Kapitel aus:

Der Zivile Luftschutz im Zweiten Weltkrieg

Dokumentation und Erfahrungsberichte über Aufbau und Einsatz

Bearbeitet von
ERICH HAMPE
Präsident der Bundesanstalt für zivilen Luftschutz a. D.
Unter Mitwirkung namhafter Fachleute

1963

Bernard & Graefe Verlag für Wehrwesen · Frankfurt am Main

Quelle: https://www.bbk.bund.de/DE/Service/Fachinformationsstelle/DigitalisierteMedien/HampeDerzivileLuftschutzimZweitenWeltkrieg/hampederzivileluftschutzimzweitenweltkrieg_node.html

Die Organisation des zivilen Luftschutzes 1933-1939

Führungsfragen

Eine der ersten Maßnahmen, die nach der Machtergreifung von der Reichsregierung getroffen wurden, war die Ernennung eines Reichskommissars für die Luftfahrt auf Grund der Verordnung vom 2. Februar 1933. Hierin wurden dem neu ernannten Reichskommissar auch die Aufgaben des Luftschutzes übertragen, die bisher zur Zuständigkeit des Reichsministers des Innern gehört hatten. Mit der Einrichtung des Reichsluftfahrtministeriums auf Grund der Verordnung vom 5. Mai 1933 gingen auch die Aufgaben des Luftschutzes auf das neu gegründete Ministerium über. Bestimmend für diese organisatorische Lösung war der Gedanke, daß der Luftschutz – auch wenn er weiterhin die Bezeichnung „ziviler" Luftschutz behielt – sowohl bei dem Aufbau der Organisation als auch im Falle seines Einsatzes in engster Verbindung mit der Taktik und der technischen Entwicklung der Luftwaffe stehen mußte[1]. Damit war der Reichsluftfahrtminister, später der „Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe – RdL u. ObdL –" die verantwortliche Stelle für die Führung, die Organisation und die technische Entwicklung des Luftschutzes.

Die Führung und Steuerung des Luftschutzes aus dem Wehrmachtssektor heraus hatte den Vorteil, daß dadurch ein starker Rückhalt für den personellen Aufbau, die Versorgung mit Rohstoffen, die Bereitstellung von Geldmitteln und für die Inanspruchnahme der Wehrmacht-Erprobungsstellen für eigene Versuche auf den Gebieten des Bauwesens, des Entgiftungsdienstes usw. gegeben war.

Der RdL u. ObdL gab die Weisungen und grundsätzlichen Richtlinien für Führung, Organisation und technische Entwicklung des Luftschutzes heraus, soweit erforderlich, im Benehmen bzw. im Einvernehmen mit den in Betracht kommenden Reichsressorts. Alle Stellen waren gehalten, diese Weisungen und Richtlinien zu beachten und in ihre eigenen Organisationspläne einzubauen.

Die Aufgaben des zivilen Luftschutzes wurden damals wie folgt formuliert:

„Der Luftschutz hat Volk und Heimat und damit auch die Wehrmacht und ihre Kraftquellen, Wirtschaft und Verkehr gegen die Gefahren von Luftangriffen zu schützen, ihre Wirkung auf Leben, Verkehr und Wirtschaft zu mildern und die erforderlichen Maßnahmen schon im Frieden vorzubereiten[2]."

Nach dieser Aufgabenstellung waren einzurichten:

Luftschutzwarndienst,

Sicherheits- und Hilfsdienst,

[1] Alle Versuche und Erprobungen zur Feststellung neuer Methoden auf den verschiedenen Gebieten des Luftschutzes, insbesondere auf den Sachgebieten des Bauwesens (Schutzraumbau, Hochbauplanungen), der Tarnung und der Täuschung, sollten der Taktik und vor allem der Technik des Gegners angepaßt sein und in engster Verbindung mit der eigenen Luftwaffe erfolgen.

[2] In der Ersten Durchführungsverordnung zum Luftschutzgesetz (Fassung vom 31. 8. 1943) werden die Aufgaben des Luftschutzes wie folgt formuliert: „organisatorische und technische Vorkehrungen zu treffen, um die Kampfkraft und Arbeitskraft und den Widerstandswillen des gesamten Volkes gegen die Wirkungen von Luftangriffen zu erhalten, Luftangriffsschäden durch raschen Einsatz zu bekämpfen und dem Entstehen von Katastrophen entgegenzutreten".

Werkluftschutz,
Selbstschutz,
Erweiterter Selbstschutz,
Luftschutz in den sog. besonderen Verwaltungen.

Bei der Durchführung dieser Organisation bediente sich der RdL u. ObdL neben seinen eigenen Dienststellen in erster Linie der Behörden der Inneren Verwaltung, während die übrigen Zentralbehörden an seine grundsätzlichen Richtlinien und Weisungen gebunden waren. Der Werkluftschutz stellte nach seinen Weisungen die Reichsgruppe Industrie, den Selbstschutz der Reichsluftschutzbund auf.

Die Friedensspitzengliederung des zivilen Luftschutzes

Innerhalb des Reichsluftfahrtministeriums wurde die Bearbeitung des zivilen Luftschutzes zunächst der neugeschaffenen „Inspektion der Flakartillerie und des Luftschutzes" übertragen. Bestimmend für diese Maßnahme war der Gesichtspunkt, daß an jedem wichtigen Schutzobjekt sowohl die Flakartillerie als auch der Luftschutz interessiert waren, letzterer durch Einsatz von Nebel, Scheinanlagen, Werkluftschutz und von besonderen Kräften zur Schadenbekämpfung. Aus dem Offizierkorps der Flakartillerie wurden auch die vorerst nicht vorhandenen Führerstellen im Luftschutz besetzt, nachdem eine entsprechende Schulung der in Betracht kommenden Bewerber an der Reichsanstalt für Luftschutz stattgefunden hatte.

Späterhin wurden die Aufgabengebiete Flak und Luftschutz getrennt und es wurde die „Luftwaffeninspektion 13 (L In 13)" gebildet. Inspekteur des Luftschutzes war der schon beim ersten Aufbau bewährte damalige Ministerialrat, spätere Ministerialdirektor Dr. Knipfer. Aus der Fliegertruppe des 1. Weltkrieges stammend, hat er mit großem Können und zäher Energie im steten Kampf gegen Widerstände aller Art den deutschen Luftschutz aufgebaut und zu Leistungen geführt, die heute von allen Seiten rückhaltlos anerkannt werden.

Die Aufgaben der Luftwaffeninspektion 13 waren außerordentlich vielseitig. Von Organisation und Führung des zivilen Luftschutzes über seine Rechts- und Verwaltungsfragen bis zu den technischen Problemen der verschiedensten Art mußten völlig neue Sachgebiete entwickelt und praktisch in Angriff genommen werden.

Im Endzustand gliederte sich die L In 13 etwa wie folgt:

Abteilung 1 – später Arbeitsstab LS –

Gruppe 1	I:	Führung und Einsatz.
Referat 1	I a:	Führung und Einsatz.
Referat 1	I b:	LS der besonderen Verwaltungen.
Referat 1	I c:	Ausbildung, Erfahrungsberichte.
Referat 1	I d:	Offizierersatz, allgemeine Personalangelegenheiten.
Referat 1	I e:	Vorschriftenbearbeitung.
Gruppe 1	II:	Luftschutzwarndienst.
Referat 1	II a:	Organisation.
Referat 1	II b:	Personal.
Referat 1	II c:	Technik.

Abteilung 2
Organisation, Ausbildung des Sicherheits- und Hilfsdienstes (SHD), Verwaltung, LS-Recht, Presse.

Gruppe 2	I:	Organisation und Ausbildung der Fachkräfte.
Referat 2	I a:	Sicherheits- und Hilfsdienst.
Referat 2	I b:	Selbstschutz, Reichsluftschutzbund.
Referat 2	I c:	Werkluftschutz.
Referat 2	I d:	LS-Veterinärdienst, LS-Sanitätsdienst; später von L In 14 übernommen:
Gruppe 2	II:	Verwaltung, Recht, Presse.
Referat 2	II a:	Verwaltung, Personalangelegenheiten.
Referat 2	II b:	Haushalt.
Referat 2	II c:	Beschaffungen.
Referat 2	II d:	Luftschutzrecht.
Referat 2	II e:	Presse und Archiv.

Abteilung 3
Luftschutztechnik.

Gruppe 3	I:	Brandschutz, Rohstoffbewirtschaftung.
Gruppe 3	II:	LS-Bauwesen.
Gruppe 3	III:	Gasabwehr, Nebelschutz.

Erstes Anliegen der L In 13 war es, für Bereitstellung der erforderlichen Geldmittel und Rohstoffe zu sorgen. Im ursprünglichen Programm für den zivilen Luftschutz war ein jährlicher Haushalt von 40 Millionen Mark vorgesehen. Das Programm war auf 10 Jahre befristet. Hinzu kamen noch die Ausgaben für die Errichtung von öffentlichen Sammelschutzräumen und für die Verdunkelungsmaßnahmen der öffentlichen Beleuchtung, so daß im Rahmen eines Vierjahresprogramms eine jährliche Forderung von 105 Millionen erhoben wurde. Diese Summe wurde unter Beifügung des Verteilungsplanes am 1. 11. 1937 beim Oberbefehlshaber der Wehrmacht angefordert.

Die Beschaffung der notwendigen Geldmittel bereitete weniger Schwierigkeiten als die Bereitstellung der erforderlichen Rohstoffe. Einen besonderen Engpaß bildete die Versorgung mit Eisen. Jeder der drei Wehrmachtteile kämpfte um das von ihm benötigte Kontingent, und innerhalb jedes Wehrmachtteils ergab sich ein Wettlauf der einzelnen Bedarfsträger um eine möglichst hohe Berücksichtigung. Noch war damals nicht die Bedeutung des zivilen Luftschutzes in seinem vollen Umfang erkannt worden. Auch vermeinte die Oberste Führung, daß ein etwaiger zukünftiger Krieg nur von kurzer Dauer sein könnte und somit der aktiven Seite der absolute Vorrang zu geben sei, so daß die bisherigen passiven Maßnahmen vorerst ausreichen müßten. Hierunter litt nicht nur der Schutzraumbau – erst im Jahre 1941 konnte das „Führerbauprogramm“ erwirkt werden –, sondern auch die Vorbereitung personeller und materieller Maßnahmen – vornehmlich die Aufstellung beweglicher LS-Einheiten –

[3] Nach einem Bericht des Staatssekretärs der Luftfahrt: „Zur Rohstofflage 1937“ vom 30. 10. 1937 konnte bei der damaligen Zuteilung an Eisen (Sa 70 000 moto) das bis zum Jahre 1942 befohlene Programm nur folgendermaßen durchgeführt werden:

Fliegerwaffen	rd. 75%
Bauten	rd. 33%
Flakartillerie	rd. 25%.
Ziviler Luftschutz	0%.

sowie die vorausschauende Schaffung vorbeugender und abwehrender Brandschutzmaßnahmen[3]. Durch unermüdliches Drängen und durch Ausnutzung jeder Gelegenheit gelang es dann doch, den Aufbau des zivilen Luftschutzes voranzutreiben, wenn auch Lücken blieben, die im letzten Kriegsjahr besonders schmerzlich empfunden worden sind.

Einteilung der Luftschutzorte

Die knappe Decke an Geldmitteln und Rohstoffen zwang von vornherein zur Schwerpunktbildung. So wurden die Luftschutzorte nach dem Grade ihrer Luftgefährung eingeteilt in solche I., II. und III. Ordnung.

In Luftschutzorten I. Ordnung (94) wurden der Sicherheits- und Hilfsdienst I. Ordnung, der Selbstschutz und der Erweiterte Selbstschutz sowie der Werkluftschutz eingerichtet und ausgebaut. Der Sicherheits- und Hilfsdienst erhielt eine zusätzliche Ausstattung durch den RdL u. ObdL.

In Luftschutzorten II. Ordnung (201) wurden lediglich die vorhandenen staatlichen, kommunalen und sonstigen in Betracht kommenden Einrichtungen unter einheitliche Führung des örtlichen Luftschutzleiters gestellt und den örtlichen Verhältnissen entsprechend gegliedert. Diese Einrichtung wurde als Sicherheits- und Hilfsdienst II. Ordnung bezeichnet. Ob eine zusätzliche Erfassung von Ergänzungspersonal erforderlich war, entschieden die Mittelbehörden der Inneren Verwaltung.

Werkluftschutz, Selbstschutz und Erweiterter Selbstschutz wurden ebenso wie in LS-Orten I. Ordnung aufgestellt.

In Luftschutzorten III. Ordnung – alle übrigen Orte – wurden die vorhandenen staatlichen, kommunalen und sonstigen in Betracht kommenden Einrichtungen für die Zwecke des zivilen Luftschutzes in Anspruch genommen. (Sicherheits- und Hilfsdienst III. Ordnung.) Der Einsatz erfolgte auf der Grundlage des Katastrophenschutzes, eine besondere Führungsorganisation wurde nicht geschaffen.

Werkschutz, Selbstschutz und Erweiterter Selbstschutz waren daneben aufzustellen.

Die Reichsanstalt der Luftwaffe für Luftschutz

Das „Polizeiinstitut für Technik und Verkehr“ in Berlin war bereits mit Aufgaben im Rahmen des zivilen Luftschutzes betraut. Der frühere Preußische Minister des Innern hat ihr, als die Zuständigkeit auf diesem Sachgebiet noch bei ihm lag, den Auftrag erteilt, die „Vorläufige Ortsanweisung für den Luftschutz der Zivilbevölkerung“ auszuarbeiten. Das Institut erhielt damals die Bezeichnung: „Luftschutz- und Luftpolizeischule“. An dieser wurden bereits Lehrgänge – Luftschutzlehrgänge – für Offiziere der preußischen Polizei abgehalten.

Nach Übergang der Zuständigkeit für den zivilen Luftschutz auf das Reichsluftfahrtministerium wurde diese Schule von der Luftwaffe übernommen. Sie erhielt die Bezeichnung: „Reichsanstalt der Luftwaffe für Luftschutz“. Die Unterkunft in Berlin-Tempelhof wurde beibehalten, da sie sowohl für den Schulbetrieb als auch für die technischen Aufgaben hinreichend Platz bot.

a) Die Lehrabteilung

Die Lehrabteilung hatte die Aufgabe, alle im Laufe von Übungen sowie die bei der technisch-wissenschaftlichen Abteilung gewonnenen Erkenntnisse und Frfahrungen

unverzüglich für die Zwecke der Schulung auszuwerten. Im Rahmen dieses Auftrages wurde sie auch zur Bearbeitung von Organisations-, Führungs-, Einsatz- und Ausbildungsfragen sowie zur Mitarbeit an Dienstvorschriften (LDv) durch RdL u. ObdL – L In 13 – herangezogen. Die Lehrabteilung hielt das ganze Jahr hindurch Führer-, Einführungs- und Sonderlehrgänge ab. In diesen Lehrgängen erfaßte sie einen umfangreichen Personenkreis, der sich aus nachstehender Aufstellung ergibt:

Behördliche Luftschutzlehrgänge,
Örtliche Luftschutzleiter,
LS-Sachbearbeiter bei Kommandostellen der Luftwaffe,
LS-Sachbearbeiter bei Landesregierungen und Mittelbehörden
Leitende Ärzte und Veterinäre,
Ärzte der staatsmedizinischen Akademie
Dozenten der Technischen Hochschulen,
Oberschulräte und Schulräte,
Bautechnische Beamte der Baupolizeibehörden,
Beratende Chemiker,
Chemiker von Untersuchungsstellen,
Leitende Beamte der Stadtverwaltungen,
LS-Dezernenten der Wasserbaubehörden und Luftschutzleiter der Wasserbauämter,
Führer der städtischen Feuerwehren,
Führer der Technischen Nothilfe,
Lehrgänge für den Werkluftschutz.
Leiter der Werkluftschutzvertrauensstellen,
Werkluftschutzleiter,
Bautechnische Sachbearbeiter.
Gasschutzlehrgänge.
Polizeiärzte,
Gasschutzoffiziere der Polizeiverwaltungen,
Leiter und Lehrkräfte der Gas- und Luftschutzschulen der Technischen Nothilfe.
Technische Lehrgänge.
Fachpersonal der Feuerwehren,
Führer der Sprengkommandos.

Bereits im Schuljahr 1935/36 besuchten rund 3000 Teilnehmer diese Lehrgänge. Später erweiterte sich die Lehrtätigkeit noch wesentlich durch Abhaltung von Lehrgängen für die LS-Leiter von Liegenschaften der drei Wehrmachtteile und für LS-Offiziere bei höheren Stäben von Heer und Marine. Hinzu kamen ferner Sonderlehrgänge für Führer von Luftschutzwarnzentralen und höheren Führern des Reichsluftschutzbundes, sowie Führungskräften des Luftschutzes der besonderen Verwaltungen. Im Kriege wurden außerdem Außenlehrgänge in den besetzten Gebieten und Führungs-Tagungen auf höchster Ebene durchgeführt. Zu diesem Zeitpunkt erfolgte eine Teilung der Lehrabteilung in eine Lehrabteilung-Führung (LA-F) und eine Lehrabteilung – Luftwaffe (LA-L).

Im Frühjahr 1942 wurde ferner eine Luftschutz-Lehrkompanie aufgestellt, die der Lehrabteilung-Luftwaffe unterstellt war. Die LS-Lehrkompanie hatte an Lehr- und Stammpersonal eine Stärke von 82 Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften. In drei Züge gegliedert oblag der Kompanie die Ausbildung von LS-Unterführern aus Anlagen der Luftwaffe des Heimatkriegsgebietes und der besetzten Gebiete. Die Züge waren entsprechend den auszubildenden Fachdiensten mit den modernsten Geräten und Fahrzeugen ausgestattet. Das Schwergewicht der Ausbildung lag bei der prak-

tischen Unterweisung. Die zunächst vierwöchentlichen Lehrgänge, die später auf drei Wochen verkürzt wurden, umfaßten im Durchschnitt 300 Lehrgangsteilnehmer.

b) Die Technisch-wissenschaftliche Abteilung (TWA) – Prüf- und Versuchsabteilung –

Dieser Abteilung oblag die Prüfung, Begutachtung und Entwicklung der technischen Einrichtungen und Erzeugnisse, die auf dem Gebiet des Luftschutzes bereits vorhanden waren und neu geschaffen wurden. Darüber hinaus hatte sie von sich aus neue Probleme des Luftschutzes aufzugreifen und zu verfolgen. Die Abteilung gliederte sich wie folgt:

TW 1: Gasschutz- und Entgiftungsfragen,
TW 2: Brandschutzfragen, insbesondere Forschungsarbeiten, vorbeugender Brandschutz, Entwicklung vereinfachter Löschverfahren (Brandversuche in Abbruchhäusern), Löschtaktik, Löschgeräte,
TW 3: Bauwesen, insbesondere Probleme der Planung, Begutachtung von Bauelementen bis zur Tarnung und Verdunkelung.
TW 4: Fernmelde- und Alarmwesen, insbesondere Entwicklung von Großalarmgeräten und fahrbaren Zusatzgeräten.
TW 5: Sanitätswesen.
TW 6: Veterinärwesen.

c) Die Bild- und Filmabteilung

Die Aufgaben dieser Abteilung bestanden in:
der Herstellung, der Beschaffung und dem Verleih von LS-Lehrfilmen und Lichtbildmaterial sowie der Ausführung von Zeichnungen und Vervielfältigungen für Schulungszwecke für die zahlreichen Ausbildungsstellen,
der Mitwirkung von Versuchen und Erprobungen auf den Übungs- und Erprobungsstellen und bei deren Auswertung.

Die Abteilung war mit allen technischen Errungenschaften der Neuzeit ausgestattet und in der Lage, alle fototechnischen Arbeiten selbständig auszuführen. Sie verfügte hierzu über einen besonderen Bildwagen mit Lichtquellen und Scheinwerfern.

