Kapitel aus:

Der Zivile Luftschutz im Zweiten Weltkrieg

Dokumentation und Erfahrungsberichte über Aufbau und Einsatz

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

1963

Bernard & Graefe Verlag für Wehrwesen · Frankfurt am Main

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

Der Luftschutzwarndienst

Der Aufbau des LS-Warndienstes bis zum 2. Weltkrieg

Der LS-Warndienst ist erst 1937 eine selbständige Organisation mit eigenem Status geworden. Bis dahin war er mit dem Flugmeldedienst verbunden. Dieser hatte die Aufgabe, mit Hilfe einer Organisation von Luftspähern das Luftlagebild zu schaffen, das der LS-Warndienst braucht, um die Bevölkerung rechtzeitig alarmieren zu können. Am 1. 4. 1937 wurde der Flugmeldedienst in das Wehrverhältnis überführt und zunächst der Flak-Artillerie, ab 1. 5. 1938 der Luftnachrichtentruppe unterstellt. Der LS-Warndienst behielt seinen zivilen Status bei. Er wurde der neugebildeten „Inspektion des zivilen Luftschutzes", der L In 13, eingegliedert. Damit unterstand der LS-Warndienst dem Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe.

Die organisatorische Trennung des LS-Warndienstes vom Flugmeldedienst und die Militarisierung des Flugmeldedienstes brachte für den Warndienst gewisse, in ihrer Auswirkung nicht zu unterschätzende Nachteile.

Einmal ging der größte Teil der ehemaligen Offiziere aus dem ersten Weltkrieg, die bisher im LS-Warndienst arbeiteten, zum Flugmeldedienst über. Der LS-Warndienst verlor dadurch gutes Führerpersonal. Die wenigen noch im Warndienst verbliebenen ehemaligen Offiziere waren z. T. überaltert. Ein weiterer Nachteil war mehr psychologischer Natur. Aus den ehemaligen Kameraden des LS-Warndienstes waren jetzt Soldaten geworden, und die Warndienst-Männer waren Zivilisten geblieben. Eine Zusammenarbeit mit Zivilisten war den Soldaten etwas Ungewöhnliches. Es war daher für das Führerpersonal des LS-Warndienstes während des ganzen Krieges außerordentlich schwierig, sich gegen die Soldaten im Flugmeldedienst oder bei der Flak-Artillerie, mit denen sie engstens zusammenarbeiten mußten, durchzusetzen. Daraus ergaben sich für das Personal des LS-Warndienstes gewisse Minderwertigkeitskomplexe. Mit diesem „Makel" des Zivilisten blieb der Warndienst im ganzen Kriege belastet, selbst als er notgedrungen eine eigene Uniform erhalten hatte. Jeder Warndienstführer und Unterführer hat diese bittere Tatsache empfunden. Daher der ständige Ruf im Warndienst während des Krieges nach Militarisierung. Dieser Wunsch ging erst in den allerletzten Monaten des Krieges in Erfüllung; die Militarisierung konnte damals nur noch z. T. durchgeführt werden.

Trotz der äußeren Trennung waren Flugmeldedienst und Warndienst auch weiterhin auf engste Zusammenarbeit angewiesen. Denn der Flugmeldedienst war für die Erstellung des Luftlagebildes verantwortlich und schuf dadurch erst die Voraussetzungen für die Warnung.

Überall waren im Gebiet des Deutschen Reiches bis zum Kriege, von der Öffentlichkeit meist wenig beachtet, Flugwachkommandos (Flukos) und LS-Warnzentralen aufgebaut worden. Die Zahl der Flukos betrug etwa 60, die Zahl der Warnzentralen dagegen mehr als 100, weil man damals noch eine örtliche Warnung hatte. Die Warnzentralen waren in den bevölkerungsreichen Großstädten und Industriestädten errichtet. In den Orten, in denen auch Flukos bestanden, waren die Warnzentralen mit den Flukos vereinigt. Wo kein Fluko war, wurde die Warnzentrale durch unmittelbare Drahtverbindung

über das Postnetz an das Fluko angeschlossen, um die Luftlage ohne Verzug zu erhalten.

Aufgaben und Organisation des LS-Warndienstes

Die maßgebende Dienstanweisung für die Arbeiten des LS-Warndienstes war die LDv 401 „Anweisung für den LS-Warndienst im Reichsgebiet" vom 1. 2. 1935.

Diese Dienstanweisung regelte in Teil I die Aufgaben des LS-Warndienstes, in Teil II seine Organisation, den Einsatz und den Betrieb, in Teil III die Ausbildung, in Teil IV das Nachrichtennetz, Teil V gab Richtlinien für die Verdunklung.

Auf Grund der ihm vom Flugmeldedienst zugehenden Nachrichten über feindliche Flugzeuge hatte der LS-Warndienst gemäß Ziff. 1 der LDv 401 folgende Aufgaben:

a) Die an ihn angeschlossenen Stellen vor einem drohenden Luftangriff so rechtzeitig zu warnen, daß alle noch erforderlichen, planmäßig vorbereiteten Luftschutzmaßnahmen bis zum Einsetzen des Luftangriffes durchgeführt werden können;
b) die Alarmierung zeitgerecht zu veranlassen, sowie die Beendigung der Luftgefahr sofort den an ihn angeschlossenen Stellen zu melden;
c) nachts, bei Annäherung des Gegners, die Verdunklung anzuordnen.

In organisatorischer Hinsicht gliederte sich der Warndienst in den allgemeinen LS-Warndienst – die LS-Warnzentrale mit 1 oder mehreren LS-Warnvermittlungen – und den örtlichen LS-Warndienst.

Zum örtlichen LS-Warndienst gehörten als sog. Warnstellen:

1. Die örtlichen zivilen LS-Leitungen,
2. die sonstigen behördlichen LS-Warnstellen,
3. die Betriebsluftschutzwarnstellen.

Errichtung und Betrieb der Warnzentralen und Warnvermittlungen erfolgten nach den vom Reichsminister der Luftfahrt herausgegebenen Richtlinien durch die zuständigen Luftämter, an deren Stelle später die Luftkreiskommandos und schließlich die Luftgaukommandos traten, in Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichspost und den zivilen Verwaltungsbehörden.

Errichtung und Betrieb der Warnstellen des örtlichen LS-Warndienstes waren Aufgabe der örtlichen zivilen LS-Leitung mit folgenden Ausnahmen: im Bereich der Wehrmacht, der Deutschen Reichspost und der Deutschen Reichsbahn blieb dies Aufgabe dieser Behörden, wie auch im Bereich anderer Behörden. Im Werkluftschutz sowie im Erweiterten Selbstschutz hatten die Betriebsleitungen dafür zu sorgen. Der Anschluß von Behörden und Betrieben an den LS-Warndienst erfolgte auf deren Antrag und Kosten. Zweck der Einrichtung der Warnstellen war, diese Stellen unabhängig vom öffentlichen Alarm, möglichst lange vor einem Alarm, aber auch während und nach einem Alarm, über die Luftlage zu unterrichten, damit diese Warnstellen in ihren Bereichen rechtzeitig die entsprechenden Luftschutzmaßnahmen treffen konnten. Der Anschluß als Warnstelle war aus Führungs- und fernmeldetechnischen Gründen nur in begrenztem Umfang möglich. In Betracht kamen nur: wichtige Behörden, besonders die örtlichen Luftschutzleiter, ferner die lebens- und verteidigungswichtigen Betriebe sowie Krankenhäuser, Schulen und Spezialobjekte wie Talsperren. Zu einer Warnzentrale gehörten je nach der wirtschaftlichen Bedeutung des Gebietes 50, 100, 200 und in sehr großen Orten 300 und mehr Warnstellen.

