

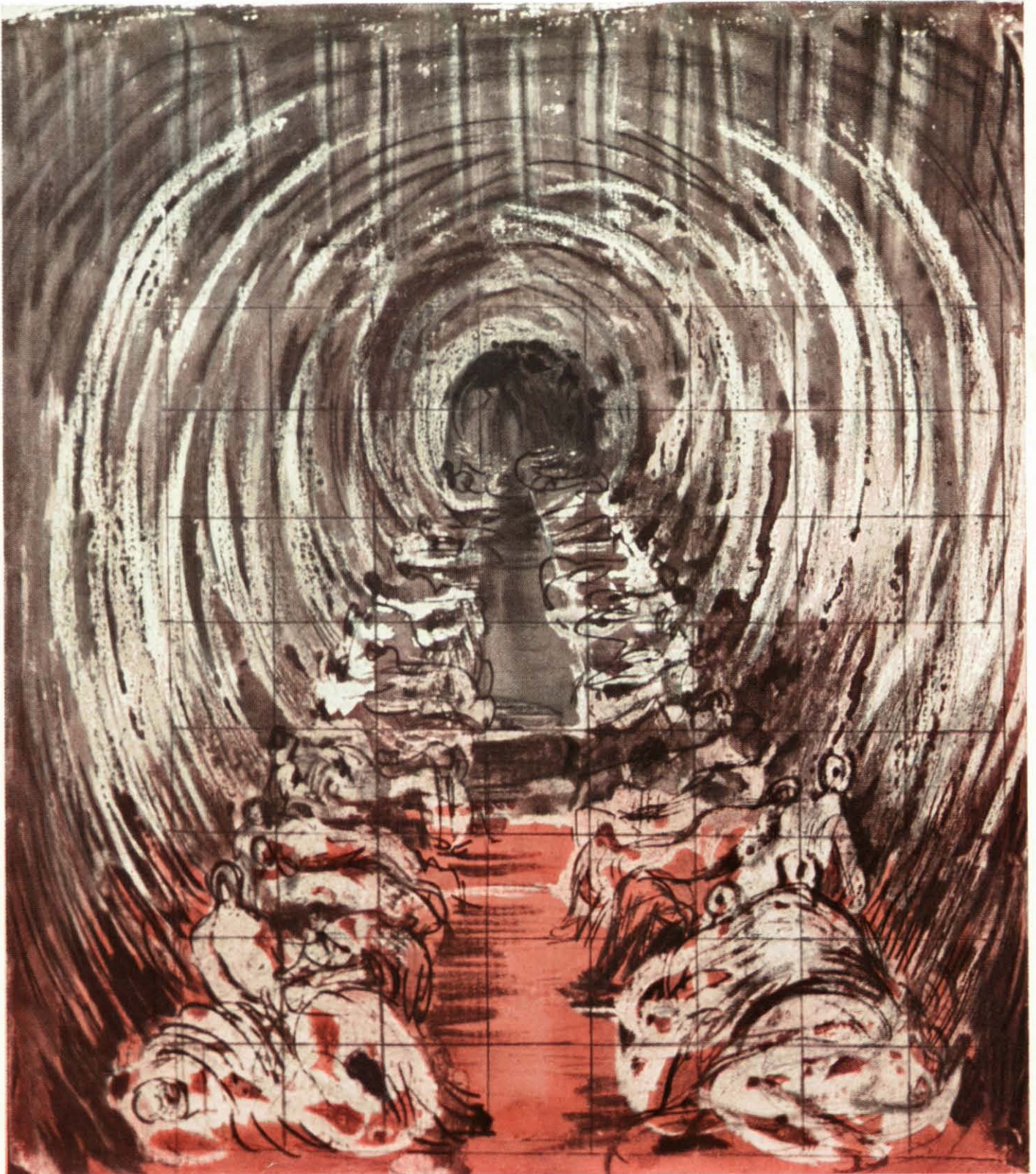
Beilage: Vorschriften für den Zivilschutz

G 7448 E

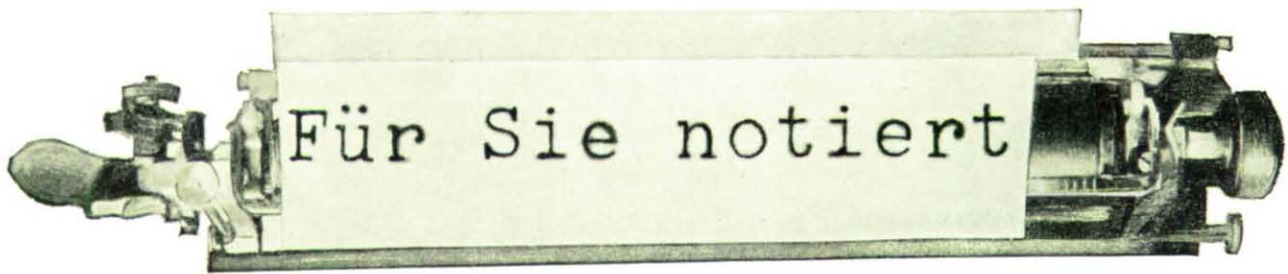
# Ziviler Bevölkerungsschutz

# ZfB

Nr. 10 · Oktober 1967 · 12. Jahrgang · Preis des Einzelheftes DM 1.50







## Verpacktes Notkrankenhaus

Bei Großkatastrophen hat sich immer wieder gezeigt, daß Krankenraum und ärztliche Versorgung äußerst knapp werden. In den USA läßt man daher ärztliche Hilfsmittel und Ausrüstungen lagern, um die Krankenversorgung im Notfall zu sichern. Ein großer Teil dieses Materials ist in »verpackten Hospitaleinheiten« (Pakaged Disaster Hospital - P.D. H.) enthalten, die vom öffentlichen Gesundheitsdienst zusammengestellt und an die einzelnen Bundesstaaten verliehen werden. Ein für langfristige Lagerung verpacktes Hospital besteht aus Krankenhausversorgungsmitteln, Ausrüstung und Medikamenten. Im Katastrophenfall kann es sowohl zur Erweiterung eines bestehenden Krankenhauses dienen wie auch als getrenntes 200-Betten-Nothospital in einem geeigneten Gebäude aufgestellt werden. Mit den P.D. H. können u. a. folgende Abteilungen eingerichtet wer-

den: Aufnahme und Einweisung, Operationssäle, Krankenräume, Sterilisationsräume, Apotheke, Labor und Röntgenraum. Außerdem stehen Notstromaggregate, Wassertank und Pumpe zur Verfügung, falls die öffentliche Versorgung unterbrochen ist. wfj

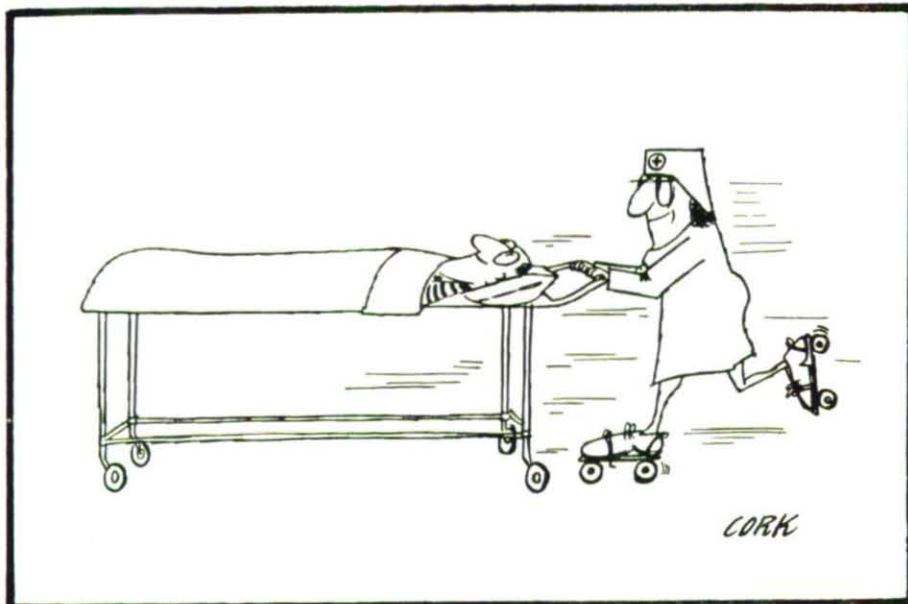
## Kochen mit Sonnenenergie

In Israel wurde ein Kocher entwickelt, der zwei Liter Wasser in 22 Minuten ausschließlich durch Sonnenenergie zum Siedepunkt bringen kann. Das Gerät besteht aus 12 gleich großen konkaven Spiegeln von 30 cm Durchmesser, die von einem Eisenrahmen gehalten werden. Die Spiegel reflektieren die Sonnenstrahlen auf den Topfboden, der sich rasch erhitzt. Der Kocher kostet nur 40 bis 50 DM, kann für längere Transporte fest verpackt und von jedem Laien aufgestellt werden. Jetzt soll das Gerät unter anderen Bedingungen im Ausland geprüft werden. Der Kocher

wird sich vor allem für tropische und subtropische Gebiete eignen, wo Holz knapp ist und elektrischer Strom noch gar nicht vorhanden ist. wfj

## Tamarisken bilden Brandschutz

Für Förster in trockenen und halbtrockenen Gebieten bedeutet die Möglichkeit eines Waldbrandes einen ständigen Alptraum. Lange Zeit bestand die übliche Vorsichtsmaßnahme darin, künstliche Brandlichtungen in den Wäldern anzulegen. Mitglieder der botanischen Abteilung der Universität Tel-Aviv schlagen als Alternativlösung die Bepflanzung von Sperrstreifen mit Tamarisken vor. Diese Bäume verhindern das jährliche Wachstum des Unterholzes und bilden ein hochgradig feuerbeständiges Reisig. Tamarisken sondern Salz ab, das nachts in Tropfen von den Bäumen fällt. Bei halbtrockenen Bedingungen ist der Boden unter den Bäumen bald mit zerbrochenen salzigen Zweigen bedeckt, die eine dichte, sehr schwer entzündbare Schicht bilden. Sogar unter Laborbedingungen kann dieses Reisig nur von Gasfackeln mit sehr hoher Temperatur oder Schießpulver in Brand gesetzt werden. Auch werden durch die Ansammlung großer Salzmenge die salzempfindlichen Arten ausgerottet. Durch die wasseranziehenden Salzkristalle auf den Zweigen und den hohen Mineralgehalt des Holzes bleibt das Reisig unter den Tamarisken im allgemeinen feucht, und das nicht nur während der Nacht, sondern auch noch einige Stunden nach Sonnenaufgang und ein bis zwei Stunden vor Sonnenuntergang. Diese zusätzliche Eigentümlichkeit trägt ebenfalls dazu bei, die Brandgefahr herabzusetzen. wfj



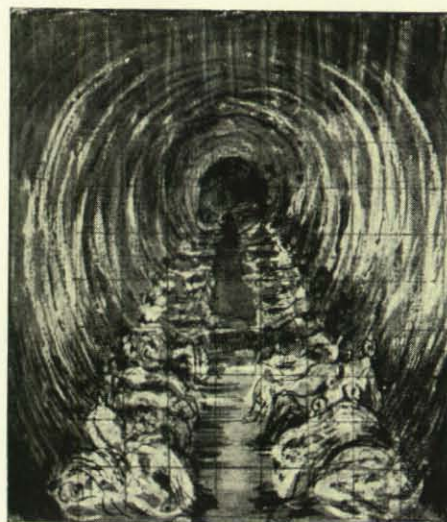


# ZB 10'67

Nr. 10 · Oktober 1967 · 12. Jahrgang

## Inhalt:

- Seite **II** Für Sie notiert
- Seite **3** An unsere Leser
- Seite **4** Straßengüterverkehr. Management des Staates im Frieden und im Zustand äußerer Gefahr. Von Dr. Norbert von Witzleben
- Seite **12** Henry Moore. Zeichnungen aus Londoner Luftschutzbunkern 1940/42. Von Dr. Evelyn Weiss
- Seite **18** Israel zwischen Krieg und Frieden. Von Helmut Freutel
- Seite **28** Gerhard Roßbach †
- Seite **29** Aus der Nähe besehen ...
- Seite **29** Neue Bücher
- Seite **30** Stand des Selbstschutzes = Gradmesser für den Stand der Verteidigungsbereitschaft. Von Fritz Neckermann
- Seite **31** Landesstellen berichten
- Seite **IV** ZB im Bild



Zu unserem Titelbild: **Suchtsuchende Zivilbevölkerung Londons in einem U-Bahn-Tunnel** — eine sogenannte Shelter-Zeichnung aus einem Skizzenbuch des namhaften englischen Bildhauers Henry Moore.

Foto: H. W. Sütterlin

Herausgegeben im Auftrag des Bundesministeriums des Innern vom Bundesluftschutzverband, 5 Köln, Merlostraße 10—14, Telefon 72 01 31

ZB erscheint monatlich

Chefredakteur:  
Dr. Bruno F. Schneider

Redaktion:  
Helmut Freutel  
Alfred Kirchner  
Dr. Clemens Schocke

Layout und Grafik:  
Hannelore Apitz

Druck, Verlag und Anzeigenverwaltung:  
Münchner Buchgewerbehau GmbH  
8 München 13, Schellingstraße 39—41  
Tel. 22 13 61

Anzeigenleiter:  
Hans Horsten  
Zur Zeit gilt Anzeigenpreislite 3/D

Manuskripte und Bilder nur an die Redaktion  
Für unverlangte Beiträge keine Gewähr  
Nachdruck einzelner Beiträge, auch im Auszug,  
ist nur mit Quellenangabe und mit  
Genehmigung der Redaktion gestattet

Einzelpreis je Heft DM 1,50 zuzüglich Porto  
(Österreich: öS 10,—, Schweiz: Fr. 1,80,  
Italien: L 250,—)

Abonnement vierteljährlich DM 4,50  
zuzüglich DM 0,09 Zustellgebühr

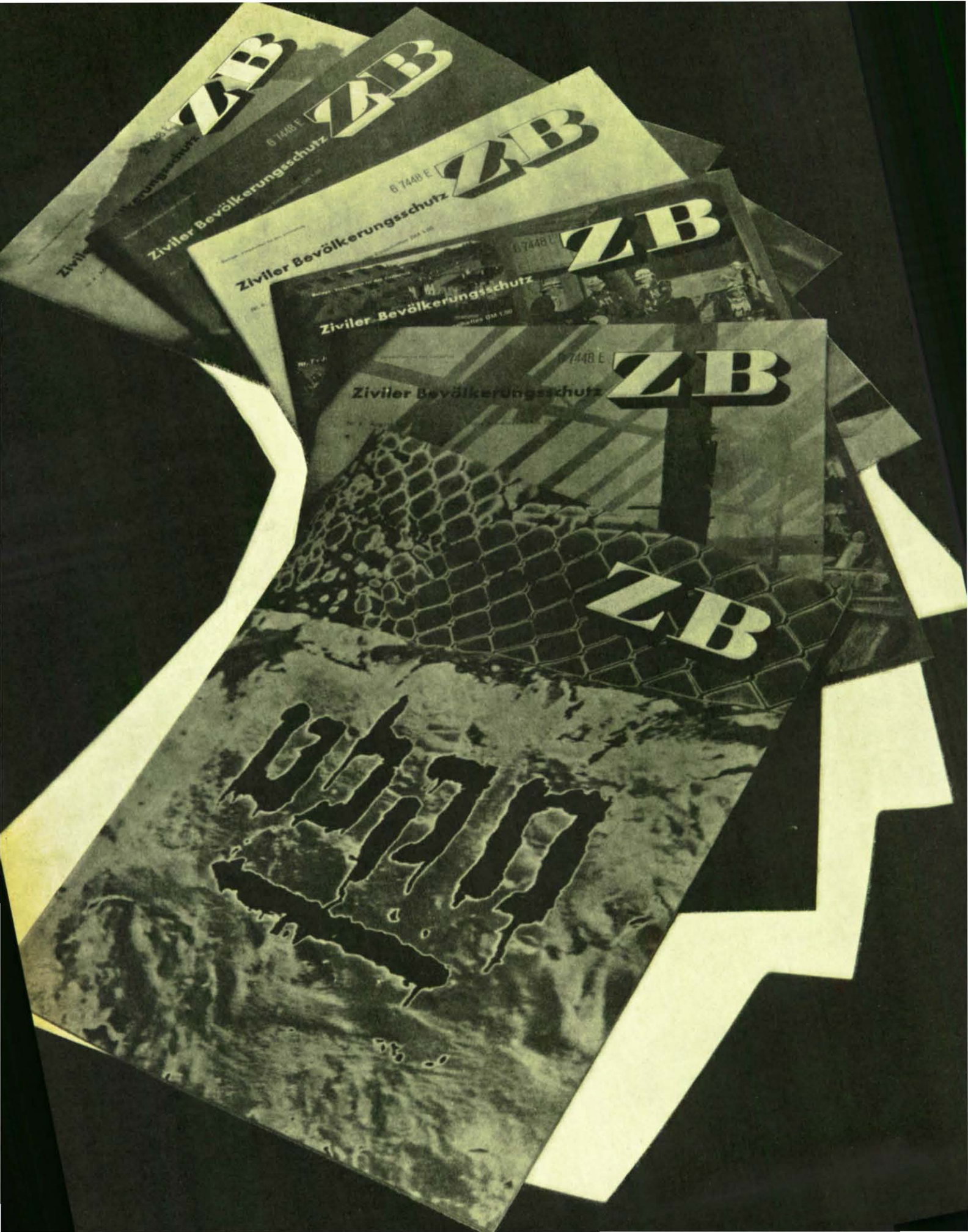
Die Kündigung eines Abonnements kann nur zum  
Schluß eines Kalendervierteljahres erfolgen.

Sie muß bis spätestens an dessen  
erstem Tag beim Verlag eingehen.  
Bestellungen bei jedem Postamt  
oder beim Verlag.



Bekanntmachung gemäß § 8 Ziff. 3 des Gesetzes  
über die Presse vom 3. Oktober 1949: Inhaber und  
Beteiligungsverhältnisse: Otto Georg Königer, Ver-  
leger, München, 50%; Else Peitz, München,  
16,875%; Elisabeth Metzler, St. Quirin, 10,625%;  
Oskar Müller, Prokurist, München, 7,5%; Adolf  
Müller, Ingenieur, München, 7,5%; Helmut Müller,  
Pilot, München, 7,5%.





**ZB**

Ziviler Bevölkerungsschutz

G 7448 E

**ZB**

Ziviler Bevölkerungsschutz

G 7448 E

**ZB**

Ziviler Bevölkerungsschutz

G 7448 E

**ZB**

Ziviler Bevölkerungsschutz

G 7448 E

Ziviler Bevölkerungsschutz

**ZB**

**ZB**

**Handbuch**



# An unsere Leser!

Unsere Fachzeitschrift liegt nun seit sechs Monaten in einer neuen Form vor. Sie ist farbiger geworden und entspricht damit – so hoffen wir – auch dem Inhalt. Dabei vergessen wir nicht, daß wir die Zeitschrift nicht für uns, sondern für unsere Leser machen, daß sie also nicht nur uns, sondern vor allem Ihnen gefallen soll. Nur müssen wir dazu Ihre Vorstellungen und Wünsche kennen.

Die großen Publikumsillustrierten mit ihren millionenstarken Auflagen können es sich einiges kosten lassen, immer wieder durch umfangreiche Umfragen die Meinung ihrer Leserschaft zu erforschen. Abgesehen davon, erhalten sie ständig Waschkörbe voll Zuschriften. Aus finanziellen Erwägungen sind wir aber oder, um es deutlicher zu sagen, wären wir aber ausschließlich auf solche Zuschriften angewiesen. Zu unserem Bedauern macht sich aber nur ab und zu einmal jemand die Mühe, kritisch zu einem Beitrag Stellung zu nehmen.

Zugegeben, die Mehrzahl unserer Leser gehört gewiß nicht zu denen, die reichlich Muße zur Abfassung von Leserbriefen haben. Eine Redaktion aber kann nicht im luftleeren Raum arbeiten, sie kann das Schweigen wiederum

auch nicht einfach als Zustimmung werten. Sachliche Kritik und Wünsche für die inhaltliche Gestaltung, u. U. auch rechtzeitige Hinweise auf interessante, berichtenswerte Geschehnisse, das ist was wir brauchen. Allerdings wollen wir in diesem Zusammenhang auch gleich feststellen, was wir nicht brauchen: Vorschläge für politische Themen. Oft wird die Redaktion brieflich oder fernmündlich gedrängt, zu einer aktuellen Tagesfrage aus dem Bereich der Gesetzgebung Stellung zu nehmen, in die Diskussion um die Notstandsverfassung einzugreifen oder sich beispielsweise mit den Gewerkschaften auseinanderzusetzen. Das ist nicht Aufgabe unserer Zeitschrift. Wir glauben, daß der thematische Rahmen, in dem wir uns bewegen, weit genug gesteckt ist, um jedem, der in irgendeiner Form mit dem Zivilschutz befaßt ist, reichlich Stoff zu einem kritischen Dialog mit der Redaktion zu vermitteln. Gerade auf diesen Dialog kommt es uns ja an, nicht weil wir damit die Seiten füllen wollen, sondern weil wir ihn brauchen, um eine lebendige und sachnahe Zeitschrift zu machen und um nicht an unseren Lesern vorbeizuschreiben.