Die Reichsanstalt der Luftwaffe für Luftschutz hatte eine überragende Bedeutung sowohl für die einheitliche Ausrichtung aller mit Luftschutzaufgaben betrauten Persönlichkeiten als auch für die Gewinnung technischer Unterlagen auf den verschiedensten Sachgebieten des Luftschutzes.

d) Vertriebsgenehmigungen

Prüfung und Begutachtung von Geräten und Mitteln des zivilen Luftschutzes bildeten eine besonders verantwortliche Aufgabe der Reichsanstalt der Luftwaffe für Luftschutz. Es kam darauf an, die Bevölkerung vor dem Vertrieb ungeeigneter oder beschränkt geeigneter Gegenstände zu schützen und nur solche Geräte und Mittel zuzulassen, die auch mit Rücksicht auf notwendige Normungen – vollwertig waren.
Gesetzliche Grundlage für diese Tätigkeit war § 8 des Luftschutzgesetzes in Verbindung mit der 4. Durchführungsverordnung zu diesem Gesetz, wonach Vertrieb und Werbung für Geräte und Mittel für den Luftschutz von der Reichsanstalt zu genehmigen waren. Darüber, ob es sich im Einzelfalle um einen LS-Gegenstand handelte, dessen Vertrieb und Werbung genehmigungspflichtig war, entschied im Zweifelsfalle die Reichsanstalt. Die Vertriebsgenehmigung wurde auf Antrag erteilt, nachdem die prüfungsfähigen Unterlagen (Zeichnungen, Beschreibungen, Muster und dergl.) posi-

tiv begutachtet worden waren. Gleichzeitig wurde eine Kenn-Nummer erteilt, mit der jeder zu vertreibende Gegenstand gekennzeichnet sein mußte. Die Erteilung der Genehmigung wurde im Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger veröffentlicht. Dieser Aufgabenbereich der Reichsanstalt nahm bald einen erheblichen Umfang an, hatte aber den großen Erfolg, daß ein Vertreiben ungeeigneter LS-Geräte und Mittel verhindert wurde.

e) Versuche und Erprobungen

Im Zuge der Entwicklung auf den verschiedenen Fachgebieten des Luftschutzes wurden in steigendem Maße Versuche und Erprobungen notwendig. Diese wurden, soweit möglich, auf dem Gelände der Reichsanstalt durchgeführt. Für größere Vorhaben wurde die Luftwaffenerprobungsstelle Rechlin in Anspruch genommen. Später stand eine eigene Erprobungsstelle in Ehra-Lessin zur Verfügung. Es handelte sich im wesentlichen um

Brandversuche zur Erprobung vereinfachter Löschverfahren, wobei auf Abbruchhäuser unter Mitwirkung des Reichsluftschutzbundes und der Berliner Feuerwehr zurückgegriffen wurde,

Versuche auf dem Gebiet des Entgiftungsdienstes, die zum Teil auf Übungsplätzen ausgeführt wurden mit dem Ziel der Entwicklung geeigneter – leichterer – Schutzbekleidung,

Versuche auf dem Gebiet der Bautechnik und des Schutzraumbaues, aus denen besondere Erkenntnisse gewonnen wurden. Unter Zuhilfenahme von Hochfrequenzfilmgeräten mit 3000 Bildern je Sekunde war es u. a. möglich, die Wirkung von „Druck“ und „Sog“ beim ober- und unterirdischen Zerknall einer Sprengbombe festzustellen. Auf Grund dieser Ergebnisse konnte z. B. die wirkungsvollste Bauweise der Schutzräume und deren vorteilhafteste Bewehrung mit dem so knappen Baustahl entwickelt und in weiteren Versuchen verbessert werden.

Versuche auf dem Gebiet der Beseitigung feindlicher Abwurfmunition.

Einbau des Luftschutzes in die Reichsverteidigung
Mobilmachungsvorarbeiten

Nachdem sich die Auffassung durchgesetzt hatte, daß der Luftschutz ein wesentlicher Bestandteil der Landesverteidigung war, mußte diese Erkenntnis auch ihren Niederschlag in den Mobilmachungsvorarbeiten aller in Betracht kommenden Stellen finden. Zentral gesteuert wurden diese Vorbereitungen durch den Reichsverteidigungsrat, in dem die 3 Wehrmachtteile und alle Reichsressorts unter Vorsitz des Chefs des Oberkommandos der Wehrmacht vertreten waren. Sein ständiges, zu regelmäßigen Sitzungen zusammentretendes Arbeitsorgan war der Reichsverteidigungsausschuß. In diesem Ausschuß erfolgte die Abstimmung der Pläne, der Führungsvorhaben und der hiernach erforderlichen Forderungen der Wehrmacht mit den Aufgaben und dem Potential der zivilen Ministerien und sonstigen Reichsressorts. Ferner wurden hier Entscheidungen getroffen, falls bei Überschneidung der Zuständigkeiten unterschiedliche Auffassungen über die Federführung bestanden. Vermöge seiner Autorität konnte der Reichsverteidigungsausschuß in kürzester Zeit Streitfragen regeln, deren Regelung im Wege der kollegialen Zusammenarbeit viel Zeit und Arbeitskraft erfordert hätte.

Der Luftschutz als Teil der Reichsverteidigung strahlte mit seinen Forderungen sowohl in die Gliederungen der Wehrmachtteile als auch in die Aufgabengebiete aller

Ministerien und Reichsressorts bis zu deren untersten Instanzen hinein. Soweit die im Rahmen seiner Aufgaben aufgestellten Richtlinien, Forderungen und Weisungen grundsätzliche Bedeutung hatten, wurden sie vom Chef des Oberkommandos der Wehrmacht (Chef OKW) unterzeichnet, im übrigen gab RdL u. ObdL – L In 13 – als federführende Stelle „im Auftrag" Richtlinien und Weisungen heraus und stellte die entsprechenden Forderungen an die Wehrmachtteile, die zivilen Ministerien und die sonstigen Zentralbehörden. Die Empfänger dieser Richtlinien, Weisungen und Forderungen waren an diese gebunden und ihrerseits gehalten, den RdL u. ObdL bei Herausgabe der an ihre nachgeordneten Dienststellen gerichteten grundsätzlichen Erlasse, Weisungen und Dienstvorschriften zu beteiligen.

Als die Mobilmachungsvorarbeiten begannen, war es notwendig, die Belange und Forderungen des Luftschutzes von vornherein in die Mobilmachungsmaßnahmen der Wehrmachtteile und der Ministerien sowie der sonstigen Zentralbehörden einzubauen und ihnen damit die notwendige Beachtung zu verschaffen. Um dieses Ziel zu erreichen, forderte RdL u. ObdL – L In 13 – beim Reichsverteidigungsrat die Entwürfe der Mobilmachungspläne der zivilen Ministerien und Zentralbehörden zur Mitprüfung an und war somit in der Lage, entsprechende Ergänzungsziffern einzusetzen.

Alle Ministerien und sonstigen Zentralbehörden führten nach den auf dem Gebiet des Luftschutzes gegebenen Richtlinien, Forderungen und Weisungen ihre Luftschutzaufgaben durch. Hierzu gaben sie die notwendigen Erlasse und Dienstvorschriften heraus. Nur auf bestimmten Sachgebieten, auf denen eine zentrale Zuständigkeit nicht bestand, oder wenn Maßnahmen besonderer Beschleunigung bedurften (z. B. Bauwesen, Feuerlöschwesen), griff RdL u. ObdL – L In 13 – unmittelbar mit eigenen Mitteln und eigenen Organen für Entwicklung, Erprobung und Fertigung ein.

Von größter Bedeutung für die rasche und gleichmäßige Förderung aller Maßnahmen des Luftschutzes war die Bestimmung, daß RdL u. ObdL – Der Inspekteur des zivilen Luftschutzes – das Recht besaß, sich von der Durchführung der Luftschutzmaßnahmen aller militärischen und zivilen Stellen zu überzeugen (Inspektionsrecht). Die gleichen Befugnisse besaßen in der Mittelinstanz die Befehlshaber der Luftflotten und später auch die Befehlshaber der Luftgaue gegenüber den in ihren Bereichen liegenden Dienststellen der Wehrmacht und der zivilen Behörden.

Die Mobilmachungsvorarbeiten auf dem Gebiet des Luftschutzes fanden ihren Niederschlag in der „Besonderen Anlage 10 zum Mob.Plan Luftwaffe". In dieser Vorschrift war für die „Führung" des Luftschutzes eine von der friedensmäßigen Organisation abweichende Regelung vorgesehen worden. Im übrigen enthielt sie eine Fülle von organisatorischen Bestimmungen, wie sie sich aus der Entwicklung des großen Sachgebiets ergaben. Hinsichtlich der Gliederung der Luftschutzkräfte war in der Vorschrift die Bestimmung aufgenommen worden, daß jetzt schon in Ermangelung einer für später geplanten „Luftschutztruppe" besondere Kräfte für überörtliche Verwendung bereitzustellen waren (SHD mot.). Diese erhielten eine Sonderausstattung durch RdL u. ObdL. Bei den örtlichen Luftschutzleitern sowie bei den Betrieben des Werkluftschutzes und des Erweiterten Selbstschutzes waren Mob.Pläne (LS-Kalender) zu führen. Überprüfende Stellen waren die Luftgaukommandos.

Einen größeren Raum nahmen die Bestimmungen über die Deckung des Personalbedarfs ein, weil die Kräfte des Luftschutzwarndienstes (LSWD) und die Kräfte des Sicherheits- und Hilfsdienstes (SHD) in den LS-Orten I. Ordnung – nur in diesen wurden SHD-Ergänzungskräfte erfaßt – nicht als Soldaten durch die Wehrersatzdienststellen beordert und eingezogen werden konnten. Für sie mußte also ein besonderer Status geschaffen werden. Insoweit war der RdL u. ObdL „Bedarfsträger außer-

halb der Wehrmacht". Das Unabkömmlichkeits- und Sicherstellungsverfahren sowohl für den Sicherheits- und Hilfsdienst als auch für den Luftschutzwarndienst führten die örtlichen Luftschutzleiter durch.

Ergänzungskraftfahrzeuge und Boote waren nach den Bestimmungen des Wehrleistungsgesetzes zu erfassen.

Für den gesamten Nachschub war im Hinblick auf die künftige Entwicklung bereits der Dienstweg der Luftwaffe bestimmt und in der entsprechenden Luftwaffendienstvorschrift (LDv g 90) festgelegt worden.

Für den Fall einer notwendig werdenden Aus- oder Umquartierung von Teilen der Bevölkerung aus Gründen der Luftlage waren vorbereitende Maßnahmen zu treffen.

Das gleiche galt für die Vorbereitung der im Ernstfalle schlagartig eintretenden Verdunkelung und deren Abstufungen bzw. Erleichterungen.

Schließlich enthielt die besondere Anlage 10 eine Reihe von Verwaltungsbestimmungen, die sich aus der Eigenart der Organisation ergaben[4].

Aufbau der Organisation

Der organisatorische Aufbau der verschiedenen Fachsparten des zivilen Luftschutzes war schon vor dem Jahre 1933 in Angriff genommen worden und hatte seinen Niederschlag in den ersten Abschnitten der „Vorläufigen Ortsanweisung für den Luftschutz der Zivilbevölkerung" gefunden. Es bedurfte jetzt nur einer Fortsetzung und Erweiterung der als richtig erkannten Anfänge. Die einzelnen Abschnitte der „Vorläufigen Ortsanweisung" wurden jeweils nach Fertigstellung an die maßgebenden Stellen unter „Nur für den Dienstgebrauch" versandt. Die Abschnitte der „Vorläufigen Ortsanweisung" stellten ihrerseits eine Zusammenfassung der von RdL u. ObdL – L In 13 – herausgegebenen Weisungen und Richtlinien dar, die wiederum unter Auswertung der auf Reichs- und Länderebene vorhandenen Ansätze entstanden waren. Ausarbeitende Stelle war jetzt die Reichsanstalt der Luftwaffe für Luftschutz.

Die „Vorläufige Ortsanweisung für den Luftschutz der Zivilbevölkerung" gliederte sich wie folgt: (Fassung 1936)

Abschnitt I:	Der zivile Luftschutz. (Notwendigkeit, Zweck, Mittel, örtliche Durchführung.)
Abschnitt II:	Richtlinien. (Arbeitsausschuß, Sonderausschüsse, Arbeitspläne.)
Abschnitt III:	Der örtliche Sicherheits- und Hilfsdienst. (Aufbau und Gliederung, Aufgabenverteilung, Erfassung, Unterweisung, Ausrüstung und Versorgung.)
Abschnitt IV:	Die Führung im Luftschutzort. (Luftschutzrevier, Luftschutzabschnitt, Luftschutzort.)
Abschnitt V:	Selbstschutz der Zivilbevölkerung. (Organisatorische und technische Vorbereitungen, Verhalten der Zivilbevölkerung.)
Anlage 1:	Die Luftwaffe.
Anlage 2:	Der Luftschutzhauswart und die Luftschutzgemeinschaft.
Anlage 3:	Merkblatt für die Familie.
Anlage 4:	Merkblatt für das Haus.

[4] Z. B. Bestimmungen bezüglich der Verpflegung, der Besoldung, der Erkennungsmarken.

Abschnitt VI:	Schutzräume. (Lage und Auswahl, Anlage der Schutzräume, innere Einrichtung, praktische Durchführung.)
Anlage 5:	Nähere Angaben zur Herrichtung von Schutzräumen.
Anlage 6:	Schutzraumordnung.
Anlage 7:	Gasschleusenordnung.
Abschnitt VII:	Brandschutz. (Vorbeugungsmaßnahmen, Aufbau des Brandschutzes, Hausfeuerwehr, Luftschutzgemeinschaft, Feuerlöschkräfte, Feuermeldedienst, Unterweisung.)
Anlage 8:	Vorschlag für ein einfaches Löschgerät in einem Wohnhause.
Anlage 9:	Vorschlag für Geräteausrüstung einer Luftschutzgemeinschaft.
Anlage 10:	Musterausrüstung für einen Feuerwehr- und Bergungstrupp.
Abschnitt VIII:	Luftschutzsanitätsdienst. (Aufgaben, Personal, Ausbildung, der ortsfeste und der bewegliche Luftschutzsanitätsdienst, Räumung von Krankenanstalten, LS-Sanitätsgerät.) Mit 6 Anlagen.
Abschnitt IX:	Der Entgiftungsdienst. (Der ortsfeste und der bewegliche Entgiftungsdienst, Einsatz, Technische Durchführung, Ausbildung.) Mit 6 Anlagen.
Abschnitt X:	Der Instandsetzungsdienst. (Aufgaben, Gliederung, Ausrüstung, Unterbringung, Ausbildung.) Mit 3 Anlagen.
Abschnitt XI:	Die Fachtrupps. (Aufgaben und Eingliederung der einzelnen Fachtrupps, Stärke, Anzahl, Einteilung, Ausrüstung, Unterbringung und Bereitstellung.)
Abschnitt XII:	Luftschutzveterinärdienst. (Aufgaben, Gliederung, Personal, vorbereitende Maßnahmen.) Mit 5 Anlagen.

Eine Drucklegung der „Vorläufigen Ortsanweisung“ erfolgte von privater Seite[5].

Notwendig werdende Neufassungen einzelner Abschnitte wurden als gedruckte Dienstanweisungen durch RdL u. ObdL – L In 13 – herausgegeben und verteilt. Sie wurden im Benehmen bzw. im Einvernehmen mit den für die Durchführung verantwortlichen Zentralbehörden, Wehrmachtteilen und sonstigen Organisationen aufgestellt und im Endzustand als „Luftwaffendienstvorschriften (LDv)“ herausgegeben. Soweit sie auch für die beiden anderen Wehrmachtteile Heer und Kriegsmarine Geltung hatten, wurden sie unter Festsetzung einer entsprechenden Ziffer in deren Dienstvorschriftenverzeichnisse als „HDv“ und „MDv“ aufgenommen.

Die Fachsparten des zivilen Luftschutzes

Die bereits organisatorisch bestehende Gliederung des zivilen Luftschutzes wurde gesetzlich durch das Luftschutzgesetz und insbesondere durch die Erste Durchführungsverordnung zu diesem Gesetz festgelegt.

[5] „Vorläufige Ortsanweisung für den Luftschutz der Zivilbevölkerung“, 4. Auflage 1936. Verlag: Der Landrat des Landkreises Siegen i. Westfalen.

Der Luftschutzwarndienst

Der Luftschutzwarndienst bildete die Grundlage für die Durchführung aller Luftschutzmaßnahmen im Falle eines Luftangriffs. Er erhielt seine Unterlagen vom Flugmeldedienst. Zu Beginn des Luftschutzaufbaues bildeten Flugmeldedienst und Luftschutzwarndienst eine Einheit. Im Jahre 1933 stand nur ein Rahmen für den weiteren Aufbau, lediglich in Ostpreußen war der Aufbau weiter fortgeschritten, was bei der ersten größeren Luftschutzübung im Raum Königsberg vom 1. bis 3. 10. 1930 in Erscheinung trat. Personalerfassung und Ausbildung lagen in der Hand der Wehrkreiskommandos, die sich ihrerseits der Polizei und der Gendarmerie bedienten.

Der Einsatz des Personals erfolgte ehrenamtlich ohne jede Entschädigung. Nur bei Übungen wurden Tagegelder und freie Unterbringung gewährt.

Als 1935 die Zuständigkeit für alle Maßnahmen des zivilen Luftschutzes auf das Reichsluftfahrtministerium überging, wurden von diesem auch der Flugmeldedienst und der Luftschutzwarndienst übernommen. Beide Aufgabengebiete wurden zunächst – wie bisher – von einer Stelle, – Inspektion der Flakartillerie und des Luftschutzes, später der Luftwaffeninspektion 13 (L In 13) – bearbeitet. Im Jahre 1934 fanden zur Weiterbildung der Flugwachkommando- und der Warnzentralenführer mehrere Lehrgänge in den Bereichen der damaligen Luftämter, später der Luftkreiskommandos statt. Ab 1935 wurden entsprechende Lehrgänge an der Reichsanstalt der Luftwaffe für Luftschutz abgehalten.

Inzwischen hatte sich die Notwendigkeit herausgestellt, neben dem „Reichsflugmeldedienst“ Flugmeldekompanien (mot.) aufzustellen. Die Weiterentwicklung führte schließlich dazu, daß der gesamte Flugmeldedienst militarisiert und in die Luftwaffe überführt wurde. Der Luftschutzwarndienst blieb dabei in seinem besonderen Status bestehen.

Aufgaben und Organisation des Luftschutzwarndienstes

Der Luftschutzwarndienst hatte auf Grund der ihm vom Flugmeldedienst zugehenden Nachrichten und der Meldungen seiner eigenen Beobachter (Warnwachen) folgende Aufgaben:

a) die ihm angeschlossenen Warnstellen vor einem drohenden Luftangriff so rechtzeitig zu warnen, daß alle noch erforderlichen, planmäßig vorbereiteten Luftschutzmaßnahmen bis zum Einsetzen des Luftangriffs durchgeführt werden konnten,
b) die Alarmierung zeitgerecht zu veranlassen sowie die Beendigung der Luftgefahr sofort den an ihn angeschlossenen Stellen zu melden,
c) nachts, bei Annäherung des Gegners, die Verdunklung anzuordnen, soweit es sich um die öffentliche Beleuchtung oder um zugelassene Verdunklungserleichterungen handelte.

Der Luftschutzwarndienst gliederte sich hierzu in den
Allgemeinen Luftschutzwarndienst: Luftschutzwarnzentralen, später Luftschutzwarnkommandos,
Örtlichen Luftschutzwarndienst: bestehend aus
der örtlichen Luftschutzleitung,
den öffentlichen LS-Warnstellen,
den Betriebswarnstellen.
Diese in der Luftwaffendienstvorschrift „Anweisung für den Luftschutzwarndienst

im Reichsgebiet" (LDv – HDv – MDv 401) ursprünglich festgelegten Aufgaben mußten später wesentlich erweitert werden unter Anpassung an die feindliche Angriffstaktik.

Anzahl und räumliche Verteilung der LS-Warnzentralen richtete sich nach der Dichte der Bevölkerung, nach der industriellen Struktur und nach der Lage der Flugwachkommandos. Auch auf das vorhandene Nachrichtennetz der Post war hierbei Bedacht zu nehmen.

Die Warnzentralen sollten in mindestens splitter- und trümmersicheren Kellerräumen untergebracht werden. Sie bestanden auch aus einem Befehlsraum, einem Weitergaberaum und den erforderlichen Nebenräumen. Nähere Bestimmungen über die Einrichtung einer Warnzentrale enthielt die genannte LDv 401.

Falls die Warnzentrale nicht am gleichen Ort wie das Flugwachkommando lag, war Einrichtung einer besonderen „Stadtflugwache" vorgesehen, die später in „Warnwache" umbenannt wurde, um Verwechslungen mit ähnlichen Einrichtungen des Flugmeldedienstes zu vermeiden. Zunächst kamen nur folgende Warnmeldungen und Warnbefehle zur Anwendung:

Warnmeldungen:

„Luftgefahr (L)" mit Zeitangabe der Minutenzahl, nach deren Ablauf mit dem Eintreffen des Angreifers zu rechnen war,

„Fliegeralarm (A)", – akustisches Signal –

„Luftgefahr vorbei" (Lz) – fernmündlich an die Warnstellen gegeben –

„Entwarnung" – akustisches Signal –.

Verdunklungsbefehle:

„Verdunklung" – fernmündlich an die in Betracht kommenden Warnstellen gegeben –,

„Verdunklung aufgehoben" – fernmündlich gegeben zur Wiederherstellung des im Kriegsfalle normalen Zustandes der „Eingeschränkten Beleuchtung".

Die Meldungen und Befehle wurden an die Warnstellen unmittelbar oder über Warnvermittlungen weitergegeben.

