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

Der Instandsetzungsdienst

Planung

Bei der Planung der erforderlichen Einsatzkräfte des Sicherheits- und Hilfsdienstes ging man unter anderem auch von der Erwägung aus, daß durch Bombenabwürfe Wohnstätten, Betriebe und Verkehrswege zerstört werden würden und damit der Widerstandswillen der Bevölkerung ernstlich erschüttert werden könnte. Darum wurde die Aufstellung eines besonderen Dienstes im Rahmen des Sicherheits- und Hilfsdienstes vorgesehen.

Dieser Dienst sollte die Schäden, die insbesondere durch den Abwurf von Sprengbomben eintreten würden, beheben oder weitgehend begrenzen, um die Bevölkerung vor weiteren Gefahren zu schützen. Ferner wurde befürchtet, daß durch die Trümmer zerstörter Gebäude, durch umgestürzte Fahrzeuge aller Art und durch zahlreiche Sprengtrichter die Verkehrswege versperrt sein könnten. Dadurch wäre aber den Einheiten des Sicherheits- und Hilfsdienstes die Anfahrt zu den Schadensstellen und damit die erforderliche schnelle Hilfeleistung unmöglich gemacht.

Außerdem rechnete man damit, daß sich die durch die Zerknallwirkungen entstandenen baulichen Schäden weiter ausdehnen und nach Wiederaufnahme des Verkehrs eine anhaltende Bedrohung der Bevölkerung darstellen würden. Nicht minder gering schätzte man die Gefahren ein, die mit den nichtdetonierten Sprengbomben und ihrer Beseitigung zusammenhingen.

Um diesen Schäden und den damit zusammenhängenden Gefahren im Interesse der allgemeinen Sicherheit wirksam entgegentreten zu können, sollte dieser Dienst mit den entsprechenden Fachkräften aufgestellt und mit Spezialgeräten ausgerüstet werden. Aus dieser Überlegung heraus wurde als Zweig des Sicherheits- und Hilfsdienstes der *Instandsetzungsdienst* (ID) ins Leben gerufen.

Im Zusammenhang hiermit ist bemerkenswert, daß ein solcher Dienst zunächst in keinem anderen Land vorgesehen war. Unabhängig von unserer Planung sind jedoch verschiedene Staaten im Verlauf des Krieges unter dem Druck der Ereignisse darauf gekommen, einen Dienst mit fast den gleichen Aufgaben aufzustellen.

Organisation des Instandsetzungsdienstes bis zum Kriegsbeginn

Zunächst wurde der I-Dienst mit den friedensmäßigen Kräften und Einrichtungen der *Technischen Nothilfe* ausgebaut. Im Ernstfall sollte er durch LS-Dienstverpflichtete ergänzt werden.

In jedem Luftschutzort, in dem ein Sicherheits- und Hilfsdienst eingerichtet wurde, war auch dieser I-Dienst aufzustellen. Der Führer dieses Dienstes trat als Fachführer zum Stabe des örtlichen LS-Leiters.

Der Einsatz des I-Dienstes war für folgende Aufgaben vorgesehen:

1. Bergen von Verschütteten und Eingeschlossenen,
2. Freimachen der Verkehrswege,

a) zunächst für die Fahrzeuge des Sicherheits- und Hilfsdienstes,
b) später für die Wiederaufnahme des allgemeinen Verkehrs,

3. Abstützen oder Niederlegen von einsturzbedrohten, verkehrsgefährdenden Gebäuden oder Gebäudeteilen,
4. Instandsetzungsarbeiten an beschädigten Brücken und Übergängen, die für den Verkehr unbedingt benötigt wurden. Bau von Behelfsbrücken und Übersetzmöglichkeiten,
5. Instandsetzen beschädigter Schutzräume, Anlage von Deckungsgräben und Stollen, Mitwirkung bei Herstellen behelfsmäßiger Schutzräume,
6. Abtransport und Vernichtung von Blindgängern durch die Sprengtrupps als besonderer Einheit des Instandsetzungsdienstes.

Der Instandsetzungsdienst war in einen beweglichen und einen ortsfesten Teil gegliedert. Zum beweglichen Teil gehörten die Einsatzeinheiten (I-Trupps, Sprengtrupps), während der ortsfeste Dienst die I-Parks (Gerätelager) umfaßte.

Die Stärke der Einheiten war nach Lage der örtlichen Verhältnisse verschieden. Sie wurde vom örtlichen LS-Leiter entsprechend der vorläufigen Ortsanweisung Abschnitt X und den Weisungen des RdL und ObdL festgelegt.

Für den Einsatz standen die *Instandsetzungstrupps* der örtlichen LS-Leitung und ggf. den LS-Abschnittsleitungen zur Verfügung. Jeder I-Trupp umfaßte 24 Mann und setzte sich aus dem Truppführer, dem Stellvertreter, 2 Arbeitsgruppen zu je 1/8, 2 Meldefahrern und 2 Lkw-Fahrern zusammen. Eine so zusammengestellte Einheit sollte nach der Vorkriegsanschauung in der Lage sein, die so verschiedenartigen Einsätze mit Erfolg durchzuführen.

Für die Lösung kleinerer Aufgaben war der Einsatz einer *Arbeitsgruppe* (1/8) als genügend arbeitsfähige Einheit vorgesehen. Damit wollte man den Einsatz unnötig vieler Kräfte vermeiden. Die Arbeiten sollten mit geringstem Kräfteaufwand durchgeführt werden. Bei größeren Schäden sollten mehrere I-Trupps eingesetzt werden.

Die Ausrüstung, die sehr mannigfaltig sein mußte, um allen Anforderungen gerecht werden zu können, bestand aus der persönlichen und der technischen Ausrüstung. Zur persönlichen Ausrüstung gehörten die Führer-, die Gasschutz- und die Sanitätsausrüstung, während die technische Ausrüstung aus den Geräten und Werkzeugen bestand, die wieder ihrer Verwendung entsprechend zu Gruppen zusammengefaßt waren. Durch die gleichmäßige Verteilung auf beide Arbeitsgruppen war dafür gesorgt, daß jede Arbeitsgruppe auch gerätemäßig einsatzfähig war.

Der Abtransport und das Vernichten von Blindgängern sollte Aufgabe von *Sprengtrupps* sein. Diese Trupps waren bei der örtlichen LS-Leitung oder bei den LS-Abschnitten vorgesehen. Die Anzahl der Trupps sollte der örtliche LS-Leiter bestimmen. Für jeden LS-Ort oder -Abschnitt mußte jedoch mindestens ein Sprengtrupp aufgestellt werden.

