LS-Nebelverbände der Luftwaffe hatten die Aufgabe, kriegswichtige Objekte dadurch vor der Einwirkung des Feindes zu schützen, daß sie über diese und ihre Umgebung eine möglichst geschlossene Nebeldecke legten, um so das Angriffsziel oder richtungsweisende Orientierungs- und Ansteuerungspunkte der Sicht eines anfliegenden Gegners zu entziehen. Diesem sollte dadurch das Auffinden des Zielobjektes erschwert oder unmöglich gemacht und damit die Möglichkeit eines gezielten Bombenabwurfs genommen werden.

Zur Durchführung dieser Aufgabe mußte eine Truppe geschaffen werden, die trotz mangelnden Vorbildes und ohne ausreichende Erfahrung befähigt war, das ihr gestellte Problem zu lösen. Wenn es auch nicht gelang, diese Forderung restlos zu erfüllen, so muß dabei die geringe Unterstützung bedacht werden, die sie in Hinsicht auf ihre personelle Ausstattung und Versorgung in Kauf nehmen mußte. Als schließlich gegen Ende des Jahres 1943 das männliche Kräfte-reservoir dürftiger zu werden begann, mußten schließlich Frauen zum Dienst in den LS-Nebeleinheiten herangezogen werden, die sich im übrigen, wie auch an anderen Stellen in der Luftwaffe, bemühten, ihr Bestes zu geben.

Für die Ausbildung und den Personalersatz der LS-Nebeltruppe wurde in Wurzen-Bennwitz im Rahmen der LS-Ersatzabteilung I eine *Nebel-Ersatzabteilung* gebildet, die aus drei Kompagnien bestand. Daneben beschäftigte sich eine am gleichen Ort gegründete Nebelschule mit der fachlichen Ausbildung des Offiziers- und Unteroffiziersnachwuchses.

Die Erfahrungen der ersten Kriegsjahre führten zur Entwicklung von drei Arten von Nebelverbänden, nämlich der vollmotorisierten, beweglichen und ortsfesten LS-Nebeleinheiten.

Die vollmotorisierten LS-Nebelabteilungen – es bestanden längere Zeit nur zwei dieser Art – gliederten sich in je drei Kompagnien mit je drei Zügen zu je drei Gruppen. Die ersten Kompagnien der beiden Abteilungen waren mit umgebauten tschechischen Beutenebelwagen ausgerüstet, deren Nebelstoffbehälter ursprünglich der tschechischen Luftwaffe zum Kampfstoffabsprühen dienen sollten. Die übrigen beiden Kompagnien verfügten über die vorgesehene Normalausrüstung von je 54 Nebelfässern, die zu je 3 Geräten auf einem Lkw verlastet waren. In dringenden Fällen konnten sie auch vom Fahrzeug aus in Tätigkeit treten. Beide Gerätearten waren sich in ihrer Leistung gleich. Die Vollmotorisierung erlaubte die bewegliche Verwendung auch des bereits in Tätigkeit getretenen Gerätes.

Die beweglichen LS-Nebelkompagnien waren teilmotorisiert und bestanden aus je drei Zügen mit je drei Gruppen. Ihre Kompagniestärke betrug normalerweise 120 Mann. Eine Verstärkung der Kompagnien durch Zuteilung weiterer Züge war vorgesehen und wurde durch Größe und Eigenart des zu schützenden Objektes bestimmt. Bereits bei der jeweiligen Aufstellung einer LS-Nebelkompagnie durch die LS-Ersatzabteilung wurde vom Oberkommando der Luftwaffe der Personal- und Gerätebestand der neuen Einheit festgelegt, so daß eine Kompagniestärke von 400 Mann keineswegs außergewöhnlich war.