Dr. Bruno F. Schneider



# Strassengütern

1. Heute ist mehr denn je die militärische Macht ein Teil des wissenschaftlich-technisch-wirtschaftlichen Potentials des Staates. Wird letzteres nicht ständig ergänzt und weiterentwickelt, ist auch die militärische Macht nicht imstande, der Waffengewalt eines Gegners entgegenzutreten. So fällt der zivilen Staatsgewalt eine ungleich größere Aufgabe zu, als es jemals in der Vergangenheit der Fall war. Zeigt diese sich ihrer Aufgabe, im Zustand äußerer Gefahr (im folgenden: Verteidigungsfall = V-Fall) ihr wissenschaftlich-technisch-wirtschaftliches Potential einsetzen zu können, nicht gewachsen, verliert nicht nur die militärische Macht an Wirksamkeit, auch die Zivilbevölkerung ist mehr oder weniger schutzlos militärischen und subversiven Angriffen eines Gegners ausgesetzt.

Die Bundesrepublik Deutschland (BRD) sieht sich im V-Fall zwei wichtigen Aufgaben gegenüber:

- A. Die zivile Staatsgewalt funktionsfähig zu erhalten;
- B. den Schutz und die Versorgung der Zivilbevölkerung sicherzustellen.

Beide Aufgaben müssen auch auf gesetzlicher Basis vorbereitet werden. Die sog. Notstandsverfassung liegt z. Z. dem Bundestag vor. Eine Reihe von Notstandsgesetzen sind entweder bereits erlassen oder werden entworfen. Wichtiger Teil der Notstandsgesetze sind die Sicherstellungsgesetze, die im V-Fall die Versorgung der Zivilbevölkerung ermöglichen sollen. Solche Gesetze gibt es seit 1965 für die Bereiche der Wirtschaft, der Ernährung und des Verkehrs.

Inzwischen ist aber ein Wandel in der verteidigungspolitischen Konzeption der NATO eingetreten, der nicht ohne Einfluß auf die verteidigungspolitische Konzeption der zivilen Staatsmacht bleiben kann. Es wird daher geprüft werden müssen, ob z. B. die bereits erlassenen Sicherstellungsgesetze, besonders auch das Verkehrssicherstellungsgesetz (VSG), noch als brauchbare Grundlage für die oben zitierten Aufgaben angesehen werden können. Der Staat muß die zivile Verteidigung ebenso flexibel handhaben können wie die NATO ihre Streitkräfte, die sie künftig „rotierend“ einzusetzen gedenkt, da Art, Ort und Ausmaß eines

möglichen (z. Z. nicht drohenden) Angriffs nicht bekannt sind. Auch der zivile Notstand ist keine feststehende Größe, der man mit einem bestimmten Rezept begegnen könnte. Es wird niemals den Notstand geben, nur eine oder viele Situationen, die voraussetzen, daß das wissenschaftlich-technisch-wirtschaftliche Potential eines Staates und Volkes so präsent ist, daß diese Situation von der zivilen Staatsmacht überstanden werden kann. Diese Präsenz fordert nicht ein lückenloses, nur für den V-Fall geschaffenes Gesetzeswerk, sondern zuerst ein gedankliches Konzept zur Aktivierung und Verbesserung des vorhandenen, sodann eine praktikable Regelung, um unumgängliche Lenkungsarbeiten des Staates für den V-Fall zu ermöglichen.

2. Die Lenkungsarbeiten des Staates sollten in folgendem bestehen:

- a) Das wissenschaftlich-technisch-wirtschaftliche Potential des Staates zu mehren und zu stabilisieren;
- b) die wirtschaftslenkende Funktion in der Weise auszubauen, daß die Präsenz des genannten Potentials für die Versorgung von Zivilbevölkerung und Streitkräften jederzeit gewährleistet ist;
- c) die Wirksamkeit internationaler Vereinbarungen zu erhöhen und weitgehende Koordinierung anzustreben;
- d) den Verwaltungsapparat mit der Aufgabe zu betrauen, sich bereits im Frieden in die Arbeit bestimmter Wirtschaftszweige einzuschalten, um mit diesen ggf. eine funktionsfähige Einheit bilden zu können.

Wichtig ist demnach ein Management des Staates auf allen wesentlichen Gebieten der Wissenschaft, der Technik und der Wirtschaft. Wichtig aber auch ist die (insoweit noch ausstehende) Information der Öffentlichkeit über den wahren, im wesentlichen nicht politisch zu sehenden Inhalt staatlicher Absichten und Maßnahmen. Der Bundesminister des Innern hat noch für dieses Jahr eine entsprechende Diskussion in der Öffentlichkeit zugesagt. Diese muß, wie auch in allen anderen demokratischen Ländern, an den Vorbereitungen für den V-Fall beteiligt werden. Der Zivilschutz und alle Maßnahmen, die der Versorgung der Zivilbevölkerung im V-Fall dienen sollen, können ebensowenig die Mitwirkung



# Verkehr



## Management des Staates im Frieden (common management) und im Zustand äußerer Gefahr (crisis management)

Von Dr. Norbert von Witzleben

des Volkes und seiner Bürger entbehren wie die militärische Ausbildung zur Verteidigung des Landes mit der Waffe.

### II

1. Ein Gebiet der Wirtschaft, auf das der Staat seit jeher Einfluß zu nehmen gewillt war, ist der Verkehr.

Das ist kein Zufall. Die Bedeutung des Verkehrs für die Wirtschaft eines Staates ist unumstritten. Nicht nur die Verkehrswege tragen zur Entwicklung der Wirtschaft bei und fördern deren Leistungsfähigkeit, auch die einzelnen Verkehrsmittel müssen den Anforderungen der Wirtschaft gewachsen, ihre Konditionen so gestaltet sein, daß für Wirtschaft und Staat ein hoher Nutzeffekt erzielt wird. Der Verkehr und die ihn darstellenden Verkehrsträger (Eisenbahn, Schifffahrt, Luftfahrt, Straßengüterverkehr und Pipelines) bilden daher einen wesentlichen Bestandteil des wirtschaftlichen Potentials unseres Staates sowohl in Friedens- wie in Spannungszeiten. Übt der Staat bereits im Frieden eine verkehrslenkende Funktion aus, indem er sich gewisse, den Verkehr im einzelnen ordnende Maßnahmen vorbehält, so muß die verkehrslenkende Funktion in Spannungszeiten Teil der logistischen Aufgabe zur Versorgung der Zivilbevölkerung sein.

2. Im Straßengüterverkehr ist die verkehrslenkende Funktion des Staates in besonderer Weise erkennbar.

Der Straßengüterverkehr steht von dem Zeitpunkt ab im wirtschaftlichen Wettbewerb mit den im wesentlichen staatlichen Eisenbahnen, als er sich eines leistungsfähigen Verkehrsmittels, des Lastkraftwagens, und eines brauchbaren Straßenverkehrsnetzes bedienen konnte. Das war in den Jahren nach dem 1. Weltkrieg, vor allem Ende der zwanziger Jahre. Einer völlig ungebundenen Entwicklung des Straßengüterverkehrs, dessen Auf- und Ausbau grundsätzlich privater Initiative verblieb, mußte sich der Staat insoweit entgegenstellen, als damit die wirtschaftliche Existenz der von ihm betriebenen Eisenbahnen – schon damals ein wesentlicher Faktor der Volkswirtschaft – gefährdet wurde. Der Straßengüterverkehr wurde daher gewissen Ordnungsprinzipien unterworfen, die zusammengefaßt erstmals im

Gesetz über den Güterfernverkehr vom 26. 6. 1935 (RGBl. S. 788) zum Ausdruck kamen. Im wesentlichen sind dies:

A. Aufteilung des Güterkraftverkehrs in gewerblichen Güternah- und Güterfernverkehr, wobei die Grenze bei 50 km – Luftlinienentfernung vom Betriebssitz (Standort) aus gerechnet – liegt;

B. Trennung des gewerblichen Güterkraftverkehrs vom Werkverkehr, der die Beförderung eigener Güter mit werk-eigenem Fuhrpark zum Gegenstand hat;

C. Genehmigung und Kontingentierung des gewerblichen Güterfernverkehrs, d. h. Beschränkung auf eine bestimmte Anzahl von Genehmigungen für bestimmte Fahrzeuge;

D. Schaffung eines eigenen, aber dem Eisenbahngütertarif (EGT) angeglichenen Tarifs für den Kraftwagenverkehr nebst Beförderungsbedingungen (RKT), der für die Parteien des Beförderungsvertrages verbindlich ist, das Frachtentgelt somit als Festentgelt erscheinen läßt;

E. die am Beförderungsvertrag Beteiligten, Unternehmer des Güterfernverkehrs wie Verloader bzw. Frachtzahler, müssen das Frachtentgelt über einen Zwangsverband abrechnen und die Einhaltung der Tarifbestimmungen staatlichen Beauftragten (Betriebsprüfern u. a.) nachweisen können.

3. Diese Ordnungsprinzipien sind nach dem 2. Weltkrieg im Güterkraftverkehrsgesetz vom 17. 10. 1952 (BGBl. S. 697) im wesentlichen beibehalten worden. Private Verbände und Genossenschaften haben anstelle des Zwangsverbandes weitgehend die Frachtenprüfung übernommen. Als staatliche Aufsichtsbehörde fungiert eine bundesunmittelbare Anstalt, die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (BAG), die den gesamten Güterkraftverkehr zu überwachen hat und sich zu diesem Zweck eigenen Prüfpersonals auf den Straßen und in den Betrieben bedient. Die BAG arbeitet mit den Verkehrsbehörden der Länder, die für Genehmigungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren zuständig sind, zusammen.

Das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) ist inzwischen mehrfach ergänzt und geändert worden. An den obengenannten Ordnungsprinzipien hat sich seit 1961 nur insofern etwas



# Strabengüterverkehr

geändert, als neben das Festentgelt auch Mindest-Höchstentgelte (sogen. Margentarife) als Frachtentgelte treten können, die von Tarifkommissionen initiativ festgesetzt werden. Damit ist eine Entwicklung eingeleitet worden, die den Tarif des Kraftwagenverkehrs allmählich von dem der Eisenbahn fortführt. Die Verkehrsgesetzgebung, besonders das Bundesbahngesetz und das GüKG, will nunmehr marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten Geltung verschaffen, und zwar für alle Verkehrsträger:

Die Bahn soll nach kaufmännischen Grundsätzen arbeiten, die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger sollen angeglichen und durch marktgerechte Entgelte und einen lauterer Wettbewerb der Verkehrsträger soll eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht werden.

### III

1. Das GüKG fordert somit marktwirtschaftliche Tendenzen für den Wettbewerb der Verkehrsträger untereinander, ohne indessen das Ordnungs- und Tarifsysteem aufzugeben, dem sich auch die verladende Wirtschaft anpassen muß. Dieses Ordnungs- und Tarifsysteem manifestiert sich nicht nur im „Preis“, dem Frachtentgelt, sondern in der Auswahl der Unternehmer, die bestimmte Beförderungen nur mit einer vom Staat erteilten Genehmigung ausführen können.

Es liegt nahe, daß die verladende Wirtschaft marktwirtschaftliche Prinzipien auch auf dem „Verkehrsmarkt“ angewendet wissen will. Vor allem soll sich das Frachtentgelt nach Angebot und Nachfrage richten. Diese Auffassung wird verständlich, wenn man die immensen Fortschritte in Erzeugung und Fabrikation, aber auch im Verkehr berücksichtigt, die Wissenschaft und Technik in den letzten drei Jahrzehnten bewirkt haben. Die Entwicklung der Technik hat die Fabrikationsmethoden verändert und läßt die Umsätze steigen. Das Ansteigen der Umsätze wiederum regt den Umlauf der Güter an. Es wird mehr und ein den einzelnen Gütern angepaßter Transportraum benötigt, und es muß schneller und gezielter transportiert werden. Es wäre daher nicht undenkbar, daß die für den Güterkraftverkehr geschaffenen Ordnungsprinzipien die Entwicklung der marktwirtschaftlich ausgerichteten Gesamtwirtschaft behindern. Der Güterkraftverkehr ist schließlich ebenso wie die Eisenbahn auf die Aufträge der verladenden Wirtschaft angewiesen.

Es hat sich aber gezeigt, daß Güterkraftverkehr und Eisenbahnen im großen und ganzen den gestiegenen und qualifizierten Aufträgen der Wirtschaft gewachsen sind. Der gewerbliche Güterfernverkehr hat seine Ladekapazität allein in den letzten 3 Jahren

um durchschnittlich 14,2% erhöht. Die zulässige Nutzlast je Fahrzeug (Lkw oder Anhänger) erhöhte sich in diesem Zeitraum um durchschnittlich 5%. Dementsprechend stieg die beförderte Gütermenge von 58 403 t im Jahre 1958 und von 77 434 t im Jahre 1962 auf 88 536 t im Jahre 1966 an.

Die Ordnungsprinzipien im Güterkraftverkehr behindern daher weder die Kapazitätsausweitung des Laderaumes noch die gesteigerte Transportleistung einzelner Unternehmen; sie haben vielmehr beides oft erst ermöglicht. Sie verhindern den ruinösen Wettbewerb der Verkehrsträger untereinander sowie innerhalb des Güterkraftverkehrs auch zum Nutzen der verladenden Wirtschaft.

Die verladende Wirtschaft ist allerdings nicht immer geneigt, dies als Vorteil anzusehen. Es widerstrebt ihr, eine Leistungs- und Umsatzsteigerung nicht nur marktkonformem Verhalten zuschreiben zu müssen, sondern auch dirigistischen Eingriffen des Staates. Sie sagt — so gesehen: zu Recht —, Leistungs- und Umsatzsteigerungen, die dirigistischen Eingriffen zu verdanken sind, werden von vornherein begrenzt: Sie pendeln zwischen den Grenzen einer durchaus möglichen, weiteren marktwirtschaftlich erwünschten Leistungssteigerung, z. B. einer besonderen unternehmerischen Initiative folgend, und einer ebenso möglichen, marktwirtschaftlich unerwünschten Stagnation der Leistung, die z. B. in der Unfähigkeit einer Betriebsführung zu suchen ist, hin und her. Die Ordnungsprinzipien des Güterkraftverkehrs entziehen sich aber einer Betrachtungsweise, die sich am Verhalten von Produktion und Handel und damit am Prinzip von Angebot und Nachfrage ausrichtet. Es gibt volkswirtschaftliche Gründe, auch im Verhältnis zwischen Auftraggebern der Wirtschaft und Unternehmern des Güterkraftverkehrs — ebenso wie in dem der Verkehrsträger Eisenbahn und Straßengüterverkehr zueinander — regulierend eingreifen zu müssen: Im Transportsektor gibt es keinen Markt, der nach Angebot und Nachfrage manipulierbar wäre wie der Handel mit Waren. Transportleistungen sind Werkleistungen, die nur in dem Umfang „manipuliert“ werden können, wie es der Wert der Werkleistung zuläßt. Dieser Wert aber richtet sich — auch unabhängig von Angebot und Nachfrage — an Fakten aus, die jede Beförderungsleistung bestimmen: die jeweiligen Betriebskosten und der jeweilige Lohn. Diese fixen Kosten entziehen sich weitgehend im Handel üblicher, kaufmännischer Manipulationen. Man kann sagen: Nicht Erzeugung, Stapeln und Bewegen von Waren, sondern die Dienstleistung von Menschen ist das Essen-

tielle einer Beförderungsleistung. Fehleinschätzung dieser Situation kann die betriebliche Existenz aufs Spiel setzen und letztlich auch die Leistungsfähigkeit des Güterkraftverkehrs in Frage stellen.

Das Ordnungssystem des Güterkraftverkehrs verhindert daher nicht nur einen unlauteren Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern auf der Schiene und auf der Straße, er stellt der verladenden Wirtschaft einen funktionsfähigen und zuverlässigen Apparat zur Verfügung. Dieser besteht vor allem im Güterfernverkehr, der nur von zuverlässigen Unternehmern und von leistungsfähigen Unternehmen betrieben werden darf. Er ermöglicht der verladenden Wirtschaft die Kalkulation mit Beförderungsentgelten, die in einem Tarif niedergelegt sind, der seit 1961 — marktwirtschaftlichen Tendenzen folgend — innerhalb von Margen (Spannen zwischen zwei Preisen) angewendet werden kann.

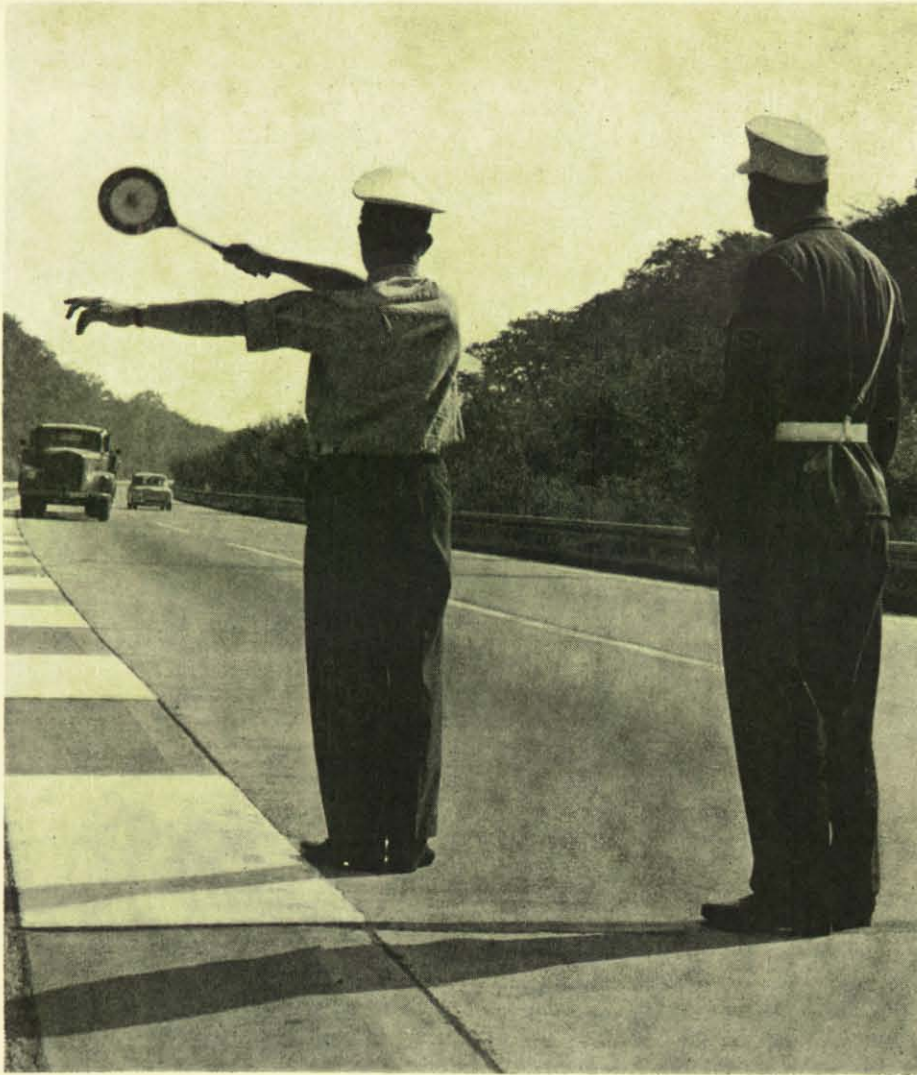
2. Die Annäherung allgemein gültiger marktwirtschaftlicher Prinzipien im Bereich der verladenden Wirtschaft und „determinierter“ marktwirtschaftlicher Tendenzen im Bereich des Güterkraftverkehrs ist also eingeleitet. Sie beginnt folgerichtig dort, wo sie dem freien Wettbewerb am meisten zu widersprechen scheint: beim Preis nämlich, dem Beförderungsentgelt. Diese Entwicklung wird sich fortsetzen, nicht zuletzt inspiriert durch das verkehrspolitische Programm der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG). Auch dieses Programm vermag zu beweisen, daß nur eine behutsame Anpassung an marktwirtschaftliche Prinzipien der Wirtschaft die Verkehrsträger vor volkswirtschaftlichem Schaden — der einer Existenzbedrohung folgen würde — bewahren kann, daß andererseits der Wettbewerb der Verkehrsträger untereinander auf lange Sicht der lenkenden Hand nationaler und internationaler Institutionen bedarf.