Als Führer dieses Spezialtrupps war ein Feuerwerker, Sprengmeister oder eine auf Grund einer Sonderausbildung geeignete Persönlichkeit vorgesehen. Ihm sollten 4 Mann, darunter 2 Schlosser oder Mechaniker, sowie ein Kraftfahrer zugeteilt werden. Als Ausrüstung sollte dieser Trupp neben dem Transportfahrzeug Spezialgerät erhalten, das in der Anlage 4 zu Abschnitt X der vorläufigen Ortsanweisung für den Luftschutz der Zivilbevölkerung aufgeführt war.

In den *Instandsetzungsparks* sollte zusätzliches Gerät bereitgestellt werden, das nur in besonderen Fällen benötigt wurde und deshalb nicht ständig von den I-Trupps mitgeführt zu werden brauchte. Im übrigen hätten Umfang und Gewicht dieser Geräte eine zusätzliche Aufnahme in die Truppausrüstung nicht zugelassen.

Ein I-Park war für jeden LS-Ort vorgesehen, während in größeren LS-Orten ein

solcher Park für jeden LS-Abschnitt für notwendig erachtet worden war. Die Verwaltung sollte durch einen Geräteverwalter vorgenommen werden, dem für die Wartung und Pflege entsprechende Kräfte zugeteilt werden sollten. Die I-Parks unterstanden dem örtlichen LS-Leiter bzw. den LS-Abschnittsleitern.

Besonderer Wert war der *Motorisierung* dieser Einheiten beigemessen worden, um den schnellen Einsatz unter allen Umständen zu gewährleisten. In erster Linie mußten die Führer dieses Dienstes (Fachführer und Führer der I-Trupps) leicht beweglich gemacht werden, damit sie die Schadensstellen schnell erreichen und die Erfordernisse für den Einsatz und die Anfahrtwege für die Einsatztrupps erkunden konnten. Deshalb wurden hierfür Klein-Pkws oder Krafträder bereitgestellt.

Für die schnelle Heranbringung von Mannschaften und Gerät mußten aber auch den I-Trupps entsprechende Kraftfahrzeuge zur Verfügung stehen. Dabei war zu berücksichtigen, daß jede Arbeitsgruppe als selbständige Einheit mit ihrem Gerät beweglich sein mußte. Andererseits wäre es aber auch nicht möglich gewesen, die 24 Männer eines I-Trupps mit der Vielzahl von Geräten auf einem Lkw unterzubringen. Auch aus diesem Grunde bedurfte jeder I-Trupp 2 Lastkraftwagen für den Einsatz.

Die Frage, mit welchen Fahrzeugen der Transport von Zusatzgerät und Baumaterialien von den I-Parks oder den Baustofflagern durchgeführt werden sollte, blieb zunächst offen.

Für den Sprengtrupp war ein Lkw, der auch als Zugmaschine dienen sollte. vorgesehen. Auf ihm sollte auch die Ausrüstung dieser Trupps untergebracht werden, wobei die vorschriftsmäßige Verladung von Sprengmunition und Sprengkapseln besonders zu beachten war. Für den Transport der Blindgänger war ein gut gefederter Lkw-Anhänger möglichst niedriger Bauart und entsprechender Tragfähigkeit vorgesehen.

Die Beschaffung neuer Kraftfahrzeuge für den I-Dienst, der bisher über einen Kfz-Park – wie der Feuerlöschdienst – nicht verfügte, ließ sich aber nicht kurzfristig durchführen. Deshalb sollten im Ernstfalle gebrauchte Lkws beschlagnahmt werden

Führung

Der vom örtlichen LS-Leiter bestellte Fachführer des I-Dienstes war für die Aufstellung, Ausbildung und Ausrüstung sowie die dadurch bedingte Einsatzbereitschaft weitgehend verantwortlich. In allen Angelegenheiten, die den I-Dienst betrafen, hatte er den örtlichen LS-Leiter zu beraten. Bereits in Friedenszeiten mußte er alle Maßnahmen treffen, die für die Einsatzbereitschaft nach Aufruf des Luftschutzes erforderlich waren. Nach Eintritt von Schäden hatte er alle weiteren notwendig werdenden Maßnahmen für den I-Dienst zu treffen. So waren der notwendige Nachschub, der Kräfteausgleich und die Ablösungsfrage zu regeln.

Er mußte auch die örtlichen LS-Leiter unverzüglich über Art und Stärke der erforderlichen Kräfte unterrichten, wenn der Einsatz weiterer Einzelheiten notwendig wurde.

In den LS-Orten, die in LS-Abschnitte unterteilt waren, hatte der örtliche LS-Leiter auf Vorschlag des Führers des I-Dienstes die Fachführer ID bei den LS-Abschnittsleitungen zu bestimmen. Sie waren die fachlichen Berater des LS-Abschnittsleiters und insofern verantwortlich für den fachlich richtigen Einsatz der I-Kräfte im Abschnittsbereich. Dienstlich unterstanden sie dem Abschnittsleiter, während dem Führer des I-Dienstes bei der örtlichen LS-Leitung die fachliche Aufsicht über sie oblag.

Die Führungskräfte für die I-Trupps wählte der Führer des I-Dienstes mit dem Fachführer bei dem Abschnitt aus. Sie wurden auf entsprechenden Vorschlag durch den örtlichen LS-Leiter bestellt.

Die Unterführer wurden nach fachlicher Prüfung von dem Fachführer des I-Dienstes eingesetzt.

Einsatzkräfte

Als Voraussetzung für die Durchführung erfolgreicher Einsätze hatte man bereits bei der Planung des I-Dienstes die Bereitstellung von technischen Fachkräften vorgesehen. Deshalb sollten für diesen Dienst – wie schon erwähnt – in erster Linie die Helfer der Technischen Nothilfe eingesetzt werden. Da diese Kräfte jedoch zahlenmäßig nicht ausreichten, sollten fachlich geeignete Ergänzungskräfte auf Grund des Luftschutzgesetzes und seiner Ausführungsbestimmungen herangezogen und verpflichtet werden. Die Teilnahme an den Ausbildungsveranstaltungen und an den Übungen war in die Verpflichtung einbezogen.

Ausschlaggebend für die Heranziehung sollte in erster Linie aber die körperliche Eignung sein, damit der Betreffende den hohen Anforderungen, die grade bei dem I-Dienst der Einsatz an jeden Mann stellte, auch gewachsen waren.