Personal des Luftschutzwarndienstes

In Ermangelung einer gesetzlichen Regelung wurde das Personal zunächst nicht fest besoldet, sondern nur stunden- und tageweise abgefunden. Nach Inkrafttreten des Luftschutzgesetzes mit seinen Durchführungsverordnungen ermöglichten die klaren Bestimmungen einen raschen Aufbau des Luftschutzwarndienstes in personeller Hinsicht. Erfassung und Heranziehung der Kräfte durch die zuständigen Polizeiverwaltungen unter der Aufsicht der Luftkreiskommandos – später der Luftgaukommandos – wurden durch die örtlichen Dienststellen der Reichspost unterstützt, die im wesentlichen das Personal stellte und bei der Ausbildung erheblich mitwirkte.

Die Führer der Luftschutzwarnzentralen wurden von den Luftkreis-Luftgaukommandos bestimmt. Ausgewählt wurden solche Personen, die durch anerkannte menschliche und berufliche Eigenschaften in Verbindung mit Verständnis für militärische Belange die Gewähr dafür boten, Aufbau und Führung ihrer Dienststellen sowohl erfolgreich als auch unter Wahrung der damals noch notwendigen Geheimhaltung planmäßig durchzuführen.

Den Führern der Luftschutzwarnzentralen oblag es, ihre Stellvertreter und Unterführer nach entsprechenden Gesichtspunkten auszuwählen. Sie waren auch für richtige

Auswahl des weiblichen Hilfspersonals verantwortlich. Hierbei arbeiteten sie, wie schon erwähnt, mit den örtlichen Stellen der Reichspost zusammen.

Das Personal des Luftschutzwarndienstes versah den Dienst vorerst in bürgerlicher Kleidung, für deren Tragen eine gewisse Abnutzungsentschädigung gewährt wurde. Dieser Zustand brachte Schwierigkeiten mit sich, insbesondere bei der Zusammenarbeit mit Dienststellen der Wehrmacht. Auch sonst wurde aus disziplinarischen Gründen die Einführung einer Dienstbekleidung erforderlich. Diese entsprach der Dienstkleidung des Sicherheits- und Hilfsdienstes, wobei lediglich die Kragenspiegel Unterschiede aufwiesen. Eingeführt wurde diese Uniform allerdings erst während des Krieges[6].

Die Tätigkeit des Führers einer Warnzentrale war im höchsten Maße verantwortungsvoll. Es war von entscheidender Bedeutung, Kriegsproduktion und Verkehr möglichst spät durch Warn- oder Verdunklungsbefehle zu stören, aber doch so rechtzeitig, daß alle notwendigen Maßnahmen des Luftschutzes noch vor dem unmittelbaren Angriff getroffen werden konnten. Gleichzeitig mußte das Vertrauen der Bevölkerung erhalten werden, die zum Aufsuchen der Schutzräume eine Mindestzeit von 10 Minuten benötigte.

Um den wichtigen Industriewerken seines Bereichs über deren Warnstellen richtige und der Eigenart der Produktion entsprechende Warn- und Verdunklunksbefehle bzw. Meldungen geben zu können, mußte der Warnzentralenführer über die Besonderheiten der in Betracht kommenden Betriebe unterrichtet sein und Verbindung mit den Werkluftschutzleitern halten.

Verbindung hatte der Warnzentralenführer auch mit dem Eisenbahn-Flugmelde- und Warndienst zu halten. Die Reichsbahn mit ihrem eigenen Flugmelde- und Warnnetz war gehalten, die Alarmierung auf ihren Anlagen selbst zu veranlassen, was aus Gründen des Bahnbetriebes notwendig war. Da die Bahnhöfe jedoch in der Regel im Stadtgebiet lagen, mußte hier jeweils eine Abstimmung der Alarmierungszeiten zwischen dem örtlichen Luftschutzleiter bzw. dem Warnzentralenführer einerseits und dem Führer des örtlichen Eisenbahnflugmeldedienstes andererseits stattfinden.

In zahlreichen größeren und kleineren Übungen wurden die Alarmierungsmaßnahmen erprobt und den gemachten Beobachtungen entsprechend verbessert. Der Luftschutzwarndienst nahm grundsätzlich an allen Übungen des zivilen Luftschutzes teil. Nur auf diese Weise konnte erreicht werden, daß die Melde- und Durchgabezeiten zeitlich auf das geringstmögliche Maß herabgedrückt wurden. Für die großen Betriebe des Werkluftschutzes und in den Verkehrsbetrieben waren Minuten oft von entscheidender Bedeutung.

Der Sicherheits- und Hilfsdienst

Der in den Luftschutzorten I. Ordnung aufzustellende Sicherheits- und Hilfsdienst (SHD) baute sich auf der Polizeiorganisation des Luftschutzortes auf. Wenn schon der „Katastrophenschutz“ Aufgabe der Polizei war, so war es naheliegend, das verwandte Gebiet des Luftschutzes gleichfalls führungsmäßig der Polizei zu übertragen. Nur diese verfügte über eine örtlich und regional aufgebaute behördliche Befehlsorganisation mit den nötigen Nachrichtenverbindungen. Das Polizeioffizierkorps war theoretisch und praktisch in Großeinsätzen geschult, in der Führung von Verbänden von der Bereit-

[6] LDv 788 „Vorschrift über die Dienstbekleidung für den Sicherheits- und Hilfsdienst I. Ordnung und den Luftschutzwarndienst“.

stellung bis zur Versorgung ausgebildet und vor allem erfahren in der Behandlung des Publikums.

Im Sicherheits- und Hilfsdienst wurden die schon im Frieden für den Schutz der Allgemeinheit bestehenden Organisationen staatlicher, kommunaler und privater Art zusammengefaßt, straff gegliedert und einheitlich geführt. Das Personal stellten für den

Sicherheitsdienst:	die Polizei,
Feuerlöschdienst:	die Berufs- und Freiwilligen Feuerwehren,
Luftschutz-Instandsetzungsdienst:	die Technische Nothilfe,
Luftschutz-Entgiftungsdienst: (Gasabwehrdienst)	die Straßen und sonstigen Reinigungsbetriebe.
Luftschutz-Sanitätsdienst:	die öffentlichen Gesundheitseinrichtungen und das Rote Kreuz,
Luftschutz-Veterinärdienst:	Tierärztliche öffentliche und private Anstalten und Organisationen,
die Fachtrupps:	der Störungsdienst der Versorgungsbetriebe,
die Havarietrupps:	die Schiffahrts- und Hafenbetriebe sowie
u. d. Hafenluftschutz:	die Wasserbauämter.

Die Verantwortung für Zusammenfassung dieser verschiedenartigen Organisationen, für reibungslosen Aufbau und für einheitliche Führung trug der örtliche Luftschutzleiter. Dieser war außerdem verantwortlich für das einheitliche Zusammenwirken mit dem Werkluftschutz, dem Selbstschutz und dem Erweiterten Selbstschutz in seinem Bereich – der in besonderen Fällen über die Grenzen seines Polizeibezirks hinausreichte – und schließlich für die Abstimmung seiner Luftschutzmaßnahmen mit den örtlichen Stellen der „Besonderen Verwaltungen".

Der örtliche Luftschutzleiter hatte seine Vorbereitungen darauf abzustellen, daß im Ernstfalle das öffentliche und wirtschaftliche Leben nach einem Luftangriff schnellstens wieder in Gang gebracht werden konnte. Zu diesem Zweck traf er, unterstützt von seinem Arbeitsausschuß, der aus Vertretern der Stadtverwaltung, der an der Aufstellung der einzelnen Gliederungen des SHD beteiligten Behörden und Organisationen sowie der Reichsgruppe Industrie und des Reichsluftschutzbundes bestand, seine vorbereitenden Maßnahmen. Dazu gehörte auch, wenn die örtlichen Gegebenheiten dies zwingend verlangten, die Abänderung von Verwaltungsgrenzen nach Luftschutzgesichtspunkten. Alle vorbereiteten und noch zu treffenden Maßnahmen wurden von ihm in einem Luftschutzplan festgelegt, für dessen Aufstellung RdL u. ObdL einheitliches Muster herausgegeben hatte. Der Luftschutzplan enthielt genaue Stadtpläne, Pläne der Versorgungsleitungen und der Löschwasserversorgung, besondere Gefahrenpunkte, Lage aller Befehlsstellen und deren Nachrichtenverbindungen, Unterkünfte und ortsfeste Einrichtungen aller Gliederungen, Turmbeobachter, Lotsenstellen, ferner die Organisation des Werkluftschutzes und des Selbstschutzes.

Zum Luftschutzplan gehörte ein „Luftschutzkalender". Dieser enthielt in zeitlicher Reihenfolge entsprechend den Übungserfahrungen geordnet alle Einzelmaßnahmen, die im Falle des Aufrufs des Luftschutzes von den örtlichen Luftschutzleitungen, den LS-Abschnitten und den LS-Revieren zu treffen waren.

Örtliche Gefahrenquellen waren im Verlauf der Vorarbeiten besonders zu berücksichtigen, z. B. Werke der chemischen Industrie mit ihren sekundären Gefahren. Ebenso mußten zeitlich bedingte Gefahren durch organisatorische Regelungen behoben werden, z. B. durch Abstimmung der Schichtwechselzeiten größerer Betriebe miteinander, um zu vermeiden, daß gleichzeitig Tausende von Arbeitern sich auf den Straßen befanden.

Schließlich waren Auffang- und Sammelstellen für obdachlos gewordene Personen vorzubereiten, in denen diese im Ernstfalle von der zuständigen Betreuungsorganisation übernommen werden konnten.

Die Befehlsstelle des örtlichen Luftschutzleiters befand sich anfangs in der Regel im Kellergeschoß des Polizeipräsidiums bzw. der Polizeiverwaltung. Maßgebend hierfür war das Vorhandensein günstiger Nachrichtenverbindungen. Taktisch war diese Unterbringung nicht immer vorteilhaft. (Innenstadt).

Zum Stabe des örtlichen Luftschutzleiters gehörten die Fachführer der einzelnen Sparten des SHD, Vertreter der Stadtverwaltung, des Werkluftschutzes und des Selbstschutzes. In Planspielen und Übungen wurde der Stab in seiner Führungstätigkeit geschult.

In größeren Städten unterstanden dem örtlichen Luftschutzleiter
Luftschutzgruppenkommandos, im übrigen
Luftschutzgruppenkommandos, im übrigen
Luftschutzabschnittskommandos, deren Stäbe eine ähnliche Zusammensetzung hatten wie der Stab des örtlichen Luftschutzleiters. Ihr Bereich deckte sich im allgemeinen mit dem des Polizeiabschnitts. Ihnen unterstanden neben den Einsatz- und Bereitschaftskräften die ortsfesten Einrichtungen des SHD, z. B. Rettungsstellen, Instandsetzungsparke, Entgiftungsparke.

Unterste Befehlsstelle war das bei Aufruf des Luftschutzes „Luftschutzrevier" bezeichnete Polizeirevier.

Diesem wurden je 1 Feuerwehr- und Bergungstrupp, 1 Sanitätstrupp und 2 Gasspürer zugeteilt. (Einsatzkräfte.)

Die Führung im Luftschutzort war so vorbereitet, daß zunächst jede Stelle sich selbst zu helfen hatte. Die Tätigkeit des Luftschutzreviers beschränkte sich vorerst darauf, durch seine besonders geschulten Erkundungsstreifen den entstandenen Schaden festzustellen. Erst wenn die Selbstschutzkräfte oder die Kräfte des Erweiterten Selbstschutzes nicht Herr der Lage werden konnten, griff das Luftschutzrevier mit seinen Einsatzkräften ein. Es sorgte für die Betreuung von Verletzten und stellte etwaigen Abwurf von Kampfstoffen sowie die Lage von Blindgängern fest.

Der Luftschutzabschnitt verfügte über die Bereitschaftskräfte und war somit Hauptträger der Schädenbekämpfung. Wesentlich war das rasche Erkennen der Angriffsschwerpunkte, zweckentsprechender Kräfteeinsatz, Anordnung von Räumungen und Absperrungen, Anfordern von Hilfe bei der örtlichen Luftschutzleitung im Bedarfsfall und schließlich Sorge für die Betreuung der eingesetzten Kräfte.

Der örtliche Luftschutzleiter hielt bestimmte Einheiten für bewegliche Verwendung als Reserven zu seiner Verfügung und sorgte für Kräfteausgleich innerhalb der mehr oder weniger betroffenen Abschnitte. Im Bedarfsfalle setzte er seine Reserve ein, zog rechtzeitig nachbarliche Hilfe und Wehrmachthilfskommandos heran und forderte notfalls weitere Kräfte auf seinem Dienstwege bei den Luftkreis-, Luftgaukommandos an.

In Orten, in denen sich keine ferngesteuerten Großalarmanlagen befanden, hatte der örtliche Luftschutzleiter außerdem die akustische Alarmierung und Entwarnung anzuordnen.

Durch seine Turmbeobachter und durch die Meldungen der Abschnitte sollte er über die Schadenlage in seinem Bereiche laufend unterrichtet werden und seinerseits ständig mit den Werkluftschutzleitern sowie mit den örtlichen Stellen der „Besonderen Verwaltungen" in Verbindung stehen.

Ausrüstung, Bekleidung und Sondergerät für den Sicherheits- und Hilfsdienst

I. Ordnung lieferte der RdL u. ObdL – L In 13. Für Bekleidung galt die vor 1939 erschienene LDv 788 „Vorschrift für die Dienstbekleidung für den Sicherheits- und Hilfsdienst I. Ordnung und den Luftschutzwarndienst". Hiernach leiteten die Luftgaukommandos die Bekleidungswirtschaft, während die örtlichen Luftschutzleiter Träger der Bekleidungswirtschaft waren.

Folgende Dienstgrade mit entsprechenden Rangabzeichen wurden unterschieden: SHD-Mann, Truppführer, Gruppenführer, Hauptgruppenführer, Stabsgruppenführer, Zugführer, Oberzugführer, Bereitschaftsführer, Abteilungsführer, Abteilungsführer in Sonderstellung. Entsprechend eingestuft waren die LS-Ärzte, LS-Zahnärzte und LS-Tierärzte.

1. Der Feuerlöschdienst

Schon in Friedenszeiten hatte es sich gezeigt, daß bei Brandkatastrophen die örtlichen Feuerwehren ohne wesentliche Verstärkungen niemals ausreichten, um die Entstehung von Großschäden zu verhindern. Daher mußten bei dem Aufbau des Sicherheits- und Hilfsdienstes nicht nur die vorhandenen Feuerwehren verstärkt, sondern auch neue Feuerlöschkräfte bereitgestellt werden. Bei der zu erwartenden Entstehung zahlreicher Einzelbrände mußten einerseits Löschkräfte über das gesamte Stadtgebiet verteilt untergebracht werden, die sofort die nicht vom Selbstschutz oder dem Erweiterten Selbstschutz eingedämmten Brände unter Kontrolle nehmen konnten.

Andererseits war es notwendig, die verstärkten Hauptkräfte in Anlehnung an vorhandene Unterkünfte und unter Schaffung neuer, taktisch richtig liegender Unterkünfte so bereitzustellen, daß sie zur Bekämpfung von Großbränden geschlossen eingesetzt werden konnten. Schließlich mußten Reserven vorhanden sein für eigenen Bedarf, für nachbarliche Hilfeleistung und für beweglichen Einsatz.

In Luftschutzorten I. Ordnung wurde hiernach jedem Luftschutzrevier 1 Feuerwehr- und Bergungstrupp zugeteilt. Dieser Trupp bestand aus einem Führer und 8 Mann und setzte sich teils aus aktiven Angehörigen der Feuerwehren, teils aus entsprechend ausgebildeten Hilfsfeuerwehrleuten zusammen. Ausgerüstet war der Trupp mit Einachslöschfahrzeug, auf dem sich außer der Trag-Kraftspritze das notwendige Hilfsgerät, Werkzeug, Beleuchtungsgerät und Entgiftungsmittel befanden (Einsatzkräfte).

Die verstärkten aktiven Löschkräfte der Ortsfeuerwehren wurden als „Bereitschaftskräfte" in den Sicherheits- und Hilfsdienst eingegliedert. Bei Aufruf des zivilen Luftschutzes sollten sie durch herangezogene Ergänzungskräfte verstärkt und für den Einsatz in Halbzüge, Züge, Bereitschaften und Abteilungen gegliedert werden.

Die zusätzliche Ausrüstung mit leichten und schweren Löschfahrzeugen (LF 15 und LF 25) sowie mit Hilfsfahrzeugen (Schlauchkraftwagen, Kraftfahrdrehleitern usw.) wurde durch RdL u. ObdL – L In 13 – beschafft und an die Luftschutzorte ausgeliefert.

Unter „Auffüllungskräften" wurde die Gesamtzahl der voll oder behelfsmäßig ausgebildeten, von den Wehrersatzdienststellen und den Arbeitsämtern zur Heranziehung im Luftschutzdienst freigegebenen Personen verstanden. Diese sollten bei Aufruf des Luftschutzes teils sofort als Verstärkungskräfte eingegliedert, teils zunächst als Reserve gehalten werden und für die Aufstellung neuer Einheiten Verwendung finden.

Die Stärke des gesamten Feuerlöschdienstes richtete sich nach den von RdL u. ObdL – L In 13 – im Einvernehmen mit dem Reichsminister des Innern herausgegebenen Stärkenachweisungen.

Die Eingliederung der Feuerwehren in den Sicherheits- und Hilfsdienst bereitete

in größeren Luftschutzorten, in denen Luftschutzabschnitte gebildet wurden, gewisse Schwierigkeiten, weil diese im Luftkrieg aus Führungsgründen notwendige Maßnahme ein Abweichen von der im Frieden stets zentralen Führung der Feuerwehr bedeutete. Die Frage wurde jedoch überall gelöst, ohne daß eine Umquartierung der an ihre Unterkünfte gebundenen Friedenseinheiten erforderlich war. Die Gliederung des Feuerlöschdienstes entsprach Abschnitt VII (Brandschutz) der „Vorläufigen Ortsanweisung für den Luftschutz der Zivilbevölkerung".

2. *Der Luftschutz-Instandsetzungsdienst*

Einsturzkatastrophen im Hoch- und Tiefbau hatten klar bewiesen, daß es unmöglich ist, bei schweren baulichen Zerstörungen durch unausgebildete und lediglich mit Hacken und Spaten ausgerüstete Trupps verschütteten oder eingeschlossenen Menschen rechtzeitig Hilfe zu bringen. Vor der eigentlichen Bergungsarbeit sind in der Regel schwierige und umfangreiche Aufräumungs- und Sicherungsarbeiten auszuführen. Diesen Gesichtspunkten wurde bei der Aufstellung des Instandsetzungsdienstes – Abschnitt X der „Vorläufigen Ortsanweisung für den Luftschutz der Zivilbevölkerung" – Rechnung getragen. Folgende Aufgaben wurden dem Instandsetzungsdienst übertragen:

Bergungsmaßnahmen,
Beseitigung von Verkehrshindernissen,
Behebung von Einsturzgefahren,
Wiederherstellung von wichtigen Verkehrsverbindungen,
Schaffung behelfsmäßiger Schutzmöglichkeiten,
Beseitigung von Blindgängern.

Hierbei waren zu unterscheiden:

Planaufgaben, die vorherige genaue Festlegung der Arbeiten im einzelnen und länger dauernde Ausführung verlangten, und

Sofortaufgaben, bei denen es auf Schnelligkeit der Durchführung ankam, z. B. Bergung Verschütteter, behelfsmäßige Abstützung usw. Die Arbeiten, die vom Instandsetzungsdienst verlangt wurden, waren nur von fachmännisch vorgebildetem Personal zu leisten. Gleichzeitig waren sie auch so vielgestaltig und eigenartig, daß es im gewöhnlichen Berufsleben kaum Personen gab und gibt, die die erforderlichen Fähigkeiten und Kenntnisse von sich aus mitbringen. Es mußte also eine Fachorganisation vorhanden sein, die diese Aufgaben besonderer Art zum Gegenstand eingehender laufender Beschäftigung machte und zugleich in der Lage war, die entwickelten Theorien in ständiger Praxis zu erproben.

Diese Fachorganisation wurde in der Technischen Nothilfe gefunden, die sich in vielfachen technischen Hilfeleistungen bereits bewährt hatte. Um ihre neue Aufgabe durchführen zu können, mußte sich die Technische Nothilfe zunächst in ihrem Aufbau umgliedern. Innerhalb des Reichsamtes Technische Nothilfe wurde der neue Dienstzweig „Luftschutzdienst" mit Sachbearbeitern bei den Landes- und Ortsgruppen eingerichtet.

Für den Aufbau und die Ausbildung des Instandsetzungsdienstes im Rahmen des örtlichen Sicherheits- und Hilfsdienstes war der Führer des Instandsetzungsdienstes verantwortlich, der dem Stabe des örtlichen Luftschutzleiters angehörte.
Der Instandsetzungsdienst gliederte sich in:

Instandsetzungstrupps, bestehend aus je 2 Gruppen mit einer Gesamtstärke von 1/24,
Sprengtrupps in Stärke von 1/4,
Instandsetzungsparke.