An diesem Punkt begegnen sich volkswirtschaftliche Erkenntnis mit verteidigungspolitischer Notwendigkeit: Die einem ordnenden Regulativ unterworfenen Verkehrsträger im Falle des Zustandes äußerer Gefahr als funktions- und leistungsfähiges Ganzes für Zwecke der Versorgung einsetzen zu können. Der Straßengüterverkehr ist daher wesentlicher Bestandteil des wissenschaftlich-technisch-wirtschaftlichen Potentials der zivilen Staatsmacht. Das „crisis management“ des Staates läßt sich um so besser bewältigen, je wirkungsvoller das „common management“ ist, je mehr dieses Funktions- und Leistungsfähigkeit zu entwickeln vermag.

### IV

1. Aufteilung, Funktion und Arbeitsweise der einzelnen Gruppen des Straßengüterverkehrs, des Güternah- und Güterfernverkehrs (einschl. Möbelnah- und Möbelfernverkehr) — dem gewerblichen Güterkraftverkehr — auf der einen und dem Werknah- und Werkfernverkehr auf der anderen Seite, können wichtige Anhaltspunkte für deren Verwendung im Zustand äußerer Gefahr geben.





**Rechts heran! Ein Lastkraftwagen wird auf einer Bundesstraße durch einen Beamten der Verkehrspolizei und einen Kontrolleur der BAG gestoppt und angehalten.**

Das trifft vor allem für den Güterfernverkehr zu, der an Genehmigungen gebunden ist, die die zuständigen Landesbehörden im Rahmen einer bundeseinheitlich festgesetzten Gesamtzahl (Kontingent) für bestimmte Fahrzeuge ausgeben. Es gibt in der Bundesrepublik z. Z. rund 29 300 Genehmigungen. Es können nur solche Unternehmer Genehmigungen erhalten, die als zuverlässig angesehen werden, eine Fachkundeprüfung abgelegt haben, die technische Eignung des zu genehmigenden Fahrzeuges und die Leistungsfähigkeit ihres Betriebes nachweisen. Sie unterliegen mannigfachen Kontrollen, die an Hand der bei Beförderungen mitgeführten Frachtpapiere ebenso erfolgen können wie im Betrieb an Hand der Geschäftsunterlagen. Zudem besteht die Verpflichtung, die im Tarif geregelten Beförderungsentgelte überprüfen zu lassen. Abweichungen vom Tarif müssen vom Frachtzähler oder vom Unternehmer ausgeglichen werden. Unregelmäßigkeiten bei

der Ausübung des Güterfernverkehrs können als Ordnungswidrigkeiten betrachtet werden und ein Bußgeldverfahren nach sich ziehen.

Der Güternahverkehr, der Güterbeförderungen bis zu 50 km Luftlinie vom Standort des Fahrzeuges aus zuläßt, ist einem weniger strengen Reglement unterworfen. Zu seiner Ausübung bedarf es nur einer Betriebserlaubnis und des Nachweises fachlicher Eignung. Der Tarif ist kein Festentgelt, sondern an Höchstentgelten orientiert. Die Kontrolle seiner Einhaltung ist oft schwierig, da es an einer Pflicht zur Überprüfung generell fehlt. Der Güternahverkehr ist daher — Folge des fast unbeschränkt möglichen Zugangs und der geringen Einwirkung von Kontrollorganen — stark übersetzt. Den einzelnen Unternehmern ist es — oft auch wegen fehlender kaufmännischer Kenntnisse — nur in geringem Umfang möglich, Betriebskapital zu bilden. Alle diese Fakten können sich nach-

teilig auf die Leistungsfähigkeit des Güternahverkehrs auswirken. Aber auch hier sind die Betriebsumsätze im Laufe der Jahre erheblich gestiegen (Umsätze des Güternahverkehrs im Jahr 1965 = 1509,7 Mill. t).

Der Werkverkehr ist weder an Genehmigungen noch an einen Tarif gebunden. Von ihm wird entsprechend dem Bedarf in Industrie und Handel Gebrauch gemacht, um deren eigene Güter zu befördern. Um einer Beeinträchtigung des gewerblichen Güterkraftverkehrs vorzubeugen, ist der gesamte Werkverkehr an bestimmte, im GüKG genannte Voraussetzungen gebunden. Der Werkfernverkehr unterliegt auch einer gewissen Kontrolle, die an Hand der Beförderungs- und Begleitpapiere ermöglicht wird. Fahrzeuge über 4 t Nutzlast müssen der BAG gemeldet werden. Sowohl die Zahl der Fahrzeuge des Werkfernverkehrs (1960 = 51 263; 1965 = 69 776) wie auch die von diesen beförderten Gütermengen sind in den letzten Jahren stark angestiegen (1959 = 21 634 t; 1966 = 36 771 t). Der Anteil des Werkfernverkehrs am gesamten Fernverkehr ist in den letzten 5 Jahren auf ca. 30% gestiegen. Diese Entwicklung ist auch nicht durch die Steuergesetzgebung des Jahres 1955, die den Werkfernverkehr besonders hoch veranlagte, aufgehalten worden. Die Sonderbesteuerung wird 1968 durch die Mehrwertsteuer abgelöst, so daß — soweit zu übersehen ist — der Werkfernverkehr nicht mehr besonders belastet ist.

2. Stellt man die verschiedenen Straßengüterverkehr betreibenden Gruppen gegenüber, so muß der Güterfernverkehr am ehesten geeignet erscheinen, den Aufgaben des Staates im Zustand äußerer Gefahr, soweit ein gelenkter Einsatz in Frage kommt, entsprechen zu können. Dennoch wird eine viel größere Anzahl von Fahrzeugen auch anderer Gruppen zur Verfügung stehen müssen, wenn man sich des Umfangs der Aufgabe bewußt wird, die Versorgung des Volkes mit Gütern aller Art auch auf dem Weg über die Straße sicherzustellen. Welcher Art ist die Aufgabe im einzelnen?

A. Die Beförderung von Gütern aller Art, die aus Übersee herangeführt werden, aus Seehäfen der Nordsee, des Atlantiks und des Mittelmeers in die Bundesrepublik;

B. Die Beförderung von Gütern aller Art von bestimmten Sammelplätzen (Lagern, Depots, Kühlhäusern etc.) zu Verteilerstellen;

C. Die Beförderung von Roh- und Grundstoffen sowie von Fabrikationsteilen für die lebens- und verteidigungswichtige Industrie;

D. Die Auslieferung von lebens- und verteidigungswichtigen Erzeugnissen der Nahrungs- und Güterindustrie an Handel und Verteilerstellen;

E. Der Umschlag von Gütern auf andere Verkehrsmittel;

F. Fahrten für lebenswichtige Versorgungsbetriebe, z. B. der Wasser-, Elektrizitäts- und Gasbewirtschaftung, der Bundesbahn und der Bundespost und der Behörden;

G. Ergänzungsbedarf für militärische und zivile Einsatzverbände (z. B. Bundeswehr,



# straßengüterverkehr



**Kontrolle und Wiegen eines  
Speziallangholz-Lkws durch die  
Verkehrspolizei und Kontrolleure  
der Bundesanstalt  
für den Güterfernverkehr.**

Polizei, Zivilschutz) und Hilfsorganisationen nichtmilitärischen Charakters (z. B. Bundesluftschutzverband, Technisches Hilfswerk, Rotes Kreuz);

H. Fahrten und Beförderungen im lebenswichtigen Allgemein- oder Privatinteresse, z. B. von Ärzten, Kranken- und Leichentransportunternehmen, notwendige Umzüge etc.;

I. Beförderung von Flüchtlingen und anderen Personen.

Die Vielfalt der Aufgaben wird deutlich machen, daß nicht jede Gruppe des Straßengüterverkehrs und auch nicht jedes Fahrzeug für jede einzelne dieser Aufgaben geeignet ist. Wenig sinnvoll wäre es z. B., ein Fahrzeug des Güterfernverkehrs mit 7 t Nutzlast zur Auslieferung von Nahrungsmitteln innerhalb eines Kreises bereitzustellen. Ebenso wenig sinnvoll wäre es, die ansonsten im Werknahverkehr eingesetzten Fahrzeuge einer Firma mit Nutzlasten unter 4 t für Beförderungen ab Atlantikküste zu verwenden.

Im folgenden sollen einige Kriterien aufgezeigt werden, die bei der Wahl von Gruppe und Fahrzeug für die genannten Aufgaben bestimmend sein können:

- Die betriebliche und evtl. außerbetriebliche Organisation einer bestimmten, Güterverkehr betreibenden Gruppe;
- Eignung und Beschaffenheit eines bestimmten Fahrzeuges nach Art, Nutzlast, Typ u. a.;
- der Standort eines Fahrzeuges oder Betriebes;
- die Verteilung bzw. Aufteilung von Fahr-



**Auch Lkw, die im Güternahverkehr  
„auf der Achse“ sind, werden  
durch die Verkehrspolizei  
und Kontrolleure der BAG einer  
Überprüfung unterzogen.**

zeugen und Betrieben in bestimmten Räumen;

e) das Vorhandensein von qualifiziertem, evtl. geschultem Personal.

Es gibt Aufgaben, bei denen alle diese Kriterien eine Rolle spielen. Beförderungen über weite Strecken — teilweise auch im Ausland — die kontinuierlich anfallen, erfordern z. B. sowohl eine betriebliche wie auch eine außerbetriebliche Organisation: Der Betrieb muß auf Grund der Beschaffenheit seiner Fahrzeuge und des Vorhandenseins von qualifiziertem Personal in der Lage sein, bestimmte Güter über bestimmte Strecken (= Straßen) einem bestimmten Ziel zuführen zu können. Er muß disponieren können, welche Fahrzeuge er von welchem Platz aus einsetzen kann. Schließlich muß ein organisatorischer Rahmen außerbetrieblicher Art vorhanden sein, der die Versorgung von Personal und Material unter erschwerten Bedingungen, wie sie im Zustand äußerer Gefahr vorliegen, ermöglicht. Die Beförderungen müssen versorgungstechnischen Gesichtspunkten entsprechen und im voraus geplant werden. Die Fahrzeuge müssen in der Regel gesammelt eingesetzt werden, d. h. in kleinen oder größeren Einheiten gleichartiger Fahrzeuge, um eine bestimmte Gütermenge, z. B. die Ladung eines Seeschiffes, übernehmen zu können.

3. Für die Aufgabe A werden daher nur Unternehmer (1966: 10 653) und Fahrzeuge des Güterfernverkehrs (1966: 24 755 Zugfahrzeuge und 23 965 Anhänger insgesamt) in Frage kommen. Dessen Fahrzeuge (Zugfahrzeug und Anhänger) besit-



zen die erforderliche Nutzlast je Fahrzeug (Ladefähigkeit 1966 insgesamt ohne Möbelfernverkehr: 159 225 t für Zugfahrzeuge und 324 148 t für Anhänger) und sind einschl. der Spezialfahrzeuge zum Transport verschiedenster Güter geeignet. Größere und mittlere Betriebe mit 4 und mehr Genehmigungen (17,6% aller Genehmigungen) können zu leistungsfähigen Einheiten zusammengefaßt werden. Aber auch die kleinen Betriebe bis zu 3 Genehmigungen (82,4% aller Genehmigungen) können weitgehend für bestimmte Transportaufgaben herangezogen werden, da sie auch im Frieden oft vertraglich an größere und dauerhafte Transportaufgaben gebunden sind, die sie im Auftrag von Firmen der verladenden Wirtschaft, von Spediteuren oder auch von der Bundesbahn ausführen. Der betrieblichen Organisation steht eine Gewerbeorganisation zur Seite, die nicht nur die Interessen des Güterfernverkehrs vertritt, diesem vielmehr auch auf genossenschaftlicher Basis einen eigenen Versicherungsschutz, Autohöfe mit Unterkünften und Service — u. a. eigene Tankstellen — und eine Handelsorganisation zur Verfügung stellt. Die staatliche Aufsichtsbehörde, die BAG, der die Überwachung des Güterfernverkehrs obliegt, stellt neben der innerbetrieblichen und gewerblichen quasi die dritte organisatorische Säule des Güterfernverkehrs dar: Sie bietet sich als Auftraggeber für die im Zustand äußerer Gefahr anfallenden lebenswichtigen Beförderungen an und vermag die erforderlichen Lenkungs- und Versorgungsaufgaben wahrzunehmen.

Für die Aufgabe A wird keineswegs der gesamte Bestand an Fahrzeugen des Güterfernverkehrs benötigt werden. Man wird Fahrzeuge mit hoher Nutzlast bevorzugen und darauf achten, daß möglichst viele Fahrzeuge gleicher Art und gleichen Typs zusammengefaßt werden können. Das notwendige Zusammenziehen von Fahrzeugen zur Bewältigung einer bestimmten Transportaufgabe erfordert schon eine gewisse Auswahl, die sich sowohl auf den Standort eines Fahrzeuges oder Betriebes wie auch auf deren Streuung zu beziehen hat: Die Fahrzeuge sollen möglichst kurzfristig zur Verfügung stehen können und nicht erst lange Wegstrecken bis zum Sammelpunkt zurückzulegen haben. Schließlich wird man auf die Betriebe zurückgreifen, die gut geschultes Fahr- und Führungspersonal besitzen.

Die Aufgabe A erfordert also Betriebe, Fahrzeuge und Personal von hoher Leistungsfähigkeit. Diese kann nicht erst im V-Fall herangebildet werden, sie ist viel-



**Verwiegung eines Lastzuges an der niederländisch-deutschen Grenze durch Kontrolleure der BAG im Beisein niederländischer Zollbeamter.**

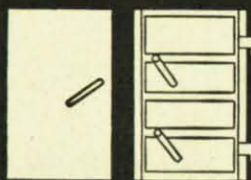
mehr das Resultat wirtschaftlicher (teils vom Staat gelenkter) Entwicklung und unternehmerischer Initiative.

4. Die Mehrzahl der Fahrzeuge des Güterfernverkehrs wird indessen für andere, auf regionaler Ebene beschränkte Aufgaben eingesetzt werden können und müssen. Das Heranführen von Gütern aus Übersee durch bestimmte, evtl. zu Einheiten zusammengefaßte Fahrzeuge des Güterfernverkehrs — oder auch durch die Eisenbahn — endet in der Regel an Sammel- oder Umschlagplätzen. Hier sind die Güter aufzunehmen und zu örtlichen Verteilerstellen weiterzuleiten. Diese Aufgabe (B) stellt sich vor allem für den Binnenverkehr, Beförderungen demnach, die über die Grenzen der BRD, oft auch über die eines Bundeslandes nicht hinausgehen. Infolgedessen tritt auch ein Wechsel im Verantwortungsbereich ein: Die Aufgabe A muß vom Bund und von einer Bundesbehörde gelöst werden, die Aufgabe B und alle weiteren Aufgaben können von den Ländern und deren oberen oder unteren Verkehrsbehörden wahrgenommen werden.

Es wird auch bei der Ausführung der Aufgabe B darauf ankommen, eine betriebliche und außerbetriebliche Organisation für massierte Einsätze nutzen zu können, denn

im V-Fall muß schnell und wirkungsvoll geplant und entsprechend gehandelt werden. Es liegt auf der Hand, daß die lenkenden Organe des Bundes und der Länder eng zusammenarbeiten müssen, um jede Verzögerung in der Weiterbeförderung zu vermeiden. So müssen auch für den evtl. Umschlag von Gütern (Aufgabe E) — von der Bahn oder dem Binnenschiff in den Lkw — geeignete, mit Hebegegeräten ausgerüstete Fahrzeuge oder Spezialgeräte (z. B. Gabelstapler) zur Verfügung stehen.

Können für die Aufgabe B noch vorwiegend Fahrzeuge des Güterfernverkehrs eingesetzt werden, so wird das bei den anderen Aufgaben nur noch teilweise der Fall sein. Die Wahl der „Gruppe“ wird hier überdeckt durch die Wahl des Fahrzeuges, d. h. des für die jeweilige Beförderung geeignetsten Transportmittels. Die Beförderung von Rohstoffen und von Fabrikationsteilen (Aufgabe C) wird oft an die Beschaffenheit des Fahrzeuges gebunden sein. Es gibt z. B. Spezialfahrzeuge für Langeisentransporte und es gibt sogen. Silofahrzeuge, die für Zementtransporte und Kesselfahrzeuge, die für Transporte chemischer Grundstoffe vorgesehen sind. (In der BRD 1966 vorhandene Silofahrzeuge = 847; Tankkraftwagen aller Art = 6648.) Solche Fahrzeuge



\* alle geprüft und zugelassen

**Schutzraum**  
Türen und Abschlüsse  
... natürlich von **Schwarze**

Drucktüren u.-klappen  
Notausstiegluken  
Gastüren u.-klappen

Deutsche Metalltüren-Werke Aug. Schwarze AG · Post: 4801 Quelle



# Strabengüterverkehr

kann sowohl der Güterfernverkehr als auch der Güternahverkehr, aber auch der Werkverkehr (Werkfern- und Werknahverkehr) stellen.

Die Auslieferung von Erzeugnissen der Nahrungs- und Verbrauchsgüterindustrie (Aufgabe D) wird dagegen überwiegend Fahrzeugen des Güternahverkehrs und des Werkverkehrs zufallen. Sie spielt sich innerhalb der Länder ab und obliegt hier den unteren, auf die einzelnen Landkreise verteilten Verkehrsbehörden.

Während die Aufgaben A—E vielfach einen massierten Einsatz von Fahrzeugen, z. T. in geschlossenen Einheiten erfordern, können für die Aufgaben F—I einzelne Fahrzeuge eingesetzt werden.

Störungen der Wasser- und Elektrizitätsversorgung, mit denen bereits im Zustand äußerer Gefahr durch subversive Einwirkung gerechnet werden muß, müssen unverzüglich beseitigt werden können. Es ist anzunehmen, daß der den verwaltenden Institutionen zur Verfügung stehende Transportraum nicht ausreichen wird, um z. B. Maschinenersatzteile befördern zu können. Ihm muß daher ggf. Transportraum zugeteilt werden. Gleiches gilt für die Bundesbahn und die Bundespost, die zwar beide über einen eigenen, großen Fuhrpark verfügen, der durch angemietete und beauftragte Fahrzeuge noch ergänzt wird, die sich aber im V-Fall unvorhergesehenen Transportaufgaben gegenübergestellt sehen können. Das gilt vor allem auch für die Beförderung von Personen, z. B. bei Zerstörung von Eisenbahnstrecken oder -anlagen (Aufgabe F).

Obwohl militärische und zivile Einsatzverbände einen eigenen Fuhrpark unterhalten, dürfte auch dieser vielfach nicht ausreichen, um deren spezielle Aufgaben, die sich im V-Fall wesentlich ausweiten, erfüllen zu können. Wert und Einsatzbereitschaft solcher Verbände wird heute vor allem durch deren Beweglichkeit, d. h. deren Grad wirkungsvollster Motorisierung bestimmt. Die Effektivität der Bundeswehr erschöpft sich z. B. nicht in der Ausrüstung von Panzerbrigaden mit motorisierten Fahrzeugen. Diese wären nahezu nutz- und wertlos, wenn ihnen der Nachschub an Material und Treibstoff nicht rechtzeitig nachgeliefert würde. Ähnliches gilt für den Luftschutzhilfsdienst, aber auch für Hilfsorganisationen wie den Zivilschutz und das Rote Kreuz. Man denke nur an den Transport von Verwundeten und Verletzten, die Opfer feindlicher Waffen oder Anschläge geworden sind (Aufgabe G).

Im Zustand äußerer Gefahr wird der private Fahrzeugverkehr weitgehend eingeschränkt sein. Dennoch wird es Fälle geben, die die

Weiterbenutzung auch privater, nicht vom Staat für bestimmte Transportaufgaben erfaßter Fahrzeuge gebieten oder vertretbar erscheinen lassen. In den meisten Fällen wird der Einsatz von Pkw in Frage kommen, gelegentlich wird auch ein Fahrzeug des Güterkraftverkehrs (hier: Möbelverkehrs) verwendet werden sollen, z. B. dann, wenn der Umzug einer Familie im öffentlichen Interesse steht (Aufgabe H).

Bei der evtl. Beförderung von Flüchtlingen oder anderen Personen (z. B. Gastarbeiter) handelt es sich um ein schwer vorhersehbares Problem. Es hängt unmittelbar mit der politischen und militärischen Lage zusammen. Niemand kann heute wissen, wie diese einmal aussehen wird, wenn in der BRD der Zustand äußerer Gefahr erklärt werden muß. Man kann daher auch keinen Transportraum bereitstellen; man kann diesen nur von Fall zu Fall anfordern und auch nur dann, wenn es die zivile oder militärische Staats- bzw. Befehlsgewalt für notwendig erachtet hat, gewisse Gebiete zu evakuieren. Die ungelenkte, panikartige Flucht entzieht sich jeder Planung. Vor ihr kann nicht eindringlich genug gewarnt werden (Aufgabe I).