Über die Sollstärken hinaus mußten weitere Kräfte als Reserve erfaßt werden, um einen Ausgleich für Kranke, Urlauber sowie sonstigen Abgang zu schaffen und die Einsatzfähigkeit der Einheiten sicherzustellen. Die Stärke der Reserven, die selbstverständlich auch ausgebildet werden mußten, war mit 30% angesetzt worden.

Ausbildung

Die Schulung der Führer des I-Dienstes wurden auf den Reichsschulen der Technischen Nothilfe vorgenommen. Nicht nur das fachtechnische Wissen und Können wurde dort auf den erforderlichen Höchststand gebracht, sondern auch die Lagebeurteilung und die fachlich richtige Form der Befehlserteilung diesen Führungskräften vermittelt. Außerdem wurden die Führer des I-Dienstes zu Lehrgängen an der Reichsanstalt der Luftwaffe für Luftschutz einberufen. Dort wurden sie mit den neuesten Erkenntnissen und mit ihren Führungsaufgaben an Hand von großangelegten Planspielen vertraut gemacht.

Die übrigen Führer und Unterführer wurden auf der Reichsschule der Technischen Nothilfe auf Burg Eisenhardt ausgebildet, während die Ausbildung der Mannschaften durch diese so geschulten Führer im LS-Ort vorgenommen wurde.

Durch diese Art der Ausbildung sollte erreicht werden, daß alle Kräfte des I-Dienstes gleichmäßig gut ausgebildet wurden und alle bei den Einsätzen anfallenden Arbeiten ausführen konnten. Daneben sind aber auch Kurse zur Ausbildung von Sprengmeistern und Spezialkräften für die Bedienung von Sondergeräten nach der Grundausbildung durchgeführt worden. Durch diesen Ausbildungsablauf wurde die Verwendungsmöglichkeit der Spezialkräfte für jeden Einsatz des I-Dienstes sichergestellt.

Planspiele, die bei der örtlichen LS-Leitung bzw. bei den LS-Abschnitten durchgeführt wurden, sollten die Führer des I-Dienstes zusammen mit den anderen Führern des Sicherheits- und Hilfsdienstes den Führungsaufgaben (Lagebeurteilung, Entschlußfassung, Nachrichtenübermittlung u.a.m.) ständig näherbringen.

Für die Weiterbildung der Unterführer war dadurch gesorgt, daß die Einheits-

führer sie mit ihren Aufgaben und der Durchführung von Einsätzen weiter vertraut machten. Bei Belehrungsplanspielen wurden die Unterführer in der Beurteilung der Schadensstellen und der Luftlage sowie in der Befehlsgebung und der Meldetechnik ständig geübt.

Gliederung und Kräfte im Einsatz

Änderung der Gliederung im Kriegseinsatz

Zunächst wurde in Anlehnung an die anderen Einheiten des Sicherheits- und Hilfsdienstes die Bezeichnung „I-Trupp" in „I-Zug" abgeändert. Bald nach den ersten größeren Einsätzen zeigte es sich, daß eine Zusammenfassung der I-Züge unter einem übergeordneten Führer erforderlich war. So wurde aus 2–3 I-Zügen eine I-Bereitschaft gebildet. In großen LS-Orten, insbesondere in Berlin erwies sich auch diese Zusammenfassung als nicht ausreichend. Deshalb wurde in diesen Städten eine weitere Zusammenfassung von 2–4 I-Bereitschaften zu einer I-Abteilung vorgenommen, die einem Abteilungsführer unterstellt wurde.

Infolge der ständig zunehmenden konzentrierten Angriffe auf bestimmte LS-Orte wurde es notwendig, die I-Einheiten dieser Städte entsprechend zu vermehren, damit sie den anfallenden Einsatzaufgaben, in erster Linie dem Bergen Verschütteter und Eingeschlossener gerecht werden konnten.

Auch die Trennung in Einsatz-, Bereitschafts- und Auffüllungskräfte ließ sich mit dem Fortschreiten des Krieges nicht aufrechterhalten. Die Möglichkeit hierzu entfiel besonders dadurch, daß die Fachkräfte, die zum I-Dienst herangezogen und entsprechend ausgebildet waren, von der Industrie reklamiert wurden. Durch diese uk-Stellung gingen dem I-Dienst vielfach gerade die Kräfte verloren, die seit Jahren für den besonderen Einsatz des I-Dienstes geschult waren und über Einsatzerfahrungen verfügten.

Durch das hierdurch bedingte Heranziehen von Ersatzkräften veränderte sich die fachliche Zusammensetzung der I-Züge, denen nur etwa 4–8 Handwerker je Zug verblieben, sehr nachteilig. Für die Auffüllung kamen nämlich nur Kräfte aus Berufen infrage, die keine fachliche Voraussetzung für diesen Dienst mitbrachten. So mußte in den meisten Fällen auf Kaufleute, Kellner, Friseure und ungelernte Arbeiter zurückgegriffen werden. Erschwerend kam hinzu, daß diese Männer in vielen Fällen auch nicht die körperlichen Voraussetzungen erfüllten. So waren sie von der Wehrmacht auch in die Tauglichkeitsgruppen gvh oder avh eingruppiert.

Ferner erhöhte sich das Durchschnittsalter dieser Kräfte von Jahr zu Jahr. In den letzten Kriegsjahren lag es etwa bei 58–60 Jahren. Zur besonderen Ehre der Männer dieser Altersklassen muß festgestellt werden, daß sie insbesondere bei Einsätzen, bei denen Verschüttete und Eingeschlossene zu bergen waren, in vorbildlicher Weise ihre ganze Kraft eingesetzt haben.

Nach einer Reihe von Großangriffen ergaben sich durch die Zerstörung von Betrieben und Produktionsstätten Möglichkeiten zur Heranziehung dadurch frei gewordener Arbeitskräfte. Allerdings fehlte diesen Männern wiederum die erforderliche Ausbildung für den Einsatz im I-Dienst.

Diesem Mangel an geeigneten Kräften versuchte man auf verschiedene Weise abzuhelfen. So wurden in einigen LS-Orten *Reserve-Einsatz-Bereitschaften* aufgestellt, in denen vornehmlich uk-gestellte Fachkräfte zusammengefaßt wurden. Diese Kräfte erhielten außerhalb ihrer Arbeitszeit eine entsprechende Ausbildung. Im übrigen waren sie angewiesen, sich nach Beendigung von Luftangriffen bei ihrem zuständigen LS-Revier zu melden.