Die Warnstellen wurden über unmittelbare Fernsprechleitungen, die sie zur Verfügung stellen oder zusätzlich von der Post ermieten mußten, an die Warnzentralen angeschlossen. Die Anschlüsse wurden auf sogenannte Rundspruchschränke (5er- und

10er-Klappenschränke) gelegt. Auf diese Weise konnten immer 5 oder 10 Warnstellen gemeinsam besprochen werden. In großen Orten, in denen die Zahl der Warnstellen für eine Warnzentrale zu groß gewesen wäre und auch zu lange Leitungen erfordert hätte, richtete die Deutsche Reichspost bei ihren Ortsämtern sogenannte Vermittmittlungsstellen für den LS-Warndienst ein, an die die Warnstellen über die o. a. Rundsprechschränke angeschlossen wurden. Auf diese Weise war von der Vermittlung zur Warnzentrale nur eine Leitung erforderlich.

Mit seinen Fernmeldeverbindungen stützte sich der LS-Warndienst auf das Postnetz ab (Mietleitungen). Aufgabe der Deutschen Reichspost war es, die für das allgemeine LS-Warnnetz benötigten Leitungen bereitzustellen. Sie bildeten das sogenannte „Waldemar-Netz". Außerdem hatte die Post bis in den Krieg hinein auch den fernmeldetechnischen Betrieb mit Postpersonal durchzuführen. Später wurde das Postpersonal durch eigenes Warndienstpersonal (Helferinnen) ersetzt. Zur Aufrechterhaltung des fernmeldetechnischen Betriebes waren in den Warnzentralen besondere technische Aufsichtsbeamte der Deutschen Reichspost eingesetzt, die insbesondere für die Beseitigung von Störungen durch Einsatz von Störtrupps schnellstens zu sorgen hatten. Wo die Warnzentralen mit den Flukos zusammenlagen, wurde als Aufsichtsbeamter der sog. Flugmeldebezirksleiter eingesetzt.

Funkverbindungen waren für den LS-Warndienst nach der LDv 401 Ziff. 108 nur auf vorhandenen Funkanlagen mit Genehmigung des RLM zulässig. In Betracht kamen nur Hochfrequenztelefonieleitung der Elektrizitätsunternehmungen oder, soweit verfügbar, Dauerfunkverbindungen. Praktisch hatten letztere keinerlei Bedeutung, zumal sie als Tastfunk betrieben wurden. Die Neubeschaffung von Funkgeräten war beim Warndienst verboten.

Die Warnzentrale

Zahl und räumliche Verteilung der LS-Warnzentralen war bedingt durch:

a) Dichte der Bevölkerung,
b) die Dichte und Bedeutung der Verkehrs- und Industrieanlagen,
c) die Lage der Flugwachkommandos,
d) das Fernmeldenetz der Deutschen Reichspost.

Die LS-Warnzentralen waren daher im allgemeinen in Großstädten errichtet sowie in industriereichen Mittelstädten. Der Bereich des Warngebietes einer Warnzentrale, das Warngebiet, das diese mit Warnmeldungen zu versehen hatte, sollte im allgemeinen nicht größer als 40 km im Umkreis um die Warnzentrale sein. In der Regel war das Warngebiet mit den dazugehörigen Warnstellen in Gruppen aufgeteilt, die nach den Himmelsrichtungen benannt wurden: Gruppe Nord, Gruppe Ost, Gruppe Süd, Gruppe West. Die im Weichbild des Stadtgebietes liegenden Warnstellen wurden in der Gruppe „Mitte" zusammengefaßt.

Die Warnzentralen waren wie die Flukos im allgemeinen in den Kellerräumen der Fernsprechämter der Deutschen Reichspost splitter- und trümmersicher untergebracht.

Die Räume bestanden aus einem Befehlsraum und Weitergaberaum. Im Befehlsraum befanden sich die erforderlichen Karten: Eine Warndienstkarte 1 : 300 000 mit Einzeichnung des zugehörigen Warngebietes und der Nachbarflukos, der Nachbarwarnzentralen und der Alarmringe sowie der Grenzen des zu verdunkelnden Gebietes, ferner die wichtige Arbeitskarte 1 : 300 000, auf der die jeweilige Lage eingezeichnet wurde. Außerdem gab es einen Lageplan 1 : 25 000 mit Einzeichnung der Warnstellen und der Alarmstellen (Sirenen) sowie eine Karte der Fernmeldeverbindungen. Zur

Ausrüstung gehörten ferner weiter 2 Geschwindigkeitslineale zum schnellen Ablesen der Flugzeit, Flugstrecken und Fluggeschwindigkeiten. Im Befehlsraum war auch die „Aufnahme", die Aufnahmestelle für die ankommenden Meldungen untergebracht und schließlich befand sich darin der Auslöseknopf für die zentrale Auslösung der Sirenen. Bei räumlicher Zusammenfassung mit dem Fluko befand sich im Befehlsraum eine durchsichtige Projektionswand. Sie war so eingerichtet, daß die vom Fluko kommenden Meldungen mittels Leuchtschreiber auf der Wand erschienen und durch Spiegelvorrichtung unmittelbar vom Führer der Warnzentrale mitgelesen werden konnten. Neben dem Befehlsraum lag die „Weitergabe", d. h. der Raum für die Weitergabe der Warnmeldungen und Warnbefehle. In diesem waren die Rundsprechschränke aufgebaut, vor denen die Helferinnen zwecks Herstellung der Verbindungen und Durchgabe der Meldungen saßen. Die Durchgabe der Warnmeldungen an die Warnstellen erfolgte im Sprechchor.

Zu den Warnzentralen ohne Fluko am Ort gehörten ein oder mehrere Luftbeobachtungsposten, die im Gegensatz zu den Flugwachen des Flugmeldedienstes „Stadtflugwachen" genannt wurden, später wurden sie in Warnwachen umbenannt. Diese Posten waren auf möglichst hoch gelegenen Punkten am Rande der Stadt oder auf Türmen in der Stadt eingerichtet und durch unmittelbare Leitungen mit der Warnzentrale verbunden. Ihre Aufgabe war es, die anfliegenden Flugzeuge bei Annäherung an das Stadtgebiet schnellstens an die Warnzentrale zu melden, nach Angriffen die hauptsächlichen Angriffsobjekte auszumachen sowie die Abflüge zu melden, damit der LS-Warnzentralenführer immer ein klares Bild über die Luftlage und auch die Erdlage am Ort selbst hatte.

Das Personal des allgemeinen LS-Warndienstes setzte sich aus Freiwilligen und aus Betriebspersonal der Deutschen Reichspost zusammen.

Zu einer LS-Warnzentrale gehörten:

a) der Führer und seine Stellvertreter sowie mehrere Auswerter.
b) Das Betriebspersonal. Seine Zahl hing von der Zahl der Rundsprechschränke in den Warnzentralen und Warnvermittlungen ab.
c) Die Stadtflugwachen.

Die Ablösung des Personals erfolgte in 3 Schichten. Außerdem war noch zur Deckung von Ausfällen ein gewisses Reservepersonal vorhanden.