5. Zur Bewältigung der Aufgaben F—I wird es z. Z. noch erforderlich sein, einzelne Fahrzeuge auf Grund der Bestimmungen des Bundesleistungsgesetzes (BLG) — die geltende Rechtsgrundlage für den vom Staat beabsichtigten Einsatz von Fahrzeugen — „zum Gebrauch“ oder „zum Eigentum“ anzufordern. Dem Unternehmer oder Eigentümer des jeweiligen Fahrzeuges wird somit die Dispositionsbefugnis über sein Fahrzeug entzogen. Der massierte Einsatz von Fahrzeugen, z. T. in geschlossenen Einheiten, soll sich aber der bereits vorhandenen betrieblichen (und gewerblichen) Organisation bedienen, zu der das Personal ebenso gehört wie die betrieblichen Anlagen. Mit einer Anforderung „zum Gebrauch“ oder „zum Eigentum“ — einer Anforderung einzelner Fahrzeuge also — kann eine organisatorische Einheit von Fahrzeugen und Personal nicht erhalten oder hergestellt werden.

Die unternehmerische Organisation müßte vielmehr im V-Fall erweitert werden durch eine Art staatliche Rahmenorganisation, die die Unternehmer zu bestimmten Verkehrsleistungen verpflichtet und dafür sorgt, daß sie diese Leistungen unter den Bedingungen eines V-Falles auch erbringen können. Mit anderen Worten: Für Personal und Material muß von Staats wegen gesorgt werden. Die im BLG vorgesehenen Verkehrsleistungen können den im V-Fall anfallenden Aufgaben aber nicht gerecht werden, da sie auf die einzelne Beförderung oder

Leistung abstellen und einen lenkenden Eingriff des Staates ausschließen. Sie entsprechen somit nicht der Aufgabe, die sich der Staat zu stellen hat und die er unter den Bedingungen eines evtl. künftigen Konfliktes (die unsere Gesetzgebung noch nicht berücksichtigt hat) zu lösen haben wird.

## V

Die Fülle der einzelnen Aufgaben mag die Größe der Gesamtaufgabe anzeigen, die der zivilen Verteidigung allein auf dem Verkehrssektor obliegt. Die gesetzlichen Bestimmungen müßten den Aufgaben angepaßt werden, wie die Ausführungen zu IV, 5 zeigen. Man ist bislang in der BRD den umgekehrten Weg gegangen: Zuerst erschienen die gesetzlichen Bestimmungen, vor allem, um der BRD auf dem Gebiet des sog. Notstandsrechts zur notwendigen Souveränität (durch Ablösung entsprechender Bestimmungen des Deutschlandvertrages) zu verhelfen. Die Bemühungen des Gesetzgebers — vertreten durch die einzelnen Bundesressorts — richteten sich auf einzelne verteidigungswichtige Komplexe. Diese entbehren aber der Koordinierung, und es fehlt bis heute die verfassungsrechtliche Klammer, die sog. Notstandsverfassung. Es bestehen nunmehr auch Zweifel, ob diesen gesetzlichen Bestimmungen nicht zunächst ein verteidigungspolitisches Konzept voranzusetzen sei. Auch an diesem fehlt es bis heute.

Die Lenkungs- und Bewältigungsaufgabe des Staates aber bleibt bestehen, mehr noch, sie erhält erhöhtes Gewicht für die friedensmäßige Arbeit. Der strukturelle Wandel im Verkehr, durch wissenschaftlich-technischen Fortschritt inspiriert, die Einordnung der Verkehrsträger in die nationale und internationale Verkehrswirtschaft (EWG!) stellt umfangreiche Aufgaben. Sie sind teils organisatorischer, teils technischer Art. Sie werden aber auch den Staat auf den Plan rufen, der sich der Ordnungsprinzipien der Jahre 1935 und 1952 im Sinne der von ihm selbst gestellten Aufgabe des Jahres 1961 (vgl. oben II,3) anzunehmen hat. Diese Arbeit ist vordringlich. Sie ist die Voraussetzung für die Bewältigung der Aufgaben, die dem Staat im V-Fall gestellt sein könnten. Welche Aufgaben es auch sein mögen: Sie verlangen die Präsenz eines leistungsfähigen Apparates der Verkehrsträger, der Verkehrsmittel und der zivilen Staatsgewalt, soweit sie mit Verkehrslenkungs- und Bewältigungsaufgaben betraut ist.

Der Wettbewerb der Verkehrsträger Eisenbahn und Straße ist in eine neue Phase getreten: Er wird nicht mehr bestimmt vom Menetekel eines ruinösen Wettbewerbs; er ist Teil der gemeinsamen Aufgabe, im Wege der Koordination und ggf. der Kooperation ein Optimum an Leistung zu erzielen. Dem Güterkraftverkehr kann es nicht gleichgültig sein, ob die Bundesbahn — gleich aus welchen Gründen — defizitär arbeitet (Bilanzverlust 1966 = 1,1 Milliarde DM; 1967 voraussichtlich = 1,4—1,5 Milliarden DM). Der Bundesbahn wiederum kann nicht daran gelegen sein, den geringen Anteil des deutschen Güterkraftver-





**Für die Sicherheit im Straßen-  
güterverkehr sind auch die  
Tarif- und Betriebsprüfungen  
ein wesentlicher Faktor.**

kehrts am grenzüberschreitenden Verkehr der BRD zu begrüßen.

Anteil am grenzüberschreitenden Verkehr  
deutsche Unternehmer

1961	1962	1963	1964	1965	1966
40,9%	39,0%	37,9%	37,2%	37,9%	38,1%

ausländische Unternehmer

1961	1962	1963	1964	1965	1966
59,1%	61,0%	62,1%	62,8%	62,1%	61,9%

Man wird Wege finden müssen, stärker als bisher eine Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern anzuregen und ggf. gesetzlich zu forcieren. Das kann auf den verschiedensten Wegen geschehen. Sie aufzuzeigen ist hier nicht der Platz. Sie machen aber eines deutlich: Der Verkehr bedarf nach wie vor der lenkenden Hand des Staates, wenn er einen wichtigen Platz im Konzert der europäischen Industriestaaten einnehmen und wenn er sich der Aufgabe gewachsen fühlen will, die ihm im V-Fall gestellt sein könnte. Nicht nur volkswirtschaftliche Einsicht läßt diese Forderung geboten erscheinen, auch die weltpolitische Konstellation und die wehrgeographische Lage der Bundesrepublik lassen nur die Wahl, sich ordnend und lenkend eines Zweiges der Wirtschaft anzunehmen, dessen Funktionen zu den wesentlichen Voraussetzungen der Abwehr von außen kommender Gefahren gehört.

Der Staat muß diesen Zusammenhang erkennen. Er muß ihn für seine gesetzlichen Bestimmungen und sonstigen Maßnahmen zu konzipieren versuchen. Er muß die Öffentlichkeit auch für die Verteidigungsaufgabe einschalten und er muß deren Sinn erläutern können. Er sollte sich der Mitarbeit der Verkehrsträger, des Gewerbes und der Unternehmer u. a. versichern. Er sollte so wenig wie möglich regeln, aber dennoch sich seiner lenkenden Funktion im Frieden und seiner Aufgabe im Zustand äußerer Gefahr bewußt sein. Friedens- und Verteidigungsaufgaben auf dem Verkehrssektor sind Teil eines Ganzen: einer Gesamtkonzeption, die ein Optimum an volkswirtschaftlichem Effekt anstrebt. Unsere krisenanfällige Zeit mahnt, diese Arbeit bald zu beginnen.

# Wenn das Licht ausgeht



kann es zur Panik kommen. Es werden netzunabhängige Leuchten gebraucht, um sich selbst oder andern zu helfen. Wichtig sind vor allem explosionsgeschützte Akku-Handleuchten, die direkt in einem Einzelplatz-Ladegerät aufgeladen und aufbewahrt werden. Sie schalten sich bei Netzausfall automatisch ein. CEAG Spezialleuchten entsprechen den behördlichen Vorschriften. Also die richtigen Leuchten für Ihre Selbstschutzausrüstung.



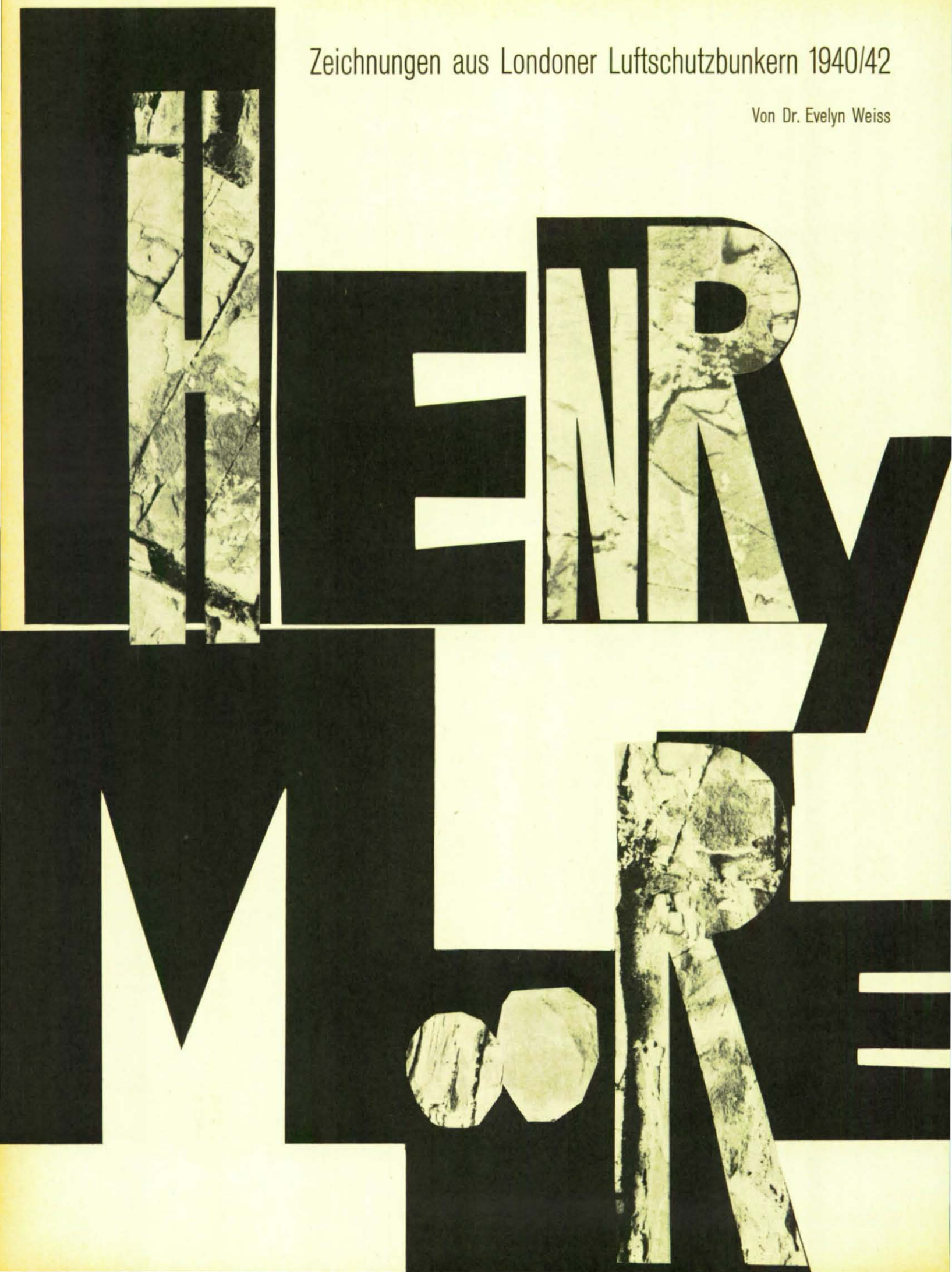
CEAG Concordia  
Elektrizitäts-Aktiengesellschaft  
Dortmund

**CEAG**



Zeichnungen aus Londoner Luftschutzbunkern 1940/42

Von Dr. Evelyn Weiss





Während der Monate Mai und Juni 1967 fand in der Staatsgalerie Stuttgart eine Ausstellung statt, auf der die „Shelterzeichnungen“ des Henry Moore zu sehen waren. Der englische Begriff „shelter“ bedeutet einerseits soviel wie Schutzdach, Schuppen, Schutzraum oder auch Schutzgraben, andererseits im übertragenen Sinne auch Obdach, Schutz, Herberge oder Zuflucht. Mit freundlicher Genehmigung von Mrs. Irina Moore und dem besonderen Entgegenkommen der Direktion der Marlborough Fine Art sowie der Direktion der Staatsgalerie Stuttgart können wir einige der Werke dieses namhaften englischen Künstlers wiedergeben.

Die Redaktion

Die britische Regierung berief 1939 ein beratendes „Komitee der Kriegskünstler“ unter dem Vorsitz von Kenneth Clark, dem heutigen Direktor der Londoner Nationalgalerie, und unterstellte es dem Informationsministerium. Seine Mitglieder wurden vom Wehrdienst befreit, jedoch den militärischen Einheiten als Berichter zugeteilt. Dadurch wurden Maler, Zeichner und Illustratoren in der bildlichen Darstellung militärischer Lagen geschult. So sind von den Künstlern Edward Ardizzone, Edward Bawdeh, Barnett Freedman, Paul Nash, Eric Ravilious zahlreiche interessante Zeichnungen und Aquarelle aus den Feldzügen im Mittleren Osten, in Afrika und Norwegen erhalten. Das Komitee vergab weiterhin Werkaufträge an einzelne Künstler bzw. überließ ihnen im großen Rahmen kriegsbedingter Thematik die Wahl der Motive selbst.

Diese Form der staatlichen Auftragsmalerei in Kriegszeiten ist so alt wie die Gestaltung von kriegerischen Ereignissen selbst. So kann der Historiker leicht heute Schlachten der Vergangenheit aus einer überlieferten Fülle von Bildern rekonstruieren; sie reichen von anspruchslosen Zeichnungen und Aquarellen,



die am Ort entstanden sind, bis zu großen Panoramen, in denen Einzelszenen zu einer Gesamtdarstellung zusammengefaßt sind. Doch erst dort, wo der Künstler sich bemühte, das reine Ereignisbild zu einem Bild allgemeineren Ausdrucks zu erhöhen, also ein Kunstwerk zu schaffen, das vom Objektzwang befreit ist, entsteht ein Dokument von weit strahlender Aussage.

So haben sich in der europäischen Kunst seit dem 15. Jahrhundert drei Traditionen entwickelt, in denen allgemeingültige Kriegs- und Schlachtenbilder geschaffen wurden: einmal das Bild des Massakers, das Grauen erregt — berühmt sind die Werke von Jacques Callot, Francisco Goya, Otto Dix; weiterhin die Allegorie — bei Eugène Delacroix führt eine heldische Frau, „die Freiheit“, die Revolutionäre auf die Barrikaden, bei Henri Rousseau reitet „der Krieg“ als ein wildes Kind über ein Feld von Toten; und schließlich ihre derart schwerste Möglichkeit,



an der sich Henry Moore ebenso wie Pablo Picasso versuchte: Ausdruckssymbole für menschliche Gefühlserfahrungen angesichts der Katastrophe zu finden.

In dem Skulpturenwerk des Bildhauers Moore erschienen nun zwei Werkgruppen, in denen er sich mit Elementen des Krieges auseinandersetzt: die „Helme“ der vierziger und fünfziger Jahre, Büsten mit vergitterten Kopfformen, angeregt von antiken und mittelalterlichen Rüstungen, Masken des Schreckens und der stählernen Unbezwing-

barkeit — und die Gruppe der „Krieger“ aus den fünfziger Jahren, der „fallende Krieger“, der „gefallene Krieger“, in denen er sich am stärksten antiken Giebelfiguren nähert. Dabei ist Moore keineswegs ein sogenannter „engagierter Künstler“; sein Werk zeigt eine ruhige, in sich fortstrebende Entwicklung, in der — Phase auf Phase — immer wieder andere Kunstperioden der Vergangenheit ihn zu neuen Gestaltungen reizen.

Um so erstaunlicher ist es, daß dem 42jäh-

rigen in der Londoner Innenstadt 1940 eines Tages die Menschenschlangen auffielen, die in die Schächte der Untergrundbahn drängten. Zwar hatte auch ihn Kenneth Clark gebeten, dem Komitee der Kriegskünstler beizutreten, aber damals hatte er gezögert. Womit konnte er, der langsam arbeitende Bildhauer, nützlich sein? Er hätte lieber Werkzeuge zur Munitionsproduktion entworfen.

Nun aber folgte er den verängstigten Gruppen, die in den Kellern Schutz suchten und





verbrachte regelmäßig zwei Nächte in der Woche in den „shelters“, vor allem im „Tillbury-Bunker“, dem Keller eines Warenhauses und in einer neuen Tunnelröhre bei der Liverpool-Street-Station, in der die Geleise der Untergrundbahn noch nicht verlegt waren. Er schämte sich zu zeichnen, machte statt dessen Notizen und arbeitete zu Hause. Er füllte einen Abreißblock für Kinder mit solchen Darstellungen und schuf schließlich etwa 100 große Blätter — Federzeichnungen, die er mit Fettkreide und



**Links:**  
**Tunnelwand**  
**mit lagernden Figuren**  
**1941**

**Feder und Pinsel in Schwarz,**  
**farbige Fettkreide, Deckweiß,**  
**aquarelliert;**  
**38 x 56 cm**

**Oben:**  
**Schlafkoben**  
**mit Liegenden**  
**1941**

**Feder und Pinsel in Schwarz,**  
**schwarze und farbige Fettkreide,**  
**Deckweiß, dunkelgrau laviert;**  
**48 x 42,5 cm**

Aquarell fahl kolorierte, wobei ihm der Vorgang, wie die Wasserfarbe auf dem Fett zerrinnt, als bedeutsames Ausdrucksmerkmal erschien. Diese Blätter stellte er dem Komitee der Kriegskünstler zur Verfügung. Als die Bombenangriffe nachließen und die Regierung ausreichende Luftschutzmaßnahmen getroffen hatte, schwand sein Interesse, und Sir Herbert Read war einfühlsam genug, ihn nun für die Bergarbeiter in den Minen zu interessieren. Die Zeichnungen aus den Bunkern aber wurden erstmalig durch die Ausstellungen in London 1966 und in Stuttgart 1967 bekannt.

Jeder Kunsthistoriker wird nach Vorbildern suchen. Er weiß, daß sich Menschen seit

der Vorzeit in Höhlen versteckten, daß Rom von Katakomben unterbaut ist, in denen die ersten Christen Schutz suchten, daß Edward Ardizzone gleichzeitig mit Moore an Daulier geschulte Genrezeichnungen von Menschen in den Londoner Bunkern schuf. Vergeblich aber suchte er nach Werken in der deutschen Kunst; auch keiner der „Entarteten“ scheint sich diesen Bildern zugewandt zu haben. Bei uns scheint das „Thema Luftschutzbunker“ bisher nur in einigen Nachkriegsfilmen eine künstlerische Gestaltung gefunden zu haben.

Es war keine Bestandsaufnahme aus den Londoner Bunkern, die der Bildhauer Moore lieferte. Drei sitzende Frauen in einem en-



gen Kellerraum nannte er „Drei Parzen“, wenn sie auch nicht mit dem Lebensfaden der Menschen umgehen. Die Betrachter seiner Blätter erinnern sich an die Unterwelt Dantes, die Jean Cocteau in seinen Filmen gegenwärtig war. Denn die Darstellung der Menschen in diesen Bunkern, in der weiträumigen Kellerhalle des Kaufhauses, in dem runden Tubus des Tunnels, liefern keine Bildnisse, keine Porträts. Da lagern die

Frauen mit Schildkröten- oder Stecknadelköpfen, breiten die Beine aus, um ihren Kindern den Schutz des Schoßes zu gewähren. Da sitzt am Eingang solcher Röhre, an deren Wände sich die Schlafenden unter ihren fülligen Kleidern und Mänteln lehnen, eine riesige Frauenfigur, als bewache sie, Persephone, Göttin der Unterwelt, den Frieden der im Tode Geschützten. Keine Angst, keine Verzweiflung schüttelt die Glieder der





**Links: Lagernde im Tillbury-Shelter**  
**1941**  
**Feder in Schwarz,**  
**schwarze und farbige Fettkreide,**  
**graublau laviert;**  
**42 x 38 cm**

**Rechts: Vier graue Schlafende**  
**1941**  
**Blei, Feder in Schwarz, schwarze**  
**und weiße Fettkreide, dunkelgrau**  
**laviert;**  
**Quadratur teilweise sichtbar;**  
**43 x 50 cm**



Verborgenen. Sie schlafen, einige träumen mit offenen Mündern; wie Wellen des Schlafes sind die Gewänder über sie gelegt. 1940, Bombenangriff über London — aber nicht einmal die Kleider bieten einen Hinweis auf die Zeit des Geschehens. Wir sind bei allem jenseits der engagierten Kunst. Moore war schon vorher von jenem „Tunnelzwang“ (R. Melville) beherrscht. Das Aushöhlen von Körpern bis zu dem beglückenden Grade, wo Licht in der transparenten Steinschicht erscheint wie die Grubenlampe, die von fern her sich im Schacht nähert. So ist es auch ganz folgerichtig, daß er ein Jahr darauf zu den Bergwerksarbeitern, die er von seinem Vater her kannte, zurückkehrt.