In anderen Orten sind *Schnellkommandos* aufgestellt worden, die unter der Leitung eines geeigneten, erfahrenen Fachmannes (Bauingenieur, Baumeister) zum Einsatz kamen. Für diese Kommandos wurden in erster Linie die sowohl körperlich als auch beruflich am besten geeigneten Männer eingeteilt. Besonderer Wert wurde im Hinblick auf ihre Einsatzaufgabe auf Baufachkräfte (Maurer, Zimmerer, Elektriker) gelegt, aber auch Schlosser, Tischler und Installateure waren als geeignete Helfer gern gesehen. Diese Schnellkommandos haben sich in vielen Einsätzen bewährt. Die Kommandos waren meist aus 1 Führer und 9 Mann zusammengestellt. Diese Stärke hat sich als ausreichend erwiesen.

Die weitere Ergänzung des I-Dienstes, die infolge der ständig zunehmenden Luftangriffe und der dadurch hervorgerufenen Zerstörungen immer notwendiger wurde, ist im Jahre 1943 durch den Generalbevollmächtigten für das Bauwesen einem Sonderausschuß übertragen worden. Dieser Ausschuß sollte die für die Bauwirtschaft uk gestellten Fachkräfte freistellen und sie in einem *Ergänzungs-I-Dienst* zusammenfassen lassen. Dieser Dienst wurde dann als Sonderformation neben dem eigentlichen I-Dienst eingesetzt und sollte vor allem Verschüttete bergen und dringende Sofortmaßnahmen durchführen. Die Aufstellung dieses Ergänzungsdienstes war keine glückliche Lösung. Es mußte bald nach seinen Einsätzen festgestellt werden, daß seine Einheiten statt zu ergänzen, ein Sonderleben zu führen versuchten. So erschwerten sie die ohnehin schwierige Einsatzleitung noch mehr.

Darüber hinaus wurde an einigen Orten sogar versucht, die wenigen Baufachkräfte, die dem I-Dienst verblieben waren, auch noch aus den I-Einheiten herauszuziehen. Diese Versuche wurden jedoch bald von den Befehlshabern der Ordnungspolizei dadurch unterbunden, daß sie die örtlichen LS-Leiter anwiesen, die Kräfte des Ergänzungs-I-Dienstes einzuberufen und der LS-Polizei unterstellen zu lassen.

Andererseits ist zu bemerken, daß es dank der Einsicht der Führungskräfte des Ergänzungsdienstes nicht überall zu solchen Mißständen gekommen ist. In diesen Fällen sorgten vielmehr die Obermeister der Bauinnungen dafür, daß den Leitern der LS-Reviere die Baufirmen angegeben wurden, deren Kräfte für die Ergänzung des I-Dienstes infrage kamen. Diese Firmen stellten Ergänzungsgruppen in Stärke von 1 Führer und 8 Mann zusammen, die von einem Baufachmann (Bauführer oder -polier) geführt wurden. Darüber hinaus wurde ein besonders erfahrener Baumeister dieses Bezirkes dem Fachführer bei der Einsatzleitung zur Beratung und Unterstützung beigeordnet.

Überschüssige Fachkräfte wurden in einem Ergänzungs-I-Zug z.b.V. zusammengefaßt, der als Sondergruppe dem jeweiligen Abschnittskommando zur Verfügung stand. Sein Einsatz erfolgte auf Anraten des Fachführers des I-Dienstes durch den Leiter des Abschnitts.

Die Ergänzungs-I-Züge bestanden aus 2–3 Arbeitsgruppen, die weitgehend mit schweren Baumaschinen, z.B. Preßluftgeräten, Greifern, Förderbändern, ausgerüstet wurden. Diese Geräte waren aus den Firmenlagern herausgenommen und in möglichst angriffssicheren Räumen bereitgestellt worden. Dort versammelten sich auch die Kräfte des Ergänzungs-I-Dienstes vor dem Einsatz.

Zur Einsatztätigkeit dieser Ergänzungs-I-Züge ist zu bemerken, daß diese Einheiten den I-Dienst vielfach und erfolgreich unterstützt und zur Rettung vieler Menschen beigetragen haben.

Ausrüstung mit Kraftfahrzeugen

Bei Aufruf des Luftschutzes waren – wie vorgesehen – für den I-Dienst gebrauchte Lastkraftwagen und Lieferfahrzeuge (darunter auch dreirädrige) beschlagnahmt und zugeteilt worden.

Infolge der Vielzahl an Fahrzeugtypen und der dadurch bedingten schwierigen Beschaffung von Ersatzteilen traten bald Ausfälle ein. Brauchbare Ersatzfahrzeuge waren aber kaum oder nur sehr schwer zu beschaffen.

Aus diesem Grunde erhielt Anfang des Jahres 1940 die Reichsanstalt der Luftwaffe für Luftschutz den Auftrag, besondere Einsatzfahrzeuge für den I-Dienst zu entwikkeln. So entstanden die Mannschaftswagen (I-Mkw) und die Gerätewagen (I-Gkw). Der bei der Luftwaffe bereits eingeführte Lc-Koffer, der auf jedes Fahrgestell aufzusetzen war, fand hierbei Verwendung. Dieser Lc-Koffer hatte sich insofern als sehr praktisch erwiesen, als er im ganzen und in Einzelteilen leicht auszuwechseln war. Als Fahrgestelle sollten handelsübliche Typen von 2 bis 2,5 to Tragfähigkeit dienen. Sofern Fahrzeuge dieser Klassen nicht zur Verfügung standen, ließen sich auch 3,5 to Fahrgestelle verwenden.

Schnelles Ein- und Aussteigen der Mannschaften sowie schnelles Ent- und Einladen der Geräte war durch 2 seitliche und 1 hintere Tür gewährleistet. Im Innenraum waren die Geräte in den Sitzbänken und in den Halterungen an den Wänden untergebracht. Schweres Gerät und die verschiedenen Werkzeugkästen waren auf Fächer, die von außen zu öffnen waren, verteilt. Dadurch wurde das Aus- und Einladen dieser Teile erheblich erleichtert.

Später wurde für die Beförderung der Preßluftgeräte ein besonderes Fahrzeug, der Preßluftgeräte-Kw., entwickelt, der zugleich als Zugmaschine für den Kompressor dienen sollte.

Der Vollständigkeit halber sei in diesem Zusammenhang erwähnt, daß zur Beförderung der Geräteausrüstung der an manchen Orten schon aufgestellten Schnellkommandos Lieferkraftwagen – auch dreirädrige – verwendet wurden. Dem Kommandoführer stand 1 Krad mit Beiwagen zur Verfügung, während die Männer Fahrräder benutzten. Es dürfte jedem klar sein, daß eine solche Ausstattung keineswegs den Erfordernissen entsprach. Wenn diese Kommandos trotzdem so wertvolle Hilfe leisteten, so ist das umsomehr anzuerkennen.