Die Anzahl der Einheiten richtete sich nach den Stärkenachweisungen für die Luftschutzorte I. Ordnung. Für die Heranziehung des Personals galten die Bestimmungen des Luftschutzgesetzes. Gefordert wurden volle körperliche und geistige Eignung, praktische und technische Vorkenntnisse sowie ausschließliche Verpflichtung für die Zwecke des Instandsetzungsdienstes.

Die Instandsetzungstrupps waren mit leichtem, mittleren und schwerem Arbeitsgerät ausgerüstet[7]. Bei Aufruf des Luftschutzes wurden ihnen Ergänzungskraftfahrzeuge zugewiesen, die sowohl dem Transport der Mannschaften als auch der Heranführung des Gerätes an die Einsatzstellen dienen sollten. Nur teilweise war es möglich, bereits im Frieden einzelne Fahrzeuge mit den für den Gerätetransport notwendigen Aufbauten zu versehen.

Die Aufgaben der Sprengtrupps waren in der Anlage 4 zu Abschnitt X der „Vorläufigen Ortsanweisung für den Luftschutz der Zivilbevölkerung" festgelegt. Als Führer jedes Trupps sollte ein Feuerwerker, Sprengmeister oder eine sonstige Persönlichkeit mit Sonderausbildung eingesetzt werden. Man rechnete damals nicht mit Bombenabwürfen größeren Umfanges auf das Reichsgebiet, vor allem waren Langzeitzünder noch unbekannt. So erschien es ausreichend, jedem Luftschutzort und jedem Luftschutzabschnitt einen Sprengtrupp zuzuteilen. Den Rückhalt bildeten die Feuerwerker der Wehrmachtteile in den einzelnen Standorten.

Für den Transport von Mannschaften und Gerät diente 1 Ergänzungs-Lkw mit Spezialanhänger.

Die Instandsetzungsparke dienten zur Ergänzung und Wiederauffüllung des Geräts der Instandsetzungstrupps. In jedem Luftschutzort, der in Abschnitte gegliedert war, war sowohl bei der örtlichen Luftschutzleitung als auch bei jedem Luftschutzabschnitt ein „Großer Instandsetzungspark" einzurichten.

Kleinere Luftschutzorte richteten einen „Kleinen Instandsetzungspark" ein. Genaue Ausrüstungsnachweisungen waren bereits in den Anlagen zu Abschnitt X der „Vorläufigen Ortsanweisung für den Luftschutz der Zivilbevölkerung" festgelegt worden. Eine sofortige Ausstattung durch RdL u. ObdL – L In 13 – war naturgemäß nicht möglich. Sie erfolgte schrittweise, beginnend mit dem leichten, sodann dem mittleren und schließlich mit dem schweren Gerät. Das jeweils noch nicht vorhandene Gerät war als „Ergänzungsgerät" bei entsprechenden öffentlichen oder privaten Stellen im Luftschutzort zu erkunden, sicherzustellen und im Ernstfalle auf Grund des Reichsleistungsgesetzes zu erfassen.

3. Der Luftschutz-Entgiftungsdienst (Gasabwehrdienst)

Während des 1. Weltkrieges wurden von beiden Seiten etwa 125 Tausend Tonnen chemische Kampfstoffe eingesetzt, d. h. eine Menge, die ausgereicht hätte, um – bei theoretischer Berechnung – das Fünffache der Erdbevölkerung zu vernichten. Bei dem Aufbau des Luftschutzes war es daher verständlich, daß dem Entgiftungsdienst eine bevorzugte Bedeutung zugemessen wurde. Es mußte damit gerechnet werden, daß chemische Kampfstoffe auch zur Herabsetzung der Leistungsfähigkeit der Industrie und überhaupt als Störungsmittel erster Ordnung zur Anwendung kommen würden.

7 Anlage 1 zu Abschnitt X der „Vorläufigen Ortsanweisung für den Luftschutz der Zivilbevölkerung".

Es war auch bekannt, daß in anderen Ländern während der Zeit der deutschen Rüstungsbeschränkung mit großem Aufwand an Ausbau der chemischen Waffe gearbeitet worden war. Das traf, wie sich später bestätigte, insbesondere auf die Tschechoslowakei zu, wo u. a. geländegängige, zum Versprühen von seßhaften Kampfstoffen bestimmte Kesselwagen beschlagnahmt wurden. Diese wurden von RdL u. ObdL – L In 13 – nach entsprechenden Versuchen durch die Reichsanstalt der Luftwaffe für Luftschutz zu einer defensiven Aufgabe verwendet, nämlich als Nebelsäureträger im Verbande einer LS-Nebelabteilung.

Jetzt kam es darauf an, eine Gasabwehr vorzubereiten, die in der Lage war, nicht nur den aus dem Weltkrieg bekannten chemischen Kampfstoffen und Einsatzverfahren, sondern auch neuen, noch unbekannten Kampfmitteln und Anwendungsweisen erfolgreich entgegenzutreten. Hieraus ergab sich die Aufgabe des Entgiftungsdienstes, wie sie in Abschnitt IX der „Vorläufigen Ortsanweisung für den Luftschutz der Zivilbevölkerung“ mit seinen 6 Anlagen dargestellt wurde.

Die Aufgabe wurde darin gesehen, durch Luftangriffe mit chemischen Kampfstoffen verursachte Gefahren für Menschen, Tiere und Sachen schnell zu beseitigen. Der Entgiftungsdienst mußte in der Lage sein, Geländeteile, Häuserfronten, Innenräume und Gegenstände zu entgiften, sowie gasvergifteten Menschen und Tieren die erste Hilfe zu leisten.

Der Entgiftungsdienst gliederte sich in einen beweglichen und einen ortsfesten Teil. Zum beweglichen Teil gehörten die

Gasspürer und die

Entgiftungstrupps,

zum ortsfesten Teil: die

Untersuchungsstellen für chemische Kampfstoffe,

Entgiftungsparke und die

Sachenentgiftungsanstalten.

Die Gasspürer hatten die Aufgabe, nach Beendigung eines Luftangriffes – in besonderen Fällen auch schon während des Angriffs – festzustellen, ob, wo und welcher Art Kampfstoffe abgeworfen worden waren. Sie waren mit vollständiger Schutzbekleidung und dem notwendigen Gerät ausgestattet; ihnen wurden in der Regel Hilfsgasspürer beigegeben.

Schnellstmögliche Erkennung der eingesetzten Kampfstoffe war von größter Wichtigkeit, von ihr hingen die nunmehr zu treffenden Maßnahmen ab. Mit dieser Aufgabe konnte nur ein Chemiker betraut werden, der zum Stabe des örtlichen Luftschutzleiters trat.

Die von den Gasspürern entnommenen Proben gelangten auf schnellstem Wege zu der nächstgelegenen Untersuchungsstelle, die sich in einer Apotheke oder in einem Laboratorium befand. Hier waren die notwendigen Chemikalien und Gerätschaften bevorratet, entsprechend ausgebildetes Personal stand zur Verfügung, so daß etwa 15 Minuten nach der Einlieferung der Proben das Untersuchungsergebnis vorliegen konnte.

Die eigentlichen Entgiftungsarbeiten führten die zu diesem Zweck besonders ausgebildeten und ausgerüsteten Entgiftungstrupps aus. Diese hatten eine planmäßige Stärke von $^1/_{16}$. (zuerst: $^1/_{20}$). Die Ausrüstung der Kräfte des Entgiftungsdienstes bestand zunächst in der schweren oder der leichten Gasschutzbekleidung. Besondere Entwicklungen waren erforderlich, um das beim Heer bereits eingeführte Gasschutzgerät für die Zwecke des Luftschutzes verwendbar zu machen. Es war vor allem darauf Rücksicht zu nehmen, daß es sich bei den Kräften des Entgiftungsdienstes in der Regel

um ältere Leute handeln würde, die einem stundenlangen Arbeiten unter Gasbekleidung der schweren Art körperlich nicht gewachsen sein konnten. Als Ergebnis der Entwicklungsarbeiten wurde die „leichte" Gasschutzbekleidung eingeführt, nachdem sie auf Übungsplätzen unter ernstfallmäßigen Verhältnissen auf ihre Zuverlässigkeit geprüft worden war. Die Heeresgasmaske – Heeresatmer – wurde für den Entgiftungsdienst übernommen, während für die Bevölkerung die „Volksgasmaske" entwickelt wurde.

Die Aufgabe, für die die Entgiftungstrupps vorgesehen waren, bedingte weiterhin eine vielseitige Ausrüstung mit technischen und chemischen Hilfsmitteln. Für den Transport von Mannschaften und Gerät waren ursprünglich Ergänzungskraftfahrzeuge vorgesehen. Gleichzeitig setzte jedoch die Entwicklung von Sonderfahrzeugen ein, die dem Einsatzverfahren angepaßt sein mußten. So wurde zuerst ein „Entgiftungskraftwagen mit Troganhänger" erprobt, der später durch den „Entgiftungsgeräte-Kraftwagen mit Entgiftungsanhänger" verbessert wurde.

Die neuen Fahrzeuge erhielten in erster Linie die für bewegliche Verwendung vorgesehene Einheiten, sodann die bodenständigen Entgiftungstrupps.

Nach Beendigung der Entgiftung sollten die Entgiftungstrupps den nächstgelegenen „Entgiftungspark" aufsuchen, nachdem zunächst an Ort und Stelle eine behelfsmäßige Reinigung der Gasbekleidung sowie von Fahrzeugen und Gerät stattgefunden hatte.

Im Entgiftungspark sollte dann die gründliche Entgiftung stattfinden und alles wieder für den nächsten Einsatz hergerichtet werden.

Bekleidungsstücke, die mit seßhaften Kampfstoffen behafttet waren mußten einer „Sachenentgiftungsanstalt" zugeführt werden, die in der Regel in einem Betrieb der chemischen Reinigung eingerichtet war und im allgemeinen unter Leitung eines entsprechend ausgebildeten Chemikers stand.

Durch fortlaufende theoretische und praktische Übungen war in den Luftschutzorten die Ausbildung intensiv betrieben worden. Auch die Angehörigen der anderen Einheiten des Sicherheits- und Hilfsdienstes waren in dem notwendigen Umfange mit den Erfordernissen des Entgiftungsdienstes vertraut gemacht worden.

Für die Ausbildung im Einsatzverfahren galten die Bestimmungen des oben angeführten Abschnitts IX der Vorläufigen Ortsanweisung. Für die Ausstattung mit Sondergerät und Sonderkraftfahrzeugen ergingen zahlreiche Erlasse und Anweisungen von RdL u. ObdL – L In 13 –, die späterhin in Luftwaffendienstvorschriften (LDv) zusammengefaßt wurden.

4. Der Luftschutz-Sanitätsdienst

Die Aufgabe des Luftschutzsanitätsdienstes bestand darin, den bei Luftangriffen verletzten und kampfstofferkrankten Zivilpersonen erste Hilfe zu leisten und sie baldigst sachgemäßer ärztlicher Behandlung zuzuführen. Die vorbereitenden Maßnahmen waren so zu treffen, daß die ärztliche Betreuung und Versorgung der Bevölkerung sichergestellt blieb. Der Luftschutzsanitätsdienst war ein Teil des Sicherheits- und Hilfsdienstes und unterstand demgemäß dem örtlichen Luftschutzleiter. Sein Aufbau erfolgte nach den Bestimmungen des Abschnitts VIII der „Vorläufigen Ortsanweisung für den Luftschutz der Zivilbevölkerung". Die Durchführung lag in den Händen der Behörden der Inneren Verwaltung.

Das Personal gliederte sich in:

Leitender Luftschutzarzt, der möglichst Leiter des zuständigen Gesundheitsamtes sein sollte,

Luftschutzärzte der Luftschutzabschnitte, der Einheiten des beweglichen und der Einrichtungen des ortsfesten LS-Sanitätsdienstes,
männliche und weibliche Hilfskräfte.

Die Ärzte wurden im Benehmen mit den Wehrersatzdienststellen erfaßt und beordert, die Hilfskräfte – möglichst aus den Reihen des Roten Kreuzes stammend – wurden durch den örtlichen Luftschutzleiter nach den Bestimmungen des Luftschutzgesetzes herangezogen.

Die für den LS-Sanitätsdienst bestimmten Ärzte erhielten ihre Sonderausbildung an der Reichsanstalt der Luftwaffe für Luftschutz. Sie waren ihrerseits für die Ausbildung des Hilfspersonals verantwortlich.

Der ortsfeste Luftschutzsanitätsdienst gliederte sich in:
LS-Rettungsstellen,
Krankenanstalten, die nicht geräumt wurden,
Hilfskrankenhäuser,
Zentraler Bettennachweis,
Sanitätsmittelniederlagen.

Die LS-Rettungsstellen waren grundsätzlich nur Durchgangsstationen, mußten jedoch gut ausgestattet und auch in der Lage sein, die Entgiftung von kampfstoffverletzten Personen auszuführen. Für jede Rettungsstelle waren außer dem Arzt 2–4 männliche und 7–10 weibliche Hilfskräfte vorgesehen, daneben 2 Melder. In jedem Luftschutzrevier war eine Rettungsstelle vorhanden. Die innere Raumverteilung richtete sich nach dem im vorgenannten Abschnitt VIII angegebenen Muster. Baulich sollten die Rettungsstellen mindestens splitter-, gas- und trümmersicher ausgeführt werden. Die Ausstattung der Rettungsstellen mit Sanitäsgerät und Verbrauchsmitteln war genormt (s. Anlagen zu Abschnitt VIII).

Bei der Inanspruchnahme von Krankenanstalten, die nicht geräumt wurden, waren zusätzliche organisatorische und bautechnische Maßnahmen erforderlich, vor allem aber engste Zusammenarbeit mit den für die Bereitstellung von Reservelazaretten zuständigen Dienststellen der Wehrmacht, um Doppelerfassungen zu vermeiden.

Hilfskrankenhäuser für Zwecke des zivilen Luftschutzes waren vorausschauend in größerem Umfange zu erkunden und entsprechend vorzubereiten. Sie wurden möglichst in weniger gefährdeten Gebieten eingerichtet, wenn angängig, in Erholungsheimen, Sanatorien, Schulen usw., wobei auch wieder Doppelerfassungen zu vermeiden waren. Der zentrale Bettennachweis mußte ständig über den Umfang der Belegung aller Krankenanstalten im Luftschutzort unterrichtet sein und sorgte für eine gleichmäßige sowie der Art der Verletzungen entsprechende Verteilung der Verwundeten und Erkrankten. In Anbetracht der Schwierigkeiten, die schon anläßlich von Katastrophen im Frieden bei der Heranschaffung größerer Mengen von Sanitätsmaterial entstanden waren, wurden für den vermutlichen Großbedarf im Luftkrieg Sanitätsmittelniederlagen in bzw. in der Nähe der Luftschutzorte I. Ordnung eingerichtet und bevorratet. Die Leitung dieser Lager wurde Apothekern übertragen.

Zum beweglichen Luftschutzsanitätsdienst innerhalb des Sicherheits- und Hilfsdienstes gehörten:
Luftschutzsanitätstrupps,
Luftschutzsanitätsabteilungen,
Luftschutzkrankentransportabteilungen.

Jedes Luftschutzrevier verfügte über 1 Luftschutz-Sanitätstrupp in Stärke von 1/8 mit einem Kraftfahrer. Zum Transport des Trupps mit seiner Sanitätsausrüstung diente ein Ergänzungsfahrzeug.

Die bei jedem LS-Abschnitt eingesetzte Luftschutz-Sanitätsabteilung bestand aus einem Arzt als Führer und 3 LS-Sanitätstrupps.

Die Krankentransportabteilungen – örtlich verschieden an Zahl und Stärke – unterstanden dem örtlichen Luftschutzleiter und wurden im Bedarfsfalle vom Leitenden Luftschutzarzt eingesetzt.

Der Fahrzeugpark bestand außer den schon friedensmäßig vorhandenen Krankentransportwagen aus behelfsmäßig hergerichteten Ergänzungskraftfahrzeugen.

Dem Leitenden Luftschutzarzt oblagen über die Führung des Luftschutzsanitätsdienstes hinaus noch weitere Aufgaben, u. a. auf den Gebieten der Gesundheits- und der Lebensmittelpolizei. Außerdem hatte er die Pflicht, sich laufend über den Stand des LS-Sanitätsdienstes im Werkluftschutz, im Selbstschutz und im Erweiterten Selbstschutz zu unterrichten und für einheitliche Gestaltung aller Maßnahmen zu sorgen.

Eine besondere Aufgabe des Leitenden Luftschutzarztes bestand in der Vorbereitung der Luftschutzmaßnahmen in Krankenanstalten. Es war sicherzustellen, daß einmal die luftschutzmäßige Unterbringung der Gefolgschaften und der Kranken gewährleistet war, zum anderen, daß der unumgänglich notwendige Betrieb auch während eines Luftangriffs durchgeführt werden konnte. Hierzu waren je nach Lage Räumungs-, Verlegungs- und Baumaßnahmen erforderlich.

5. Der Luftschutz-Veterinärdienst

Der Luftschutz-Veterinärdienst hatte – soweit innerhalb der Häuser oder Gehöfte die Maßnahmen des Selbstschutzes nicht ausreichten und sonst im allgemeinen Interesse – die notwendigen Schutz- und Hilfsmaßnahmen für unentbehrliche und unersetzbare Tiere sicherzustellen, ferner die tierärztliche Versorgung und gegebenenfalls die Entgiftung der Tiere durchzuführen.

Die Weisungen und Vorschriften für seinen Aufbau enthielt Abschnitt XII der „Vorläufigen Ortsanweisung für den Luftschutz der Zivilbevölkerung". Die Durchführung oblag den Behörden der Inneren Verwaltung.

Der ortsfeste Luftschutz-Veterinärdienst umfaßte:
die Tierrettungsstellen,
das Tiersammellazarett,
die Veterinäruntersuchungsstelle,
das Veterinärmittellager.

Der bewegliche Luftschutz-Veterinärdienst umfaßte:
die Veterinärtrupps,
die Tiertransporttrupps.

An der Spitze des örtlichen Luftschutz-Veterinärdienstes im Rahmen des Sicherheits- und Hilfsdienstes stand der Leitende Luftschutztierarzt. Für die Erfassung des Personals galten die Bestimmungen des Luftschutzgesetzes. Personal und Fahrzeuge wurden aus den friedensmäßig vorhandenen Veterinäreinrichtungen, Schlacht- und Viehhöfen usw. sichergestellt. Für die luftschutzmäßige Ausbildung des Personals einschließlich der Ergänzungskräfte war der Leitende Luftschutztierarzt verantwortlich.

Letzterem oblagen auch sonstige Aufgaben, z. B. Luftschutzmaßnahmen für zoologische Gärten, die auf den Gebieten des Abtransportes bestimmter Tiere, der Auflockerung und nötigenfalls der Tötung solcher Tiere, die bei Freiwerden dem Menschen gefährlich werden konnten, vorzubereiten und bei Ausbruch eines Krieges durchzuführen waren.

Im Falle des Einsatzes von chemischen Kampfstoffen durch den Gegner waren die Veterinäruntersuchungsstellen in der Lage, kampfstoffverdächtige Lebens- und Futtermittel zu prüfen.

6. Die Fachtrupps

Die Fachtrupps der Versorgungsbetriebe waren nach der ursprünglichen Organisation Gliederungen des Sicherheits- und Hilfsdienstes[8]. Sie hatten die Aufgabe, solche Schäden an Gas-, Wasser-, Kanalisationsrohr- und elektrischen Leitungen zu beseitigen, durch die

Teile der Bevölkerung unmittelbar gefährdet,
die Verteilungsanlagen selbst nachhaltig gestört,
lebenswichtige Betriebe in der Aufrechterhaltung des Betriebes bedroht wurden.

Die Tätigkeit der Fachtrupps hatte sich jedoch nur auf die behelfsmäßige Beseitigung der Schäden zu beschränken, die endgültige Abstellung sollte nach dem Luftangriff durch die Störungstrupps der in Betracht kommenden Werke erfolgen. Es wurden unterschieden:

Fachtrupps der Elektrizitätsversorgung,
Fachtrupps der Gasversorgung,
Fachtrupps der Wasserversorgung,
Fachtrupps der Kanalisation.

Der Einsatz der Fachtrupps sollte durch die im Stabe des örtlichen Luftschutzleiters bzw. des LS-Abschnittskommandeurs befindlichen „Fachführer" befohlen werden. Er war nur örtlich gedacht, die Beseitigung von Schäden an Fernleitungen gehörte zu den Aufgaben des Werkluftschutzes. Die Stärke der einzelnen Fachtrupps betrug etwa: 1 netzkundiger Führer und 1–6 Helfer. Diese waren aus der Technischen Nothilfe und aus dem Personal der einschlägigen Privatbetriebe heranzuziehen und in ihren Sonderaufgaben zu schulen.

Die Bestimmungen für die Aufstellung der Fachtrupps enthielt Abschnitt XI der „Vorläufigen Ortsanweisung für den Luftschutz der Zivilbevölkerung".