Der Einsatz von LS-Nebelkompagnien erfolgte vorwiegend in Gebieten, in denen das Gelände oder häufiger Windwechsel eine schnellbewegliche Gerätemassierung forderten, um nach einer bestimmten Richtung hin eine geschlossene Nebeldecke erzeugen zu können. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte erfolgte auch fallweise die Zuteilung von Kraftfahrzeugen durch das Oberkommando der Luftwaffe an die Nebelkompagnien.

Die ortsfesten Nebelkompagnien hatten die Aufgabe, von ortsgebundenen Stellungen aus den Schutz des ihnen zugeteilten Objektes durch dessen Vernebelung zu übernehmen. Ihre Geräte waren versockelt, doch erlaubten auch hier vorbereitete Ausweichstellungen mit gleicher Geräteausstattung notfalls einen Stellungswechsel. Ihrem Charakter entsprechend verfügten die ortsfesten Nebelkompagnien nur über einen Pkw, ein Krad und drei Nachschub-Lkw.

Das Nebelgerät

Die LS-Nebelverbände der Luftwaffe waren für den Einsatz mit zwei verschiedenen Nebelgeräten ausgerüstet und zwar mit dem Nebelsäurefaßgerät und dem Nebelgerät Nb. 80.

Das Nebelsäurefaßgerät bestand aus drei Hauptteilen: dem Säurefaß, der Preßluftflasche und dem Strahlrohr.

Das Säurefaß aus Eisen war mit einem durch eine Vierkantschraube verschießbaren Fülloch versehen, in das auch das Fußgewinde des Strahlrohrs eingefügt werden konnte. Zwei um jedes Faß gelegte Rollringe gaben dem Säurefaß die notwendige Bewegungsmöglichkeit. Die Preßluftflasche in Walzenform entsprach den handelsüblichen Preßgasflaschen, hatte unten einen hohlen, vierkantigen Fuß, verjüngte sich nach oben und lief in einen Stutzen aus, auf den das druckmindernde Ventil mit Zapfhahn und Druckmesser aufgesetzt wurde. Diese aufsetzbaren Teile wurden wegen ihrer Empfindlichkeit beim Transport in einem besonderen „Druckmessergerätekasten“ verpackt mitgeführt.

Das Strahlrohr diente dazu, die durch Preßluft unter Druck gesetzte Säure beim Austritt aus dem Säurefaß in die gewünschte Richtung zu bringen.

In Zusammenarbeit mit der Nebeltruppe war es der Reichsanstalt für Luftschutz bereits Ende 1942 gelungen, ein erheblich handlicheres Nebelgerät zu konstruieren, das sich im Einsatz neben dem Nebelsäurefaßgerät bestens bewährte. Dieses Gerät führte die Bezeichnung „Nb 80“. Seine Leistung richtete sich nach der Größe des Säuredruckbehälters, der in verschiedenen Größen mit 30, 80 oder 250 l Inhalt hergestellt wurde.

Eine Verdoppelung der Leistung wurde bei dem Achtziglitergerät durch den Zusammenschluß zweier Behälter (Nb 80/2) erzielt. Das Leergewicht des Gerätes Nb 80/2 betrug etwa 180 kg, bei vollständiger Füllung ungefähr 500 kg. Die Geräte Typ Nb 80 arbeiteten nach dem Prinzip des Nebelfaßgerätes. Die Nebeldauer des Nb 80 betrug bei Verwendung der Nebeldüse mit Lochplatte $\frac{1}{2}$

Die Luftschutznebelverbände der Luftwaffe

bei vollständiger Füllung mit Nebelsäure und 6 atü
Druck unter Verwendung einer Preßluftflasche

2 Std. u. 20 Min.

Bei Füllung mit 55 Liter Nebelsäure und einem Luft-
polster mit 12 atü Druckvolumen

1 Std. u. 30 Min.

Bei Verwendung des Gerätes Nb 80/2 ergaben sich folgende Zeiten:

Bei vollständiger Füllung mit Nebelsäure und 6 atü
Druck unter Verwendung einer Preßluftflasche

4 Std. u. 30 Min.

Bei Füllung mit 120 Liter Nebelsäure und einem
Luftpolster mit 12 atü Druckvolumen

3 Std. u. 45 Min.

Die Betätigung des Gerätes Nb 80 konnte mittels elektrischer Fernzündung von einer beliebigen Kommandostelle aus in mehreren Batterien zu je 20 Geräten gleichzeitig und unbeschränkt oft bewirkt werden.