Ausrüstung mit Gerät

Die Ausrüstung des I-Dienstes mit Werkzeugen und Gerät war zu Beginn des Krieges nur in den Anlagen 1 bis 3 der vorläufigen Ortsanweisung, Abschnitt X, festgelegt, stand aber leider nicht den I-Einheiten zur Verfügung. Infolgedessen entsprach die Ausrüstung bei Beginn der Einsätze keineswegs den Erfordernissen. Die Beschaffungslage brachte es weiter mit sich, daß die Ausrüstung nur sehr langsam vervollständigt werden konnte. Dabei wurden die besonders luftgfährdeten LS-Orte mit Vorrang beliefert.

Die vorgesehene Ausrüstung genügte im übrigen den ständig zunehmenden Anforderungen nicht. Besonders fehlten Stemmwerkzeuge, um Mauerdurchbrüche herstellen und in verschüttete Kellergeschosse eindringen zu können. So ergab sich die Notwendigkeit, die Ausrüstung durch entsprechende Geräte, insbesondere Elektrohämmer und Preßluftgeräte, später auch noch durch Tiefbohrhämmer zu ergänzen.

Die Ausstattung der gemäß Anlage 2 bzw. 3 der Vorläufigen Ortsanweisung Abschnitt X eingerichteten großen und kleinen Instandsetzungsparks erwies sich bereits

im ersten Kriegsjahr als unzureichend. Deshalb wurde eine Änderung insoweit vorgenommen, als grundsätzlich in Großstädten für jeden Abschnitt ein I-Park eingerichtet wurde. Außerdem wurde in einer neuen Ausrüstungsanweisung, der LDv. 783/12 festgelegt, welche Ausrüstungsstücke dort einzulagern waren. Später stellte sich allerdings heraus, daß auch diese Ausstattung für die Einsätze nach schweren Luftangriffen nicht ausreichend war. Insbesondere war der Vorrat an Kleineisenzeug, Schrauben u.a.m. gering.

Mit Zunahme der Luftangriffe erwies es sich als notwendig, die I-Parks an die Stadtränder oder noch weiter hinaus zu verlegen, um die wertvollen Geräte und Materialien nicht der Vernichtung preiszugeben.

Einsatz von Räumgeräten

Mit zunehmender Härte des Luftkrieges und der dadurch ausgelösten Zerstörungen ergab es sich immer mehr, daß die Straßen durch die Randtrümmer der eingestürzten Gebäude unbefahrbar wurden. So entstand die Frage, ob diese Straßen vor dem Einsatz der Bergungskräfte durch schweres Räumgerät freizumachen wären oder nicht.

Auf Grund der gesammelten Erfahrungen wurde jedoch fast in allen Fällen von dem Einsatz von Maschinenkräften solange abgesehen, als noch mit dem Bergen lebender Verschütteter gerechnet werden konnte.

Erst nach entsprechendem Absuchen der Randtrümmer wurden deshalb Greifer- und Löffel-Bagger oder Pflüge eingesetzt. Es hatte sich nämlich bei dem Einsatz von schwerem Räumgerät ergeben, daß die dadurch hervorgerufenen Erschütterungen neue Gefahren für Verschüttete und Bergungskräfte mit sich brachten, die nicht zu vertreten waren.

Bei der maschinellen Räumung hatten sich besonders Löffelbagger mit umstellbaren Hoch- oder Tieflöffel bewährt. Gegen Ende des Krieges waren in manchen LS-Orten auch Planierraupen verwendet worden. Sie arbeiten schneller als Bagger und eignen sich infolge ihrer Eigenlast und niedriger Schaltgänge auch zum Wegziehen sperriger Trümmer und zum Niederreißen einsturzgefährdeter Gebäudeteile.

Die Leistung der eingesetzten Bagger war allerdings davon abhängig, ob die Trümmer aus wenig durchsetztem Bauschutt bestanden oder ob sie mit Holz- oder Stahlbauteilen bzw. mit Armierungseisen durchsetzt waren. In den letzteren Fällen mußten zunächst entsprechende Trennarbeiten mit dem Brennschneidgerät vorgenommen werden, bevor die Räumung weitergeführt werden konnte. Die Beseitigung zu großer Trümmer, insbesondere armierter Betonteile, ließ sich allerdings meist nur durch Sprengungen ermöglichen.

Überwiegend wurde jedoch die Räumung durch Kriegsgefangene, ausländische Arbeiter, Wehrmachtshilfskommandos, also durch Menschenkräfte durchgeführt. Der Einsatz von Großräumgeräten erfolgte überwiegend durch den Ergänzungs-I-Dienst.

Nach der Durchführung von Räumungsarbeiten mußte leider oftmals festgestellt werden, daß die noch erhalten gebliebenen Fahr- und Haltedrähte der Straßenbahnen und Oberleitungsomnibusse abgeschnitten oder verschüttet worden waren. Dadurch wurde aber die Wiederinbetriebnahme dieser Verkehrsmittel unnötig lange verzögert. Deshalb mußten die Einsatzkräfte immer wieder auf die Unzweckmäßigkeit dieser Handlungsweise hingewiesen werden.

Tätigkeit des I-Dienstes während der Bereitschaftszeit

In der Bereitschaftszeit war der I-Dienst in den ersten Kriegsjahren zur Durchführung bautechnischer LS-Arbeiten eingesetzt. So wurden von diesen Einheiten Zisternen und Feuerlöschteiche angelegt und unterirdische Wasservorratsbehälter in Normausführung geschaffen.

Ferner stellte der I-Dienst Deckungsgräben und LS-Stollen in erheblichem Ausmaß her. Zum Teil wurden auch Tunnel in Felsen getrieben und dabei erhebliche Sprengungen durchgeführt.

Außerdem hat der I-Dienst Baracken und Behelfsheime für Evakuierte und Ausgebombte errichtet. Für den Bau von Waldlagern waren Richtlinien ausgearbeitet, ohne daß es allerdings zur Errichtung solcher Lager – soweit bekannt – gekommen ist.

Ausführen von Sprengungen durch den I-Dienst

Die Zunahme der Blindgänger sowie die oftmalige Änderung der Langzeitzünder brachte es mit sich, daß die Ausrüstung der Sprengtrupps, wie sie Anlage 4 Abschnitt X der Vorläufigen Ortanweisung vorgesehen hatte, ständig durch neue Werkzeuge ergänzt werden mußte. Auch kräftemäßig reichten die Sprengtrupps für den Abtransport und die Vernichtung der Blindgänger nicht aus. Als immer neue Munition, insbesondere Bomben mit Langzeitzünder verwendet wurden, wurde die schwierige Aufgabe der Entschärfung den dafür ausgebildeten Feuerwerkern der Luftwaffe übertragen.