In kleineren Verhältnissen war auch die Bildung von „kombinierten" Fachtrupps möglich. Aus den Lageplänen der Versorgungsleitungen war zu ersehen, daß bei etwaigen Bombentreffern in Straßenzügen meist mehrere Versorgungsleitungen beschädigt werden mußten. Engste Zusammenarbeit der Fachführer war daher auch sonst geboten.

7. Der Hafenluftschutz

Die geographische Lage der Hafengebiete brachte ebenso wie ihre natürliche Beschaffenheit eine Erhöhung der Luftgefahr mit sich. Hinzu kam der Umstand, daß dort Arbeits- und Wohnstätten in der Regel eng beieinander lagen, wodurch die Entstehung von Großschadensgebieten begünstigt werden mußte. Im Rahmen eines „Hafenluftschutzes" mußten daher besondere Maßnahmen getroffen werden.

Der Hafenluftschutz war ein Bestandteil des Sicherheits- und Hilfsdienstes. Er sollte die Wirkung von Luftangriffen auf die Hafenanlagen herabmindern und schnelle Hilfeleistung für alle im Hafen befindlichen Einrichtungen und Schiffe gewähren, sofern deren eigene Schutzeinrichtungen nicht ausreichten. Im Vordergrund stand dabei

8 Später wurden die „Fachtrupps" aus dem Sicherheits- und Hilfsdienst in den Werkluftschutz überführt.

die Sorge für die Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit der kriegs- und lebenswichtigen Hafeneinrichtungen. Außerdem hatte der Hafenluftschutz für den Schutz aller im Hafengebiet an Bord und an Land beschäftigten Personen zu sorgen. Er mußte so aufgebaut und ausgerüstet werden, daß Störungen beseitigt werden konnten, bevor sie den Betrieb in weiterem Umfange in Mitleidenschaft zogen.

Der Umfang der für die einzelnen Häfen erforderlichen Luftschutzmaßnahmen hatte sich grundsätzlich nach ihrer Verkehrswichtigkeit und nach dem Grad ihrer Gefährdung zu richten.

Der Hafenluftschutz unterstand dem örtlichen Luftschutzleiter. Die Führung des Hafenluftschutzes selbst oblag in Häfen mit staatlicher Wasserschutzpolizei dem Leiter der Wasserschutzpolizei, sonst der Hafen- oder der zuständigen Wasserstraßenverwaltung.

Das Hafengebiet einschließlich der Anlagen an Land (z. B. Kaistrecken, Schuppen, Bahnanlagen) wurde einheitlich zusammengefaßt, die Grenzen des Hafengebietes wurden durch die beteiligten Stellen im gegenseitigen Einvernehmen festgelegt.

Größere Hafengebiete bildeten einen „Luftschutzabschnitt Hafen", bei kleineren Häfen genügte die Einrichtung eines „Luftschutzreviers Hafen".

An Kräften waren neben den allgemeinen Einheiten des Sicherheits- und Hilfsdienstes bereitzustellen:

an Land:

Fachtrupps „Hafenbau" zur Instandsetzung der wasserbautechnischen Anlagen und der Ladeeinrichtungen.

auf dem Wasser:

Havariekräfte, bestehend aus einem oder mehreren Havarietrupps mit der Aufgabe, erste Hilfe zu leisten, die Sperrung oder Behinderung des Fahrwassers durch manövrierunfähige Fahrzeuge zu verhindern und die notwendigsten Arbeiten an beschädigten Fahrzeugen sofort vorzunehmen.

außerdem:

Bergekräfte, die im Bedarfsfalle von der Wasserstraßenverwaltung anzufordern waren. Das erforderliche Personal wurde auch hier nach den Bestimmungen des Luftschutzgesetzes herangezogen, die notwendigen Ergänzungskraftfahrzeuge und Boote wurden nach den Bestimmungen des Reichsleistungsgesetzes beordert.

Die Stärke der Einheiten richtete sich nach den örtlichen Erfordernissen.

Der Werkluftschutz

Der Werkluftschutz hatte die Aufgabe, die durch Luftangriffe zu erwartenden Schäden sowie den damit verbundenen Produktionsausfall auf ein Mindestmaß zu beschränken und den Arbeitsausfall durch Fliegeralarme möglichst kurz zu halten.

Der Umstand, daß die einzelnen Fertigungsgruppen der Industrie sehr erhebliche Verschiedenheiten aufwiesen, machte es notwendig, Schutzmaßnahmen zwar nach den gleichen Grundsätzen, im übrigen aber individuell entsprechend den Sonderverhältnissen des einzelnen Werkes durchzuführen.

Von vornherein sollte das Problem auf dem Wege über die Selbstverwaltung der Industrie gelöst werden. Schon vor dem Jahre 1933 hatte der damalige „Reichsverband der deutschen Industrie" nach den Anregungen des damals noch zuständigen Reichsministers des Innern „Merkblätter für den industriellen Luftschutz" ausgearbeitet und die bei den regionalen Arbeitgeberverbänden eingerichteten „Vertrauens-

stellen für den industriellen Luftschutz“ mit der Durchführung beauftragt. Da die Kostenfrage noch ungeklärt war, blieb es bis auf wenige Ausnahmen bei theoretischen Vorbereitungen.

Im Jahre 1933 änderte der „Reichsverband der deutschen Industrie“ seine Bezeichnung in: „Reichsgruppe Industrie“. Die bisherigen „Vertrauensstellen für den industriellen Luftschutz“ erhielten die Bezeichnung: „Werkluftschutz-Bereichsvertrauensstellen“. In jeder preußischen Provinz und in jedem deutschen Land wurde eine solche Bereichsvertrauensstelle bei den regionalen Gliederungen der Reichsgruppe Industrie eingerichtet. Die Reichsgruppe Industrie als Zentralstelle für den Werkluftschutz handelte bei der Durchführung des Werkluftschutzes nach den Weisungen des RdL u. ObdL – L In 13 –.

In laufend erscheinenden Arbeitsplänen und Merkblättern, die im Einvernehmen mit RdL u. ObdL – L In 13 – aufgestellt wurden, gab sie die Richtlinien für die zeitliche und materielle Durchführung der Werkluftschutzorganisation. Zur Durchführung bediente sie sich ihrer nachgeordneten Vertrauensstellen; der

Bereichsvertrauensstellen,
Bezirksvertrauensstellen,
Ortsvertrauensstellen.

Die gesetzliche Grundlage für den Werkluftschutz bildete das Luftschutzgesetz mit seinen Durchführungsverordnungen und den Ausführungsbestimmungen dazu. Der Werkluftschutz blieb eine Selbstverwaltungsaufgabe. Die Industrie führte ihn dem Grundsatz nach mit eigenen Mitteln durch, der Staat erleichterte diese Maßnahme, soweit sie finanzielle Aufwendungen erforderten, durch steuerliches Entgegenkommen.

Außer den regionalen Bereichsvertrauensstellen gab es als Ausnahmeregelung zwei fachliche Bereiche für den Kohlenbergbau.

Organisation des Werkluftschutzes

Gliederung und Stärke der Werkluftschutzkräfte in den einzelnen Betrieben richtete sich nach deren Größe, Bedeutung und Eigenart. Sie wurde von den Werkluftschutzvertrauensstellen im Benehmen mit dem zuständigen Luftgaukommando festgelegt. Durch Planspiele und Übungen wurde die Organisation laufend überprüft. Die Überprüfungen der Luftgaukommandos erstreckten sich darüber hinaus auf die technischen und baulichen Werkluftschutzmaßnahmen, die für die Erhaltung der Produktion von entscheidender Bedeutung waren.

An Kräften waren aufzustellen:
Werkbeobachter,
Brandwachen,
Feuerlöschkräfte,
Sanitätstrupps,
Entgiftungstrupps,
Instandsetzungstrupps,
Störungstrupps,
Sondertrupps je nach der Eigenart des Betriebes,
Melder.

Die Führer der Betriebe waren grundsätzlich dafür verantwortlich, daß die für die Erhaltung der Produktion und für den Schutz der Belegschaft notwendigen Maßnahmen termingerecht durchgeführt wurden. Hierbei stand ihnen der „Werkluft-

schutzleiter" zur Seite. Der Werkluftschutzleiter wurde vom Betriebsführer ernannt und durch den örtlichen Luftschutzleiter zur Luftschutzdienstpflicht herangezogen. Unter der verantwortlichen Leitung des Betriebsführers stellte er den „Werkluftschutzplan" auf, eine Art Denkschrift mit angeschlossenem Terminkalender, die nach vorgeschriebenem Muster neben einer genauen Beschreibung der Werkanlage alles das enthielt, was an Luftschutzmaßnahmen erforderlich war, z. B. Beschaffung, Lagerung, Verteilung von Geräten und Ausrüstung, Einteilung der Belegschaft in Einsatz-, Bereitschafts- und Auffüllungsgruppe, Ausbildung, Ausbau der Befehlsstelle, der Rettungsstelle und der Schutzräume, sonstige bauliche Maßnahmen, Nachrichtenverbindungen, Verlagerungen, Produktionsnotwendigkeiten, Notbelegschaft usw.

Die Bestimmungen für den Aufbau des Werkluftschutzes wurden zunächst zusammengefaßt in der LDv 756 „Werkluftschutz", die sich wie folgt gliederte:

Teil I: Aufgaben und Aufbau des Werkluftschutzes,
Teil II: Ausbildung im Werkluftschutz und Erprobung,
Teil III: Anweisung für den Werkluftschutzleiter und seine Hilfskräfte,
Teil IV: Baulicher Werkluftschutz,
Teil V: Werkwachdienst,
Teil VI: Werkfeuerschutz,
Teil VII: Werksanitätsdienst,
Teil VIII: Werkveterinärdienst,
Teil IX: Werkgasabwehrdienst,
Teil X: Werkwiederherstellungsdienst,
Teil XI: Werk-Feuermelde- und Alarmdienst,
Teil XII: Anweisung für sonstige Werkluftschutzeinsatzkräfte.

Zu dieser Vorschrift wurden als Anlagen in engster Zusammenarbeit mit der Reichsgruppe Industrie „Anweisungen" für die einzelnen Betriebsarten herausgegeben:

Anlage 1: Sonderanweisung für Brauereien,
Anlage 2: Sonderanweisung für den Braunkohlenbergbau,
Anlage 3: Sonderanweisung für Elektrizitätswerke,
Anlage 4: Sonderanweisung für Erdöl-, Bohr- und Gewinnungsbetriebe,
Anlage 5: Sonderanweisung für Gaswerke mit Rohrnetzen,
Anlage 6: Sonderanweisung für die Glasindustrie,
Anlage 7: Sonderanweisung für den Luftschutz im Bergbau unter Tage,
Anlage 8: Sonderanweisung für Hydrieranlagen,
Anlage 9: Sonderanweisung für Kesselbetriebe,
Anlage 10: Sonderanweisung für Lager brennbarer Flüssigkeiten,
Anlage 11: Sonderanweisung für Wasserwerke,
Anlage 12: Sonderanweisung für Werke der Eisenhüttenindustrie,
Anlage 13: Sonderanweisung für Schnittholzlagerplätze,
Anlage 14: Sonderanweisung für die Zuckerindustrie,
Anlage 15: Sonderanweisung für die Kartoffeltrocknungsindustrie.

Bestimmend für die stufenweise aufzubauende Organisation des Werkluftschutzes waren in Verbindung mit den örtlichen Werkluftschutzplänen die schon genannten Arbeitspläne der Reichsgruppe Industrie. Von Bedeutung waren ferner die „Erfahrungsberichte über Planspiele und Übungen", die die Reichsgruppe Industrie im Einvernehmen mit RdL u. ObdL – L In 13 – herausgab.

Das Aufsichtsrecht gegenüber den Betrieben des Werkluftschutzes war vielgestaltig je nach der Bedeutung der Betriebe in rüstungswirtschaftlicher Hinsicht. Als Wehrmachtdienstellen übten die Luftgaukommandos im Rahmen ihrer Luftschutzaufgaben

ein „Inspektionsrecht“ aus. Als zivile Dienststellen waren die örtlichen Luftschutzleiter für die Zusammenarbeit aller Luftschutzsparten in ihren Bereichen verantwortlich und mußten über die Struktur der Werke aus Gründen etwaiger Hilfeleistung unterrichtet sein. Auch die Inspekteure – später: Befehlshaber der Ordnungspolizei hatten ein entsprechendes Aufsichtsrecht als Dienstvorgesetzte der örtlichen Luftschutzleiter.

Im Interesse der Produktionssicherung war es wichtig, bei allen neu entstehenden Betrieben die Forderungen des Werkluftschutzes von vornherein in die Planung aufzunehmen, von der Standortwahl über die Schaffung mehrerer Arbeitsgänge bis zu den baulichen Schutzmaßnahmen für die Belegschaft und für die Erzeugung. Im allgemeinen betätigten sich auf diesem Gebiet die Luftgaukommandos. In wichtigen Fällen der Errichtung von Werken der Rüstungsindustrie schaltete sich RdL u. ObdL – L In 13 – ein. Als Beispiel hierfür sei das Flugmotorenwerk Genshagen bei Berlin genannt. Dieses Werk – 1936/37 erbaut – wurde als luftschutzmäßige Musteranlage nach den damaligen Erkenntnissen errichtet. Zwar enthielt es noch keine Bunkerbauten, aber die Grundsätze der Standortwahl, der aufgelockerten Bauweise, des Schutzraumbaues, der Tarnung, der Verdunklung und der personellen sowie der materiellen Gestaltung des Luftschutzes waren verwirklicht

Über das Werk Genshagen wurde ein Luftschutzlehrfilm aufgenommen, der für Schulungszwecke und für die Vorbereitung des Luftschutzgedankens von Bedeutung geworden ist.

Wo mehrere Werke innerhalb des Gebietes einer Ortsvertrauensstelle zusammenlagen, waren für das Zusammenwirken dieser Betriebe im Rahmen des Luftschutzes zwei Wege vorgesehen:

1. die Vereinbarung des Zusammenwirkens, wobei die Befehlsbefugnisse der einzelnen Betriebsführer bzw. ihrer Werkluftschutzleiter nicht berührt wurden,
2. die Werkluftschutzgemeinschaft. Hier legte der Leiter dieser Gemeinschaft im Benehmen mit den angeschlossenen Betrieben die Grundsätze für die Zusammenarbeit fest. Es bestand die Möglichkeit, ihm die Einsatzkräfte und auch die Werkbeobachter unmittelbar zu Einsatzzwecken zu unterstellen.

Bauwesen im Werkluftschutz

Hinsichtlich des Schutzraumbaues galten im Werkluftschutz folgende Grundsätze: Es waren geschützt unterzubringen:

Werkluftschutzleitung, gegebenenfalls auch WLS-Gruppen- und -Abschnittsleitungen,
die Einsatzkräfte mit ihren Einrichtungen, z. B. Werkrettungsstellen,
Werkbeobachter,
die Notbelegschaften in der Nähe ihrer Arbeitsplätze,
die übrige Belegschaft.

Geschützte Unterbringung erforderten weiterhin bestimmte Betriebsteile, „Herzstücke“ der besonders wichtigen Werke, ferner Entwicklungslaboratorien sowie Konstruktionspläne und Zeichnungen. Bombensichere Unterbringung war nur in seltenen Fällen mit Rücksicht auf die hohen Kosten und das Bauvolumen möglich, wie auch sonst bei der Neuanlage von Industriewerken Luftschutzgesichtspunkte des öfteren hinter den Gesichtspunkten des schnellen Anlaufens der Produktion zurückgestellt werden mußten.

Für die bauliche Ausführung der Schutzraumbauten waren von RdL u. ObdL – L In 13 – eingehende Anweisungen herausgegeben worden, die z. B. schon im Erfahrungsbericht Nr. 3 der Reichsgruppe Industrie vom 1. 12. 1936 behandelt worden sind.

Den wirkungsvollsten Schutz boten zweifellos die Luftschutzstollen. Sie wurden damals allerdings nur in Gegenden des Bergbaues geplant. Wo innerhalb der Werke oder in deren näherer Umgebung eine geschützte Unterbringung der Belegschaft nicht möglich war, kamen Deckungsgräben in Betracht.

Splitterschutz für Maschinen und sonstige wichtige Anlagen der Erzeugung war nicht nur für die Aufrechterhaltung der Erzeugung, sondern auch für deren Wiederingangbringung nach Luftangriffen von größter Bedeutung. Je nach den örtlichen Gegebenheiten wurden sie in festem oder trockenem Mauerwerk errichtet.

Besondere Brandschutzmaßnahmen waren in stark feuerempfindlichen Betrieben notwendig. Sie waren vorbeugender und abwehrender Art.

Ausbildung im Werkluftschutz

Wenn der Werkluftschutz seinen vielseitigen Aufgaben gerecht werden wollte, mußte eine fortlaufende und den jeweiligen Erkenntnissen und Erfahrungen angepaßte Ausbildung aller Kräfte stattfinden. Dies war um so mehr notwendig, als infolge Neugründung zahlreicher Betriebe ein starker Personalwechsel eintrat. Jeder Betrieb hatte seine eigenen Ausbildungseinrichtungen. Hier wurde unter Verantwortung des Werkluftschutzleiters die gesamte Gefolgschaft allgemein und die Angehörigen der Einsatz- und der Bereitschaftsgruppe sowie der Notbelegschaft auf ihren fachlichen Sondergebieten ausgebildet.

Auf den Werkluftschutzbereichsschulen erfolgte die Ausbildung der Betriebsführer, der Werkluftschutzleiter einschließlich deren Vertreter, der Truppführer und der Übungsleiter in den Betrieben.

Auf der Werkluftschutzzentralschule wurden ausgebildet: Betriebsführer, Werkluftschutzleiter sowie Sachbearbeiter (z. B. für Bauwesen, Gasabwehr, Werkfeuerschutz) von besonders wichtigen Betrieben.

Der Selbstschutz

Bei der hohen Luftgefährdung und Luftempfindlichkeit des deutschen Raumes mußte der Luftschutz eine Lebensfrage für das deutsche Volk sein. Es kam also darauf an, neben den vielseitigen behördlichen Aufgaben die gesamte Bevölkerung mit den aus der Luft drohenden Gefahren bekannt zu machen, einen jedes Haus erfassenden Selbstschutz aufzuziehen und diesen gründlich zu schulen. Grundsatz mußte sein, daß jedes Haus sich zunächst selbst zu helfen hatte und daß die Luftschutzkräfte des öffentlichen Dienstes erst dann eingesetzt wurden, wenn es die Lage erforderte.

In Abschnitt V der „Vorläufigen Ortsanweisung für den Luftschutz der Zivilbevölkerung“ war bereits klar gesagt worden, daß die behördlichen Luftschutzmaßnahmen sich nur auf den Schutz der Allgemeinheit zu erstrecken haben und daß sie erst ihre volle Wirksamkeit erhalten, wenn sie durch die Selbstschutzmaßnahmen der Bevölkerung ergänzt werden. Der Selbstschutz innerhalb der häuslichen und der Wohngemeinschaften mußte für den Erfolg aller Luftschutzmaßnahmen von entscheidender Bedeutung sein.

Umfassende Vorbereitungen waren in organisatorischer und in technischer Hinsicht zu treffen mit dem Ziel, auftretende Schäden möglichst schon bei ihrer Entstehung zu beseitigen und das Entstehen von Katastrophen zu verhindern.

Die Organisation fand ihren Ausdruck in erster Linie im personellen Aufbau des Selbstschutzes. Zunächst war ein „Familienluftschutz“ vorzubereiten als unterste Gliederung des Selbstschutzes. Seine Aufgaben wurden im „Merkblatt für die Familie“ – Anlage 3 zum oben genannten Abschnitt V – zusammengefaßt. Nächsthöhere Gliederung war der „Hausluftschutz“.

Der Hausluftschutz umfaßte:

Die Bestellung eines Luftschutzhauswartes,
die Organisation des Fliegeralarmes im Hause,
die Bildung der Hausfeuerwehr und der sonstigen Selbstschutzkräfte,
die Einrichtung von Schutzräumen,
die Vorbereitung der Verdunklung.

Ausschlaggebend für Erfolg und den richtigen Aufbau des Hausluftschutzes war die Auswahl des geeigneten Hausbewohners für den Posten des Luftschutzhauswarts. Seine Tätigkeit erstreckte sich nicht nur auf die Vorbereitung der oben genannten Maßnahmen, sondern im Einsatzfalle auf die Führung des Selbstschutzes im Hause. In einem „Merkblatt für das Haus“ – Anlagen 2 und 4 zu dem oben genannten Abschnitt V – waren seine Aufgaben kurz umrissen.

Sein Hauptaugenmerk hatte der Luftschutzhauswart auf die Auswahl und die Ausbildung der Selbstschutzkräfte zu legen. Es kamen in Betracht:

Brandwachen,
Hausfeuerwehr,
Laienhelferinnen,
Melder.
Ordner (in größeren Häusern).

Mehrere benachbarte Häuser wurden zu einer „Luftschutzgemeinschaft“ zusammengefaßt mit der Aufgabe der gegenseitigen Hilfeleistung im Falle des Einsatzes.