Das freiwillige Personal wurde durch die zivilen Verwaltungsbehörden erfaßt. Personen, die sich freiwillig zur Ausübung des LS-Warndienstes gemeldet haben, wurden nach näherer Anordnung der zivilen Verwaltungsbehörden verpflichtet, an Übungen teilzunehmen und sich den Dienstvorschriften zu unterwerfen. Ein entsprechender Verpflichtungsschein war zu unterschreiben. Eine Uniformierung des Personals war im Frieden nicht vorgesehen. Sie erfolgte erst während des Krieges.

Der Führer der LS-Warnzentrale war dem zuständigen Luftamt (später Luftkreiskommando, Luftgaukommando) unterstellt. Er war für den gesamten Dienstbetrieb seiner Dienststelle verantwortlich. Das Postpersonal blieb disziplinarisch und wirtschaftlich der Deutschen Reichspost unterstellt.

Der Führer der LS-Warnzentrale entschied selbständig, welche Warnungen zu geben und welche Alarmmaßnahmen zu treffen waren. Seine Entschlüsse gründeten sich auf die Beurteilung der jeweiligen Luftlage und der wahrscheinlichen Absicht des Gegners. Er mußte dementsprechend die ihm vom Funker übermittelten Flugwege bis zum Warnort überwachen, um rechtzeitig den Alarm auslösen zu können und nach Abflug entwarnen zu können.

Die allgemeinen Grundsätze für die Warnmaßnahmen enthielt die LDv 401 in

Ziff. 2. „Warnmeldungen dürfen erst nach gewissenhafter Prüfung ihrer Notwendigkeit erfolgen. Unnötige Warnung zermürbt den Widerstandswillen der Bevölkerung, stumpft ab und unterbricht das wirtschaftliche Leben. Eine Minderung der Gütererzeugung und Verkehrsstockungen sind die Folgen. Alle Organe des LS-Warndienstes müssen sich daher bewußt sein, daß häufige unnötige Warnungen großen moralischen und materiellen Schaden verursachen." Im einzelnen gab die LDv in Ziff. 32 noch folgende Richtlinien als Anhalt:

a) Bei Tage werden durch einzeln erscheinende, als solche einwandfrei erkannte feindliche Aufklärungsflugzeuge und Jagdverbände Warnmeldungen im allgemeinen nicht ausgelöst;
b) die Annäherung von Bomberverbänden verlangt in jedem Falle die Ausgabe von Warnmeldungen;
c) nachts erfolgt Warnung vor jedem Flugzeug, sofern es sich nicht um ein eigenes Flugzeug handelt. In Fällen, in denen ein Warngebiet nachts lediglich überflogen wird, ist der Führer der LS-Warnzentrale ungeachtet dessen, ob weitere Flugzeuge zu erwarten sind oder nicht, im Interesse der Aufrechterhaltung der vollen Produktion berechtigt, die von ihm gegebenen Befehle zurückzuziehen. Er bedarf hierzu das Einverständnis der örtlichen zivilen Luftschutzleitung.
d) Flugzeuge, deren Nationalität fraglich ist, sind als feindlich anzusehen.

Man unterschied folgende Warnmeldungen:

Luftgefahr (L)
Fliegeralarm (A)
Luftgefahr vorbei (Lz) = Entwarnung.

Die Warnmeldung „Luftgefahr" war eine Vorwarnung und durfte nur durch Fernsprecher an die Warnstellen gegeben werden; sie erfolgte, wenn der Führer der Warnzentrale auf Grund der Flugmeldungen annehmen konnte, daß ein Angriff auf sein Warngebiet zu erwarten war. „Luftgefahr"-Meldungen sollten so früh wie möglich gegeben werden, erstmals möglichst 30 Minuten vor mutmaßlichem Eintreffen des Gegners. Der Meldung „Luftgefahr" wurde eine Zahl beigefügt, die angibt, in wieviel Minuten mit der Möglichkeit eines Angriffes zu rechnen ist, z. B. „Luftgefahr" L 30, L 25, L 15. Bei L 10 wurde die Warnmeldung „Fliegeralarm" durchgegeben. Gleichzeitig drückte der Warnzentralenführer den Alarmknopf und löste damit akustisch Alarm aus.

Nach „Fliegeralarm" konnte Entwarnung durch die Meldung „Luftgefahr vorbei" gegeben werden, wenn feststand, daß der Gegner im Rückflug war und den Alarmring wieder überflogen hatte. Auf die Meldung „Luftgefahr vorbei" konnte akustisch entwarnt werden.

Wenn ein Angriff auf das Warngebiet stattgefunden hatte, durfte nach Abflug des Gegners nicht sofort entwarnt werden, sondern es mußte der örtliche LS-Leiter erst die Schadenslage überprüfen. Je nach Lage konnte dann der örtliche LS-Leiter entweder die ganze Stadt oder Teilgebiete (Warngruppen) akustisch entwarnen. Es konnte aber auch nach Entscheidung des öffentlichen LS-Leiters still entwarnt werden, z. B. wenn eine Gesamtentwarnung nicht möglich war, dagegen einzelne Stadteile schadensfrei geblieben waren. Die stille Entwarnung erfolgte durch einen vom örtlichen LS-Leiter organisierten Meldedienst.

Die Alarmgeräte

Als Alarmmittel wurden verwandt:

a) Großalarmanlagen (Großsirenen),
b) behelfsmäßige Alarmgeräte.

Mit Großalarmanlagen mußten alle LS-Orte I. Ordnung ausgerüstet sein, z. T. auch wichtige LS-Orte II. Ordnung. Die Großalarmgeräte waren 5 kW-Sirenen verschiedener Typen je nach Herstellungsfirma; im Kriege wurde dann die von der Reichsanstalt für Luftschutz entwickelte 5 kW-Einheitssirene eingeführt, der die heutigen Sirenen gleichen. Die Großalarmgeräte müssen zentral ausgelöst werden können. Die hierzu erforderliche Steueranlage ist so eingerichtet, daß sie vom Befehlsraum der Warnzentrale aus oder dort, wo eine solche nicht vorhanden war, vom örtlichen LS-Leiter betätigt werden konnte. Außer einer zentralen Auslösung war in Großstädten auch eine abschnittsweise Auslösung vorgesehen. Außerdem mußte in jedem Ort die Auslösung der Sirenen am Aufstellungsort durch den LS-Hauswart sichergestellt sein für den Fall, daß die Steuerleitung zerstört war und damit die zentrale Auslösung unmöglich wurde.

Die für die zentrale Auslösung benötigten Leitungen wurden entweder von der Deutschen Reichspost zur Verfügung gestellt oder es wurde dazu das Feuerwehrnetz und an manchen Orten auch das Polizeinetz benutzt. Während des Krieges wurde in einigen Städten auch eine Steuerung der Sirenen über das Starkstromnetz eingerichtet, ähnlich wie die Steuerung für die Straßenbeleuchtung.

Die Großalarmanlagen wurden zentral vom Reichsluftfahrtministerium beschafft und bezahlt. Sie wurden den LS-Orten auf Grund der vom örtlichen LS-Leiter (Polizeiverwalter) durchgeführten Planung nach Überprüfung durch die Luftgaukommandos zugeteilt. Für die Wartung und Überprüfung der Großalarmanlagen war der örtliche LS-Leiter verantwortlich.

Mit den Großalarmgeräten konnten folgende akustische Signale gegeben werden:

a) bei „Fliegeralarm“ ein rasch wechselnder Heulton zwischen 200 und 500 Hz;
b) bei Entwarnung nach „Luftgefahr vorbei“ ein gleichbleibender Dauerton etwa 400 Hz.