Die im Verlauf des Krieges ständig zunehmende Zahl einsturzgefährdeter Gebäude oder Gebäudereste machte es erforderlich, diese Ruinen zum mindesten dort schnell zu beseitigten, wo Verkehrsanlagen und Hauptverkehrswege bedroht waren. Fast ausnahmslos wurden in diesen Fällen Sprengungen vorgenommen, da sie viel Zeit und Arbeitskraft ersparten und richtig ausgeführt, selbst auf kleinstem Raum durchführbar waren. Die Ladungen mußten über Erdgleiche angebracht werden, um die Nachbargebäude nicht durch die sonst auftretende Bodenbewegung zu gefährden. Durch das Einbringen von Bohrladungen wurde die Sprengstoffmenge und damit der Zerknallstoß auf das geringste Maß beschränkt.

Bei dem Herstellen der Bohrlöcher war zu beachten, daß das Mauerwerk meist stark gelockert und deshalb ein Erschüttern beim Bohren weitgehend zu vermeiden war. Als das geeigneteste Bohrgerät erwies sich hierfür der Elektrohammer. Die Ladungen wurden nach der LDv. 752/3c berechnet.

Oft mußten auch sperrige Eisenbetonteile, Träger u.a.m. gesprengt werden, um ihre notwendige Beseitigung zu ermöglichen.

Systematik der Schadensstellen

Der Instandsetzungsdienst verfügte leider nicht über die langjährigen Erfahrungen auf seinem Einsatzgebiet wie der Feuerlöschdienst. So fehlte ihm auch die entsprechende einheitliche Fachsprache. Infolgedessen ergaben sich immer wieder Mißverständnisse – teilweise schwerwiegender Art – und Schwierigkeiten bei der Erstattung von Schadensmeldungen und bei der Durchführung von Einsätzen, besonders auf Großschadensstellen.

Es ist das Verdienst von D. Ing. Paul Maack, dem Fachführer des I-Dienstes im LS-Ort Hamburg, daß er diesem Mangel abgeholfen hat. Er hatte nämlich auf den Schadensstellen festgestellt, daß entgegen der anfänglich verbreiteten Anschauung gewisse Gemeinsamkeiten auf allen noch so verschiedenartig anmutenden Schadensstellen zu erkennen waren. Diese Gemeinsamkeiten, die er als Schadenselemente bezeichnete, erhob er in seiner „Systematik der Schadensstellen" zu festen Begriffen. Gleichzeitig schuf er für jedes Schadenselement ein entsprechendes Schadenssymbol. Nur mit Hilfe dieser Systematik, bei der die Schadenselemente in Verbindung mit den Verschütteten gesehen und behandelt werden müssen, war es möglich, das Chaos an den Schadensstellen, besonders aber an den Großschadensstellen zu entwirren und ein erfolgreiches Vorgehen zu gewährleisten.

Vor allen Dingen war es für den Einsatz von I-Eeinheiten wichtig zu wissen, ob durch ein örtlich begrenztes Herausbrechen von einzelnen oder mehreren Häusern aus einer Häuserreihe eine „Zahnlücke" oder durch die Zerstörung einer größeren Zahl von Häusern ein „Schadensfeld" entstanden war. Dementsprechend waren verschiedene Maßnahmen für den Einsatz zu treffen.

Nach der Systematik der Schadensstellen, die im übrigen auch in die LDv. 752/3d eingearbeitet worden ist, läßt sich das scheinbare Durcheinander an Schadensstellen in die nachstehend aufgeführten Schadenselemente aufgliedern:

a. Die Rutschfläche
b. Die Schichtung
c. Der halbe Raum
d. Der ausgegossene Raum
e. Der mit Schichtung ausgepreßte Raum
f. Der angeschlagene Raum
g. Der versperrte Raum
h. Das Schwalbennest
i. Der Trümmerhang
k. Die Randtrümmer A
l. Die Randtrümmer B

Mit diesen Begriffsbestimmungen ließen sich nunmehr klare und eindeutige Meldungen und entsprechende Einsatzbefehle und -berichte geben.

Aus der Art der Schadensstelle ergab sich die vermutliche Lage von Verschütteten. Für die Bergung waren besondere Bergungsgrundsätze zu beachten. So mußte unterschieden werden zwischen der

a. Bergung unterhalb des Trümmerhanges
b. Bergung innerhalb des Trümmerhanges
c. Bergung oberhalb des Trümmerhanges.

Durch diese Unterscheidungen wurde erreicht, daß die entsprechenden Bergungsmaßnahmen ergriffen und die jeweils verschiedenen Sondergeräte eingesetzt wurden.

Vordringen unterhalb des Trümmerhanges

Zur Bergung der unterhalb des Trümmerhanges Verschütteten oder Eingeschlossenen erwiesen sich in erster Linie die vorsorglich hergestellten Mauerdurchbrüche von Nachbarhäusern und die Kelleröffnungen der Rück- und Vorderfront als Wege des geringsten Widerstandes. Oftmals war es in Straßen, die mit Trümmern förmlich zugeschüttet waren, überhaupt nur auf diesem Wege möglich, zu den Verschütteten vorzudringen.

Jedoch nicht jeder Mauerdurchbruch ermöglichte den Bergungskräften ein weiteres Vordringen. Oftmals konnten die Männer nur feststellen, daß ein versperrter Raum vor ihnen lag und ihr weiteres Vordringen verhinderte. In solchen Fällen wurde nach einer Einblicknahme eine Horch- und Klopfpause eingelegt. Dann wurde an einer anderen Stelle ein zweiter Durchbruch hergestellt, dem u. U. noch ein dritter oder vierter folgten. Nur auf diese Weise war es möglich, sich an die Verschütteten heranzuarbeiten.

Beim Bergen selbst ergaben sich dann keine besonderen Schwierigkeiten, sofern die in einem Keller- oder LS-Raum Eingeschlossenen weder verschüttet noch eingeklemmt vorgefunden wurden. Erheblich schwieriger gestaltete sich das Befreien von Verschütteten oder Eingeklemmten von den Trümmerteilen, die auf ihnen lagen. War der Betreffende bei Bewußtsein, so trugen seine Angaben viel zum schnelleren Freilegen bei. Hingegen war das Bergen von Bewußtlosen weit schwieriger, da der Bergende nicht wußte, welche Schäden der Verschüttete erlitten hatte. Deshalb mußte der Freizulegende ständig auf irgendwelche Gefühlsäußerungen hin beobachtet werden.