Wir müssen seine Skulpturen von dieser Neigung zu den Höhlungen, dem Geborgensein in Gruben her verstehen und nicht anders als einen Glücksfall begreifen, daß gerade er auf die Luftschutzkeller des zweiten Weltkrieges verwiesen wurde. Zwangsläufig mußte er sich anfänglich dem Komitee verweigern, das eine ausgesprochen kriegs-angewandte Kunst verlangte, er, der in sich selbst, in seinen Figurationen kreiste. Und gerade wir Deutschen stoßen in Betrachtung seines Werkes auf diese starke Komponente des künstlerischen Gewissens, das den pathetischen Werken des Dritten Reiches mangelt. Henry Moore schuf uns unwandelbare Gestalten jener, die im Schutz der Erde ver-

harren, solange Verhängnis und menschliche Dummheit Zerstörung säen. Es treten kaum Männer hervor in seinen Shelter-Zeichnungen, aber breitgelagerte Frauen mit aufrechten, emporwachsenden Kindern — zum Teil so klein, daß selbst die Erdhöhle wie ein Mutterschoß erscheint. Allen, die in Furcht befangen sind, scheinen seine Zeichnungen weniger über die Situation jener Jahre als über die Zukunft auszusagen. So ehern, in dauernden Stellungen, in zeitlosen Ausdrucksformen, liegen jene Anonymen in ihren schützenden Grüften, sagen nichts aus über die Gefahr, die ihnen droht, lassen nur ahnen; daß da etwas ist, das sogar die Grundformen der menschlichen Gestalt bedroht.

## *Lundia*-Regale

**in Holz- und Stahlausführung  
für den zivilen Bevölkerungsschutz**

### HERSTELLUNG UND VERTRIEB:

#### Norddeutschland

Eriksen & Sohn  
Hamburg-Wandsbek  
Auf dem Königslande 47  
Tel. 0411/687127

#### Westdeutschland

Holzvoss KG  
Velbert/Rhld.  
Postfach 460  
Tel. 02124/4437

#### Süddeutschland

Schwanhäuser KG  
Weißenburg/Bayern  
Industriestraße 16  
Tel. 09141/3044







**Israel zwischen**

**Krieg und Frieden**





In dieser Ausgabe unserer Fachzeitschrift setzen wir den Bericht über den Zivilschutz in Israel fort. Redakteur Helmut Freutel und Bildberichterstatte Günter Sers haben sich an Ort und Stelle über seine Organisationsform, Einsatzart und praktischen Erfahrungen informiert. — Die vor und während der Kampfhandlungen aufgenommenen Bilder stellte die HAGA der Redaktion freundlicherweise zur Verfügung.

Die nachfolgenden Zeilen vermitteln dem Leser einen Einblick in den baulichen Zivilschutz, den Selbstschutz in den Städten und auf dem Lande und in die Arbeit des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz (IKRK) sowie der UN-Organisation zur Hilfe für die Palästina-Flüchtlinge (UNRWA).

Tel Aviv ist Israels größte Stadt. Es ist eine rastlose Stadt, die sich ständig verändert, die jeden Tag neu wächst. Über 400 000 Menschen wohnen in ihren Mauern. Hier ist auch der wirtschaftliche Mittelpunkt des Landes. Das erst 50 Jahre alte Tel Aviv weist keinerlei antike Stätten auf. Reges Leben herrscht in seinen Straßen und Boulevards. Hier gibt es elegante Geschäfte, moderne Hotels, hübsche Straßencafés und einen ständig flutenden Verkehr. Hier gibt es neuzeitliche Gebäude von fremdartigem Reiz und besonderer Sehenswürdigkeit. Da ist der schöne, mit Palmen und einem großen Springbrunnen geschmückte Dizengoff-Platz, von dem die allabendlich in ein blendendes Lichtermeer getauchte Dizengoff-Street ausgeht, die der beliebteste Treffpunkt für jung und alt ist. Diese Straße ist für Tel Aviv das, was für Düsseldorf die Königsallee und für Berlin der Kurfürsten-

damm. In der Nähe finden wir das Helena-Rubinstein-Museum der modernen Kunst, das Frederic-Mann-Auditorium, in dem die Konzerte des Israelischen Philharmonischen Orchesters veranstaltet werden und auch das imposante Habimah-Theater. Die würfelförmigen Wohnblocks der Stadt dehnen sich bis an den Rand des alten und verfallenden Jaffa aus. Und überall wohnen Menschen, die ein schweres Schicksal hinter sich haben, die hier eine neue Heimat fanden, die nichts wollten als leben und überleben.

Betrachtet man die Stadt aus dem Aspekt des Zivilschutzes, so fällt einem auf, daß die Erbauer des ungestüm emporgeschossenen Tel Aviv oft nicht einmal an Keller, geschweige denn an Schutzräume gedacht haben. Erst mit dem Wirksamwerden des Schutzbaugesetzes entstanden in allen Neubauten Schutzräume. Darum bekam während der Kriegstage der Behelfsschutz besondere Bedeutung. Tausende und aber Tausende von Sandsäcken wurden vor Hauseingängen und unteren Stockwerken aufgestapelt und gaben den Bewohnern einen gewissen Schutz. Darüber, daß es nur ein provisorischer Schutz war, ist sich hier jedermann im klaren. Doch es gab deshalb kein Gezeter, kein „Wenn“ und „Aber“. Man legte nicht fatalistisch die Hände in den Schoß, da man den perfekten Schutz nicht erreichen konnte, sondern man machte aus der Sache das Beste — und das war der Behelfsschutz. Man stapelte Sandsäcke vor Parterreräume und Kellerfenster, um die außerhalb der Häuser untergebrachten Propangasflaschen und Absperrhähne für die Wasserleitungsrohre. Sandsäcke, wohin man schaut. Sie wurden von jedermann, der nur eben Zeit und eine freie Hand hatte, gefüllt. Diese freiwillige Arbeitsleistung wurde mit einer Selbstverständlichkeit erbracht, die man nur bei Menschen findet, die sich ihren klaren Menschenverstand bewahrt haben, die sich nicht irritieren lassen von irgendwelchen „Mahnern“, die, aus wel-

chem Grunde auch immer, gegen den Selbstschutz zu Felde ziehen.

Mit der gleichen Selbstverständlichkeit, mit der man Schutzwälle aus Sandsäcken errichtete, hoben Schüler und Erwachsene Schutzgräben aus und führten die angeordneten Verdunklungsmaßnahmen durch.

Wie meisterte man z. B. das Problem, sämtliche Kraftfahrzeuge entsprechend den Bestimmungen in kürzester Zeit zu verdunkeln? Schmunzelnd und auch ein wenig stolz erzählten uns die Israelis, wie sie es bewerkstelligt haben. Unmengen an Verdunklungsfarbe und Pinsel wurden an Erwachsene und Schüler verteilt, die sich wie besessen auf alle im Verkehr befindlichen Fahrzeuge stürzten und die Scheinwerfergläser und Rücklichter in der vorgeschriebenen Weise verdunkelten. Kraftfahrer erzählten, daß sie von Schülern auf der Straße gestoppt wurden, und ehe sie noch recht wußten warum, waren die vorderen und hinteren Lampen schon übermalt.

Neben dem baulichen Behelfsschutz gibt es in Tel Aviv wie auch in anderen Städten eine ganze Reihe von Schutzräumen in Neubauten, bei denen man die vorgeschriebene Kapazität derart vergrößert hat, daß auch die Bewohner älterer Häuser in der Nachbarschaft hier Schutz finden können. Die durch das größere Fassungsvermögen entstehenden Mehrkosten zahlt der Staat. Auch öffentliche Schutzräume findet man an vielen Orten der Stadt.

Mit der Ausstattung von Schutzräumen, also mit dem Einbau von Sitzen, Liegen und Bänken, hält man sich hier nicht auf. Man vertritt die Auffassung, und die Praxis hat es bewiesen, daß sich die in die Schutzräume eilenden Bewohner der Umgebung oder des Hauses Sitzgelegenheiten, Decken, Liegen und dergleichen selbst mitbringen und sich dann einrichten. Man rechnet allerdings nicht von vornherein mit extrem langen Aufenthaltszeiten.

Hausschutzräume werden aus Beton errichtet. Dabei betragen die Stärken der Decken

**Am Damaskustor in Jerusalem herrscht von früh bis spät Hochbetrieb. Die Menschen strömen in die Altstadt und zu den heiligen Stätten.**





# Die neuen VW-Feuerwehrgewagen sind sicherer. Und bequemer.

**(Auch harte Männer  
sitzen gern weich.)**

Damit sie anschließend um so härter an die Arbeit gehen können. Denn bis zur Brand- oder Unfallstelle werden sie nach allen Regeln der Kunst verwöhnt.

Sie sitzen auf bequemeren Sitzen, die Flachkern-Polsterung haben. (Der Fahrersitz ist auch während der Fahrt verstellbar.) Und die Sitze sitzen auf einem neuen Fahrwerk, das eine verbesserte Federung hat.

Und dieses Fahrwerk hat verbesserte Fahreigenschaften. Durch eine neue Doppelgelenk-Hinterachse, die gefährliche Kurven ungefährlicher macht.

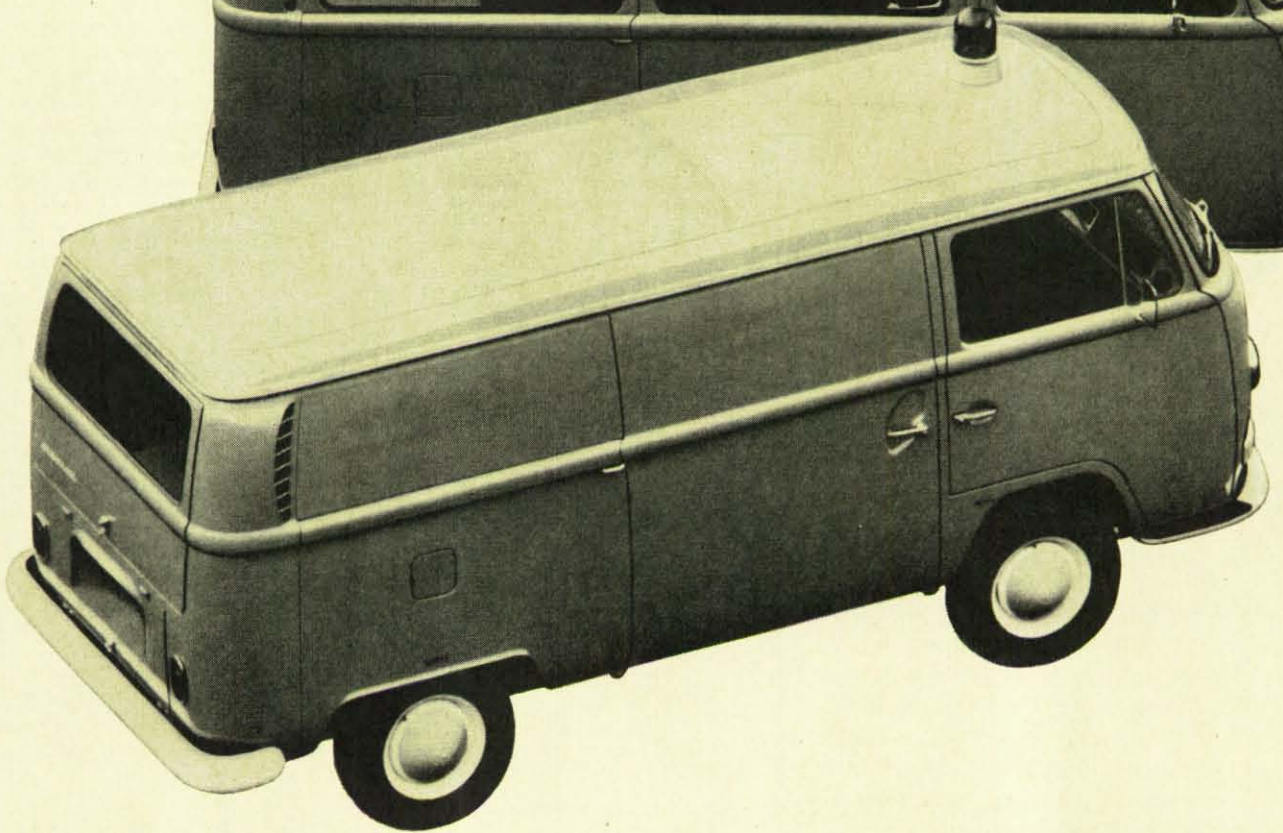
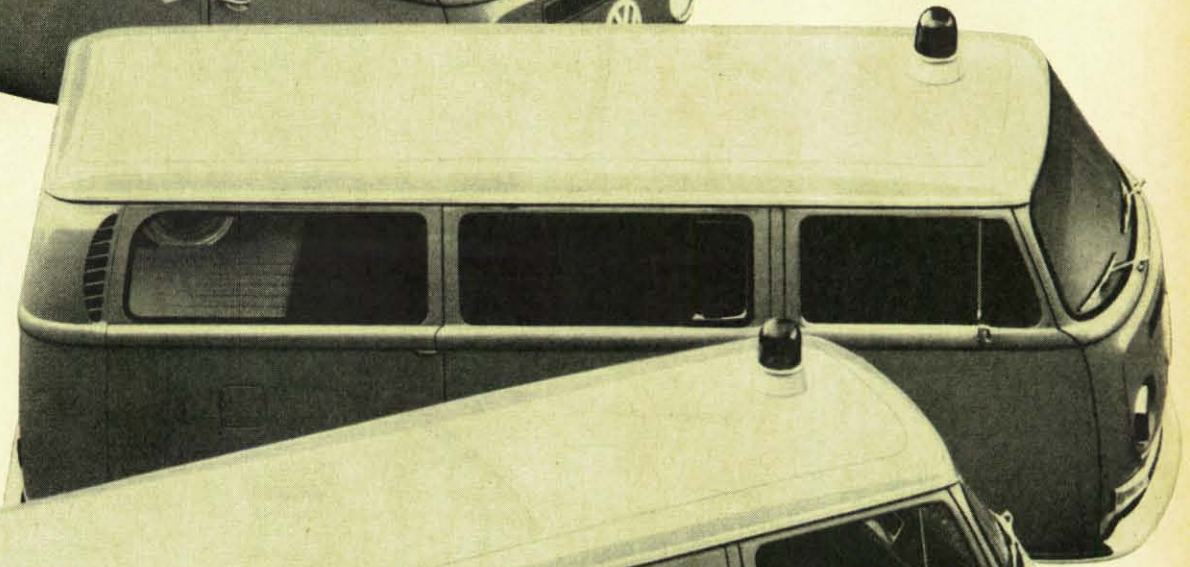
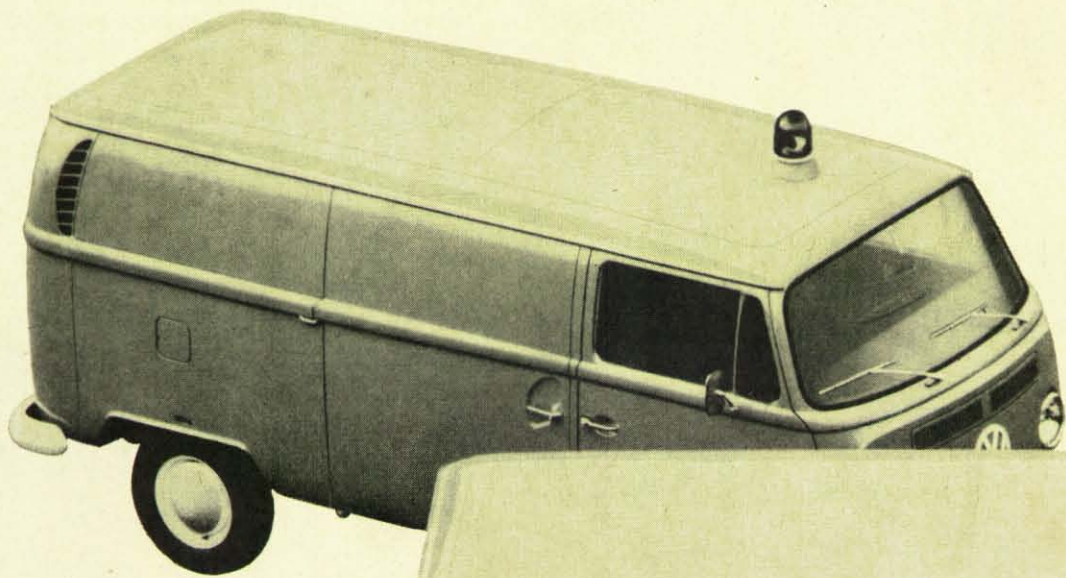
Weil aber harte Männer nicht nur gern weich und bequem sitzen, sondern auch schnell und sicher fahren wollen, haben die neuen VW-Feuerwehrgewagen jetzt ein Zweikreisbremssystem. Und für den, der am Steuer sitzt, ein Sicherheitslenk-

rad. Und eine große, gewölbte Windschutzscheibe, durch die sich die Straße besser überblicken läßt. Und eine neue, übersichtliche Armaturentafel, auf der sofort zu erkennen ist, wo was los ist.

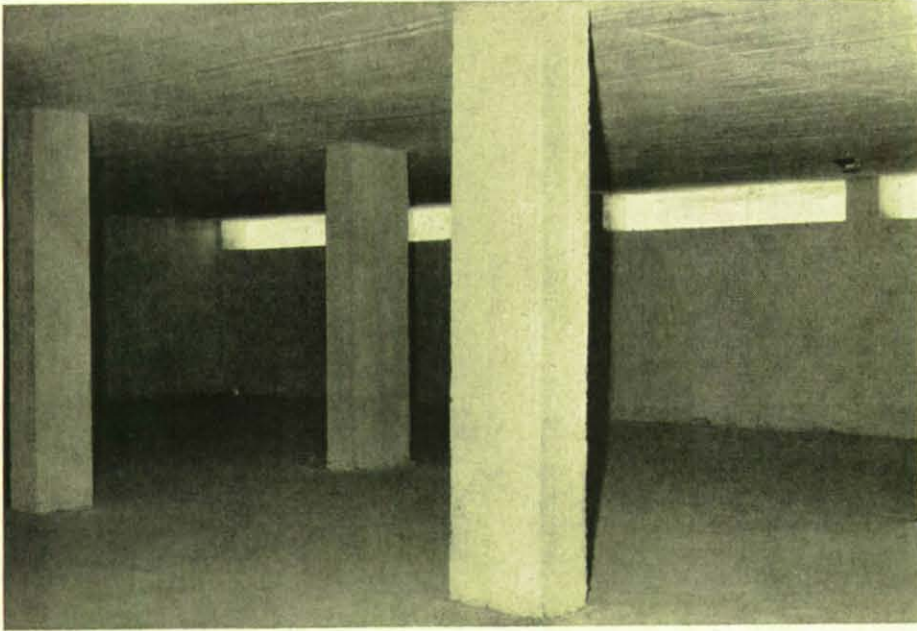
Weil aber auch harte Männer mit dem Pfennig rechnen müssen, haben wir in einem Punkt die neuen VW-Feuerwehrgewagen so gelassen, wie sie immer schon waren: wirtschaftlich wie Volkswagen.











Rechts oben: Große, mit Beton gefüllte Stahlstore ermöglichen eine übersichtsgerechtere Aufteilung der als Schutzräume dienenden unterirdischen Parkflächen. Unten: Dieses Fenster in einem kleinen Mehrzweckraum, der in normalen Zeiten als Klubraum dient, kann in kürzester Zeit durch vorgefertigte, bereitliegende Betonklötze verschlossen werden.



Oben: Blick in einen Hausschutzraum in Tel Aviv. Die Belüftung erfolgt über eine Öffnung, die entlang der Oberkante der Decke verläuft. Rechts: Der Notausstieg führt senkrecht an der Hauswand vorbei ins Freie. Der mögliche Trümmerbereich wird dabei nicht in Betracht gezogen.

30 cm, die der Wände 40 cm und die der Böden 20 cm. Größere Schutzräume erhalten auch Notausgänge, wobei darauf Wert gelegt wird, daß Eingang und Notausstieg weit voneinander entfernt liegen. Die Notausstiege sind ganz einfach, und der mögliche Trümmerbereich des darüber befindlichen Hauses wird nicht in Betracht gezogen.