Der Nebelstoff

Zur Erzeugung des künstlichen Nebels diente die als Nebelsäure bekannte Chlorsulfonsäure, eine farblose Flüssigkeit, die beim Versprühen durch den Wasserdampf der Luft in hyroskopische Schwefelsäure und Salzsäure gespalten wird. (Gl: $\text{HSO}_3\text{Cl} + \text{H}_2\text{O} = \text{H}_2\text{SO}_4 + \text{HCl}$). Beide Säuren ziehen aus der Luft energisch Wasser an und bilden feine Nebeltröpfchen.

Bei Verwendung der Nebelsäure war größte Vorsicht geboten, da sie Stoffgewebe und Leder zerfraß, vor allem aber die menschliche Haut erheblich schädigte und bösartige Ätzwunden verursachte. Auch das Einatmen selbst geringer Mengen noch nicht zersetzter Nebelsäure konnte lebensgefährdende Schädigungen der Atemorgane und -wege hervorrufen. Die Bedienungsmannschaften an den Geräten arbeiteten daher, ausgerüstet mit Handschuhen, Gesichtsmaske oder Schutzbrille, grundsätzlich nach Erstellung des Luftpolsters im Säurefaß auf der der Sprühhrichtung abgewendeten Seite.

Wesentlich für den erfolgreichen Einsatz der Nebeltruppe war eine ausreichende Versorgung mit Nebelsäure. Leider blieb diese während des ganzen Krieges ein Engpaßprodukt. Auch eine im Jahre 1943 gebildete Kommission der drei Wehrmachtsteile unter Leitung des Oberkommandos der Wehrmacht, die zusammen mit der Industrie einen Fertigungsplan für Nebelsäure aufstellte und die Verteilung vornahm, konnte diesem Mangel nicht abhelfen. Zwar war ein Endsoll von etwa 30 000 moto vorgesehen, jedoch wurde diese Kapazität niemals erreicht. – 20 000 moto bildeten das höchsterreichbare Ergebnis. So kam es, daß der Truppe im letzten Kriegsjahr für ihre Wirkungsmöglichkeit eine feste Grenze gesetzt war.

Der Einsatz der Nebeltruppe

Im Heimatkriegsgebiet

Die ersten Einsätze der Nebeltruppe in der Heimat an den Hydrierwerken *Pölitz* bei Stettin und am *Leunawerk* bei Halle stellten an die Einheitsführer besondere Anforderungen an Improvisationsfähigkeit und Einfühlungsvermögen, zumal weder hinreichende Einsatzerfahrungen vorlagen noch irgendwelche Richtlinien seitens der maß-

gebenden Führungsstellen erlassen werden konnten. Erst allmählich ermöglichten die Erkenntnisse der Praxis die Festlegung gewisser Einsatzgrundsätze, die sich jedoch nicht zu einer bestimmten Einsatzvorschrift verdichteten, obwohl die Reichsanstalt für Luftschutz in Zusammenarbeit mit der Nebeltruppe dieses Ziel zu erreichen bestrebt war. Lediglich gewisse im Laufe der Kriegsjahre vom Reichsluftfahrtministerium – LIn 13 – herausgegebene Richtlinien, die von der bei der LS-Ersatzabteilung I gebildeten Nebelschule als Unterlage für eine geplante Nebelvorschrift benutzt werden sollten und in laufenden Lehrgängen der Truppe zugänglich gemacht wurden, dienten als Einsatzunterlagen.