Wenn ein Verschütteter aufgefunden war, mußte vor allem das Arbeiten mit Werkzeugen eingeschränkt oder ganz eingestellt werden. Oftmals verbargen nur geringe Schutt- oder Stauschichten den Gesuchten. Deshalb war hier allein mit der Hand zu arbeiten. Allerdings traten dabei öfter bei den Bergungskräften Blutvergiftungen ein. Deshalb sollten in solchen Fällen stets Handschuhe getragen werden. Es erscheint aber auch erforderlich, die Weiterentwicklung von entsprechenden Kleingeräten zur Freilegung Verschütteter, die bei der Reichsanstalt der Luftwaffe für Luftschutz Ende 1944 entwickelt waren, voranzutreiben.

Es würde zu weit führen, ausführlicher auf die einzelnen Maßnahmen im Verlauf der Bergung weiter einzugehen. Auf eine Notwendigkeit sei aber noch hingewiesen, die oft nicht genügend beachtet wurde. Die Männer der Bergungstrupps müssen sich stets darüber klar sein, wie sich ihre Arbeit nicht nur hinsichtlich des Freilegens, sondern auch auf das Nachrutschen oder den Niederbruch weiterer Schuttmassen und Trümmer auswirkt. Da fast immer der Einblick in die Trümmerberge fehlte, die beispielsweise auf einer Rutschfläche lasteten, hätte ein rohes Angreifen der abdeckenden oder auch einklemmenden Decken unabsehbare Folgen haben können. Deshalb mußte in solchen Fällen sehr sorgsam vorgegangen werden. Der dadurch bedingte, oft erheblich Zeitverlust mußte im Interesse aller Beteiligten in Kauf genommen werden. Trotzdem gelang die Bergung von Verschütteten und Eingeschlossenen in den meisten Fällen durch die Kellerräume und Mauerdurchbrüche am schnellsten.

Teilweise hat man auch versucht, durch Minieren unter der Sohle des Trümmerberges einen Stollen vorzutreiben, um auf diesem Wege unter die Kellersohle vorzudringen und dann durch einen Durchbruch einen Zugang zu dem Keller zu gewinnen. Es hat sich jedoch gezeigt, daß sich solche Minierarbeiten mit Aussicht auf Erfolg nur bei hofseitigem Vordringen aus durchführen lassen. Im allgemeinen ergaben sich jedoch bei dieser Art des Vorgehens so erhebliche Schwierigkeiten, daß es vorteilhafter erschien, andere Maßnahmen für die Bergung zu ergreifen.

Bergung innerhalb des Trümmerhanges

Wenn sich der Bergung unterhalb des Trümmerhanges besonders zeitraubende oder unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstellten, mußten andere Zugangswege unmittelbar durch die Trümmerberge selbst geschaffen werden, selbst auf die Gefahr hin, daß die Lage der Verschütteten durch das Begehen und Erschüttern des Trümmerhanges verschlimmert wurde.

Bei dieser Vorgehensart hat es sich als zweckmäßig erwiesen, nicht nur stollenähnliche Gänge, also Kriechgänge von der Straßen- oder Hofseite vorzutreiben, sondern auch einen oder mehrere Trichter auszuheben. Bei der Anlage solcher Kriechgänge ergaben sich durch die verschiedenartige Beschaffenheit der Trümmer oft erhebliche Schwierigkeiten. Deshalb war die Form der Kriechgänge sehr unregelmäßig. Am besten ließen sie sich auf der Kellersohle, an stehengebliebenen Mauern vortreiben, weil in diesem Falle eine Sicherung gegen das Nachrutschen von einer Seite vorhanden war. Auch stieß man an den Mauern auf weniger sperrende Trümmer. Außerdem konnte die Mauer zum Aussteifen der gegenüberliegenden Kriechgangseite verwendet werden.

In jedem Falle war beim Anlegen von Kriechgängen zu beachten, daß ein weiteres Vordringen sowie ein etwaiger Rückzug stets gesichert sein mußte. Ferner mußte darauf geachtet werden, daß an jeder Stelle des Kriechganges ausreichender Raum für das Herausbringen der Trümmer und der Verschütteten vorhanden war. Sperrige Trümmer durften andererseits nicht so scharfwinklig umgangen werden, daß die verletzten Geborgenen nicht auf Tragen oder Schleifbrettern herausgebracht werden konnten.

Der Zeitbedarf für das Herstellen von Kriechgängen ist durch die Trümmerlage bedingt. Als Mittelwert kann angenommen werden, daß bei dem Einsatz eines I-Zuges, dessen Arbeitsgruppen sich ständig abwechseln, ein Kriechgang etwa 60–70 cm je Stunde vorangetrieben werden kann. Im übrigen ist festgestellt worden, daß es u. U. zeitsparender ist, einen neuen Kriechgang von einer anderen Stelle aus anzulegen, wenn die Schwierigkeiten beim Vortreiben des ersten Ganges zu groß sind und keine Möglichkeiten zum Um-, Über- oder Untergehen von Großhindernissen sich ergeben.

Da das Bergen mit Hilfe der Kriechgänge aber verhältnismäßig zeitraubend ist, hat man außerdem senkrechte Schächte oder Trichter in Richtung auf die vermutliche Lage der Verschütteten in die Trümmerhänge hineingetrieben. Auch bei diesem Vorgehen ergaben sich natürlich die gleichen Schwierigkeiten. So waren beispielsweise zusammenhängende Fußböden oder Fußbodenteile nicht in ihrem ganzen Umfang freizulegen und zu entfernen. Es durften vielmehr nur die nötigen Öffnungen herausgesägt werden, um das weitere Vordringen zu ermöglichen. Den Trichter durchkreuzende Balken, Träger, Rohre o.ä.m. mußten umgangen werden, da ein Durchschneiden oder Entfernen große Verlagerungen im Trümmerhang hervorrufen konnte. Selbst kleinere Hindernisse, wie Möbelstücke, deren Entfernung aus dem Schutt nicht besonders schwierig gewesen wäre, sind deshalb nur teilweise abgesägt worden, da auch sie absteifend wirkten.

Sofern die Schalleitung im Trümmerhang die Bergungskräfte nicht irregeführt hatte, wurden Verschüttete auf der Kellersohle am Ende des Trichters gefunden. Dabei ergab sich dann oftmals die Notwendigkeit, den Trichter vom Rande bis zur Sohle zu verbreitern, um die Bergung erfolgreich weiterführen zu können.