Die technischen Vorbereitungen erstrecken sich auf:

Beschaffung und Bereitstellung der erforderlichen Werkzeuge und Gefäße für Wasser und Sand sowohl in den einzelnen Haushalten als auch in dem Schutzraum,
Auswahl und behelfsmäßigen Ausbau des Schutzraumes (richtige Lage, Kennzeichnung, Freimachung, Abdichtung einschließlich Gasschleuse, mehrere Ausgänge, Ausstattung, Notbeleuchtung usw.),
Beschaffung des Verdunklungsmaterials und richtige Anbringung, Entrümplung der Dachböden.

Gesetzliche Grundlage für den Aufbau des Selbstschutzes wurde das Luftschutzgesetz mit seinen Durchführungsbestimmungen, indem es die Luftschutzdienstpflicht, die Sachleistungspflicht und die Pflicht zu luftschutzmäßigem Verhalten begründete.

Eine gewaltige Arbeit war zu leisten, um die gesamte Bevölkerung von der Notwendigkeit und der Bedeutung des Selbstschutzes zu überzeugen, sie für die freiwillige Mitarbeit im Luftschutz zu gewinnen und schließlich eine umfassende Ausbildungstätigkeit zu entfalten.

Diese Aufgaben wurden dem „Reichsluftschutzbund“ übertragen. Sofort nach seiner Gründung begann ein Aufklärungsfeldzug größten Stils über die Notwendigkeit und das Wesen des Selbstschutzes. Die Aufgaben des Reichsluftschutzbundes wurden schließlich auch gesetzlich festgelegt. § 2 der Ersten Durchführungsverordnung zum Luftschutzgesetz besagte unter Ziffer 3:

„Der Selbstschutz obliegt der Bevölkerung, seine Organisation und die Ausbildung der Selbstschutzkräfte wird vom Reichsluftschutzbund durchgeführt."

Der Reichsluftschutzbund konnte seine verantwortungsvolle Aufgabe nur lösen, wenn er seinen organisatorischen Aufbau von vornherein so zweckmäßig wie möglich der Eigenart seiner Aufgabe anpaßte. Grundzelle des Selbstschutzes war das Haus. Das Haus war das eigentliche Tätigkeitsfeld des Reichsluftschutzbundes, in das er das Schwergewicht seiner Tätigkeit legen mußte. Als unterste Dienststelle des Reichsluftschutzbundes (RLB) wurde der „Block" eingerichtet, in welchem eine Anzahl benachbarter Häuser zusammengefaßt war. Nächste Dienststelle war die „Untergruppe". Ihre Aufgabe bestand darin, in den Blocks für Einheitlichkeit der gesamten Luftschutzarbeit Sorge zu tragen und die Blockwarts in ihrer Arbeit zu überwachen.

Bei den nächsten Dienststellen, den Reviergruppen, wurde erstmalig die Verknüpfung des Selbstschutzes und seiner Organisatoren mit dem behördlich gelenkten Sicherheits- und Hilfsdienst nach außen hin erkennbar. Der Reviergruppenführer war der Verbindungsmann zwischen Selbstschutz und Behörde, da der Bereich der Reviergruppe sich mit dem des Luftschutzreviers deckte. Die Ortsgruppe als nächst höhere Dienststelle repräsentierte der breiten Öffentlichkeit gegenüber den Reichsluftschutzbund und damit den Selbstschutz. Sie entfaltete eine rege Tätigkeit, die den örtlichen Verhältnissen angepaßt sein mußte.

Zwischen den Ortsgruppen und den Landesgruppen wurden Bezirksgruppen eingeschaltet, da die zahlreichen, oft sehr weit voneinander entfernt liegenden Ortsgruppen nicht hinreichend von den Landesgruppen betreut und überwacht werden konnten. Die Bezirksgruppen waren „Außenstellen" der Landesgruppen und hatten daher keine eigene Verwaltung.

Das gesamte Reichsgebiet war ursprünglich in 15 Landesgruppen aufgeteilt. Den Landesgruppen oblag die Überwachung der nachgeordneten Dienststellen hinsichtlich des äußeren und inneren Dienstbetriebes und des Haushalts- und Rechnungswesens. An der Spitze des Reichsluftschutzbundes stand das Präsidium. Der Präsident des Reichsluftschutzbundes war dem RdL u. ObdL unterstellt und erhielt von dort seine fachlichen Weisungen für den Aufbau des Selbstschutzes. Auch hinsichtlich der Verwaltung und der Geschäftsführung des Reichsluftschutzbundes war der Präsident dem RdL u. ObdL – L In 13 – gegenüber verantwortlich. Ihm zur Seite stand der Vizepräsident, der zugleich Chef des Stabes war. Das Präsidium des Reichsluftschutzbundes war unbeschadet der ursprünglichen Rechtsstellung des Bundes einer dem Reichsluftfahrtministerium nachgeordneten Dienststelle gleichzuachten.

Das erste Ziel des Reichsluftschutzbundes war die Luftschutzwerbung. Hierunter war nicht etwa die bloße Werbung von Mitgliedern zu verstehen, sondern das Bestreben, den Luftschutzwillen in die Öffentlichkeit zu tragen.

Zu Aufklärungs- und Werbezwecken gab der Reichsluftschutzbund eine große illustrierte Zeitschrift: „Die Sirene" heraus. Der „Luftschutzbilderdienst" und der alljährlich erscheinende „Deutsche Luftschutzkalender" gaben einen weiteren anschaulichen Einblick in das Wesen und Wirken des Luftschutzes.

Durch den RdL u. ObdL – L In 13 – wurde der RLB laufend über alle neuen Erkenntnisse auf dem Gebiet des Luftschutzes unterrichtet und sorgte seinerseits für sofortige Auswertung dieser Erkenntnisse in seinen Schuleinrichtungen und Lehrbüchern. Als Beispiel für die sorgfältige und allgemeinverständlich Art dieser Tätigkeit sei hier angeführt: „Der Luftschutzleitfaden für Alle" von A. Teetzmann, erschienen im Selbstverlag des RLB.

Bei der Erfassung der Selbstschutzkräfte im Hause kam es darauf an, möglichst

solche Personen auszuwählen, die im Ernstfall auch wirklich zur Verfügung standen und nicht etwa durch anderweitige Verpflichtungen, z. B. Wehrmacht, Rüstungsindustrie, Behörden, dem Hause für kürzere oder längere Zeit fernbleiben mußten. Aus diesem Grunde wurde von Anfang an auf den Einsatz von Frauen Wert gelegt. Ebenso verhielt es sich mit der Heranziehung von Jugendlichen.

Die Ausbildung im Selbstschutz

Während die vordringliche Aufgabe: „Ausbildung der Selbstschutzkräfte" anfangs auf der Grundlage der Freiwilligkeit durchgeführt wurde, war sie durch die Erste Durchführungsverordnung zum Luftschutzgesetz zu einem Teil der nunmehr eingeführten „Luftschutzdienstpflicht" geworden. Die Lehrmethode mußte dem Niveau und der verschiedenartigen Zusammensetzung der Lehrgangsteilnehmer angepaßt werden. Hierbei war auch auf eine möglichste Beschränkung der Unterrichtsstunden Bedacht zu nehmen, zumal diese in den Abendstunden – von Lehrern und Schülern nach anstrengender Berufsarbeit – abgehalten werden mußten.

Außer den „Hausunterweisungen" wurden 4 Arten von Luftschutzschulen unterschieden:

Luftschutzschulen der Revier- bzw. Gemeindegruppen, in denen wohl theoretischer Unterricht erteilt wurde, in denen die praktische Ausbildung in Form von Hausübungen jedoch Vorrang genoß.

Luftschutzhauptschulen der Ortsgruppen, in denen die Blockwarte, Untergruppenführer, Leiter und Lehrer von Luftschutzschulen, Werbewarte, Luftschutzbauberater usw. geschult wurden.

Landesgruppen-Luftschutzschulen, deren Aufgabe darin bestand, Amtsträger vom Reviergruppenführer aufwärts sowie Leiter und Lehrkräfte der nachgeordneten Schulen weiterzubilden.

Die Reichsluftschutzschule, zunächst in Berlin, Danziger Straße, später in Berlin-Wannsee mit dem Auftrage, die höheren Amtsträger des RLB zu schulen.

Weiterhin standen dem Präsidium des RLB 2 motorisierte Luftschutz-Lehrtrupps in Stärke von je 1/16 zur Verfügung, die dort eingesetzt wurden, wo örtliche Ausbildungsschwierigkeiten, besonders in ländlichen Gebieten, auftraten.

Die Grenzen der Zuständigkeit von „Selbstschutz" und „Erweitertem Selbstschutz" waren nicht in allen Fällen klar, insbesondere wenn es sich um die Luftschutzvorbereitungen in Häusern mit Publikumsverkehr wie Warenhäuser, Theater, Versammlungsräume, Dienstgebäude usw. handelte. In Zweifelsfällen entschied über die Zugehörigkeit der örtliche Luftschutzleiter.

Behörden gegenüber, die in ihren Gebäuden Selbstschutz zu betreiben hatten, wurde der RLB nur beratend tätig.

Diese Beratung erstreckte sich nicht nur auf Fragen der Organisation, sondern auch auf bauliche Fragen betreffend Einrichtung, Verbesserung und Absteifung von Schutzräumen. Für diese bautechnischen Aufgaben waren bei den Ortsgruppen des RLB „Luftschutz-Bauberater" – in der Regel ehrenamtlich – eingesetzt, die mit großer Hingabe an ihre umfangreichen Aufgaben herangingen.

Der erweiterte Selbstschutz

Öffentliche und private Dienststellen und Betriebe, soweit für sie der Selbstschutz nicht ausreichte, ein Werkluftschutz aber noch nicht notwendig war, unterlagen dem Erweiterten Selbstschutz. Hierfür kamen u. a. in Betracht:

behördliche Gebäude und Betriebe,
Waren- und Geschäftshäuser,
Einzelhandelsbetriebe,
Banken und bankähnliche Betriebe,
größere Hotels und Gaststätten,
Universitäten und größere Bildungsstätten,
Krankenhäuser, soweit sie nicht vom Sicherheits- und Hilfsdienst erfaßt werden,
Altersheime, Stifte, Kirchen und Klöster.

Über die Zuteilung entschied der örtliche Luftschutzleiter. Verantwortlich für die Durchführung des Erweiterten Selbstschutzes in den betreffenden Dienststellen und Betrieben waren die Behörden- oder Betriebsleiter. Die Leitung der erforderlichen Maßnahmen oblag einem „Betriebsluftschutzleiter", der für seine Aufgaben durch polizeiliche Verfügung auf Grund der Bestimmungen des Luftschutzgesetzes herangezogen wurde.

Der Reichsluftschutzbund übte auf dem Gebiete des Erweiterten Selbstschutzes nur beratende Tätigkeit aus.

Die ersten Bestimmungen für den Erweiterten Selbstschutz waren bereits in Abschnitt V der „Vorläufigen Ortsanweisung für den Luftschutz der Zivilbevölkerung" – 1935 – enthalten. Diese Anweisung behandelte neben den allgemeinen Fragen den Aufbau des Erweiterten Selbstschutzes (Passive und aktive Gefolgschaft, Ordnungsdienst, Betriebsfeuerwehr, Sanitätstrupps, Fernsprecher und Melder, Trupps für Sonderzwecke, Verhalten bei den verschiedenen Alarmstufen sowie die zweckmäßige Ausrüstung).

Später galt für alle zum Erweiterten Selbstschutz gehörenden Dienststellen und Betriebe die Luftwaffendienstvorschrift: „Richtlinien für die Durchführung des erweiterten Selbstschutzes – LDv 755". Im Aufbau ähnlich wie der oben erwähnte Abschnitt V, gab diese Vorschrift eingehende Hinweise für die Organisation im einzelnen, für die Kräftegliederung, für die Ausbildung, für das Verhalten in den verschiedenen Fällen des Einsatzes und für die Ausrüstung. Für eine Reihe von Betrieben und Einrichtungen waren vermöge deren Eigenart über die grundsätzlichen Bestimmungen der LDv 755 hinaus Sonderregelungen erforderlich.

Der „Luftschutz in Gefangenenanstalten" wurde durch die LDv 755/1 geregelt. Die sichere Verwahrung der Häftlinge mußte gewährleistet bleiben, daher kam eine Verbringung in gemeinsame Luftschutzräume nicht in Frage. Das Problem der Aufstellung von Selbstschutzkräften bedurfte ebenfalls einer besonderen Regelung.

Der „Luftschutz in Schulen und Hochschulen" – LDv 755/2 – stellte wieder andere Aufgaben (Schichtweiser Unterricht, Verlagerung von Schulklassen usw.).

Um das Kulturgut nicht der Vernichtung anheimfallen zu lassen, wurden in der LDv 755/6 Bestimmungen für den „Luftschutz in Museen, Büchereien, Archiven und ähnlichen Kulturstätten" getroffen. Zunächst wurden drei Gruppen von Kunstwerken unterschieden, abgestuft je nach ihrer kulturhistorischen Bedeutung bzw. Unersetzbarkeit. Bewegliche Kulturgüter wurden grundsätzlich ausgelagert. Bei der Auswahl der Bergungsorte kam es auf Dezentralisation an. Abseits gelegene Bauwerke wie Klöster, Schlösser usw. in weniger gefährdeten Gebieten eigneten sich am besten hierfür. Im

übrigen war es von größter Bedeutung, einen ausreichenden Splitterschutz anzubringen entsprechend den hierfür gegebenen Bestimmungen. Das Bergegut umfaßte außer dem reinen Kulturgut auch Archive wichtiger Art, desgleichen auch Karteien von Verwaltung und Wirtschaft. Eine Sonderregelung war ferner für den „Luftschutz in Kirchen" notwendig. Da die Zahl der im unmittelbaren Kirchendienst stehenden Personen in der Regel zu gering für die Aufstellung der Selbstschutzkräfte war, mußten Ergänzungskräfte aus den in der Nähe wohnenden Gemeindegliedern herangezogen werden.

Weitere Sonderbestimmungen ergingen für Schlacht- und Viehhöfe, Kühlhäuser und Fleischgroßmärkte in Form von Einzelerlassen des RdL u. ObdL – L In 13 –, die sowohl organisatorische als auch technische Maßnahmen betrafen.

Der Luftschutz der besonderen Verwaltungen

Bestimmte Reichsministerien und sonstige zentrale Einrichtungen nahmen insofern eine Sonderstellung ein, als die Luftschutzmaßnahmen ihrer Dienststellen und Einrichtungen nicht dem Selbstschutz, dem Erweiterten Selbstschutz oder dem Werkluftschutz unterlagen, sondern von den betreffenden Behörden und Dienststellen in eigener Verantwortung nach den Weisungen und Richtlinien des RdL u. ObdL durchzuführen waren. Nach § 22 der I. Durchführungsverordnung zum Luftschutzgesetz handelte es sich hierbei um:

die Wehrmacht,
die Waffen-SS,
die SS-Junkerschulen,
die SA-Standarte „Feldherrnhalle",
den Reichsarbeitsdienst,
die Deutsche Reichspost,
die Deutsche Reichsbahn,
die Reichswasserstraßenverwaltung,
den Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen (Reichsautobahnen),
sonstige im Einzelfall zu bestimmende Stellen.

Lediglich auf dem Gebiet der Erfassung von Ergänzungspersonal wurden die ordentlichen Polizeibehörden – auf Antrag der in Betracht kommenden Verwaltungen – tätig.

Die Weisungen des RdL u. ObdL erstreckten sich nicht nur auf die Organisation des eigentlichen Luftschutzdienstes, sondern auch auf die Fülle der technischen Maßnahmen, z. B. auf den Gebieten des Bauwesens, der Tarnung, der Verdunklung, der Entrümplung und des Feuerlöschwesens, ferner auf das Gebiet des Luftschutzwarndienstes. Weisungen und Richtlinien gab RdL u. ObdL grundsätzlich im Benehmen bzw. im Einvernehmen mit der jeweils in Frage kommenden besonderen Verwaltung heraus. In einer Anzahl von Fällen bearbeitete der RdL u. ObdL – L In 13 – die im Bereich bestimmter besonderer Verwaltungen notwendigen Vorschriften selbst.

1. Der Luftschutz in Wehrmachtanlagen

Alle Weisungen, Richtlinien, Befehle und Vorschriften, die den Luftschutz im Bereich der drei Wehrmachtteile behandelten (OKH, OKL, OKM), wurden im Beneh-

men bzw. im Einvernehmen mit diesen durch RdL u. ObdL – L In 13 – herausgegeben, bei wichtigen Führungsanweisungen unter dem Kopf: „OKW/ObdL". Häufig gingen Versuchs- und Erprobungsarbeiten voraus. Hierbei sei bemerkt, daß zahlreiche Vorschriften, z. B. für den Werkluftschutz oder für Häfen und Wasserstraßen auch für gleichartige und ähnliche Anlagen der Wehrmachtteile Anwendung finden mußten.

Dies war u. a. dann der Fall, wenn Flugplätze in unmittelbarem Zusammenhang mit Flugzeugwerken standen.

Die zunächst zeitlich einzeln und spezialisiert gegebenen Einzelweisungen fanden schließlich ihren Niederschlag in Dienstvorschriften. Grundlegend war die Dienstvorschrift:

LDv 410 „Luftschutzdienst in Unterkünften, Anstalten und Anlagen der Wehrmacht"

mit einer Anzahl von Beiheften. Als wichtigste seien hier aufgeführt:

LDv 410/1: Luftschutzdienst in Standorten, Truppenunterkünften usw.
LDv 410/2: Luftschutzdienst auf Flughäfen,
LDv 410/5: Luftschutzordnung,
LDv 410/6: Baulicher Luftschutz in Wehrmachtanlagen (außer in Lazaretten),
LDv 410/7: Baulicher Luftschutz in Lazaretten, Krankenhäusern, Heil- und Pflegeanstalten,
LDv 410/8: Feuerlöschdienst,
LDv 410/9: Luftschutzveterinärdienst,
LDv 410/10: Ausrüstungsnachweisungen.

Die LDv 410 wurde gleichzeitig als HDv 410 und als MDv 268 herausgegeben. Die Grundvorschrift enthielt Bestimmungen:

für organisatorische Maßnahmen – Einteilung der verschiedenartigen Anlagen, Abgrenzung der Befugnisse, Personal, Luftschutz-Diensteinheiten, Luftschutzordnung, Luftschutz-Tagebuch,
für technische Maßnahmen – Bauwesen, Brandschutz, Verdunklung, Tarnung, Scheinanlagen, Verneblung,
für den Luftschutzwarndienst,
für Ausbildung und Übungen.

Die Beihefte behandelten die Sonderregelungen für die verschiedenen Fachgebiete und Objekte.

Die einzelnen Wehrmachtteile erließen für die Durchführung der Vorschriften besondere Bestimmungen.

Der Standort

Alle Luftschutzmaßnahmen organisatorischer und technischer Art, die für die Unterkünfte, Anlagen und Liegenschaften der Wehrmacht innerhalb eines Luftschutzortes vorzubereiten und durchzuführen waren, gehörten zum Aufgabenbereich des Standortältesten. Die Fragen der Warnung und Alarmierung, der Verdunklung sowie der Bereitstellung von Wehrmachthilfskommandos und der Vereinbarung gegenseitiger Hilfeleistung konnten, da sie einer einheitlichen Regelung bedurften, nur von einer für alle im Ortsbezirk untergebrachten Wehrmachtteile verantwortlichen Stelle im Benehmen bzw. im Einvernehmen mit dem örtlichen Luftschutzleiter einer Lösung zugeführt werden. Wenn auch jede Wehrmachtanlage zunächst für ihren eigenen Schutz selbst zu sorgen hatte, – was bei größeren Einzelanlagen auch kaum auf Schwierigkeiten stieß –, so konnte in allen größeren Standorten auf eine einheitliche Führung

und Verteilung der Kräfte nicht verzichtet werden, zumal für später auf die führungsmäßigen Möglichkeiten eines überörtlichen Einsatzes von Wehrmachthilfskommandos Bedacht zu nehmen war.

Anfangs war ein vorbeugender Einsatz von Wehrmachthilfskommandos dort vorgesehen, wo die Kräfte des Erweiterten Selbstschutzes – insbesondere in Hafenstädten – nicht zur Gestellung der erforderlichen Brandwachen ausreichten. Dieser Einsatz kam später nur in beschränktem Umfange zum Tragen. Dagegen sollte der Einsatz zur Schädenbekämpfung im Rahmen der örtlichen Hilfeleistung erhöhte Bedeutung erlangen. Wichtig war die Zusammenarbeit des Standortältesten mit dem örtlichen Luftschutzleiter auf dem Gebiet des Luftschutzwarndienstes. Die Kommandeure von Ersatztruppenteilen konnten – was sich schon bei Luftschutzübungen herausstellte –, die für den Luftschutzort geltenden Alarmierungszeiten nicht ohne Einschränkung übernehmen, da hierdurch die Ausbildung empfindlich gestört worden wäre. Es waren also Sonderregelungen notwendig, zumal die Truppenunterkünfte häufig weit außerhalb des eigentlichen Stadtgebietes lagen.