Der Einsatz der Nebeltruppen war in der Hauptsache von der Beschaffenheit des jeweiligen Schutzobjektes, im besonderen aber von den örtlichen meteorologischen Verhältnissen abhängig. Was letztere betraf, so erschwerte mangelnde Luftfeuchtigkeit häufig den Einsatz, wenn nicht überhaupt ein Erfolg in Frage gestellt wurde. Daß unter Berücksichtigung dieses Umstandes der Meteorologe in der Nebeltruppe eine besonders wichtige Rolle spielte, ist leicht verständlich. Günstiger Wind und hinreichende Luftfeuchtigkeit waren die Garanten für eine erfolgreiche künstliche Vernebelung; sollten doch die Nebelwellen zum Schutzobjekt hin und nicht von ihm abgetrieben werden. Dementsprechend erfolgte auch der Einsatz und die Auslösung der Vernebelung bei den taktisch nach Wind und Wetter eingesetzten Zügen der Nebelkompanien. Je nach Windstärke und Windrichtung fanden die einzelnen Züge entweder geschlossen oder aufgeteilt Verwendung. Die Einheitsführer selbst hatten sich laufend davon zu unterrichten, ob mit Bodennebel, Hochnebel, sich verflüchtendem Nebel oder Standnebel zu rechnen war, um ihre Einsatzmaßnahmen der Witterung anzupassen.

Bei den in der Heimat üblichen ortsfesten Einsätzen mußten alle möglichen Windströmungen beim Einbau der Geräte berücksichtigt werden. Dieses bedeutete, daß das Schutzobjekt in gehörigem Abstand lückenlos mit einem unregelmäßigen, falls erforderlich, mehrfach gestaffelten Kranz von Nebelgeräten und Verstärkerriegeln zu umgeben war, um die für die jeweilige Windrichtung günstigsten Geräte wirksam werden zu lassen. Auch der Umstand, daß die Umgebung der Nebelgeräte sich nach öfterem Nebeln infolge versprühter Nebelsäure in leicht erkennbare Brandflecke verwandelte, von denen aus das Objekt unschwer angepeilt werden konnte, zwang häufig zum Stellungswechsel.

Grundsatz bei allen Nebeltruppeneinsätzen war die Erstellung einer möglichst ausgedehnten dichten Nebeldecke, die ein Vielfaches des Schutzobjektes einbezog. Besonders wesentlich war dabei die Erfassung aller markanten Geländepunkte in der näheren und weiteren Umgebung des Vernebelungsobjektes, um eine sichere Zielortung auszuschließen. In manchen Fällen war es ratsam, neben der richtigen Nebeldecke eine zusätzliche Scheinvernebelung in der Umgebung des Objektes durchzuführen. Berührten sich dabei die Nebeldecken oder vereinigten sie sich später, so war dieses unbedenklich.

Im Verlauf des Krieges bildeten sich Nebel- oder Flakschwerpunkte. An *Flakschwerpunkten* dienten die Nebelkompanien lediglich als zusätzlicher Schutz und unterstanden in jeder Hinsicht dem Flakkommandeur. Bei *Nebelschwerpunkten* mit Einsatz von Nebelabteilungen gab der Nebel den Ausschlag. Die zusätzlich eingesetzten schwachen, leichten Flakkräfte unterstanden in diesem Fall taktisch dem Nebel-Abteilungskommandeur.

Insgesamt waren zuletzt im Heimatkriegsgebiet etwa 25 000 LS-Nebelsoldaten in 98 Kompanien eingesetzt.

Im Operationsgebiet

Die erste, aus dem behördlichen Sicherheits- und Hilfsdienst hervorgegangene vollmotorisierte Nebelabteilung der Luftwaffe wurde, wie bereits eingangs erwähnt, im Kriegshafen Brest in Frankreich zum Schutz der dort liegenden schweren Marineeinheiten eingesetzt. Die Abteilung unterstand unmittelbar der Flakgruppe Brest. Ihr Einsatz war ein voller Erfolg. Die großflächige Vernebelung verhinderte jeden gezielten Bombenabwurf. Die Länge der Nebelfront in Brest betrug bis zu 8 km. Bei der örtlich gegebenen hohen Luftfeuchtigkeit erreichte der Nebel eine Tiefe bis zu 20 km, so daß bei den meist nordwestlich bzw. nördlichen Winden sowohl Stadt wie auch Hafen Brest unter der Nebeldecke lagen. Die Gesamtausdehnung der Nebeldecke betrug ca. 160 qkm.