Bei einem solchen Vorgehen der Bergungskräfte ist natürlich die Gefahr des Be- und Einrieselns des Verschütteten mit feinem Schutt viel größer als bei einem Bergen durch die Keller und Mauerdurchbrüche. Deshalb war in diesen Fällen nach Möglichkeit zu versuchen, zuerst den Kopf des Verschütteten zu erreichen und ihn durch geeignetes Abdecken (Eimer) vor weiterer Gefährdung zu schützen. Sodann mußte stets beim Freilegen die tastende Hand der Arbeit mit Werkzeugen vorangehen, um Verletzungen der Verschütteten vorzubeugen. Nur wenn Erstickungsgefahr für den Verschütteten bestand, sind die Bergungsarbeiten unter Außerachtlassen aller die Arbeit verzögernder Sicherungsmaßnahmen für den Verschütteten rücksichtslos durchgeführt worden. So gelang es den Bergungskräften des I-Dienstes in vielen Fällen, auch diesen schwer Gefährdeten das Leben zu erhalten.

Wurden Verschüttete nicht am Ende des oder der Trichter gefunden, so wurden von

hier aus Kriechgänge hergestellt zu den Stellen, an denen die Verschütteten oder Eingeschlossenen sich vermutlich befinden konnten.

Trotz der vielfach angenommenen oder vorhergesagten Aussichtslosigkeit solchen Vorgehens, ist auf diese Weise eine große Zahl von Verschütteten gerettet worden. Besonders muß aber darauf hingewiesen werden, daß selbst nach Tagen die Möglichkeit besteht, Verschüttete, die sich in Kellern befinden, aber ein schützendes Dach, beispielsweise in Gestalt eines Türbogens oder Eisenträgers, über sich haben, lebend zu bergen.

Bergung oberhalb des Trümmerhanges

Oberhalb des Trümmerhanges sind vielfach Bergungen anderer, aber kaum minder gefährlicher Art durchgeführt worden. In diesen Fällen mußten Personen geborgen werden, die sich nicht mehr selbst in Sicherheit bringen konnten, weil ihnen durch die Auswirkungen von Bombendetonationen die Möglichkeit genommen war, ihren Aufenthaltsort zu verlassen. Sie befanden sich nämlich in Häusern, in denen durch die Bombenwirkung das Treppenhaus zerstört war, oder in „Schwalbennestern", die entweder am Rande der Schadensstelle oder sich auf Brandmauern befanden.

Die Bergungen gestalteten sich deshalb oft schwierig, weil es sich um Kranke oder Gebrechliche handelte, denen es aus gesundheitlichen Gründen nicht möglich gewesen war, den Luftschutzraum aufzusuchen. Teilweise waren es aber auch Verletzte, die durch Bombensplitter oder Trümmer verletzt waren.

Nur in wenigen Fällen konnten die Bergungen dieser Personen mit Hilfe von Drehleitern vorgenommen werden, da keine Anfahrtsmöglichkeit für diese Fahrzeuge bestand. Falls die Bergung sich auf diese Weise nicht durchführen ließ, mußten Schiebe- oder Steckleitern verwendet werden, sofern die Festigkeit der Mauerreste ihre Verwendung zuließ. Gelang es auch auf diese Weise nicht, die Bergung durchzuführen, so wurden Mauerdurchbrüche vom Nachbarhaus hergestellt, um so in das Schwalbennest einzudringen. Diese Möglichkeit war allerdings für Bergungen aus Schwalbennestern auf Mauern, die in der Mitte von Schadensstellen standen, nicht gegeben. Bei solchen Bergungen mußten die Kräfte des I-Dienstes versuchen, sich mit dem Dachdeckerfahrstuhl, dem Bootsmannstuhl oder durch Anpendeln mittels Leinen Zugang zu den Schwalbennestern zu verschaffen. Hierbei war aber die Festigkeit der stehengebliebenen Mauer besonders zu beachten. Gerade der bauliche Zustand der Schwalbennester und ihrer Umgebung, bedingt durch ihre ungewöhnliche Lage und die Brüchigkeit des Mauerwerks, bargen oft große Gefahren, nicht nur für die darin befindlichen Personen, sondern auch für die Bergungsmannschaften in sich.

Da die in den Schwalbennestern abgeschlossenen Personen vielfach wertvolle Angaben über die Zahl der vermutlich Verschütteten und ihre mutmaßliche Lage geben konnten, wurden diese Bergungen fast immer mit größter Schnelligkeit durchgeführt. Aber auch bei dem Bemühen, schnelle Hilfe zu leisten, durften in keinem Falle die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen außer Acht gelassen werden. So waren – wenn nötig – einseitig freihängende Fußböden abzustützen. Ließen die Höhe oder der Trümmerhang eine Abstützung nicht zu, so mußte ein Aufhängen dieser Bauteile an Nachbarhäusern versucht werden. Außerdem mußten absturzreife Dachbauteile, Schornsteinreste oder Reste von Trennmauern, soweit möglich, gesichert werden.

Eine erhebliche Erleichterung dieser Bergungsmaßnahmen und eine schnellere und sicherere Bergung aus Schwalbennestern dürfte sich aus dem Einsatz von Hubschraubern ergeben, zumal die Geborgenen sofort zu den Sammelplätzen oder Sanitätsstellen geflogen werden könnten.

Bei Großangriffen sind auch die Einheiten des I-Dienstes der Nachbarstädte sowie von LS-Abteilungen (mot) eingesetzt worden.

Bei den überörtlichen Einsätzen zeigte es sich, daß die Einheiten der LS-Abteilungen (mot) den für den örtlichen Einsatz aufgestellten Einheiten insofern überlegen waren, als ihre Ausrüstung mit Werkzeugen und Geräten vollständig war. Auch verfügten diese I-Einheiten der LS-Abteilungen (mot) zum größten Teil über von der Reichsanstalt der Luftwaffe für Luftschutz entwickelte I-Gerätekraftwagen und Preßluftgerätekraftwagen, wodurch ihre Einsatzkraft erheblich gestärkt war.

Abschließend sei bemerkt, daß den Einsatzkräften zusätzliche Gefahren aus Schäden an den Versorgungsleitungen, beim Bergen aus brennenden Gebäuden, durch Stichflammen bei der Herstellung von Mauerdurchbrüchen, durch nitrose Sprenggase u.a.m. drohten. In allen Fällen mußten entsprechende vorbeugende Maßnahmen getroffen werden, um die Bergenden zu schützen und die Verschütteten bergen zu können. Neben der Bergung von Menschen sollten aber nach Möglichkeit auch Sachwerte geborgen und sichergestellt werden.