Die Zeitdauer beider Signale betrug jeweils 2 Minuten.

Behelfsalarmmittel waren kleinere Sirenen, auch Handsirenen, ferner Preßluftsirenen, Typhone, Fabrikpfeifen, Glocken, Signalhörner, u. U. auch Böllerschüsse (nicht aber Gongs, da diese für Gasalarm bestimmt waren).

Um die Bevölkerung nicht zu verwirren, galt für Sirenen aller Art die Bestimmung, daß sie im Kriege nur noch für Fliegeralarm und Entwarnung benutzt werden durften, also nicht mehr für Feueralarm oder Pausenzeichen in den Fabriken, und daß mit ihnen nur die gleichen Signale gegeben werden durften.

Neben den akustischen Alarmmitteln gab es auch noch ein Sichtzeichen, die „Fliegerwarnflagge“, die Flagge D des internationalen Signalbuchs von 1931. Sie war 60 x 120 cm groß und hatte 3 je 20 cm breite waagerechte Streifen in den Farben Blau, Gelb, Blau. Diese Flagge konnte bei Fliegeralarm gehißt werden. Solche Flaggen waren z. B. wichtig für den Schiffsverkehr in See- und Binnenhäfen. Einfahrende Schiffe wußten, wenn die Flagge am Hafeneingang gehißt war, daß in den betreffenden Orten Fliegeralarm war. Fliegerwarnflaggen an Ortseingängen zeigten dem von draußen kommenden Verkehr an, daß in dem betreffenden Ort Fliegeralarm bestand.

Verdunklungsbefehle

Zu den Aufgaben des Warnzentralenführers gehörte es auch, die Verdunklung anzuordnen und aufzuheben. Man unterschied 2 Verdunklungsbefehle, die vom Führer der Warnmeldezentrale zu geben waren:

a) „Verdunklung",
b) „Verdunklung aufgehoben".

Der Befehl „Verdunklung" sollte vom Führer der Warnzentrale an alle Warnstellen und die Eisenbahn-Flugwarnzentralen gegeben werden, sobald die Flugmeldungen erkennen ließen, daß mit dem Überfliegen des Warngebietes innerhalb von 30 Minuten zu rechnen ist. Die Verdunklung sollte so lange aufrechterhalten bleiben, bis die Flugmeldungen einwandfrei erkennen ließen, daß mit einer Luftbedrohung des Warngebietes nicht mehr zu rechnen ist. Dann konnte der Führer der Warnzentrale den Befehl „Verdunklung aufgehoben" geben. Hierauf trat der Zustand der „eingeschränkten Beleuchtung" wieder ein.

Der Luftschutzwarndienst im Kriege

Mit den vorhergehenden Ausführungen sind die organisatorischen, personellen, betrieblichen und technischen Grundlagen des LS-Warndienstes in der Zeit vor Kriegsausbruch umrissen. In baulicher Hinsicht war allerdings wegen der geringen zur Verfügung stehenden Mittel der luftschutzmäßige wie auch der räumliche Ausbau der Warnzentralen und Warnvermittlungen keineswegs ausreichend. Auch war die Einrichtung der Großalarmanlagen, mit denen die LS-Orte I. Ordnung durchweg ausgestattet werden sollten, noch nicht überall durchgeführt. Alle diese Maßnahmen mußten nach Ausbruch des Krieges so schnell wie möglich nachgeholt werden.

In personeller Hinsicht stand es günstiger. Eine ausreichende Anzahl von Freiwilligen hatte sich schon im Frieden für den LS-Warndienst zur Verfügung gestellt, allerdings war eine gewisse Überalterung unverkennbar. Für die regelmäßigen Übungen an Abenden oder auch an Sonnabenden und Sonntagen hatten diese Männer und Frauen in selbstloser Weise ihre Freizeit für die Ausbildung im Warndienst geopfert. In zahlreichen kleineren und größeren Übungen zusammen mit dem Flugmeldedienst oder dem zivilen Luftschutz waren die Warn- und Alarmmaßnahmen erprobt worden.

Die Tätigkeit des LS-Warndienstes in den ersten Kriegsmonaten war angesichts der deutschen Luftüberlegenheit nicht sehr erheblich. Die Blitzkriege gegen Polen und Frankreich legten die feindlichen Luftwaffen lahm. Die deutsche Luftoffensive des Jahres 1940 zwang England, seine ganze Kraft auf die Abwehr zu konzentrieren, so daß der Einsatz britischer Bomber gegen Deutschland verhältnismäßig gering war. Am Tage nach der britischen Kriegserklärung, am 4. 9. 1939, erlebte die deutsche Bevölkerung die ersten Alarme, als britische Flugzeuge vergeblich Wilhelmshaven anflogen. Immerhin hat die Royal Air Force bis Ende 1940 insgesamt 155 Angriffe auf das Reichsgebiet, darunter 22 auf Berlin, geflogen, jedoch waren diese Angriffe von geringer Zahl und Stärke. Jedoch mußten auch diese schwachen Angriffe bei einem wachsamen Warndienst entsprechende Alarme auslösen. Die Zahl der Alarme war auch viel größer, als die der Angriffe selbst, weil ja viele Gebiete alarmiert werden mußten, die nur überflogen wurden. Dazu kam, daß Geräuschmeldungen der Beobachtungsposten des Flugmeldedienstes, auch Sichtmeldungen, sich als Irrtümer oder Sin-

nestäuschungen erwiesen. Der LS-Warnzentralenführer mußte aber auf Grund dieser Meldungen Alarmmaßnahmen auslösen.

Die vielen Alarme führten zu einer starken Nervenbelastung der Bevölkerung, besonders in den Großstädten, und verursachten unnötige Verkehrsstörungen und Produktionsausfälle. Die Alarmdauer betrug nach den Vorschriften 2 Minuten. Vom Führungsstab der Luftwaffe – Arbeitsstab LS – wurde daher schon am 3. 6. 1940 angeordnet, daß die Alarmdauer nur noch 1 Minute betragen dürfe.

Für die nicht zu vermeidenden Fehlalarme wegen der unzulänglichen Flugmeldungen wurde der Warnzentralenführer verantwortlich gemacht. Verschiedene Gauleiter wandten sich an den Oberbefehlshaber der Luftwaffe und verlangten Abhilfe. Diese Kritiken, auch in der Öffentlichkeit, mußten eine gewisse Unsicherheit in die Entscheidungen der Warnzentralenführer bringen. Hermann Göring, der selbst einige solche Fehlalarme bei Besichtigungen in Westdeutschland erlebt hatte, beauftragte daher am 20. 5. 1940 in den flakgeschützen Gebieten – dies waren hauptsächlich die Großstädte und die wichtigen Industriestädte – die örtlichen Flakführer mit der Entscheidung, ob von der Warnzentrale Alarm gegeben werden sollte oder nicht, und wann Entwarnung gegeben werden sollte. Die Warnzentralenführer in diesen Gebieten konnten den Flakkommandeuren nur Vorschläge für die Alarmierung und Entwarnung machen. Um den engen Kontakt mit den Flakführern zu haben, wurde angeordnet, daß die Warnzentralen Verbindungsführer zu den Flakkommandeuren abstellten, die den Kommandeur über die Warnlage beraten sollten.