Die Ablösung dieser Abteilung, an deren Stelle ortfeste Einheiten traten, erfolgte im Jahre 1942. Sie wurde nach Rumänien in den Raum Ploesti verlegt, wo ihr der Schutz der dort befindlichen Ölgewinnungs- und -verarbeitungsstätten übertragen wurde. Auch hier erfüllte die Abteilung bis zum Auftauchen des Radargerätes beim Gegner ihre Aufgabe. Nach dem Zusammenbruch der rumänischen Front fiel die Abteilung in sowjetrussische Hände.

Die 2. vollmotorisierte LS-Nebelabteilung der Luftwaffe wurde im Herbst 1944 aus Norwegen zurückgezogen und im Operationsgebiet des Westwalls eingesetzt. Es gelang der Abteilung, den ungestörten Verlauf der Vorbereitungen für die Ardennenoffensive durch ausgedehnte dichte Nebelschleier zu sichern. Auch die während der Offensive unter dem Schutz künstlicher Nebelwolken durchgeführten Umgruppierungen sowie das Ausladen des Nachschubs blieben dem Gegner durch die Tätigkeit der Abteilung trotz dessen Radargerätes verborgen. Im Verlauf der späteren Absetzbewegungen erzielte die Abteilung im Raume Magdeburg und am Bober in Schlesien ihre letzten Erfolge. Feindliche Fallschirmjäger sprangen, durch eine künstliche Nebeldecke über die Lage ihres Absprungortes in Zweifel gesetzt, den bereitstehenden deutschen Truppen unmittelbar in die Arme und wurden gefangengenommen. Ihre Aussagen bestätigten den Erfolg der künstlichen Vernebelung.

Für den Nachschub der in Italien kämpfenden deutschen Truppenverbände war die Erhaltung der Brennerbahn mit ihren zahlreichen Viadukten, insbesondere aber der großen Etschtalbrücke von ausschlaggebender Bedeutung. Ihre Erhaltung bis Kriegsende war nicht zuletzt das Verdienst der LS-Nebelabteilungen der Luftwaffe No. 8.

Erfahrungen

Solange dem Gegner die Radarortung unbekannt war, hatte der künstliche Nebel als Schutz kriegswichtiger Objekte seine begründete Bedeutung. Er nahm dem einfliegenden Gegner die Möglichkeit einer sicheren Orientierung mittels unmittelbarer Sicht und verhinderte und erschwerte einen gezielten Bombenabwurf. Erst die zunehmende Vervollkommnung der Ortungsgeräte setzte den Wert der künstlichen Vernebelung zwar erheblich herab, konnte sie jedoch nicht zur vollständigen Bedeutungslosigkeit verurteilen. So war es bis Kriegsende, trotz feinsten Ortungsgeräte in der Hand des Gegners, möglich, durch den Einsatz der Nebelwaffe Talsperren, Eisenbahnbrücken, Viadukte, Tunnelleingänge und andere Kleinstobjekte vor der Zerstörung zu bewahren, die nur im Tiefflug hätte erreicht werden können. Warum sollte also in künftigen Fällen der künstliche Nebel nicht in gleicher Weise erfolgreich sein können? Darüber hinaus kann einer künstlichen Vernebelung ihre Bedeutung nicht genommen werden, wenn es sich darum handelt, Rollbahnen auf Flugplätzen, deren Tarnung im letzten Kriege

nicht zur Zufriedenheit gelöst werden konnte, oder wichtige Orientierungspunkte der Feindsicht zu entziehen.