Noch simpler als den Bau der Notausstiege hat man das Problem der Belüftung gelöst. Filter und manuelle oder elektrische Belüftungsanlagen sind nur selten vorhanden. Eine entlang einer Oberkante der Decke verlaufende abgewinkelte Öffnung, die in ihrer Größe abhängig ist von der Quadratmeterzahl des Bodens (2‰), bildet die ganze Belüftung. Wir erfuhren von den uns bei der Schutzraumbesichtigung begleitenden technischen Offizieren der HAGA, daß man einstweilen wegen der hohen Kosten auf jede Perfektion verzichtet, um überhaupt zunächst einmal Schutzräume für die Bevölkerung bauen zu können.

Die Schutzräume haben elektrisches Licht, das bei Stromausfall automatisch auf eine batteriegespeiste Notbeleuchtung umschaltet.

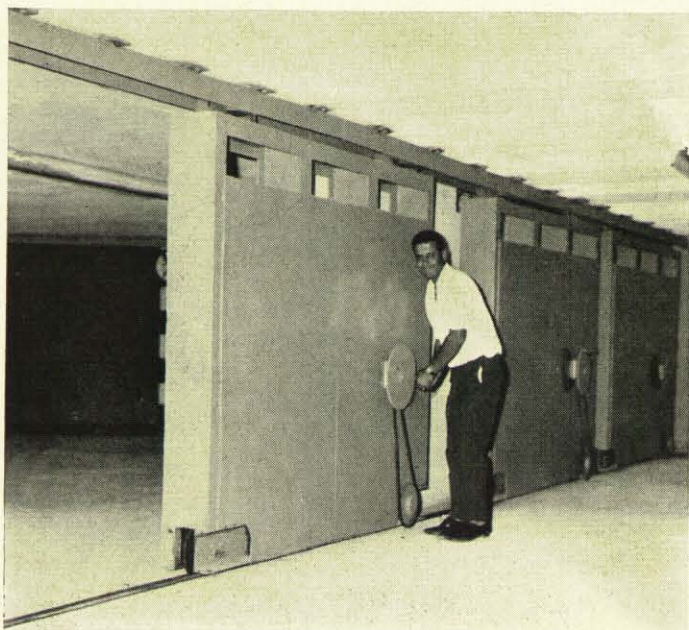
Auch beim Bau von Hoch- und Tiefgaragen besteht die Pflicht, Mehrzweckbauten zu erstellen. Zwei Stockwerke unter Erdgleiche befindet sich bei diesem Parkhaus eine Mehrzweckanlage mit einer Fläche von 2470 m<sup>2</sup>. Die Anlage wurde während der Kriegstage als Schutzraum benutzt.



Auch beim Bau von Hoch- und Tiefgaragen besteht die Pflicht, Mehrzweckbauten zu erstellen. Wir besuchten in Tel Aviv eine solche Garage, bei der zwei Etagen unter und sechs Etagen über der Erde liegen. Entsprechend der Größe der Garage hätte der Bauherr die Pflicht gehabt, 600 m<sup>2</sup> Schutzraum zu erstellen. Die Gesamtfläche beträgt aber 2470 m<sup>2</sup>. Das bedeutet, daß die HAGA sich mit 1870 m<sup>2</sup> beteiligte.

Eine besondere Vorliebe hat man in Israel für Mehrzweckbauten. So werden die unter der Erde liegenden Räume von Großgaragen und Parkhochhäusern alle als Schutzräume hergerichtet. Es gibt Großschutzräume, die in normalen Zeiten als Kino, Klubs, Bibliotheken, Tanzsäle, Handwerksklassen, Jugendherbergen und Museen die-





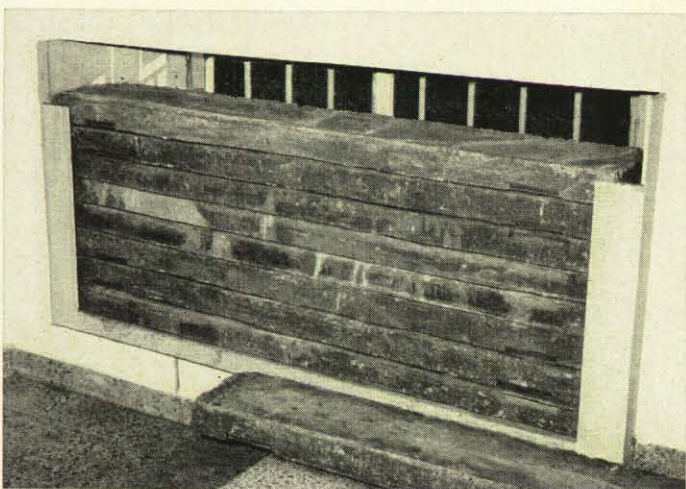
nen. Dabei wird selbstverständlich der Umfang des Inventars so gering gehalten, daß das Räumen im Ernstfall nicht länger als zwei Stunden dauert.

Hier betragen die Maße der Stahlbetonumfassung der unteren Etage bei der Decke 45 cm, bei den Wänden 40 cm und beim Boden 20 cm. Alle Decken des Gebäudes zusammengerechnet ergeben eine Stärke von 1,20 m. Die Decke der unteren Etage liegt 5,50 m unter Erdgleiche. Die Belüftung erfolgt durch große Ventilatoren über die Notausstiege. Ein Notgenerator mit einem Dieselmotor ist vorhanden. Für je 15 m<sup>2</sup> Grundfläche wurde eine Toilette errichtet. Die Toilettenanlagen bestehen zur Hälfte aus Wasserklosetts und zur Hälfte aus Trockenklosetts. Eine Reihe von Duschen ist ebenfalls eingebaut worden. Der Mehrzweckraum kann durch Stahltore verschlossen werden.

Bei einer anderen Tiefgarage, die wir besichtigten, lagen die Verhältnisse ähnlich. Während der Kriegstage hatten sich 1900 Menschen bei Alarm dort aufgehalten. Dieser Schutzraum hat eine zentralgesteuerte Lautsprecheranlage, über die die Insassen sowohl informiert als auch durch Musik unterhalten werden können. Diese Möglichkeit wurde sowohl von der Schutzraumaufsicht als auch von den Insassen sehr begrüßt.

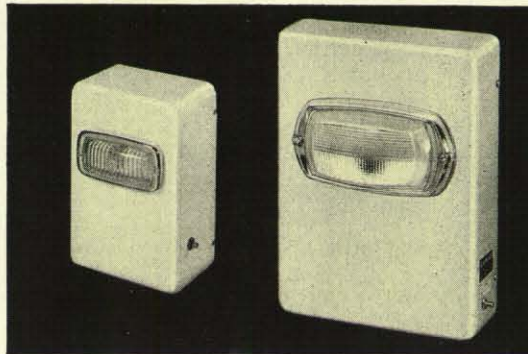
Ähnlich wie in Tel Aviv lagen auch die Schutzraumverhältnisse in Haifa, der Hafen- und Industriestadt am Mittelmeer.

Räume der Carmelit, einer unterirdischen Bergbahn, mit der man von der Stadt aus auf das Hochplateau des Berges Karmel fahren kann, sind ebenfalls als Schutzräume zu verwenden.



Glühlampen-Leistung:  
2,4 V/2,4 W (Typ 15 581)

6 V/8 W (Typ 15 580)



## FRIWO Notbeleuchtungen

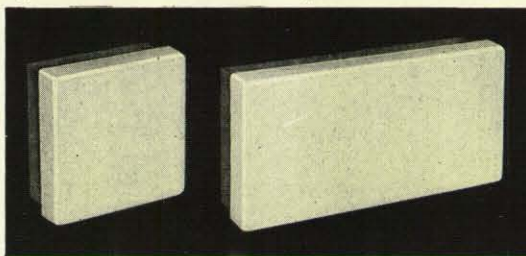
schalten sich bei Netzausfall automatisch ein und liefern **5 Stunden lang ausreichendes Notlicht** aus dem eingebauten, gasdichten und wartungsfreien Nickel-Cadmium-Akku. Sie schalten auf Ladung um, sobald die Netzspannung zurückkehrt.

## FRIWO Notlicht-Bausteine

die formschöne Lösung für Wohn- und Geschäftsräume, arbeiten nach dem gleichen Prinzip. Sie spenden bei Netzausfall ausreichendes Notlicht von 1 bis 3 Stunden Brenndauer. Ihr Gehäuse (Einbautiefe 40 mm) trägt einen mattierten Glasleuchtkörper.

Typ 15 565: 150 x 150 x 34 mm

Typ 15 566: 300 x 150 x 34 mm



**FRIEMANN & WOLF GMBH**  
**41 DUISBURG**



Fernruf (021 31) 3 14 51

Fernschreiber 0 855 543

Akkumulatoren · Sicherheitsleuchten · Grubenleuchten

⇄ 6150



### Selbsthilfe im Kibbuz

Zu den interessantesten Begebenheiten während unserer Israel-Reise gehört der Besuch eines Kibbuz. Diese einzigartige Form menschlicher Gemeinschaft gibt es sonst nirgendwo in der Welt. Sie ist ein vorwiegend landwirtschaftlicher Zusammenschluß, dessen Angehörige wie eine große Familie leben und arbeiten. Jeder trägt nach seinen besten Kräften und Fähigkeiten zum Ganzen bei und erhält von dem gemeinsam erwirtschafteten Gewinn so viel, wie er zum Leben braucht. Kibbuzim — so heißt der Plural — haben Selbstverwaltungen, deren Verantwortung sich alle teilen. Es gibt kein Geld und keinen Privatbesitz. Essen, Kleidung, Unterkunft, Möbel sowie



alle erforderlichen Gegenstände werden durch die Gemeinschaft beschafft. Jeder erhält aber auch durch die Gemeinschaft Dienstleistungen wie Gesundheitsfürsorge, Unterhaltung oder eine großartige Ausbildung für seine Kinder. Klassenunterschiede gibt es nicht. Ob Traktorfahrer oder Arzt, alle sind gleichberechtigte Mitglieder der Gemeinschaft. Ein Blick in die Wohnungen der „Kibbuzniks“, wie man die Bewohner liebevoll nennt, zeigt uns, daß die modern eingerichteten Räume dennoch die persönliche Note des Bewohners aufweisen und der eigene Geschmack Berücksichtigung findet. Größe und Ausstattung der Wohnungen hängen jedoch ganz vom Alter und dem Einkommen eines Kibbuz ab. Die er-

**Oben:** Als die Krise im Nahen Osten sich immer mehr zuspitzte, bereiteten sich auch die Zivilisten auf den Krieg vor. Jeder faßte mit an.

**Rechts:** So sah es kurz vor Kriegsausbruch in einer Siedlung an der israelischen Nordgrenze aus: Aus primitiven Mitteln entstehen Unterstände.

**Unten:** Angehörige eines Kibbuz bei Löscharbeiten in einem Getreidefeld, das durch Brandgeschosse angesteckt worden war.





sten Pioniere haben noch jahrelang in Zelten gelebt. Erst später bauten sie sich Holz- und Steinhäuschen.

Es ist ein ganz besonderer Geist, der das Leben in dieser Form erst möglich macht. Ein Geist, der einer völligen Hingabe an die Entwicklung Israels entspricht, der entstand aus der zwingenden Notwendigkeit, Herr zu werden über alle Schwierigkeiten und Probleme, mit denen die in dieses Land gekommenen Menschen zu kämpfen hatten. Pioniergeist und Lebenswille haben diese faszinierende Form des Zusammenlebens geprägt, eine Form, die zu diesem Lande paßt und die man nicht einfach auf andere Länder übertragen könnte. Im Kibbuz gibt es außer Klassengleichheit auch gleiches

Recht für die Geschlechter. Das bedeutet, daß die weiblichen Kibbuzmitglieder von solchen Aufgaben wie Kochen und Kinderhüten entbunden worden sind und ebenso wie die Männer dem Tagewerk nachgehen. Ihre Kinder leben zunächst in einem Gemeinschafts-Babyhaus, später im Kindergarten und im Schülerpensionat. Alle essen in einem Gemeinschaftsspeisesaal. Eltern können so ihre Freizeit ganz dem Spiel mit ihren Kindern widmen, die übrigens auch schon stundenweise mit Feldarbeiten beschäftigt werden. Wenn es um das Wohl der Kinder geht, wird keine Ausgabe gescheut. Sie leben in den besten Gebäuden, und für sie in erster Linie werden auch unterirdische Schutzräume gebaut.

Schon auf unserer Fahrt im Pkw zu den Kibbuzim an der syrischen und jordanischen Grenze in der Nähe des Sees Genezareth sahen wir, wie durch harte Arbeit Wüste, Sumpf und Karst in grüne Felder und Obstplantagen verwandelt werden können. Wir lernten, wie wichtig das Wasser für dieses Land ist. Wir sahen, daß überall da, wo Wasser ist, Fruchtbarkeit herrscht und alles blüht und wächst. Wo kein Wasser ist, bleibt das Land tot.

Nicht nur während des sechs Tage dauernden Krieges, sondern schon vorher hatten die Menschen in den Kibbuzim immer wieder unter Grenzzwischenfällen zu leiden. Wie die tägliche Arbeit gehörte zum Leben der Kibbuzniks auch das Ausschauhhalten nach möglichen Angriffen feindlich gesonnener Eindringlinge. Es gab Zeiten, da arbeiteten sie mit dem Gewehr in greifbarer Nähe. Unsere Begleiter wiesen immer wieder auf die Bergkette über dem Tal von Tiberias und der Ebene von Galiläa, von wo der Gegner vor dem Krieg oftmals seinen topographischen Vorteil zu nutzen verstand. Dennoch, Schutzräume gibt es im Kibbuz nur für Kinder. Die Erwachsenen begnügen sich mit Splittergräben und Sandsackwällen. Für die Brandbekämpfung steht nur einfaches Gerät bereit. Ein paar Eimer, einige Gartenschläuche, die an die Wasserleitung angeschlossen werden, und kleine Wasserpumpen und Behälter, die sonst der Feldarbeit dienen.

Da hinsichtlich der Lebensmittel die meisten Kibbuzim Selbsterzeuger sind und jeder Kibbuz über ein zentrales Vorratshaus verfügt, von wo die Lebensmittel verteilt werden, gibt es auch hier keine Bevorratung durch den einzelnen.

Für den Fall der Zerstörung von Häusern und der notwendig werdenden Bergung von Personen stehen immer genügend landwirtschaftliche Geräte bereit, ohne daß man zu diesem Zweck besondere Gerätschaften anschaffen müßte.



Dem Fremden kommt es eigenartig vor, wenn er zwischen Kakteen und tropischen Pflanzen Entlüftungsrohre eines Schutzraumes herausragen sieht.

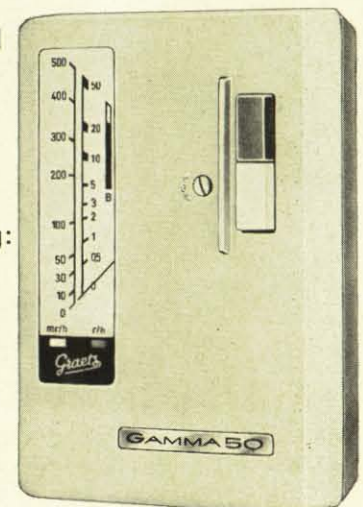
# LS-Geigerzähler GAMMA 50

Einfachste Bedienung und sicheres Ablesen durch Farbmarkierung:  
Rote Taste und Skala für Meßbereich von 0,5 bis 50 r/h  
Gelbe Taste und Skala für Meßbereich von 10 bis 500 mr/h  
Das Gerät entspricht den Vorschriften des Bundesamtes für zivilen Bevölkerungsschutz.

Wir liefern außerdem:

- Dosisleistungsmesser
- Prüfstrahler

Graetz-Raytronik GmbH, 599 Altena, Tel.: (02352) 791, FS: 08 229 352







Jeder weiß, daß bei Alarm oder bei einem Angriff die nächstbeste Deckung aufzusuchen ist. Oft verfügen die Kibbuzim über eigene Erste-Hilfe-Stationen und Krankenzustuben mit gut ausgebildetem Personal.

Hier braucht man nicht erst Selbstschutzgemeinschaften zu bilden, denn ein Kibbuz ist seinem Wesen nach eine Selbstschutzgemeinschaft.

Man hat hier mit der Durchführung von Selbstschutzmaßnahmen nicht erst auf einen offiziellen Aufruf gewartet. Längst hatte man vor die Kindergärten Schutzmauern gebaut und Schutzräume in unmittelbarer Nähe des Spielplatzes errichtet.

Da, wo gestern noch Front war, geht man heute wieder friedlicher Arbeit nach. An manchen Orten fühlen sich die Menschen so sicher, daß die Gräben, die ausgehoben worden waren, schon wieder zugeschüttet wurden. Die Schäden durch Beschießung sind wieder behoben. Die Menschen hoffen, daß sich die politische Situation bald klärt, damit sie auch die Sandsackwälle wieder abbauen können. Denn sie sind in ihren Augen nur ein notwendiges Übel.

#### IKRK und UNRWA

Als ein sehr vielseitiges Problem erwies sich im Zusammenhang mit dem Nahostkonflikt die Flüchtlingsfrage. Die Hauptverantwortung für das Leben der Flüchtlinge, der alten von 1948 wie auch der neuen, trägt die UNRWA, die UN-Organisation zur Hilfe für die Palästina-Flüchtlinge. Doch auch das Rote Kreuz unterstützt die Arbeit der UNRWA dort, wo dringende Notfälle eintreten und die Lage am schwierigsten ist. Auch übt das Internationale Komitee



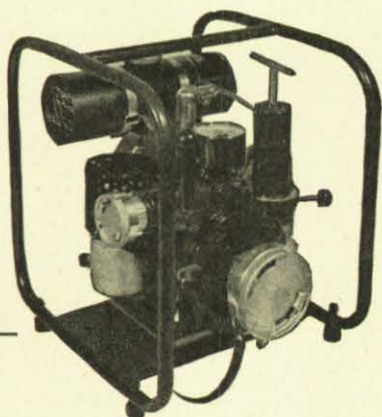
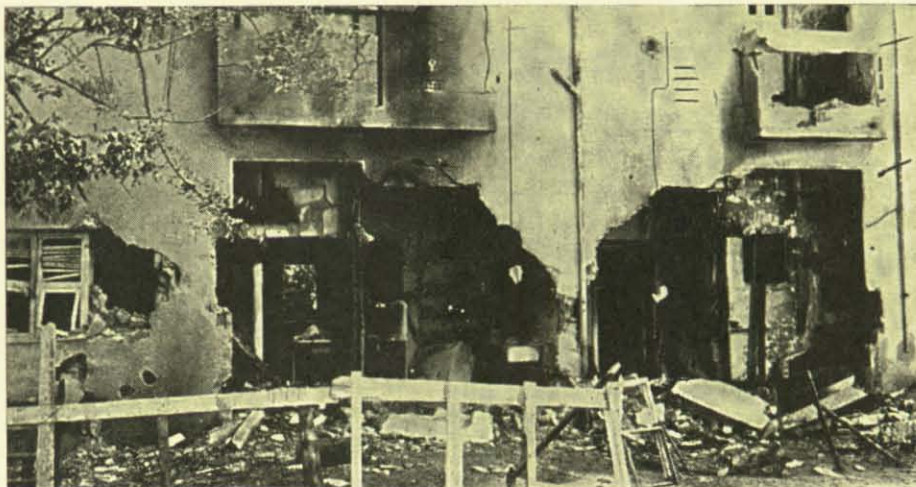


Linke Seite: Mittelschüler helfen den Einwohnern eines Vorortes von Tel Aviv beim Ausheben von Schutzgräben. Links: Erster Luftalarm in einer Stadt. Verkehrsteilnehmer eilen zum nächsten Schutzraum. Daneben: Das Verdunkeln sämtlicher Kraftfahrzeuge war das Werk weniger Stunden. Unten: Wohnhaus in Tel Aviv, das durch Geschützfeuer beschädigt wurde.



vom Roten Kreuz (IKRK) weiterhin seine Rolle als neutraler Vermittler für alle Konfliktpfer aus und wacht über die Anwendung der Genfer Abkommen in allen betroffenen Ländern.