In den nichtflakgeschützten Gebieten entschieden wie bisher die Warnzentralenführer über die Alarmierung und Entwarnung. Der vom Reichsmarschall veranlaßte Befehl war für das einheitliche Arbeiten des LS-Warndienstes nicht sehr glücklich. Immerhin bewahrte er viele Warnzentralenführer vor dem Kriegsgericht. Auch die Beauftragung der Flakkommandeure mit der Verantwortung für die Alarmierung konnte nicht verhindern, daß weiterhin alarmiert werden mußte, wenn es die Richtlinien der LDv 401 verlangten. Kein Flakkommandeur und kein Warnzentralenführer konnte es verantworten, bei unklarer Luftlage – vor die Entscheidung gestellt, zu alarmieren oder nicht – vom Alarm abzusehen. Es beschwerten sich in diesem noch relativ ruhigen Kriegsjahr auch die Kreise der Wirtschaft über zu starke Produktionsausfälle durch die Alarme.

Am 5.8.1940 wurden daher in einer Besprechung bei Göring die Chefs der Luftflotten zur Stellungnahme zur Frage der Alarmierung aufgefordert.

Als Folge der Stellungnahme der Flottenchefs wurde am 23. 8. 1940 vom Oberbefehlshaber der Luftwaffe eine Weisung folgenden Inhalts gegeben:

„Wichtige Betriebe der Rüstungsindustrie, in denen ein nicht tragbarer Produktionsausfall entsteht, können nach näherer Weisung der Luftgaukommandos von der allgemeinen Alarmierung ausgeschlossen werden. Die Verantwortung, ob für diese Werke eine spätere Alarmierung als die allgemeine oder gar keine Alarmierung erfolgt, trägt der Werkluftschutzleiter des entsprechenden Rüstungswerkes."

In Verfolg weiterer Besprechungen Görings mit den Gauleitern und auch mit Hitler, wurden sodann am 22.10.1940 vom RdL u.ObdL (L In 13) in dem sogenannten Führererlaß neue Grundsätze für die Warnung und Alarmierung unter Aufhebung aller entgegenstehender Bestimmungen der LDv 401 herausgegeben, von denen die wichtigsten mit ihren Durchführungsbestimmungen hier aufgeführt seien:

1. „Es ist grundsätzlich so rechtzeitig zu alarmieren, daß mindestens 10 Minuten vor dem voraussichtlichen Eintreffen des Gegners der Alarm ausgelöst wird."
2. „Fliegeralarm ist immer, also auch schon beim Einflug von Einzelflugzeugen zu geben."

3. „Die Entwarnung hat erst dann zu erfolgen, wenn der Abflug des Gegners einwandfrei feststeht und weitere Einflüge nicht gemeldet sind."
4. „Ein längerer Alarm ist bei Nacht stets besser als eine kurzfristige Wiederholung des Alarms."
   Ergänzend dazu hieß es in den Durchführungsbestimmungen: „Bei Tage und in den Abendstunden ist im Interesse der Aufrechterhaltung des Berufs- und Geschäftslebens sowie des allgemeinen Verkehrs ein Unterbrechen des Alarms auch für kürzere Zeit erforderlich, z. B. um der Bevölkerung Gelegenheit zur Heimkehr zu geben."
5. „Ist im Gegensatz zu Ziffer 4 eine vorübergehende Unterbrechung des Alarms dringend erwünscht und nach der Luftlage möglich, so sind bei Aufhebung des ersten Alarms die angeschlossenen Warnstellen darüber zu unterrichten, daß mit der Möglichkeit einer Wiederholung des Alarms noch gerechnet werden kann."
   Zur Unterrichtung der Warnstellen, besonders derer, die wichtige Vorkehrungen zu treffen haben, vor allem der Krankenhäuser wurde eine neue Warnmeldung
   „Luftgefahr vorbei, aber gespannte Luftlage",
   eingeführt. Diese sollte an die Warnstellen gegeben werden, wenn sich aus der Luftlage und den bisherigen Erfahrungen ergab, daß der Feind das alarmierte Warngebiet nur zum Zwecke des Durchflugs in das weitere Hinterland berührt hat und seine Rückkehr erst nach mehreren Stunden zu erwarten war. Bei Rückflügen ist grundsätzlich der Alarm zu wiederholen. Von einem neuen Alarm konnte aber abgesehen werden, wenn nach den Erfahrungen und einlaufenden Fluko- und sonstigen Meldungen die hohe Wahrscheinlichkeit bestand, daß der Feind seine Bomben bereits abgeworfen hat.
   Durch die Einführung dieser neuen Warnmeldung wurden viele öffentliche Alarme verkürzt oder neue Alarme überflüssig gemacht.
6. u. 7. „In kleineren Orten sowie auf dem Lande, wo keine militärischen oder wirtschaftlichen Objekte oder LS-Anlagen liegen, ist bei Einflug feindlicher Flieger grundsätzlich nicht zu alarmieren."
   Diese Bestimmung war damals, als der Feind nur größere Orte und wehrwichtige Ziele angriff, im Interesse der Bevölkerung sehr zweckmäßig.
8. In Ziffer 8 wurde die schon am 23. 8. 1940 gegebene und für den ganzen Krieg so bedeutungsvolle Weisung für die Weiterarbeit der wichtigen Rüstungsbetriebe während des Fliegeralarms wiederholt. Auch wurden Ausführungsbestimmungen dazu gegeben. Damit war ein kühner Schritt getan, die durch die Alarme zwangsläufig eingetretenen Produktionsausfälle zu vermindern. Die wehrwichtige Industrie soll trotz des allgemeinen Fliegeralarms, der 10 Minuten vor Eintreffen des Gegners auszulösen war, möglichst so lange weiterarbeiten, bis ein unmittelbarer Angriff auf den Ort erkennbar war. Diese schwerwiegende Bestimmung stellte die Werkluftschutzleiter dieser Werke, der sogenannten „Herausnahmebetriebe" vor eine große Verantwortung. Sie bedingte auch eine noch engere Zusammenarbeit der Werkluftschutzleiter mit den Warnzentralen. Zu diesem Zweck wurde neben der nur einseitigen Warnleitung eine zusätzliche unmittelbare Wechselsprechverbindung zwischen der Warnzentrale und den betreffenden Betrieben geschaffen. Außerdem mußten die Werke Spähposten aufstellen, die das Herankommen der gemeldeten Flugzeuge beobachteten, um dann, wenn der Angriff unmittelbar bevorstand, schnellstens die Belegschaft intern zu alarmieren. Die Werke mußten auch für genügend Schutzräume für die Belegschaft sorgen.

9. Ziff. 9 bestimmte, daß auch die Reichsbahn wie die wehrwichtigen Betriebe für ihren inneren Betrieb die Alarmierung und Entwarnung selbständig regeln konnte.
10. „Die Vorwarnung ‚Luftgefahr' ist nicht mehr auf ‚Luftgefahr 15' zu beschränken, sondern je nach den Belangen der angeschlossenen Warnstellen elastisch zu handhaben."

In vielen Warngebieten war es zur Gewohnheit geworden, „Luftgefahr 15" als Vorwarnung vor Fliegeralarm (= Luftgefahr 10) zu geben. Eine Vorwarnung von nur 15 Minuten reichte aber bei vielen Warnstellen, besonders in Betrieben der Schwerindustrie und in Krankenhäusern nicht aus, um die vorbereitenden LS-Maßnahmen zu treffen. Es wurde daher erinnert, daß die Luftgefahrzeiten so früh wie möglich zu geben seien.