Der Luftschutz innerhalb der Wehrmachtanlage selbst richtete sich nach Art und Umfang der Anlage. Für eine Kaserne waren andere Maßnahmen erforderlich als für ein Verwaltungsgebäude, ein Fliegerhorst hatte andere Schutzvorkehrungen zu treffen als eine Werft der Kriegsmarine. Die Stärke der Luftschutzgruppen (z. B. der Feuerlösch-, Sanitäts- oder Bergungsgruppen) hatte sich nach Umfang, Bauart und Inhalt der zu schützenden Objekte zu richten, sie war außerdem abhängig von der Zahl der verfügbaren Mannschaften. Bei „Fliegeralarm“ – nötigenfalls schon vorher – wurden diese Kräfte in bestimmten Schutzräumen zusammengezogen, bei großen Anlagen dezentralisiert, d. h. in entsprechenden Deckungsmöglichkeiten auseinandergezogen untergebracht. Für die Treppenhäuser und für besonders brandempfindliche Lager waren außerdem Brandwachen vorgesehen. Turmbeobachter auf den höher gelegenen Gebäuden sollten ein schnelles Erkennen der Schadenschwerpunkte ermöglichen.

Die Führung der Kräfte lag in den Händen eines besonderen Luftschutzoffiziers oder Beamten, der nach Möglichkeit nicht gewechselt werden sollte. Eine gewisse Bodenständigkeit des Luftschutzoffiziers war notwendig mit Rücksicht darauf, daß die organisatorischen und technischen Vorbereitungen keine Unterbrechung erfahren durften, wenn ein Wechsel in der Belegung einer Unterkunft oder einer sonstigen Anlage eintrat.

Die Ausbildung der Führer und Unterführer – d. h. der Luftschutzleiter, der Fachführer und der Luftschutzgruppenführer – erfolgte zunächst an der Reichsanstalt der Luftwaffe für Luftschutz, die zu diesem Zweck eine Luftschutzlehrkompanie besaß. Erst später schufen sich Heer und Kriegsmarine eigene Luftschutzschulen in der obersten Instanz. Regionale Ausbildungsstätten wurden von vornherein eingerichtet, für das Heer bei den Wehrkreisverwaltungen, für die Kriegsmarine innerhalb der Marinestationskommandos.

Es bedurfte auf den verschiedensten Gebieten eines energischen Durchgreifens, um innerhalb der bestehenden und neu zu errichtenden Wehrmachtanlagen dem Beharrungsvermögen entgegenzutreten. Hier sei nur auf den Luftschutz der Bekleidungskammern hingewiesen. Nach alter Tradition befanden sich diese in der Regel in den Dachgeschossen, noch dazu unter besonderem Verschluß. Der Durchführung eines vorbeugenden Brandschutzes stellten sich demzufolge erhebliche Schwierigkeiten entgegen.

2. Der Luftschutz der Waffen-SS

Der Luftschutz der Waffen-SS und der oben genannten Parteigliederungen wurde ähnlich aufgebaut wie der Luftschutz der Wehrmacht, nur mit dem Unterschied, daß es hier keiner besonderen Luftwaffendienstvorschriften bedurfte. Die verantwortlichen Stellen handelten unter Beachtung der Weisungen und Richtlinien des RdL u. ObdL von sich aus.

3. Der Luftschutz im Reichsarbeitsdienst

Der Reichsarbeitsführer stellte nach den Weisungen und Richtlinien des RdL u. ObdL – L In 13 – eine Luftschutz-Dienstanweisung auf. Die organisatorischen und technischen Maßnahmen erstreckten sich auf die Vorbereitung und Durchführung des Luftschutzes in allen Unterkünften, Anlagen und Einrichtungen des Reichsarbeitsdienstes. Die Führer der Arbeitsgaue und die Bezirksführerinnen waren dem Reichsarbeitsführer für alle Luftschutzmaßnahmen innerhalb ihrer Zuständigkeitsbereiche verantwortlich. Sie hielten dabei enge Verbindung mit den Luftgaukommandos. Die unterstellten Dienststellen arbeiteten, da die Führung des Luftschutzes in jedem Luftschutzort ein geschlossenes Ganzes bilden mußte, mit dem örtlichen Luftschutzleiter, mit den örtlich zuständigen Stellen des Reichsluftschutzbundes und den Werkluftschutzdienststellen der Reichsgruppe Industrie zusammen.

In jeder Unterkunft oder sonstigen Anlage des Reichsarbeitsdienstes wurde eine Luftschutzdiensteinheit aufgestellt, die in größeren Verhältnissen in Einsatz-, Bereitschafts- und Ersatzkräfte unterteilt wurde. Die Kräfte unterstanden dem Luftschutzleiter, der wiederum vom Dienststellenleiter ernannt wurde. Die Luftschutzdiensteinheit gliederte sich in besondere Dienstgruppen, wie: Ordnungs- und Absperrtrupps, Feuerlöschtrupps und Brandwachen, Sanitätstrupps, Instandsetzungstrupps und Entgiftungstrupps.

Die technischen Maßnahmen in den einzelnen Anlagen des Reichsarbeitsdienstes waren nach Art und Umfang verschieden. Der Reichsarbeitsdienst mußte bei seinen Planungen und Maßnahmen besonders darauf Rücksicht nehmen, daß seine Bauten und Unterkünfte in der Regel in Holzbauweise ausgeführt waren. Die Ausrüstung der Luftschutzeinheiten war dementsprechend in erster Linie auf Brandabwehr eingestellt; für den vorbeugenden Brandschutz galten die vom RdL u. ObdL für den Schutz und die Errichtung von Barackenlagern herausgegebenen Vorschriften.

Größere Unterkünfte und Anlagen waren außer der normalen LS-Ausrüstung zusätzlich mit Tragkraftspritzen und mit Schaumlöschgerät ausgestattet. Eine zusätzliche Löschwasserversorgung wurde grundsätzlich gefordert (Teiche, Brunnen). Bei der hohen Luftempfindlichkeit der Holzhauslager wurde auf gute Tarnung besonderer Wert gelegt.

Mit Rücksicht darauf, daß in Barackenlagern in der Regel unter Erdgleiche liegende Keller fehlten, wurden für den Schutz der Insassen grundsätzlich Deckungsgräben angelegt, in bestimmtem Abstand vom Lager selbst, gut getarnt und leicht erreichbar.

4. Der Luftschutz der Deutschen Reichspost

Der Deutschen Reichspost fielen zwei Gruppen von Aufgaben zu:
die allgemeinen Aufgaben, die sich aus ihrer Stellung als „Hoheitsträger“ im Rah-

men der Landesverteidigung ergaben, die Aufgaben, die sie als Trägerin des „Verkehrsunternehmens Post“ zu erfüllen hatte.

Die Einrichtungen der Reichspost waren außerordentlich störungsempfindlich. Sorgfältige luftschutzmäßige Betreuung aller Einrichtungen war die Voraussetzung für eine reibungslose Abwicklung des Nachrichtendienstes über die raumweiten Gebiete hinweg, die von der Deutschen Reichspost versorgt werden mußten.

Die Richtlinien des RdL u. ObdL für die Durchführung des Luftschutzes im Bereich der Deutschen Reichspost waren in den Postluftschutz-Richtlinien enthalten, die damit zur Grundlage für alle Luftschutzmaßnahmen im Bereich der Deutschen Reichspost geworden waren. Die „Postluftschutz-Richtlinien“ enthielten eingehende Bestimmungen über:

Aufbau des Postluftschutzes und Kräftegliederung,

Vorbereitende Maßnahmen auf den Gebieten der Organisation und der Technik,

Maßnahmen bei Aufruf des Luftschutzes und bei den verschiedenen Alarmstufen bis zur Entwarnung,

Besondere Maßnahmen für die einzelnen Dienstzweige wie Postdienst, Postscheckämter, Telegrafenbaudienst.

Die Richtlinien stützten sich in weitestem Umfang auf die für den Luftschutz allgemein gültigen Grundsätze und sahen nur dort Sondermaßnahmen vor, wo die Eigenart des Post- und Fernmeldedienstes dies zwingend erforderte.

Die Luftschutzmaßnahmen der Deutschen Reichspost erstreckten sich im wesentlichen auf Gebäude und Grundstücke, in denen sich Dienststellen der Post befanden, ferner auf das weitläufige Fernmeldenetz (Kabel und Freileitungen).

Die Schutzmaßnahmen für Gebäude und Grundstücke richteten sich wie überall nach Umfang und Bedeutung des zu schützenden Objekts. Bei kleineren Dienststellen genügten Luftschutzmaßnahmen im Umfange des Selbstschutzes. Wichtigere Dienststellen paßten sich in ihren Luftschutzmaßnahmen dem Erweiterten Selbstschutz oder dem Werkluftschutz an. Kleinere Ämter und Amtsstellen, wie sie zu Hunderten über die größeren Städte verteilt, auf Mietgrundstücken, zusammen mit anderen Behörden, privaten Betrieben oder auch Mietparteien untergebracht waren, mußten sich mit ihren Luftschutzmaßnahmen in die Luftschutzgemeinschaft solcher Grundstücke eingliedern.

Der Luftschutz in den Ämtern der Deutschen Reichspost wurde von der Postgefolgschaft durchgeführt.

Die Ausbildung des Personals erfolgte teilweise in posteigenen Luftschutzschulen, teils auch auf Antrag durch den Reichsluftschutzbund.

Die zum Schutz der Gebäude und Anlagen aufgestellten LS-Kräfte waren mit Luftschutzgerät, insbesondere mit Feuerlöschgerät ausgerüstet, damit sie unter normalen Verhältnissen imstande waren, Entstehungsbrände oder auch mittlere Brände ohne fremde Hilfe erfolgreich zu bekämpfen.

Für den Schutz der Schaltergäste und der Postbediensteten waren ausreichende Luftschutzräume herzurichten. Grundsatz war, wie überall, daß alle in den Gebäuden Anwesenden bei Fliegeralarm die Luftschutzräume aufzusuchen hatten, mit Ausnahme derjenigen Gefolgschaftsmitglieder, die auch während eines Luftangriffs ihren Dienst weiterversehen mußten.

Weitgehende Vorbereitungen waren getroffen worden, um den Postbetrieb auch dann zu ermöglichen, wenn Schadensfälle eingetreten waren. Diese Vorbereitungen erstreckten sich in besonders großem Umfange auf die fernmeldetechnischen Einrichtungen. Hierfür bedurfte es eines beträchtlichen personellen und materiellen Aufwan-

des, um vorübergehend lahmgelegte Verbindungen so schnell wie möglich wieder betriebsfähig zu machen. Ein vorbeugender Schutz der über viele Tausende von Kilometern reichenden Fernkabel- und Freileitungen war praktisch undurchführbar. Bei jedem größeren Luftangriff konnten diese Anlagen mehr oder weniger gestört werden. Nachhaltige Auswirkungen von Schäden konnten nur durch eine sorgfältig vorbereitete Störungsbeseitigung verhindert werden. Aufbau und Durchführung dieses Störungsdienstes waren Aufgaben der Telegrafenbauämter. Sie wurden durch erhöhte Beweglichmachung der Einsatzkräfte und durch dezentralisiert untergebrachte Vorratslager für Ersatzmaterial gelöst.

5. Der Luftschutz der Deutschen Reichsbahn

Die wesentlichen Aufgaben der Reichsbahn im Kriege bestanden in:
der Durchführung der Wehrmachttransporte,
dem Transport der kriegs- und lebenswichtigen Güter,
dem aus kriegswirtschaftlichen Gründen notwendigen Personenverkehr.

Angesichts der vielseitigen Aufgaben, die den Eisenbahnen im Kriege zufielen, mußten Betrieb und Verkehr überall aufrechterhalten werden, solange es die Umstände irgend ermöglichten. Zur Erfüllung dieser Forderung waren zwei Vorbedingungen zu schaffen: der Schutz der betriebs- und lebenswichtigen Anlagen und der Schutz des für die Abwicklung von Betrieb und Verkehr notwendigen Personals.

Der schienengebundene Betrieb und die leichte Verwundbarkeit der Anlagen brachten ein hohes Maß der Luftempfindlichkeit mit sich. Dazu waren große Bahnhöfe, wichtige Knotenpunkte, Brücken, Engpässe, Überführungen als überaus luftgefährdet anzusehen. Es waren daher organisatorische und technische Luftschutzmaßnahmen nach einem sorgfältig durchdachten Plan notwendig. Diese wurden in der vom Reichsverkehrsminister im Einvernehmen und unter Mitwirkung des RdL u. ObdL – L In 13 – herausgegebenen Vorschrift:

„Richtlinien über Maßnahmen zum Schutz der Bahnanlagen gegen Angriffe aus der Luft (Eluri)"

zusammengefaßt. Diese im Jahre 1936 in Druck gegebene Vorschrift behandelte zunächst die allgemeinen organisatorischen Fragen. Der Zuständigkeitsbereich des Eisenbahnluftschutzes erstreckte sich auf das bahneigene Gelände. Innerhalb eines Eisenbahndirektionsbezirkes lag die Verantwortung für alle Angelegenheiten des Eisenbahnluftschutzes bei dem Bahnbevollmächtigten. In seinem Auftrage sorgte der Luftschutzdezernent unter der Bezeichnung: „Oberster Luftschutzleiter" für die Durchführung der Maßnahmen im einzelnen.

Für jede der zahlreichen Anlagen war wiederum ein „Eisenbahnluftschutzleiter" eingesetzt, z. B. der Werkdirektor für Reichsbahnausbesserungswerke, der Bahnhofsvorsteher für seinen Bahnhofbereich, der Werkluftschutzleiter für ein einzelnes Werk. Der Luftschutzdezernent hatte Verbindung mit dem zuständigen Luftgaukommando oder Marinestationskommando zu halten und arbeitete eng mit den Werkluftschutzbereichsstellen der Reichsgruppe Industrie und den Landesgruppen des Reichsluftschutzbundes zusammen.

Die Luftgaukommandos hatten sich ihrerseits im Benehmen mit den Reichsbahndirektionen über den Stand des Eisenbahnluftschutzes zu unterrichten und für einheitliche Ausrichtung aller Luftschutzmaßnahmen – insbesondere innerhalb der Luftschutzorte – zu sorgen.

Die zu erwartenden Fernwirkungen jedes Fliegeralarms auf den Zugverkehr erforderten eine Sonderregelung des Flugmelde- und -warndienstes bei den Eisenbahnen. Außerdem deckten sich die Warngebiete des allgemeinen LS-Warndienstes nicht mit denen der Eisenbahn, da diese streckenmäßig und nicht gebietsweise eingeteilt sein mußten. Aus diesem Grunde wurde bei der Reichsbahn ein vereinigter Flugmelde- und Warndienst unter der Bezeichnung: „Eisenbahnflugmelde- und -warndienst" (Eflu-Warndienst) eingerichtet. Organe des Eflu-Warndienstes waren:

Eisenbahnluftschutzbezirksstellen (Eluz),
Eisenbahnflugwarnzentralen (EWZ),
Eisenbahnflugwarnvermittlungen (EWV),
Eisenbahnflugwarnstellen (EWSt).

Laufende Unterrichtung über die Luftlage erhielten die EWZ von den nächstgelegenen Flugwachkommandos, außerdem bestand zwischen ihnen und den LS-Warnkommandos engste Verbindung mit dem Ziel, jederzeit ein genaues Bild über die Luftlage zu haben.

Oberster Grundsatz der Betriebsführung mußte es sein, den Eisenbahnbetrieb bei jeder Luftlage aufrechtzuerhalten. Daher war es notwendig, die Rangier- und Verkehrsaufgaben auf möglichst viele Bahnhöfe zu verteilen und diese Verteilung planmäßig vorzubereiten. Für die großen Verschiebebahnhöfe entstanden hier außerordentlich schwierige, kaum lösbare Aufgaben.

Das betriebswichtige Personal verblieb bei jeder Luftlage, also auch bei Fliegeralarm, auf den Dienststellen. Für alle Betriebsvorgänge waren die auf Grund der Warnmeldungen und Befehle notwendigen Maßnahmen in Plänen festgelegt.

Eine Tarnung der Bahnanlagen schlechthin kam nicht in Betracht. Diese waren auch bei den damaligen Navigationsmitteln und Beobachtungsmöglichkeiten leicht erkennbar. Es kam nur darauf an, besonders wichtige und empfindliche Stellen schwer auffindbar zu machen und vor allem die Herzstücke und betriebswichtigsten Teile größerer Anlagen so abzutarnen, daß sie sich aus ihrer Umgebung nicht mehr heraushoben. Hierbei galten die allgemeinen Grundsätze der Tarnung.

Um eine Verdunklung der Eisenbahnanlagen zu erzielen, waren umfangreiche und zahlreiche Versuche erfordernde technische Maßnahmen notwendig. Die Verdunklung mußte einerseits ein optisches Erkennen der Anlagen aus der Luft verhindern oder wenigstens stark erschweren, andererseits mußte sie eine unfallfreie Durchführung des Verkehrs gerade noch ermöglichen. Auch im Eisenbahnverkehr waren die beiden Stufen: „Eingeschränkte Beleuchtung" und „Verdunklung" vorgesehen. Die technischen Einzelheiten hierzu waren in den Ziffern 51–61 der „Eluri" festgelegt worden. Im übrigen galten auch für das Bahngebiet die allgemeinen für die Verdunklung gegebenen Weisungen und Richtlinien.

Die für die Eisenbahnen bereits geltenden Feuerschutzmaßnahmen wurden erweitert und ergänzt. Da der Transport brennbarer Flüssigkeiten eine wesentliche Aufgabe der Reichsbahn war und zugleich eine erhöhte Gefährdung darstellte, wurden für deren Lagerung und vorübergehende Aufbewahrung besondere Richtlinien gegeben, die sich auf Rohrleitungen, ober- und unterirdische Lagerung, auf Splitterschutz usw. erstreckten.

Bauliche Luftschutzmaßnahmen waren notwendig, um:
betriebswichtige Teile besonders zu sichern,
Befehlsstellen zu schützen,
das Personal, insbesondere die Einsatzkräfte luftschutzmäßig unterzubringen,
dem reisenden Publikum Schutzmöglichkeiten zu bieten.

Für den Schutzraumbau und den Splitterschutz galten auch für die Eisenbahnen die allgemein erlassenen Bestimmungen.

Die luftschutzmäßige Unterbringung des reisenden Publikums und der besonders in Großstädten und Industrieorten zu gewissen Zeiten auf den Bahnhöfen zusammenströmenden Menschen stellte schwer zu lösende Aufgaben. Hier war engste Zusammenarbeit der Reichsbahnbediensteten mit den örtlichen Luftschutzleitern auf dem Gebiet der Schutzraumplanung notwendig. Nur zusätzliche Zuteilung von Bauvolumen und Arbeitskräften konnte zum Ziel führen.

Zur Beseitigung der durch Luftangriffe entstandenen Schäden war der Eisenbahnluftschutzhilfsdienst (Eluhilfsdienst) aufgestellt worden. Hierzu wurden Einheitstrupps in Stärke von 1/10 gebildet (Elutrupps), die sich aus je 2 Gasspürern, Scharwerkern, Schlossern, Elektrikern und Sanitätern zusammensetzten. Sie unterstanden dem Eisenbahnluftschutzleiter des Aufstellungsbezirks und traten auf ein bestimmtes Stichwort in dem dafür vorbereiteten Schutzraum zusammen, wo auch ihre Ausrüstung lagerte.

In allen Dienst- und Wohngebäuden, die sich auf bahneigenem Gelände befanden, waren Selbstschutzkräfte bereitzustellen, deren Gliederung und Aufgaben denen des allgemeinen Selbstschutzes entsprachen.

6. Der Wasserstraßenluftschutz

Unter Wasserstraßen wurden alle natürlichen und künstlichen schiffbaren Wasserläufe verstanden. Sie setzten sich aus See- und Binnenwasserstraßen zusammen. Für die an den Ufern einer Wasserstraße liegenden Umschlagstellen waren die Luftschutzmaßnahmen nach den Vorschriften für Wasserstraßen durchzuführen. Diese entsprachen sinngemäß denen des Hafenluftschutzes und wurden auch zusammen mit diesen in der bereits erwähnten LDv 757 behandelt.

Zum Luftschutz „Wasserstraßen" gehörten neben den Wasserflächen selbst auch die Uferanlagen und Strombauwerke, soweit sie Zubehör der Wasserstraße waren, sowie alle zum Betrieb der Wasserstraße gehörigen Anlagen (Schleusen, Wehre, Liegeplätze, Betriebsgebäude, Werften, Bauhöfe usw.). Der Umfang der Luftschutzmaßnahmen richtete sich grundsätzlich nach der Verkehrswichtigkeit und nach dem Grade der Luftgefährdung der einzelnen Wasserstraße. Die Luftgaukommandos überprüften die Vorbereitung und die Durchführung der Luftschutzmaßnahmen im Benehmen mit den in Betracht kommenden Dienststellen der Wasserstraßenverwaltung. Für die Seewasserstraßen waren die Marinestationskommandos zuständig.