Das IKRK sorgte auch unverzüglich für die materielle Betreuung der Notleidenden. Flugzeuge brachten tonnenweise Hilfsgeräte in die betroffenen Gebiete. Am 14. Juni richtete das Internationale Komitee einen allgemeinen Aufruf an die Gesellschaften des Roten Kreuzes, des Roten Halbmondes und des Roten Löwen mit der Roten Sonne, in dem es hieß, daß bereits 15 Tonnen Hilfsgeräte versandt und mit Hilfe der jeweiligen nationalen Gesellschaft verteilt worden seien. Dabei erhielt jedes vom Krieg betroffene Land seinen Anteil. Da der



## MINIMAX

**liefert alles für den Zivilschutz**

Technische und persönliche Ausrüstungen für Brandschutz, Rettung und Laienhilfe

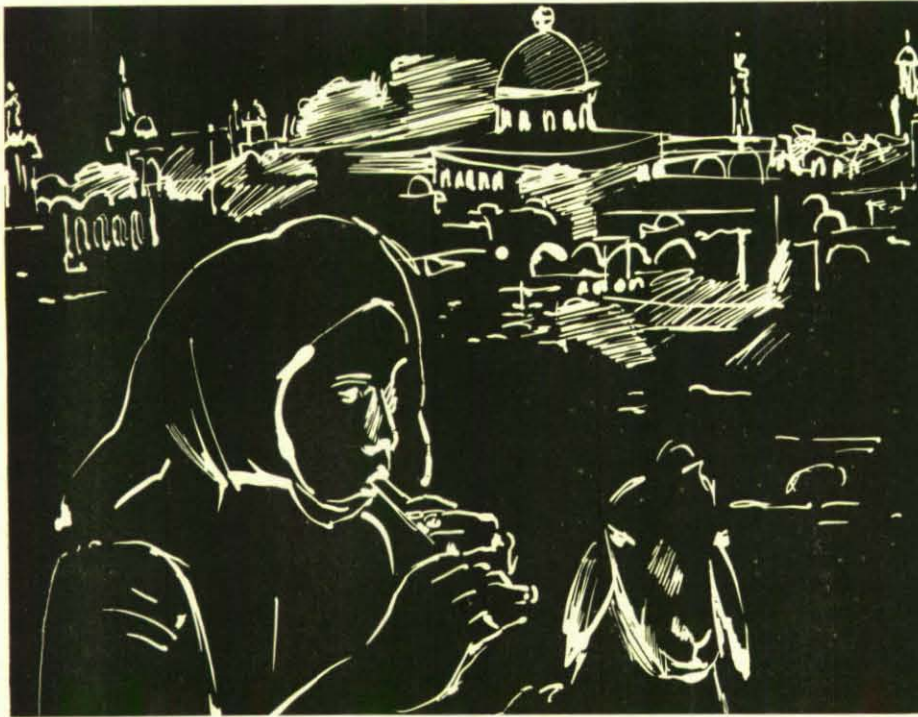
Nebenstehendes Bild zeigt die neue leistungsfähige Kleinmotorspritze TS 05/5 MOTOMAX

**MINIMAX - Aktiengesellschaft, 7417 Urach / Württ.**



Bedarf an Hilfsgeräten ständig wuchs, richtete das IKRK einen dringenden Aufruf an alle, und bat um Unterstützung. Nach den am 15. Juli 1967 zusammengestellten Unterlagen transportierten die vom IKRK gecharterten sieben Flugzeuge insgesamt 50 000 kg verschiedene Lebensmittel, Medikamente, Blutplasmen, Verbandzeug, Decken, Bekleidung, Zelte usw. im Gesamtwert von über 1 Million Schweizer Franken. In Genf gingen ferner Geldspenden von nahezu 2 Millionen Schweizer Franken für die Konfliktopfer ein. Sie stammten von zahlreichen Regierungen und Rotkreuzgesellschaften. Die Hilfsaktionen des IKRK werden in allen Ländern, in denen sich Opfer des Konflikts befinden, fortgesetzt.

ihre Aufgabe an den Fronten getan, der Zivilschutz seine Pflicht in der Heimat. Und der Zivilschutz, das waren alle. Alle, die nicht einberufen wurden, alle, die Zeit hatten. Nicht mit Hurratriotismus, aber mit Vernunft und Sachverstand kümmerte sich ein jeder um seinen Schutz im eigenen Lebensbereich. Während die Krise sich langsam immer mehr zuspitzte, bereiteten sich auch die Zivilisten auf den Krieg vor. Kurz nur war die Hamsterwelle, die über die Supermärkte und Einzelhandelsgeschäfte rollte. Hier und da wurden Keller entrümpelt. Dann begann der Splittergrabenbau und das Füllen der Sandsäcke. Jeder faßte mit an. Plötzlich gab es in den Warenhäusern auch schwarzes Verdunklungspapier. Es



### Jeder faßte mit an

Als Israel am 15. Mai den Jahrestag seiner Staatsgründung mit einer Militärparade feierte, erschienen die ersten Berichte über ägyptische Truppenbewegungen in Richtung Sinai und Suezkanal. Zweiundzwanzig Tage dauerte die damit beginnende Krise bis zum Ausbruch eines Krieges, der die ganze Welt den Atem anhalten ließ. Sechs Tage später war dieser Krieg zu Ende. Es war Waffenstillstand, aber noch kein Frieden. Als wir einige Wochen später in Tel Aviv eintrafen, machte die Stadt einen normalen und friedlichen Eindruck. Tagsüber wogten die Menschen geschäftig durch die heißen Straßen, alle Cafés und Gaststätten hatten Hochbetrieb, in den Kaufhäusern war normaler Verkaufsbetrieb. Abends genossen die Bewohner der Stadt die Kühle der Dämmerung oder den Bummel entlang der Strandpromenade. Wir führten Gespräche mit jung und alt. Und immer wieder kamen wir auf den Zivilschutz zu sprechen. Keiner wich diesem Thema aus. Keiner aber machte ein besonderes Aufheben davon. Die Armee hatte

wurde gekauft, und es wurde verdunkelt. Jeder war sich der Tatsache bewußt, daß sich die Situation blitzschnell ändern konnte. Feindliche Düsenbomber hätten in Minutenschnelle über der Stadt sein können, kaum daß Zeit zur Warnung gewesen wäre. Übereinstimmend sagten unsere Gesprächspartner, daß die drohende Gefahr die Menschen geeint hätte. Als zum Beispiel der durch die Einberufungen zum Wehrdienst hervorgerufene Personalmangel bei den öffentlichen Verkehrsmitteln zu einer Einschränkung des Betriebes geführt hätte, sei das Anhalten stark angewachsen. Es sei kein Kraftfahrzeug mit freien Sitzplätzen unterwegs gewesen.

Heute weiß jeder Zivilist in Israel, daß der Kelch der Bewährung des Zivilschutzes an vielen Städten vorübergegangen ist. Jeder weiß, daß es gegen die modernen Angriffswaffen keinen absoluten Schutz gibt. Aber jeder in diesem Lande weiß auch, daß es oft die einfachen Dinge sind, die über Leben und Tod entscheiden. Darum sind Zivilschutz und Selbstschutz hier so selbstverständlich.

## Gerhard Roßbach



Am 30. August 1967 verstarb in Hamburg der Begründer des praktischen Selbstschutzes, Gerhard Roßbach, im Alter von 74 Jahren.

In Erkenntnis der sich aus der raschen Entwicklung der Bomberwaffe für die Zivilbevölkerung ergebenden wachsenden Gefahren und in Anlehnung an die damals amtlich erlassene „Allgemeine Ortsanweisung“ für die Durchführung des Zivilen Luftschutzes entwickelte er Anfang der dreißiger Jahre eine Konzeption für den Selbstschutz und die Selbsthilfe der Bevölkerung bei Luftangriffen. In diesen beiden Komponenten sah er die Grundlage aller Maßnahmen für einen sinnvollen Schutz der Menschen in einem etwaigen Luftkrieg nach dem Plan des italienischen Generals Douhet.

Roßbachs Grundsatz dabei war, daß im Selbstschutz nur das Einfache Aussicht auf Erfolg habe und daß in der Ausbildung die Praxis stets Vorrang vor theoretischen Erörterungen haben müsse. Mit dieser Zielsetzung gründete er am 20. April 1932 den ersten von sechs „Luftschutztrupps Ekkehard“, die beispielgebend für die späteren Luftschutzlehrtrupps und die praktische Selbstschutzarbeit des RLB wurden. Aufgabe dieser Trupps war es, in Vorträgen, praktischen Vorführungen und Lehrgängen die durch sie angesprochenen Personen über mögliche Gefahren eines Luftkrieges und zweckmäßiges Verhalten aufzuklären und sie in den praktischen Maßnahmen des Selbstschutzes und der Selbsthilfe auszubilden. Die Mitglieder der Lehrtrupps waren junge Männer, etwa im Alter von 18 bis 25 Jahren, die sich freiwillig für diesen Dienst bereitfanden.

In den schweren Luftangriffen des zweiten Weltkrieges hat sich die von dem Verstorbenen erarbeitete Selbstschutzkonzeption in harter Praxis bewähren müssen, und wir wissen, daß sie diese Bewährungsprobe bestanden hat. Mag sich inzwischen auch vieles geändert haben, so bleiben doch die Grundsätze der Einfachheit, der sinnvollen Improvisation statt überspitztem Perfektionismus und des Vorranges praktischer Tätigkeit gegenüber grauer Theorie für die Arbeit im Selbstschutz nach wie vor richtungweisend.

WM



## neue Bücher

### Verbrennen und Löschen

Heft Nr. 1 aus der Reihe „Die Roten Hefte“. Von Dr. F. Kaufhold. DIN A 6, kartoniert, 72 Seiten mit Abbildungen und Tabellen, 8. neubearbeitete Auflage. DM 1,80. Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart.

Diese Lehrschrift will den Feuerwehrmann mit den grundlegenden naturwissenschaftlichen Vorgängen des Verbrennens und Löschens vertraut machen und einen Überblick über die Löschverfahren und Löschmittel geben, die ihm dabei zur Verfügung stehen. In leicht verständlicher, jedoch fachwissenschaftlicher Weise, unter präziser Verwendung brandschutztechnischer Fachausdrücke werden das theoretische Fundament der Brandverhütung und der Brandbekämpfung sowie die grundsätzlichen Möglichkeiten des Löschens wie auch die Löschmittel im einzelnen behandelt.

### Montage-Abc für Schutzraumbauten

Lüftung – Wasser – Beleuchtung. Von Dipl.-Ing. H. Steinwarz. 1. Auflage 1967, 84 Seiten, 75 Abb. und Tabellen, 12 x 17 cm, flexibler Plasteinband, DM 8,-. Udo Pfriemer Verlag, München.

Der Verfasser hat in diesem Buch all das zusammengetragen, was bei den Installationen von Belüftungs-, Be- und Entwässerungs- und Beleuchtungsanlagen in Schutzraumbauten bis zu 50 Personen Fassungsvermögen zu beachten ist.

Er legt seinen Montageanweisungen nicht nur die einschlägigen DIN-, VDE-, VDI- und VDMA-Vorschriften zugrunde, sondern berücksichtigt weitgehend die Richtlinien für Schutzraumbauten, die den besonderen Umständen bei Luftangriffen Rechnung tragen. Darüber hinaus vermittelt der Autor den einschlägigen Fachleuten seine in jahrelanger beratender und praktischer Tätigkeit erworbenen Erfahrungen auf dem Gebiet der Schutzbauplanung und -ausführung. Zahlreiche Bilder und Pläne machen die Ausführungen besonders einprägsam. Das Werk gibt gut brauchbare Hinweise, wie die technische Ausstattung von Schutzräumen durchgeführt werden kann.

Eine Aufstellung der in Frage kommenden Normen und Vorschriften, eine Auswahl von Hersteller- und Lieferfirmen erleichtern das Arbeiten mit diesem Montage-Abc.

## Aus der Nähe besehen ...



... sieht manches ganz anders aus. Unser Foto zeigt nicht, wie mancher meinen möchte, den Teil eines UFOs (unbekanntes Flugobjekt, an deren Existenz man glauben kann oder auch nicht), sondern den Teil eines Gerätes, das Helfer der Kraftspritzenstaffel bestimmt kennen. Also frisch drauflosgeraten. Auf Seite 31 finden Sie dann die richtige Lösung zu unserem Rate-Foto. Und seien Sie nicht enttäuscht, wenn Sie danebengeraten haben. Unser Fotograf, das ist schon so einer! Leicht macht er es uns nämlich nicht.



### Helfen - Retten - DSB

Überall im Einsatz, wo Schweres geleistet wird, wo man von Mensch und Material das Beste fordert, ja fordern muß, sind DSB-Schlauchboote unentbehrlich.

Über 90 000 Schlauchboote hat die DSB bisher gebaut. Dem Zeichen DSB verschafften sie in der ganzen Welt einen guten Namen.

Wir führen bewährte Spezialtypen für die Wasserschutzpolizei, für die technischen Hilfsorganisationen und für Feuerwehren.

Fordern Sie bitte unseren Katalog an.

DEUTSCHE SCHLAUCHBOOTFABRIK HANS SCHEIBERT  
Älteste Schlauchbootfabrik Deutschlands - 3457 Eschershausen Kreis Holzminden  
Postfach 38 - Ruf (05534) 308 und 396 - Telex 965 331 dsb d

Abt. T 8





# Stand des Selbstschutzes = Gradmesser für den Stand der Verteidigungsbereitschaft

## Landesstellenleiter und Ausbildungsleiter des BLSV tagten an der ABC- und Selbstschutzeschule der Bundeswehr in Sonthofen

„Verteidigungsmaßnahmen im Ernstfalle sind kriegerische Auseinandersetzungen, also Angelegenheit der Streitkräfte“. Das ist eine Auffassung, die lange Zeit Gültigkeit hatte und die auch heute noch weitverbreitet ist. Die technische Entwicklung vollzieht sich aber bekanntlich schneller als die entsprechende Bewußtseinsbildung der Menschen. Dies wurde von den Vertretern der Bundeswehr bei einer Arbeitstagung des Bundesluftschutzverbandes, die an der ABC- und Selbstschutzeschule der Bundeswehr in Sonthofen stattfand, ganz klar zum Ausdruck gebracht.

Nationale Verteidigung heute kann sich nicht nur auf den Versuch beschränken, einen möglichen Angreifer mit militärischen Mitteln zurückzuschlagen und den Sieg herbeizuführen, sondern es muß ihr Ziel sein, unter dem Eindruck der technisch perfekten Kriegsmaschinerie die Volkssubstanz zu erhalten. Der Versuch der Politiker, eine militärische Auseinandersetzung zu verhindern, kann und darf sich nicht in völkerrechtlichen Abmachungen erschöpfen, da diese allein keine Lebensversicherung gegen den Einsatz existenter Kampfmittel bieten. Eine erfolversprechende Nationale Verteidigung heute setzt also neben dem selbstverständlichen Vorhandensein modern ausgerüsteter Land-, Luft- und Seestreitkräfte auch den Aufbau umfassender Schutzmöglichkeiten für die Zivilbevölkerung voraus. Unter Nationaler Verteidigung kann man heute nur die Gesamtheit aller Vorbereitungen eines Staates für den Verteidigungsfall verstehen. Verteidigungswille und Verteidigungsbereitschaft eines Staates sind nicht mehr nur an Zahl und Ausrüstung der Streitkräfte zu messen, sondern auch am Stand der Zivilverteidigung, am Stand des Zivilschutzes. Der Vertreter des Führungsstabes der Streitkräfte im Bundesministerium der Verteidigung drückte dies so aus: Es kommt heute darauf an, zu erkennen, daß der Selbstschutz wesentlich beiträgt zum Wert des Verteidigungspotentials und zur Glaubwürdigkeit der deutschen Verteidigungsbereitschaft.

Sehr begrüßenswert ist, daß diese Feststellungen in ihrer Klarheit auch ganz offiziell von einem bevollmächtigten Vertreter des Bundesverteidigungsministeriums ausgesprochen wurden. Offenbar im Gegensatz zu anderen Stellen hat man im Verteidigungsministerium die Bedeutung des Selbstschutzes und des Bundesluftschutzverbandes klar erkannt. Das zeigte sich auch daran, daß der Vertreter des Bundesministeriums der Verteidigung den anwesenden Vertretern des Bundesluftschutzverbandes die Grüße des Verteidigungsministers Dr. Schröder und des Generalinspektors der Bundeswehr überbrachte und dabei betonte, daß die Führung der Bundeswehr die Bedeutung des BLSV klar erkannt habe und dessen Bemühungen als Trägerorganisation des Selbstschutzes der Zivilbevölkerung nach besten Kräften fördere und unterstütze. Gleichzeitig wurde dem BLSV für seine Unterstützung gedankt, die er der Bundeswehr beim Aufbau einer eigenen Selbstschutzorganisation gegeben hat. Der Stand der Selbstschutzmaßnahmen innerhalb der Bundeswehr wurde den Teilnehmern des BLSV dann praktisch vorgeführt. Die Schutzmaßnahmen der Bundeswehr erstrecken sich auf zwei Bereiche, einmal auf die kämpfende Truppe, zum anderen auf die ortsfesten Anlagen mit einer großen Zahl von Soldaten und Zivilpersonal. Bei der im Felde kämpfenden Truppe, wo der Begriff „Selbstschutz“ nicht auftaucht, handelt es sich ausschließlich um Maßnahmen der ABC-Abwehr, d. h. Ausbildung im richtigen Verhalten gegenüber der ABC-Waffenwirkung, ABC-Aufklärung sowie Hilfeleistung und Schadenbekämpfung durch Rettung, Bergung, Brandbekämpfung, Dekontamination und Wasseraufbereitung. Diese wiederum erfolgt zweigleisig, d. h. durch die betroffenen Truppenteile selbst (ABC-Abwehr aller Truppen) und durch eine spezielle Waffengattung, die ABC-Abwehrtruppe, die dafür besonders gegliedert und ausgerüstet ist. Ihr Zivilpersonal bildet die Bundeswehr etwa in der gleichen Art in Rettung, Brandschutz und Laienhilfe aus

wie der BLSV die Öffentlichkeit. Ausbildungsplan und Ausrüstung unterscheiden sich kaum. Der wesentliche Unterschied besteht m. E. in der Selbstverständlichkeit, mit der bei der Bundeswehr der Selbstschutz betrieben wird.

Das Ergebnis dieser Arbeitstagung läßt sich folgendermaßen zusammenfassen:

Für eine Nationale Verteidigung in der heutigen Zeit sind militärische Landesverteidigung und zivile Verteidigung gleicher Bedeutung. Diejenige Stelle, die sich ausschließlich mit Verteidigungsfragen befaßt, das Bundesministerium der Verteidigung, bei der also das Wissen um die Notwendigkeiten am größten ist, sieht letztlich im Selbstschutz grundlegende Voraussetzungen für die Erfüllung des Auftrages. Dabei wurde, wie selbstverständlich und ohne die Bedeutung und Notwendigkeit überörtlicher Hilfsorganisationen anzuzweifeln, stets vom Selbstschutz als einer der wesentlichsten Stützen aller zivilen Verteidigungsmaßnahmen gesprochen. Das mindert ganz automatisch die Bedeutung andersortiger Vorstellungen von einzelnen oder Gruppen, die zwar einflußreich sein mögen, die aber nicht den gleichen Sachwert und dasselbe Verantwortungsbewußtsein haben wie etwa Oberst Herger, der Kommandeur der ABC- und Selbstschutzeschule. Er sagt, daß heute nur knapp 5% der Bevölkerung der Bundesrepublik so ausgebildet und so ausgerüstet sind, wie dies für den Verteidigungsfall notwendig wäre, und stellt fest, daß sich daraus die alarmierende Tatsache ergibt, daß 95% der Bevölkerung schutzlos jeglichen gewaltsamen Einwirkungen ausgesetzt sind.

Nicht ausgesprochen, aber wohl des öfteren mit Grauen gedacht:

Beim derzeitigen Stand unseres Zivilschutzes einschließlich Selbstschutzes ist der Fortbestand unseres Volkes im Falle einer militärischen Auseinandersetzung auf unserem Boden sehr fraglich, wenn nicht gar unwahrscheinlich. Fritz Neckermann





## Baden-Württemberg

### ■ „Ich war in Hiroshima.“

Wolfgang Motz ist Holländer und war während des Krieges Kriegsberichterstatter in Fernost. Nach dem Kriege kam er nach Deutschland, um sich hier eine Existenz aufzubauen. Bald nach seiner Übersiedlung aus Holland fand er Verbindung zum BLSV. Er ist in der Aufklärungsarbeit und in der Ausbildung tätig und beabsichtigt, die Lehrberechtigung zu erwerben. Bei einem Besuch in der Landesstelle ergab sich folgendes Gespräch.

**Frage:** Herr Motz, heute ist der 6. August 1967. Vor 22 Jahren hat der erste A-Bomben-Abwurf auf Hiroshima stattgefunden. Sie waren einige Zeit später da. Wieso kamen Sie nach Hiroshima?

**Antwort:** Ich habe bei der holländischen Armee in Indonesien gedient und war während des Krieges in Japan als Kriegsberichterstatter tätig. Da mit dem Ende des Krieges an Kriegsberichten kein Bedarf mehr war — obwohl auf vielen Inseln noch lange gekämpft wurde —, kam ich zu einer Transporteinheit. Unsere Aufgabe war es, Japaner, die in Kriegsgefangenschaft geraten waren, in ihre Heimat zurückzubringen. Auf diese Weise kam ich nach Hiroshima.