Die Durchführungsbestimmungen brachten auch noch neue Warnbefehle hinsichtlich der Verdunklung. Einer Reihe von Betrieben, besonders der Schwerindustrie und der Reichsbahn waren von den Luftgaukommandos Verdunklungserleichterungen zugestanden worden, um die Weiterarbeit während der „allgemeinen Verdunklung" zu ermöglichen. Diesen sog. Aufhellungsbetrieben mußte von der Warnzentrale, wenn der Feind sich bis zu einer bestimmten Linie genähert hatte, eine entsprechende Vorwarnung gegeben werden, die die Aufhebung der Verdunklungserleichterungen anordnete. Umgekehrt wurden nach Aufhören der Luftbedrohungen diesen Betrieben wieder Verdunklungserleichterungen zugestanden.

Zwecks einheitlicher Regelung wurde nunmehr bestimmt, daß künftig von den Warnzentralen als Vorwarnung der Warnbefehl

„Verdunklungserleichterung aufgehoben" (VEz)

zu geben ist; entsprechend war, wenn die Aufhellung nach der Luftlage wieder möglich war, die Meldung

„Verdunklungserleichterung zugelassen" (VE)

durchzugeben.

Dem Warnzentralenführer brachten alle diese neuen Bestimmungen eine Fülle neuer Aufgaben. Es war aber von entscheidender Bedeutung, die Kriegsproduktion und den Verkehr möglichst spät durch Alarm oder Verdunklungsbefehle zu stören, andererseits doch so rechtzeitig, daß alle notwendigen Maßnahmen des Luftschutzes noch vor dem unmittelbaren Angriff getroffen werden konnten. Gleichzeitig mußte das Vertrauen der Bevölkerung auf rechtzeitige Alarmierung erhalten bleiben, die zum Aufsuchen der LS-Räume erfahrungsgemäß eine Mindestzeit von 10 Minuten benötigte. Diesen zwiespältigen Aufgaben gerecht zu werden, erforderte vom Warnzentralenführer ein Höchstmaß von Verantwortung, ein schnelles Umdenken in jede neue Lage und blitzartige Entschlüsse.

Daß unter diesen Umständen die engste Zusammenarbeit mit dem Flugmeldedienst bestehen mußte, liegt auf der Hand. Ohne ausreichende Luftlage konnte der beste Warndienstführer nicht handeln. Fehlalarme oder zu späte Alarmierung waren die Folge. Die größte Sorge in dieser Hinsicht bereitete dem Warndienst das rechtzeitige Erhalten der Nahluftlage. Die Fernluftlage, die wichtig war für die Vorwarnung der Warnstellen – etwa ab L 30 –, war vom Flugmeldedienst zeitgerecht zu erhalten, aber wenn der Feind unmittelbar vor dem Warngebiet stand, etwa von L 15 ab, war es oft schwer, noch rechtzeitige Meldungen vom Fluko zu bekommen. Einige Maßnahmen hatte der Warndienst schon getroffen, um sich eine rechtzeitige Unterrichtung über die Nahluftlage zu sichern. Dazu gehörte die Abstellung von besonderen Verbindungsführern zu den Flukos. Ihre vornehmlichste Aufgabe war es, dafür zu sorgen, daß der

Warnzentrale alle sie interessierenden Meldungen über Feindflugzeuge schnellstens zugeführt und daß unklare Lagen so schnell wie möglich geklärt wurden. Auch die zur Flakartillerie abgestellten Verbindungsführer des Warndienstes waren dem Warnzentralenführer eine wertvolle Hilfe für die Feststellung der Nahluftlage, weil die Flak bereits mit Funkmeßgeräten arbeitete und außerdem ihren eigenen Auge- und Ohrbeobachtungsposten hatte, den sog. Truppenflugmeldedienst, der wie die Flugwachen, den Luftraum beobachtete. Alle diese Meßergebnisse und Meldungen konnte der Flakverbindungsführer an das Warnamt weitergeben. Zur Feststellung der Nahluftlage erwiesen sich ferner unmittelbare Querverbindungen zu den Nachbarwarnzentralen als wertvoll. Damit war der Warnzentralenführer in der Lage, sich schnell über die Nachbarlage zu unterrichten, besonders, ob schon Angriffe stattgefunden hatten oder nach Angriffen, wohin der Feind in Abflug war, so daß eine Alarmierung des eigenen Warngebietes nicht mehr notwendig war.

Eine andere Maßnahme, die sich in der Folgezeit als sehr nützlich erwies, war schließlich die Einrichtung eigener Beobachtungsposten des Warndienstes, die zum Unterschied von den Flugwachen des Flugmeldedienstes Warnwachen genannt wurden. Die Aufstellung dieser Posten erfolgte mit Zustimmung des Chefs des Nachrichtenverbindungswesens der Luftwaffe durch Erlaß OBdL – Arbeitsstab LS – vom 30. 6. 1941. Diese Posten wurden in und um das Warngebiet aufgestellt und dienten dazu, den Luftraum über dem Warngebiet zu beobachten. Sie meldeten ihre Beobachtungen auf unmittelbaren Leitungen den Warnzentralen, so daß hier jeder Meldeverzug ausgeschaltet war und auch der Auswerteverzug sich auf das geringste Maß beschränkte. Diese Posten erwiesen sich auch dann von Vorteil, wenn die Verbindungen zum Fluko unterbrochen waren.

Seit dem Frühjahr 1942 begann eine grundlegende Wandlung in der Taktik und Häufigkeit der Luftangriffe des Gegners sich zu vollziehen. Von der britischen Seite werden rd. 1000 Luftangriffe für das Jahr 1942 angegeben. Wieviele Alarme wurden dadurch ausgelöst! Wenn man bedenkt, daß nicht nur die angegriffenen Orte, sondern auch die überflogenen Orte alarmiert werden mußten.

Immer wieder mußte sich der Warndienst an die Taktik des Gegners anpassen. Im Sommer 1942 traten erstmals die schnellen und leichten zweimotorigen Kampfflugzeuge, die Mosquitos, die einzeln oder in kleinen Staffeln Tagesangriffe zunächst gegen die Küstenstädte unternahmen, später auch in das Hinterland vorstießen. Die Schäden, die sie anrichteten, waren zwar nicht so groß wie die der schweren Bomber, aber sie wirkten außerordentlich lästig und beunruhigten die Bevölkerung. Bei jedem Einflug mußte alarmiert werden, ohne daß allzu große Schäden angerichtet wurden. Daher wurde durch Erlaß vom 21. 8. 1942 ein neues Alarmsignal „öffentliche Luftwarnung" eingeführt. „Öffentliche Luftwarnung" wurde in Orten mit Großalarmanlagen durch dreimalige Wiederholung eines hohen Dauertones von etwa 15 Sekunden Länge gegeben, wobei jedes Intervall mit einem ansteigenden Ton begann und mit einem abklingenden Ton endete. Das Signal besagte: ein Bombenangriff ist nicht ausgeschlossen, daher erhöhte Aufmerksamkeit; luftschutzmäßiges Verhalten blieb der Bevölkerung überlassen. Das Signal „Öffentliche Luftwarnung" wurde vielfach von der Bevölkerung als eine Vorwarnung angesehen. Eine solche war es keineswegs, sondern es sollte nur darauf hindeuten, daß ein kleinerer Angriff drohte. Wichtig war aber, daß das Wirtschaftsleben und der Verkehr bei öffentlicher Luftwarnung weiterging, vor allem sollte die Arbeit in den Betrieben nicht unterbrochen werden.