Die Luftschutzführung auf Binnenwasserstraßen oblag der Wasserstraßenverwaltung im Benehmen mit den Transportkommandanturen, auf Seewasserstraßen ebenfalls der Wasserstraßenverwaltung, hier jedoch im Benehmen mit dem betr. Marinestationskommando bzw. der Marinefestungskommandantur.

Der Luftschutz einer Binnen- oder Seewasserstraße wurde im allgemeinen unter einer Luftschutzleitung (W) zusammengefaßt, die sich in LS-Abschnitte (W) gliederte.

Wo Wasserstraßen Luftschutzorte I. Ordnung durchschnitten, in denen ein Hafenluftschutz bestand, wurden diese Teile in der Regel im Einvernehmen mit den in Betracht kommenden Wehrmachtteilen und sonstigen Zentralbehörden dem örtlichen Luftschutzleiter unterstellt.

Für Schiffsführer und Lotsen wurden besondere Merkblätter herausgegeben, die gleichzeitig eine Übersicht über die Signalanlagen, Luftschutzreviere (W) und Luftschutzabschnitte (W) enthielten.

Jeder LS-Abschnitt (W) verfügte über Einsatz- und Bereitschaftskräfte. Diese bestanden aus:

Polizeikräften (W),
Havariekräften,
gegebenenfalls auch aus Feuerlöschkräften (W) und Bergekräften.

Aufgaben, Zusammensetzung und Ausrüstung entsprachen sinngemäß denen des Hafenluftschutzes.

Auf Seewasserstraßen traten zu den aufgeführten Kräften noch „Ausguckposten Seewasserstraße" hinzu.

Die Polizeikräfte (W) gehörten dem Wasserstraßenschutz an. Die Bergekräfte, soweit erforderlich durch herangezogene Ergänzungskräfte verstärkt, verfügten über das „kleine Bergegerät" (Krankenfahrzeuge, Schlepper, Sanitätsboote usw.). Die Beseitigung größerer Schiffahrtshindernisse war Aufgabe der Wasserstraßenverwaltung. Die Bergekräfte hatten den Auftrag, durch schnelles Zugreifen das Entstehen größerer Schäden zu verhindern und sofortige Hilfe zu leisten. Die technischen Vorbereitungen des Wasserstraßenluftschutzes erstreckten sich

an Land:
auf den Schutz der lebenswichtigen Anlagen, auf die Erstellung von Schutzräumen und auf den Ausbau des Melde- und Signalnetzes,

im Fahrwasser:
auf die Schaffung von Nebenfahrwassern, Ausweichmöglichkeiten und Notankerplätzen sowie auf Beleuchtung, Betonung und Befeuerung der Fahrtstrecken.

Der Luftschutz der Schleusen, der Schiffshebewerke und der sonstigen Anlagen für die Schiffahrt auf den Kanälen ergab besondere Probleme. Eine Tarnung konnte hier nur geringe Erfolge zeitigen.

Bei Schleusen erwies es sich als zweckmäßig, sie bei Luftgefahr auf Oberwasser zu stellen.

7. Der Luftschutz auf Schiffen

Der Luftschutz auf Schiffen wurde ebenfalls durch die LDv 757 geregelt. Folgende Grundsätze kamen hierbei zur Anwendung: Jedes Schiff mußte sich in allen Lagen zunächst selbst helfen. Kam das Schiff mit eigenen Kräften nicht aus, konnte der Luftschutz in Häfen oder auf Wasserstraßen in Anspruch genommen werden, wenn

der auf dem Schiff eingetretene Schaden auf die Umgebung überzugreifen drohte,
eine erhebliche Störung des Schiffsverkehrs zu befürchten war,
Menschenleben gefährdet waren,
kriegswirtschaftlich wichtige Ladungen erhalten werden mußten.

Dem Schiffsführer oblagen Durchführung und Leitung aller Luftschutzmaßnahmen. Auf allen Seeschiffen war von dem Schiffseigner bereits im Frieden eine „Luftschutzrolle" zu führen. Nach dieser Luftschutzrolle, für deren Führung die LDv 757 Bestimmungen enthielt, war die Besatzung einzuteilen und auszubilden.

Die technischen Vorbereitungen erstreckten sich

für Seeschiffe: auf Verdunklung, Signaleinrichtungen, Bevorratung von Lecksicherungsmaterial, Feuerlöschgerät und Entgiftungsmitteln,
für Binnenschiffe: entsprechend, dazu Sanitätsgerät.

Besondere Verhaltungsmaßregeln galten für alle Schiffe vom Zeitpunkt des Aufrufs des Luftschutzes ab.

8. Der Luftschutz der Reichsautobahnen (RAB)

Im Bereich der Reichsautobahnen waren luftschutzmäßig drei verschieden zu behandelnde Gruppen zu unterscheiden:

Luftschutz in den Verwaltungsgebäuden außerhalb der RAB,

Luftschutz in den Arbeitslagern der Baustellen,

Luftschutz auf den im Verkehr befindlichen Strecken.

Für die Verwaltungsgebäude galten die Bestimmungen der LDv 755 „Richtlinien für die Durchführung des Erweiterten Selbstschutzes". Für die Arbeitslager kamen die allgemein für Barackenlager geltenden Richtlinien zur Anwendung. Besonderer Wert wurde auf Tarnung und Verdunklung gelegt. Die Baracken wurden unter Ausnutzung der Waldgebiete und Schonungen unregelmäßig aufgestellt. Jedes Lager besaß mindestens einen Stollen und einige Feuerlöschteiche neben einigen Löschbrunnen zum Anschluß an Motorspritzen.

Der Lagerführer war gleichzeitig Betriebsluftschutzleiter. Die meisten Lager waren an das nächstgelegene Luftschutz-Warnkommando angeschlossen.

Die im Verkehr befindlichen Strecken der Reichsautobahnen mußten luftschutzmäßig anders behandelt werden als die Reichsbahn, da sie kein öffentliches Transportwesen besaßen und ihnen nur die Unterhaltung bzw. Erhaltung ihrer Strecken oblag.

Die Bestimmungen für die Durchführung des Luftschutzes auf den Reichsautobahnen enthielt die LDv 760.

Der Aufbau des Betriebes der Reichsautobahnen bildete die Grundlage für die Organisation des Luftschutzdienstes. Streckenabschnitte von 50–70 km Länge wurden von einer Straßenmeisterei betreut. In der Streckenmitte lag das Straßenmeistereigehöft. Dieses Gehöft bestand aus einem Verwaltungsgebäude mit Büro- und Mannschaftsräumen, einer Fahrzeughalle für Personen- und Lastkraftwagen, Schneepflüge, Kehrmaschinen usw., einer Gerätehalle, Werkstätten, einigen Wohnungen und einem Streugutsilo.

Tankstellen, Rasthäuser und Hilfsposten auf den Strecken selbst ergänzten das Betriebsnetz.

Die Straßenmeistereien gaben die Meldungen ab „Luftgefahr 15" an die mit Warneinrichtungen ausgestatteten Tankstellen, Rasthäuser und Hilfsposten weiter, damit die vorbereitenden Maßnahmen rechtzeitig getroffen werden konnten. Von diesen durften die Verkehrsteilnehmer noch keine Kenntnis erhalten, um Stockungen des Verkehrs zu vermeiden.

Erst bei „Fliegeralarm" wurden die Verkehrsteilnehmer unterrichtet und zwar bei Tage durch Aufziehen eines gelb-blau-gelben Warnkörpers an allen Außenstellen. Der Warnkörper bestand aus einer Kugel und einem darunter hängenden Zylinder von 2 m Länge. Bei Dunkelheit wurde der „Fliegeralarm" durch eine mit Blinklicht ausgerüstete gelb-blau-gelbe Fliegerwarnleuchte angekündigt. Fliegerwarnkörper und Fliegerwarnleuchten waren an gut sichtbarer Stelle im mittleren Grünstreifen angebracht. Die örtlichen Luftschutzleitungen kündigten dem von der Reichsautobahn abfahrenden Verkehr „Fliegeralarm" außerdem an den Ortseinfahrten nochmals an.

Bei Fliegeralarm sollte der Verkehr auf den Reichsautobahnen weitergehen, jedoch war zwischen den einzelnen Fahrzeugen ein Abstand von 200–300 m vorgeschrieben. Bei unmittelbar drohendem Luftangriff, der durch Flakfeuer, Leuchtbomben oder bereits durch Bombenabwürfe erkennbar wurde, mußten die Fahrzeuge in möglichst großer Entfernung von Brücken und Unterführungen an der äußeren Kante der Fahr-

bahn mit abgeblendeten Begrenzungslampen oder Standlicht und verdunkeltem Schlußlicht sowie blauer Kennzeichenleuchte abgestellt werden.

Auf Parkplätzen war jede Beleuchtung abzuschalten. Alle Insassen hatten die Fahrzeuge zu verlassen und die nächstgelegene Deckung aufzusuchen. An den Außenstellen, Tankstellen und Rasthäusern waren Schutzräume oder Deckungsgräben erstellt und mit Hinweisschildern versehen. An diesen Stellen wurden den Verkehrsteilnehmern die Verhaltungsmaßnahmen bei Fliegeralarm durch Aushang zur Kenntnis gebracht.

Mehrere Straßenmeistereien unterstanden einer Obersten Bauleitung. Diese bildete die Bezirksluftschutzleitung, an deren Spitze der Bezirksluftschutzleiter stand.

Der Luftschutzbezirk war in Abschnitte eingeteilt, die sich gebietsmäßig mit den Straßenmeistereien deckten. In den Abschnitten waren die Straßenmeister als Luftschutzleiter tätig. Diese „RAB-Luftschutzleiter" waren innerhalb ihrer Bezirke für alle Luftschutzmaßnahmen verantwortlich. Sie arbeiteten mit den örtlichen Luftschutzleitern, deren Bereiche sie berührten, eng zusammen.

Luftangriffsschäden an den Reichsautobahnen wurden dem zuständigen Luftgaukommando, dem Transportoffizier des stellvertretenden Generalkommandos, dem Straßenbevollmächtigten und dem Generalinspekteur für das Deutsche Straßenwesen über den RAB-Bezirksluftschutzleiter gemeldet.

Zur Behebung der Schäden auf der Strecke waren die Maßnahmen so getroffen und vorbereitet worden, daß Absperrung der Schadenstelle, Umleitung des Verkehrs und schnellstmögliche Ausbesserung gewährleistet waren. Um sofort eingreifen zu können, war in den Straßenmeistereigehöften je ein Bereitschaftstrupp untergebracht. Dieser unterstand dem Straßenmeister in seiner Eigenschaft als Luftschutzleiter und leistete den Überwachungs- und Absperrdienst zusammen mit den Posten der Außenstellen. Nach Bekanntwerden von Bombenschäden führte er mit Hilfe des mitgebrachten Geräts die Absperrung und Umleitung durch.

Gleichzeitig wurden die ebenfalls in den Straßenmeistereigehöften versammelten oder im Arbeitsdienst auf der Strecke eingesetzten Instandsetzungstrupps herangezogen. Diese führten das erforderliche Gerät und Ausbesserungsmaterial mit sich, so daß die Schädenbeseitigung kurz nach dem Bombenabwurf einsetzen konnte. Ausbesserungsmaterial war in erheblichem Umfang auf die Strecken verteilt und in Abständen neben der Fahrbahn gelagert.

An Nachrichtenmitteln stand das eigene Fernsprechnetz zur Verfügung. Die Obersten Bauleitungen und die meisten Straßenmeistereien waren an den Luftschutzwarndienst angeschlossen.

Die Ausbildung im Luftschutz

Die im Frieden geschaffene Luftschutzorganisation konnte sich im Ernstfalle nur bewähren, wenn eine gründliche Ausbildung vorangegangen und das Zusammenspiel der Kräfte geübt worden war. Einerseits war es notwendig, die gesamte Bevölkerung im „luftschutzmäßigen Verhalten" zu schulen, z. B. durch die Presse, durch Vorträge, durch Schauvorführungen und durch Teilnahme an ernstfallmäßigen Übungen, andererseits war es von ausschlaggebender Bedeutung, die eigentlichen Luftschutz-Kräfte in ihren Sonderaufgaben grundlegend auszubilden. Mit einer solchen Ausbildung – angefangen von der Einzelausbildung des Truppmannes bis zur höheren Führerschulung – steht und fällt der Erfolg aller Luftschutzmaßnahmen. Es war zu unterscheiden zwischen der

technischen Fachausbildung und der

Führerausbildung.

Grundlage war die praktische Ausbildung mit dem Ziel der technischen Beherrschung der anvertrauten Geräte und des gleichzeitigen luftschutzmäßigen Verhaltens bei deren Bedienung.

Darüber hinaus war es von Wichtigkeit, die Unterführer in dem „taktischen Einsatz“ zu schulen, d. h. sie in dem richtigen Ansetzen ihrer Einheiten und bei den stets verschieden liegenden Schadensfällen im schnellen Auffinden der jeweils besten Methode der Schadensbekämpfung zu üben und auszubilden.

Die Ausbildung der Führer aller Grade und aller Sparten war entscheidend für den reibungslosen und vor allem schnellen Einsatz größerer, zahlreicher und verschiedenartiger Einheiten und Verbände. Hier war es wichtig, das schnelle Erfassen und Beurteilen einer Lage, die Entschlußfreudigkeit ohne verwaltungsmäßige Hemmungen, das Einschätzen der Transport- und Anmarschzeiten u. a. zu schulen, wobei Versorgung und Nachschub sowie die Fürsorge für die eingesetzten Einheiten nicht vergessen werden durften.

Ein auf diesen Gebieten vorgebildetes Führerkorps war, soweit es den zivilen Sektor betraf, nur innerhalb der Polizei vorhanden. Die Ausbildung brauchte jetzt nur noch auf die hinzukommenden Fachgebiete ausgedehnt zu werden. Planspiele und Übungen spielten hierbei eine große Rolle. Schon von den Anfängen des zivilen Luftschutzes an wurde von RdL u. ObdL – L In 13 – jede Gelegenheit wahrgenommen, Luftschutzübungen abzuhalten, möglichst im Rahmen von Wehrmachtübungen. Nur so war es möglich, die Befehlsorganisation einzuspielen und die Führer aller Sparten und Grade auf die im größer werdenden Rahmen auch immer schwieriger werdenden Aufgaben vorzubereiten. Verfahren wurde hierbei nach den folgenden Vorschriften, die im Laufe der Zeit jeweils den neuesten Erfahrungen angepaßt wurden:

LDv 770/X „Bestimmungen für Luftschutzübungen“
LDv 770/1 „Anlage und Durchführung von Luftschutzübungen“
LDv 752 „Ausbildungsvorschrift für die Luftschutzeinheiten“ (AVLS) mit einer Anzahl von Anlagen für die verschiedenen Fachsparten.

Gerade auf den Fachgebieten war es notwendig, einheitliche Regelungen zu treffen, denn zusammengefaßte Fachkräfte verschiedener Gliederungen, z. B. Sicherheits- und Hilfsdienst, Feuerschutzpolizei, Werkluftschutz, mußten auch hinsichtlich ihres taktischen Zusammenwirkens unter einheitlichen Voraussetzungen und Bedingungen handeln.

Auf wirklichkeitsnahe Schädendarstellung und Schaffung ernstfallmäßiger Verhältnisse wurde bei der Vorbereitung von Übungen besonderer Wert gelegt. Die entsprechenden Anweisungen enthielt die Vorschrift: LDv 770/4 „Die Schadendarstellung bei Luftschutzübungen“.

Da die Mehrzahl der an den Übungen beteiligten Dienststellen, Verbände und Einheiten in der Durchführung derartiger Übungen unerfahren waren, gab RdL u. ObdL – L In 13 – eine besondere Vorschrift: LDv 770/2 „Leitungs- und Schiedsrichterdienst“ heraus.

Durch die Beteiligung des zivilen Luftschutzes an größeren Übungen und Manövern der Wehrmacht sollte zugleich erreicht werden, daß der zunächst seitens der Wehrmacht als „zweitrangig“ betrachtete Luftschutz an Geltung gewann.

Zentrale Ausbildungsstelle für den gesamten Luftschutz war die Reichsanstalt der Luftwaffe für Luftschutz.

Die einzelnen Gliederungen des Luftschutzes verfügten über eigene Schulungs- und Ausbildungseinrichtungen. Diese führten ihren Lehr- und Ausbildungsbetrieb auf

Grund der Weisungen und Richtlinien des RdL u. ObdL – L In 13 – und einheitlich ausgerichtet durch die Reichsanstalt durch.

Für die Ausbildung des Luftschutzwarndienstes waren die Luftgaukommandos verantwortlich. Erst später wurde eine Luftschutz-Warndienst-Ersatz- und Ausbildungsabteilung sowie eine LSWD-Helferinnenschule eingerichtet.

Von besonderer Bedeutung waren die vom „Reichsführer SS und Chef der Deutschen Polizei im Reichsministerium des Innern" aufgezogenen Schuleinrichtungen für die als Führer im Luftschutz vorgesehenen und eingesetzten Polizeioffiziere. Zentralstelle für die höhere Führerausbildung war die Luftschutzakademie in Berlin. Aufgabe dieser Schule war es, die örtlichen Luftschutzleiter, die Offiziere der Schutzpolizei und die Fachführer des Sicherheits- und Hilfsdienstes für ihre Führungsaufgaben zu schulen. Eine Überschneidung mit den Aufgaben der Reichsanstalt, deren Lehrabteilung schon stark überbeansprucht war, trat nicht ein. Beide Unternehmen arbeiteten zusammen und ergänzten sich gegenseitig. Unvermeidliche Zuständigkeitserörterungen haben sich auf die fachliche Ausbildung selbst nicht nachteilig ausgewirkt.

Regional wurden von den Inspekteuren – später Befehlshaber der Ordnungspolizei in ihren – den Wehrkreisgrenzen entsprechenden – Bereichen Luftschutzschulen für die laufende Aus- und Weiterbildung der im Sicherheits- und Hilfsdienst eingesetzten Führer und Unterführer eingerichtet.

Örtlich waren die „örtlichen Luftschutzleiter" mit der Ausbildung ihrer Kräfte beauftragt.

Für die Sonderausbildung der Feuerwehrführer innerhalb der Feuerschutzpolizei und des Sicherheits- und Hilfsdienstes war als Zentralstelle die Feuerwehrschule in Eberswalde vorhanden. Ein besonderer Übungsplatz war in der Tucheler Heide eingerichtet worden.

In der Mittelinstanz sorgten zahlreiche Feuerwehrschulen für gründliche Weiterbildung der im Feuerlöschdienst eingesetzten Führer und Unterführer.

Für die höhere Schulung der Führer des Instandsetzungsdienstes wurde die schon bestehende Reichsschule der Technischen Nothilfe in Belzig bei Berlin in Anspruch genommen.

Die für Aufbau und Schulung des Werkluftschutzes verantwortliche Reichsgruppe Industrie hatte ein vorbildliches Schulwesen aufgezogen. Die zentrale Werkluftschutzschule in Berlin versorgte die Schulen der Mittel- und der Ortsinstanz regelmäßig mit Lehr- und Anschauungsmaterial.

Der Reichsluftschutzbund, verantwortlich für Aufstellung und Ausbildung des Selbstschutzes, hatte ebenfalls ein umfassendes Schulwesen aufgebaut. Die Reichsluftschutzschule in Berlin-Wannsee, später in Jena, war mit allem neuzeitlichen Gerät und Anschauungsmaterial versehen und wirkte befruchtend auf die nachgeordneten Landesgruppen- und Ortsgruppen-Luftschutzschulen.

Die besonderen Verwaltungen führten in ihren Zuständigkeitsbereichen Schulung und Ausbildung ihrer Luftschutzkräfte nach den von RdL u. ObdL – L In 13 – gegebenen Richtlinien und Weisungen selbständig durch, wobei ihre Führungs- und Spezialkräfte entsprechende Anregungen an der Reichsanstalt der Luftwaffe für Luftschutz erhielten. Zu den besonderen Verwaltungen gehörten zunächst die drei Wehrmachtteile. Auf ihren Kriegsschulen wurde, angeregt und gesteuert durch RdL u. ObdL – L In 13 – der „Zivile Luftschutz" in die Unterrichtspläne einbezogen, den Lehrgangsteilnehmern wurden entsprechende Merkblätter ausgehändigt. Die übrigen besonderen Verwaltungen betrieben die Ausbildung und laufende Schulung ihres im Luftschutzdienst eingesetzten Personals je nach den gegebenen Verhältnissen, in

der Mittelinstanz in Verbindung mit den Luftgaukommandos, was besonders anläßlich von Übungen in Erscheinung trat.

Dem vorstehend kurz geschilderten Ausbildungsverfahren, das es ermöglichte, eine einheitliche Schulung bis in die vielseitigen Verästelungen des Sachgebiets „Luftschutz“ schnell und sicher voranzutreiben, ist es zu verdanken, daß der deutsche zivile Luftschutz sich so leistungsfähig erwies.