**Frage:** Über Hiroshima wurden zahlreiche Bücher geschrieben. Man hat Filme gesehen, Vorträge gehört und zum 22. Jahrestag viel darüber gelesen und im Fernsehen Berichte gehört und gesehen. Welchen Eindruck hatten Sie, als Sie zum ersten Mal die tote Stadt sahen und betreten?

**Antwort:** Zuerst möchte ich feststellen, daß die Stadt gar nicht tot war. Der Eindruck war trotzdem ein stark deprimierender, den kein Mensch, der Hiroshima gesehen, je vergessen kann. Unser Schiff, mit mehreren Tausend japanischen Gefangenen, legte im frühen Morgengrauen im Hafen an. Ich erhielt von meinem Kommandeur sofort die Erlaubnis, an Land zu gehen. Meine Kameras und mein Filmgerät nahm ich mit, um möglichst viel von dem Grauen, das die Stadt bot, festhalten zu können. Zu meiner großen Überras-

chung stellte ich fest, daß bereits überall an der Beseitigung der ungeheuren Schäden gearbeitet wurde. Über einen Dolmetscher kam ich während meiner Filmarbeit mit vielen Menschen ins Gespräch. Die meisten von ihnen waren noch gezeichnet von dem Schrecken des 6. August. Man zeigte mir, wie man überlebt hatte. Nur in leicht gebauten Häusern — meist nur aus Bambusstäben oder Holz — hatten die Bewohner für die Haustiere eine Art „Mulde“. Diese wirkte gleichzeitig als „Splittergraben“ und, wenn Sie so wollen, als „Luftschutzkeller“. Wer sich da schnell verkroch — und das hatten sehr viele getan, mit denen ich sprach —, kam mit leichten Verletzungen, ja sogar mit dem Schrecken davon. In einem Krankenhaus sprach ich mit einem Rechtsanwalt, der während des Angriffs mit dem Rücken zum Fenster saß. Er hatte eine helle Jacke an, vergaß allerdings, den Kopf ganz zu bedecken und hat daher Verbrennungen erlitten, die seine Kopfhaut zu einer Art Pelz werden ließen. Die weißen, langen Kutten der Nonnen, mit denen ich sprach, waren Schutz genug gewesen, um sie vor den Verbrennungen zu bewahren, während viele Patientinnen mit farbigen Kimonos ganze Verbrennungsmuster auf ihrem Körper hatten. Von den mehr oder weniger leicht oder schwerer verletzten Personen erfuhr ich, wo sie sich während des Angriffes aufgehalten hatten. Die Leichtverletzten waren entweder in festen Häusern und vom Bodennullpunkt genügend weit entfernt gewesen oder hatten hinter Mauern, Brückenpfeilern und Gräben Schutz gesucht. Die Schwerverletzten hatten sich in ihrer Panik und weil sie nicht wußten, was sie tun sollten, ganz einfach auf den Boden geworfen, ohne auch nur im geringsten geschützt zu sein. Daher ihre schweren Verbrennungen.

Ich habe alles in einem Film für die holländischen Wochenschauen festgehalten. Besonders beeindruckt hat mich dabei, daß, entgegen der bei uns kursierenden Gerüchte, daß Hiroshima total ausgelöscht sei, doch sehr viel Menschen überlebt haben. Es waren durchweg diejenigen, die geistesgegen-

wärtig auch die geringsten Schutzmöglichkeiten ausgenutzt hatten. Daher auch meine Bemerkung, daß Hiroshima nicht tot war.

**Frage:** Sie kamen nach dem Kriege nach Deutschland, haben einen Betrieb aufgebaut und sind Helfer beim BLSV geworden. Waren Ihre Erkenntnisse von Hiroshima dafür ausschlaggebend, daß Sie Helfer im BLSV geworden sind?

**Antwort:** Sicherlich. Ich möchte dazu beitragen, daß der „Schutz der Bevölkerung“ ganz realistisch gesehen wird und daß die Bevölkerung erfährt, daß es auch in einem grauenhaften A-Krieg Schutzmöglichkeiten gibt, wenn man sie vorbereitet hat. Ich glaube, daß ich damit dem Frieden einen Dienst erweise. Denn wenn ein Angreifer weiß, daß die Zivilbevölkerung bei Angriffen nicht in Panik gerät, sondern sich schützt, so gut es nur geht, wird er sich überlegen, ob sich ein Angriff lohnt. Ich bin davon überzeugt, daß der Schutz der Bevölkerung eine Maßnahme ist, die nicht dem Kriege, sondern der Abschreckung des Feindes dient, einen Krieg zu beginnen.

**Frage:** Haben Sie noch Bilder, die Sie in Hiroshima gemacht haben?

**Antwort:** Da ich als Kriegsberichterstatter die Aufnahmen gemacht habe, gehören sie nicht mir, sondern der Armee. Ich habe nur die Bilder, die sich unauslöschlich in mein Gedächtnis eingegraben haben.

## Niedersachsen

### ■ Besuch in Wilhelmshaven

Der Inspizient für ABC-Abwehr und Selbstschutz der Bundeswehr, Oberst Mittscherling, statete zusammen mit einem Stabsoffizier des Marineführungsstabes in Bonn der BLSV-Ortsschule Wilhelmshaven einen Besuch ab. Bei dieser Gelegenheit sprachen beide Offiziere der Ortsstelle ihren Dank aus für die geleistete Unterstützung bei der Ausbildung der Zivilbediensteten der Bundeswehr. Der den Besuchern vorgelegte Leistungsbericht zeigte, daß im ersten Halbjahr 1967 von der Ortsstelle 1298 Zivilbedienstete in Grund- und Fachlehrgängen selbstschutzmäßig ausgebildet worden sind. H. K.

## Bremen

### ■ Bewährter Katastrophenschutzkalender

Die „Katastrophenschutzordnung für die Stadtgemeinde Bremen“ besteht bereits seit November 1955. Hierbei werden als Katastrophen umfangreiche Schadensereignisse, die auf natürliche Elemente oder unglückliche Umstände im Verkehr und in der Industrie zurückzuführen sind, bezeichnet. Sie umfassen daher Naturkatastrophen, wie insbesondere Hochwasser- und Sturmkatastrophen, aber auch technisch bedingte Notstände aller Art. In einem bis ins letzte ausgefeilten

Katastrophenschutzkalender, der auf dem laufenden gehalten und immer wieder ergänzt wird, sind genaue Angaben darüber enthalten, was im Katastrophenfall im einzelnen zu geschehen hat. Er beginnt mit der Meldung des Ereignisses und legt fest, wann die Katastrophenschutzleitung, die dem Senator für Inneres obliegt, zusammentritt. Die in diesem Kalender festgelegten Behörden müssen nach einer Anordnung des Senators im Rahmen ihrer Befugnisse und Mittel personelle und sachliche Notstandshilfe leisten. Auch die Aufgaben der elf Fachdienste sind eindeutig beschrieben. In diesem Rahmen werden der Fernmelde- und Warndienst, die drei technischen Abwehrdienste (Feuerwehr, Wasserwirtschaftsamt und Bauwesen), der Bergungs- und Instandsetzungsdienst, der Sanitätsdienst, der Strahlenmeßdienst, der polizeiliche Sicherheitsdienst, die beiden sozialen Betreuungsdienste (Sozialamt sowie Wohnung und Siedlung) und schließlich der Wirtschaftsverwaltungsdienst je nach Lage tätig. Es ist selbstverständlich, daß der Katastrophenschutzkalender eine Liste aller Dienststellen und Personen enthält, die im Falle der Warnung bzw. des Alarms unverzüglich benachrichtigt werden müssen.

### Aus der Nähe besehen...

Das Bild auf Seite 29 zeigt die Dochthalterung und den Docht der Sturmlaterne, die zur Ausrüstung des Löschkarrens gehört.



## Hessen

### ■ Interessierte Berufsschüler

Wie die Erfahrung gezeigt hat, haben sich die Aufklärungsveranstaltungen der Fahrbaren Informations- und Beratungsstellen der Bundeshauptstelle als besonders geeignet für die Aufklärung von Berufsschülern erwiesen. Ihnen sollen Sinn, Aufgabe und Formen des Zivilschutzes nähergebracht werden. Es war immer wieder festzustellen, daß die Schülerinnen und Schüler von Berufs-, Berufsfach- und Fachschulen ein starkes Interesse an einer Ausbildung im Selbstschutz zeigen. In den meisten Fällen konnte sofort nach der Aufklärungsaktion mit der Grundausbildung begonnen werden.

Der hessische Kultusminister hat in einem Erlaß an die Regierungspräsidenten von Darmstadt, Kassel und Wiesbaden auf diese Aufklärungsarbeit hingewiesen und gebeten, die Leiter der Berufsschulen entsprechend zu verständigen und ihnen eine Unterstützung dieser Aktion im Rahmen der jeweiligen schulischen Gegebenheiten zu empfehlen. W. P.

## Schleswig-Holstein

### ■ Eine erfreuliche Bilanz

Nach dem Wort „Immer am Mann bleiben“, das vom Leiter des Amtes für zivilen Bevölkerungsschutz, Stadtrat Hagenau, einmal vor Helfern gesagt wurde, begann die Ortsstelle Flensburg Anfang dieses Jahres ihre Arbeit. Die Aktion „Schulen“ stand sowieso auf dem Programm. Bei den Schulleitern fanden wir trotz Kurzschuljahr die gleiche positive Einstellung wie in den Jahren vorher, so daß von 20 Schulen, an denen eine „Fachliche Unterrichtung“ durchgeführt wurde, 11 Schulen bereit waren, eine 10stündige Grundausbildung durchführen zu lassen. Die Zeit für die Ausbildung wurde teilweise von den Schulen zur Verfügung gestellt, und für den Rest opferten die Schülerinnen und Schüler gerne ihre schulfreie Zeit. In diesen 11 Grundausbildungen wurden 222 Schülerinnen und Schüler ausgebildet.

Zur selben Zeit bat die Polizeidirektion Flensburg die Ortsstelle um „Fachliche Unterrichtung“ ihrer Beamten. 147 Polizeibeamte wurden mit dem Zivilschutz und insbesondere mit

den ABC-Schutzmöglichkeiten vertraut gemacht. In einer abschließenden Besprechung zwischen Vertretern der Ortsstelle und der Polizeidirektion äußerte diese, daß eine weitere Ausbildung für ihre Beamten erforderlich wäre. Im 2. Halbjahr soll mit der Grundausbildung begonnen werden.

Im Mai begann die Motorisierte Aufklärungseinrichtung (MAT) der Bundeshauptstelle in der Gewerblichen Berufsschule mit der Aufklärung und „Fachlichen Unterrichtung“. Im Laufe einer Woche wurden 2057 Personen — Lehrer und Berufsschüler — informiert. Dank der Aufgeschlossenheit für den Zivilschutz und dem Verständnis des Berufsschuldirektors Reuss schlossen sich auch hier Grundausbildungen an, für welche die Schule einen Teil der Zeit zur Verfügung stellte. 10 Grundausbildungen konnten mit insgesamt 79 weiblichen und 209 männlichen Teilnehmern durchgeführt werden.

Mehrere Veranstaltungen — mit insgesamt 131 Personen — wurden bei dem Kraftwerk Flensburg durchgeführt.

Die Marineschule in Flensburg-Mürwik erbat „Fachliche Unterrichtung“ im ABC-Schutz. An zwei Veranstaltungen nahmen insgesamt 44 Offiziersanwärter teil.

Im März wurde ein Brandschutzlehrgang für Angehörige der Bundespost und des Kraftfahrtbundesamtes durchgeführt. Zusammengefaßt weist der Halbjahresbericht folgende Zahlen auf: 3038 Personen „Fachliche Unterrichtung“; 510 Personen Grundausbildung in 22 Lehrgängen; 11 Personen Brandschutz ES in 1 Lehrgang. An „Fachlichen Unterrichtungen“ haben bis jetzt insgesamt 18 585 Personen teilgenommen; das entspricht 1/3 der Einwohner Flensburgs.

In dem gleichen Zeitraum (1. Halbjahr 1967) führten die haupt- und ehrenamtlichen Kräfte der Ortsstelle in Zusammenarbeit mit der Kreisstelle Flensburg-Land im Landkreis zwölf Grundausbildungen durch, an denen 328 Schülerinnen und Schüler teilnahmen. Ortsstellenleiter Hiebsch hat als Gastreferent an der Landeschule in Ascheberg in seiner Eigenschaft als DRK-Ausbilder vier Lehrgänge in Laienhilfe durchgeführt.

In der Öffentlichkeitsarbeit war ein besonderer Erfolg zu verzeichnen. Ein Zeitschriftenver-

trieb erklärte sich bereit, in seinen Lesemappen die Zeitschrift „ZB“ aufzunehmen. Dem BLSV entstehen hierdurch keine Kosten. 300 Lesemappen enthalten jeden Monat die neueste „ZB“. Diese Mappen sind 8 Wochen im Umlauf und werden wöchentlich getauscht. Daraus ergibt sich, daß die „ZB“ in dieser Zeit in 2400 Haushaltungen kommt.

Wie dieser Bericht zeigt, gibt es auch ohne Selbstschutzgesetz Möglichkeiten, weiten Kreisen der Bevölkerung die Notwendigkeit eines Zivilschutzes nahezubringen.

## Nordrhein-Westfalen

### ■ Vortragsabend vor der Ärztekammer Aachen

Angeregt durch eine im vergangenen Herbst vor der Ärztekammer Nordrhein in Köln durchgeführte Vortragsveranstaltung, zeigte sich die Ärztekammer Aachen an einer ähnlichen Veranstaltung interessiert.

Die Vorbereitungen für die Ärzteschaft lagen in den Händen des Leiters der Ärztekammer Aachen, Dr. Gattersleben. Als Referenten hatten sich zur Verfügung gestellt Korvettenkapitän Schütz von der „Schule der Bundeswehr für Innere Führung“, der über das Thema „Atombewaffnung in Ost und West“ sprach, sowie Dozent Dr. Messerschmidt vom Radiologischen Institut der Universität Freiburg, dessen Vortrag „Radiologische Kombinationsschäden nach Kernwaffeneinwirkungen“ — ein speziell medizinisches Thema — zum Inhalt hatte. Der Einladung waren 25 Ärzte gefolgt, die beide Vorträge mit großem Interesse verfolgten. Der Leiter der Ärztekammer, Dr. Gattersleben, bedauerte, daß die Zahl der Zuhörer nicht größer war. Er führte dies auf die große Inanspruchnahme der Ärzte, aber auch auf die gesamte Themenstellung zurück, die indirekt das Thema Krieg ansprach, ein Thema, vor dem leider viele Menschen die Augen verschließen.

## Stenotypistinnen

mit guten Steno- und Schreibmaschinenkenntnissen für verschiedene interessante Aufgaben zum sofortigen Eintritt gesucht.

**Geboten wird:** Vergütung nach Vergütungsgruppe VIII/VII BAT; Hilfe bei der Wohnraumbeschaffung, Beihilfe bei Krankheit und Unterstützung in Notfällen, zusätzliche Altersversorgung, Zuschuß zum Mittagessen; bei Vorliegen der Voraussetzungen Trennungsgeld und Umzugskostenvergütung.

Bewerbungen mit den üblichen Unterlagen erbeten an:

### Bundesluftschutzverband

5 Köln, Merlostraße 10–14, Telefon 72 01 31





J 26 107

# Unter schwierigen Bedingungen arbeiten Sie am sichersten mit sicheren Geräten. Mit Eisemann Geräten.

Eisemann Geräte sind immer einsatzbereit. Und im Einsatz immer sicher. Das ist das Ergebnis unserer langjährigen Zusammenarbeit mit Feuerwehren, Entstörtrupps, dem THW und ähnlichen Organisationen in der ganzen Welt.

Eisemann Blaulichtanlagen z. B. bringen Sie schneller an den Einsatzort. Und am Einsatzort können Sie schneller arbeiten. Mit Eisemann Handleuchten, Scheinwerfern, Flutlichtstrahlern, Stromerzeugern und Kabeltrommeln.

Das alles sind Geräte, die Sie

schon lange kennen. Vielleicht zu lange, um sie so zu kennen, wie sie heute sind. Denn Eisemann Geräte werden jünger und passen sich immer dem neuesten Stand der Technik an.

Lernen Sie die bewährten Eisemann Geräte neu kennen. Schicken Sie uns diesen Coupon.

Vertrieb über die Bosch Verkaufsorganisation.

## COUPON

26 107

An Eisemann GmbH, 7 Stuttgart, Rosenbergstraße 61, Postfach 2950.

Wir wollen mehr über Eisemann Erzeugnisse wissen.

Schicken Sie uns unverbindlich Informations-Material über:

- |                    |                          |                    |                          |                        |                          |
|--------------------|--------------------------|--------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------|
| Stromerzeuger      | <input type="checkbox"/> | Notstromanlagen    | <input type="checkbox"/> | Scheinwerfer           | <input type="checkbox"/> |
| Rundumkennleuchten | <input type="checkbox"/> | Batterieladegeräte | <input type="checkbox"/> | Handscheinwerfer       | <input type="checkbox"/> |
| Flutlichtstrahler  | <input type="checkbox"/> | Handleuchten       | <input type="checkbox"/> | Kabeltrommeln          | <input type="checkbox"/> |
|                    |                          |                    |                          | Schweißtransformatoren | <input type="checkbox"/> |

Anschrift:

Mitglied des Bosch Firmenverbandes

**Eisemann**  
**Erzeugnisse**

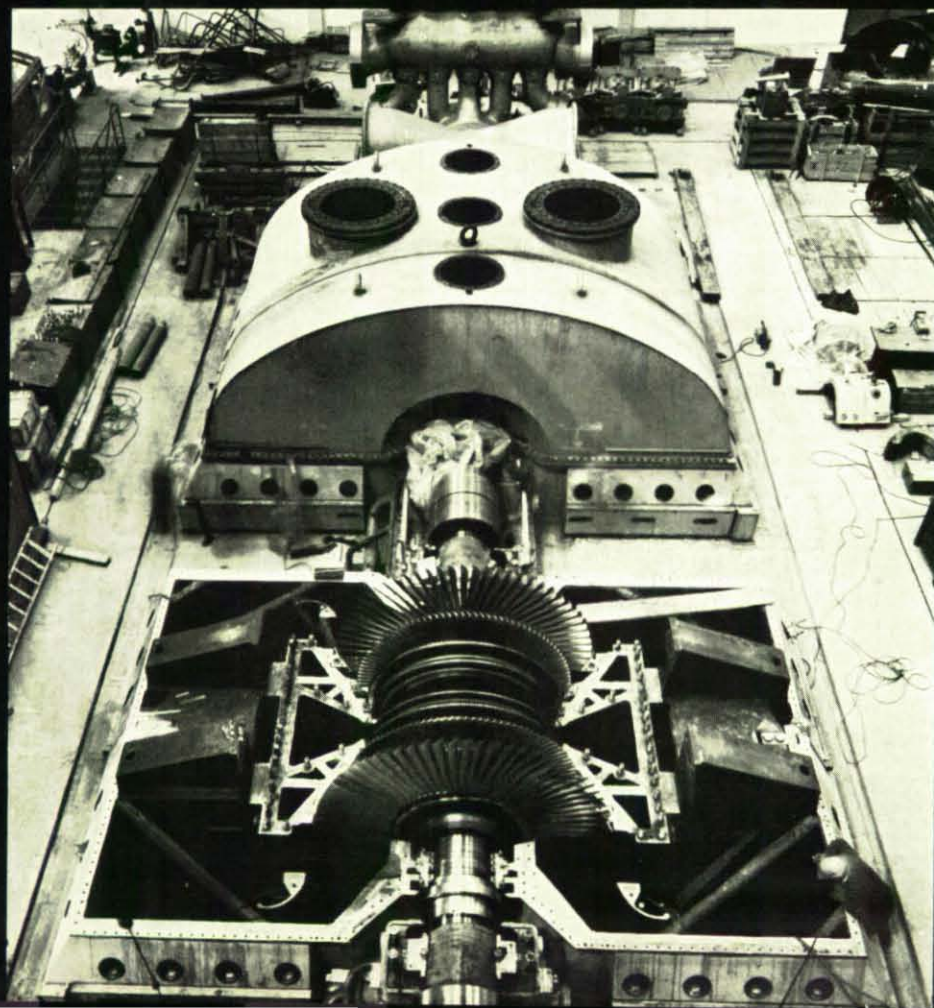
**Das bewährte Programm,  
wenn Not am Mann ist.**



Es tut gar nicht weh, wenn Mutti  
Erste Hilfe leistet und  
ihrem Töchterchen mit geschickter  
Hand einen Verband anlegt.



**ZfB** im  
Bild



Oben: Informationsgespräche  
zwischen BLSV-Helfern und  
Ausstellungsbesuchern.  
Links: Schaufeln einer Heißdampf-  
Turbine im Kernkraftwerk  
Lingen, das in Bälde „Atomstrom“  
liefern wird. Unten: Auch in  
Österreich wird für die Belange  
des Zivilschutzes geworben.