Der Erlaß wurde später durch den Erlaß vom 7. 12. 1942 „Öffentliche Luftwarnung bei Nacht" ergänzt.

„Bumerang-Alarm“

Als sich in den Jahren 1942 und 1943 die planmäßigen Angriffe auf das Ruhrgebiet in auffallender Weise steigerten, fiel immer wieder die außerordentlich große Treffgenauigkeit von einzelnen einfliegenden Mosquitos auf. Die systematische Beobachtung durch besonders im Luftgau 6 eingesetzte Funkmeßbeobachtungsstellen ergab, daß es sich um eine neue Taktik handelte. Diese von uns als „Bumerangverfahren“ bezeichnete Angriffstaktik – die Engländer nannten sie „Musical-Instrument“ – beruhte auf der Führung von Flugzeugen mittels Entfernungsmessung von 2 Funkmeßgeräten im Süden Englands aus. Nachdem man durch den Funkmeßbeobachtungsdienst dieses Verfahren einwandfrei erkannt hatte, wurden die Beobachtungsergebnisse an den Flugmeldedienst weitergegeben und kamen dadurch auch zur Kenntnis des Warndienstes. Dem Flugmeldedienst gelang es dann mit Hilfe einer Funksonderstelle, die mit einem Groß-Freya-Gerät besetzt war, etwa 8 Minuten vorher das Ziel, auf das die Mosquitos anflogen, zu erfassen. Dadurch konnten die einzelnen Angriffsobjekte im Ruhrgebiet (Edelstahlwerk, Thyssenhütte, Kruppwerke, Bochumer Verein) rechtzeitig gewarnt werden. („Bumerang-Alarm“). Mit diesem interessanten Beispiel einer Angriffstaktik sollte nur ein Hinweis auf die wertvolle Tätigkeit des Funkmeßbeobachtungsdienstes gegeben werden. Alle diese Meldungen des Funkmeßbeobachtungsdienstes gingen in den Flugmeldedienst ein und kamen dem Warndienst zugute.

Das „Bumerang-Verfahren“ war nur eine der vielen Angriffstaktiken, die die Engländer allmählich entwickelt hatten. Die Erfolge der nächtlichen Großangriffe der britischen Luftwaffe waren in zunehmendem Maße einer anderen Taktik, dem Pfadfindersystem, zuzuschreiben. Auf Grund deutscher Vorbilder von „Beleuchtern“ und „Anzündern“ wurde in England ungefähr Mitte 1942 der Pfadfindereinsatz eingerichtet, um alle eingesetzten Bomber sicher zum Ziele zu führen und dort ohne Zeitverzug den Bombenabwurf zu ermöglichen. Erstmarkierer, Blinderneuerer, Sichterneuerer, Sichtmarkierer, das Pfadfindergros, alle mit verschiedenfarbigen Leuchtbomben ausgerüstet, wurden dabei unterschieden. Die Erstmarkierer – von der deutschen Luftwaffe wurden sie „Zeremonienmeister“ genannt – waren die Hauptverantwortlichen für das Gelingen oder Nichtgelingen dieser nächtlichen Großangriffe. Ihre Aufgabe war es, 2 bis 5 Minuten vor Ankunft des Bombergros am Ziel mit dem „Rotterdam-Gerät“ (Bordradar), das Zielobjekt auszumachen und je nach Wetterlage farbige Boden- oder Luftmarkierungen zu setzen.

Durch das genaue Beobachten der Markierungen, besonders der Flugwegmarkierungen, des Setzens der Luftmarkierungen mittels Fallschirmleuchtbomben (Kaskaden, Christbäume), durch die Flugwachen und die Warnwachen wurden dem Flugmeldedienst, wie auch dem LS-Warndienst, nachdem die Posten genügend Erfahrungen gesammelt hatten, manche Anhaltspunkte über Angriffsabsichten und Ziele gegeben, um Luftlagemeldungen zu geben oder die Bevölkerung noch zu alarmieren.

Der LS-Warndienst hatte sich in den Jahren 1941 bis 1942 auf die neuen taktischen und betrieblichen Bestimmungen, die der Führererlaß vom Oktober 1940 gebracht hatte, umstellen können und hatte auch Erfahrungen gesammelt. Die Ruhe, die bis 1942 noch in manchen Warngebieten herrschte, war nur noch in den östlichen Warngebieten in gewissem Maße vorhanden. Die ständigen Inspektionen, die seitens des Arbeitsstabs LS beim ObdL in den Warngebieten erfolgten, zeigten indessen, daß die Arbeitsweise in den Warnzentralen nicht überall den gegebenen Bestimmungen entsprach und daß über manche Bestimmungen unterschiedliche Auffassungen herrschten. Ein Erlaß des ObdL-Arbeitsstabes LS vom 8. 8. 1942 brachte daher noch einmal

zusammenfassende Bestimmungen über die „Arbeitsweise und Meldetechnik der LS-Warnzentralen", die anstelle der überholten Bestimmungen der LDv 401 getreten waren. Der umfangreiche Erlaß zählte die vielerlei Aufgaben des Warnzentralenführers klar und im einzelnen auf, wies auf die richtige Handhabung der Warn-, Alarm- und Verdunkelungsbefehle hin, betonte erneut die o. a. wichtige Zusammenarbeit mit den Werkluftschutzleitern der angeschlossenen industriellen Betriebe und gab Weisungen für die Ausbildung des Personals. Der Erlaß mahnte auch die Warnzentralenführer, bei Schwierigkeiten leitungstechnischer Art bei der Durchgabe der Warn- und Alarmbefehle unverzüglich einzugreifen und bei größeren Störungen im Warnnetz während des Angriffs die weitere Durchgabe wenigstens an die wichtigsten Warnstellen sicherzustellen.

Die Aufrechterhaltung der Fernmeldeverbindungen war angesichts der zunehmenden Leitungsstörungen und Zerstörungen eine immer größere Sorge für den Warnzentralenführer geworden. Die Flugmeldebezirksleiter der Reichspost waren hier seine getreuen Helfer. Sie haben besonders in den kritischen Zeiten der Jahre 1943–1945 alles Menschenmögliche getan, um die Fernmeldeverbindungen von und zu den Warnzentralen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten oder Meldungen auf Umwegen schnellstens durchzubringen.

Bei den Sirenen war der Ausfall der Steuerleitungen in den ersten Jahren verhältnismäßig gering, später gab es auch hier mehr und mehr Störungen. Als Steuerleitung hatte sich besonders neben den Leitungen über das Postnetz die Steuerung der Sirenen über das Feuermeldenetz bewährt, weil diese Leitungen infolge ihrer starken Vermaschung verhältnismäßig schnell wieder hergestellt werden konnten. Später bei den Bombenteppichen auf die Städte wurden vielfach auch diese Leitungen zerstört. Die Sirenen mußten von der Hand ausgelöst werden und nach dem Leitsirenensystem betrieben werden. Von den schweren Bomben wurde nicht selten auch das Starkstromnetz getroffen. Die Sirenen versagten dann, es blieb nur die behelfsmäßige Alarmierung übrig. Als Behelfsalarmmittel haben sich die fahrbaren Sirenen dabei nicht allzusehr bewährt, da die Wagen häufig nicht durch die mit Trümmern übersäten Straßen kamen oder zu lange Zeit brauchten.