Daß die Nebeltruppe keine Idealform erlangte, lag einerseits an dem Mangel an einschlägigen Erfahrungen, andererseits an den Umständen und kriegsbedingten Verhältnissen, unter denen sie aufgestellt wurde. Hemmend machte sich immer wieder die unzureichende Ausstattung mit Kraftfahrzeugen geltend. Von den sehr oft wechselnden Winden abhängig, mußte die Truppe in der Lage sein, dem schnellen Umspringen der Luftströmungen mit möglichst gleicher Wendigkeit zu folgen. Solche schlagartigen Stellungswechsel waren aber nur einer hinreichend beweglichen Truppe möglich. – Daß die ortsfesten Nebelheiten in dieser Beziehung besonders benachteiligt waren, bedarf keiner weiteren Begründung. Zwar versuchten sie durch eine größere Mannigfaltigkeit von Stellungssystemen den Mangel ihrer Beweglichkeit auszugleichen, jedoch erforderte dieses einen Aufwand an Gerät und Personal, der bei einer Motorisierung keinesfalls hätte mit in Kauf genommen werden müssen.

Das Nebelgerät selbst und zwar sowohl das Nebelfaßgerät wie auch das Nebelgerät Nb 80, war zwar zweckentsprechend, doch hätte ein handlicheres Gerät für die Truppe eine erhebliche Transport- und Bedienungserleichterung bedeutet.

Voraussetzung für die rasche Erstellung einer geschlossenen Nebeldecke wird immer eine gute Nachrichtenübermittlung sein. Die Art ihrer Verwendung bringt es mit sich, daß die Nebeltruppe als eine weit im Gelände verstreut eingesetzte Formation auftritt, die in Minutenschnelle einsatzbereit sein muß. Sprechfunk bis zu den Gruppenführern neben der sehr anfälligen Fernsprechringleitung wäre zur Befehls- und Nachrichtenübermittlung erwünscht gewesen.

Eine gute Unterstützung für den Einheitsführer hätte die Zuteilung eines Hubschraubers für die laufende Beobachtung der Nebeldecke bedeutet. Das Aufstellen erhöhter Beobachtungsposten genügte in den meisten Fällen nicht.

Eine besondere Schwäche für die Nebeltruppe bildete die unzureichende Versorgung mit Nebelsäure. Die Bedeutung ihrer Herstellung wurde bedauerlicherweise zu spät erkannt. Auch das Fehlen einer so dringend benötigten Einsatzvorschrift hat sich oft nachhaltig ausgewirkt.

Das Personal der Nebelverbände war durchweg zu alt. Die als Ersatzkräfte eingestellten Frauen taten zwar ihr Bestes, doch verfügten die wenigsten über die physischen Kräfte, gefüllte Fässer oder Geräte in der im Einsatz erforderlichen Weise schnell zu bewegen. Auch in psychischer Hinsicht versagten die meisten, wenn unter Bombenbewurf gearbeitet werden mußte. Vielleicht wäre hier in Zukunft eine Verwendungsmöglichkeit für Männer gegeben, die es vor ihrem Gewissen nicht verantworten zu können glauben, Dienst mit der Waffe zu leisten. Stellt doch die Nebeltruppe keine Kampftruppe dar, sondern eine Einrichtung, die berufen ist, Leben und Eigentum vor Schaden zu bewahren.

Die neben den Luftwaffeneinheiten an den verschiedensten Stellen eingesetzten werkseigenen Nebelkräfte der Industrie bewährten sich, wie überhaupt der Werkluftschutz selbst, recht gut.

Die Einbeziehung der Nebelverbände in den Luftschutz war zweckmäßig und hat sich im Verlaufe des Krieges als richtig erwiesen. Die Nebeltruppe der Flakartillerie zu unterstellen, wäre für erstere kaum förderlich gewesen, da die Flak kein Freund des künstlichen Nebels war und sich durch ihn behindert fühlte. Weite Kreise der unteren wie der höheren Flakführung sprachen sich mit Beginn der ersten Nebelinsätze gegen die neue Einrichtung aus. Die gleichen Personengruppen wurden aber im Verlauf des Krieges eines Besseren belehrt und waren später dankenswerte Förderer der Nebelverbände.

Die LS-Truppe z. b. V. der Luftwaffe

Die Instandhaltung und Bedienung der Scheinanlagen, insbesondere aber der Einbau der Täuschungsvorrichtungen, waren Aufgabe der Luftschutztruppe z.b.V. der Luftwaffe. Jedem Luftgaukommando war eine Luftschutzabteilung z.b.V. zugeteilt und unterstellt, die je nach Größe und Anzahl der Scheinanlagen innerhalb des Luftgaugebietes in beliebig viele Kompagnien unterteilt war. Ihrem Zuständigkeitsbereich entsprechend führten die LS-Abteilungen z.b.V. die Nummern ihres Luftgaukommandos in römischen Zahlen. Ihre Kompagnien setzten der Abteilungsnummer ihre Kompagnieziffer in arabischen Zahlen voran. Das Personal der LS-Truppe z.b.V., einschließlich aller Dienstgrade, bestand durchweg aus garnisondienstverwendungsfähigen Männern der älteren Jahrgänge.

Die Personal- und Ausrüstungsstärke der einzelnen Abteilungen bestimmte vor deren Aufstellung jeweils von Fall zu Fall das Oberkommando der Luftwaffe.

Ihre Ausbildung erhielten die LS-Soldaten z.b.V. bei der LS-Ersatzabteilung No. 1 in *Wurzen* i. Sa., die über ein geräumiges Ausbildungsgelände zwischen *Wurzen* und *Lüptitz* verfügte. Der Aufgabe der Truppe entsprechend bestand das Personal in der Hauptsache aus Handwerkern, unter denen den Elektrotechnikern wieder eine besondere Bedeutung zukam.

Die Ausrüstung der LS-Einheiten z.b.V. entsprach den dringendsten Notwendigkeiten. Im günstigsten Falle verfügten die LS-Kompagnien z.b.V. über je 1 Pkw sowie 1 Krad und wenige, meist alte Lkw, unter denen später die Holzgaser vorherrschten. Mit diesen wenigen Fahrzeugen mußten die LS-Einheiten z.b.V. die in der Regel erheblichen Materialzufuhren für die meist weit im Gelände verstreut liegenden Postierungen heranzuführen und diese auch noch wirtschaftlich versorgen. Fühlbar machte sich der Fahrzeugmangel besonders bei dicht aufeinander folgenden Luftangriffen geltend, nach deren Abklingen die Heranzuführung des Ersatzmaterials, besonders aber des Brandstoffes für die Erfolgsfeuerdarstellung, vielfach unmöglich war.

Auch hinsichtlich der Nachrichtenmittel ergab sich ein ähnliches Bild. Die LS-Kompagnien z.b.V. verfügten lediglich über das übliche Feldfernsprechgerät, das mit den ersten Bombenwürfen auf die Scheinanlagen in der Regel ebenso ausfiel wie die Stromzuführung für die elektrisch betriebenen Täuschungsmittel. In beiden Fällen war das unmittelbare Weiterfunktionieren der Scheinanlage von der Findigkeit und dem Improvisationstalent der Besatzung abhängig. Als Fernmeldeeinrichtung wäre Funk dringend vonnöten gewesen, zumal auf diese Weise auch die stets notwendige Verbindung zum LS-Warndienst immer hätte sichergestellt werden können.

Untergebracht waren die LS-Einheiten z.b.V. zumeist in Baracken, die in der Nähe ihrer Scheinanlagen aufgestellt waren. Bei Bombenabwürfen boten Splitterschutzgräben, Einmannlöcher, Stollen und kleine Bunker den notwendigen Schutz.