Auf Grund der Erfahrungen der ersten Kriegsjahre hatte es sich immer mehr herausgestellt, daß die Fülle der neuen Aufgaben, die dem gesamten Warndienstführerpersonal erwuchsen, eine zentrale Ausbildung verlangte, um die Einheitlichkeit der Arbeitsweise des LS-Warndienstes zu gewährleisten. Daher wurde bereits im Frühjahr 1942 für das männliche Warndienstpersonal die LS-Warn-Ersatz- und Ausbildungsabteilung (LSWEA) mit dem Standort in Boxtel in Holland aufgestellt.

Am 24. 4. 1942 wurden vom Arbeitsstab LS die Ausbildungsrichtlinien für die LSWEA herausgegeben. Die Ausbildung ging in der Weise vor sich, daß in einem Lehrwarnkommando die verschiedensten der Wirklichkeit entsprechenden Lagen mit einem Lehrflugwachkommando auf einer Lehrflakbefehlsstelle durchgespielt wurden. Außerdem wurden Lehrbildreihen vorgeführt, die den neuesten taktischen Gegebenheiten entsprachen. Alle Warndienstführer und Unterführer mußten diese Schule durchlaufen. Als Ausbilder wurden in der Praxis bewährte Lehrkräfte verwendet. Die Lehrgänge der LSWEA erstreckten sich auch auf die militärische Grundausbildung. Es ist das Verdienst der Ausbildungsabteilung in Boxtel, ein Führerpersonal herangebildet zu haben, das sich den immer schwerer werdenden Aufgaben gewachsen zeigte.

Neben der LSWEA gab es die LSW-Helferinnenschule in Streitberg für die Ausbildung der Führergehilfinnen und Unterführerinnen, besonders der Auswerterinnen.

Mitte 1942 zuerst in Marienbad vorübergehend untergebracht, wurde die Schule 1943 nach Streitberg verlegt. Hier wurden 2- bis 4wöchige Führerinnen- und Auswerterinnenlehrgänge sowie Lehrgänge für Führerinnenanwärter abgehalten, um die wichtigen Führergehilfinnen und Auswerterinnen für die schwierigen Aufgaben in den Warnzentralen vorzubereiten.

Die LSW-Helferinnen haben sich als Führergehilfinnen wie als Auswerterinnen gut bewährt und in vielen kritischen Stunden, wenn Einflüge auf Einflüge erfolgten und die Bombeneinschläge auch die Mauern der Warnzentralen erschüttern ließen, „ihren Mann gestanden".

Nicht vergessen sei auch die große Zahl der Helferinnen, die die Rundspruchschränke in den Warnzentralen und Vermittlungen bedienten und die sich in den Bombennächten immer wieder bemühten, ihre Warnstellen an die „Strippe" zu bekommen, um dann unbeeinflußt von den äußeren Vorgängen, im Chor die Lagemeldungen durchzugeben. Ihre Ausbildung erhielten diese bei ihren Warnzentralen und Warnvermittlungen.

Mit dem Vorrücken der feindlichen Fronten August/September 1944 wurde die LSWEA von Boxtel nach Streitberg verlegt, wobei die LSW-Helferinnenschule in ihr aufging.

Um besondere Erfahrungen im LS-Warndienst rasch auszuwerten und einen regelmäßigen Erfahrungsaustausch der Warnzentralenführer zu ermöglichen, wurden diese von Zeit zu Zeit vom ObdL-Arbeitsstab LS zu Arbeitsbesprechungen einberufen, die mehrere Tage dauerten und zum Ziel hatten, die einheitliche Anwendung der auf Grund der Luftlage sich dauernd ändernden Einzelbestimmungen sicherzustellen. Dieses Verfahren hat sich bestens bewährt.

In organisatorischer Hinsicht war es notwendig geworden, dem LS-Warndienst eine erweiterte Organisation zu geben, insbesondere die Warnzentralen nicht mehr unmittelbar den Luftgaukommandos unterstellen zu lassen. Diese Umorganisation des Warndienstes wurde durch Erlaß RdL und ObdL – L In 13 vom 7. 1. 1942 eingeleitet und durch weitere Erlasse durchgeführt.

Die LS-Warnzentralen wurden in LS-Warnkommandos (LS-Wakos) umbenannt. Als Zwischenglied zwischen den LS-Wakos und den Luftgaukommandos wurden LS-Warnabteilungen gebildet. Die LS-Warnkommandos in einem Luftgaubereich wurden je nach ihrer Zahl in 1 oder 2 LS-Warnabteilungen zusammengefaßt, so daß jede Warnabteilung 3 bis 5 LS-Warnkommandos umfaßte. Die LS-Warnabteilungen unterstanden den Luftgaukommandos in jeder Hinsicht. Die LS-Warnabteilungen hatten keine taktischen Aufgaben, sondern ihnen oblag in erster Linie die laufende Ausbildung des Personals, ferner die Betreuung sowie der Personalersatz. Die Kommandeure der Warnabteilungen veranlaßten die Heranziehung des männlichen Personals durch die Ortspolizeiführer und beriefen die Herangezogenen dann zum Dienst ein. Die Einberufenen erhielten ihre Grundausbildung bei der LSWEA in Boxtel.

Inzwischen war auch die Uniformierung des Warndienstpersonals, das bis in die ersten Kriegsjahre hinein den Dienst in bürgerlicher Kleidung versehen hatte, erfolgt. Die männlichen Warndienstangehörigen erhielten die Luftwaffenuniform mit folgenden Abweichungen: Grüne Spiegel mit der Aufschrift „LSW" und Schulterschnüre statt Schulterstücke. Die Helferinnen erhielten die Uniform der Luftwaffenhelferinnen mit einem LSW-Abzeichen. Das Personal wurde jetzt in das „Wehrmachtsgefolge" eingeführt und verlor damit seine durch den besonderen Status nach dem LS-Gesetz geschaffene Zwitterstellung.

Der LS-Warndienst im Jahre 1943

Das Jahr 1943 brachte gegenüber 1942 eine bisher unvorstellbare Welle von Luftangriffen, da jetzt auch die amerikanische Luftwaffe in Erscheinung trat. Durch die Kombination von englischen Nacht- und amerikanischen Tagesangriffen kam die Praxis der 24-Stunden-Angriffe zustande („round the clock bombing"). Außer den Nachtalarmen gab es nunmehr zahlreiche Tagesalarme. Die Amerikaner flogen mit ihren viermotorigen Bombern in Massen am hellen Tage ein und richteten ihre Präzisionsangriffe hauptsächlich auf Industrieziele; die Royal Air Force massierte ihre Nachtangriffe auf die deutschen Städte. Manche Weststädte hatten bis 34 Nächte hintereinander Alarm. Zwischendurch erfolgten auch noch verwegene Angriffe britischer Spezialstaffeln von Lancasterbombern auf Sonderziele wie die Talsperren. Ein besonderes Alarmsystem mußte für die Talsperren eingerichtet werden.

Am 9. 10. griffen USA-Bomberverbände von England aus Ziele in den östlichen Grenzen des Reiches an. Jetzt heulten auch dort die Sirenen. Die Geschwader der RAF-Kampfbomber und die Tagbomberverbände der 8. amerikanischen Luftflotte durchmaßen nunmehr von England aus Deutschland der ganzen Länge und Breite nach. Kaum ein Gebiet blieb vom Alarm verschont.

Häufig versuchte der Feind auch Täuschungsmanöver. Eine besondere Formation, die 100. britische Bombergruppe, spezialisierte sich auf die Schein-, Ablenkungs-, Verschleierungs- und Störtätigkeit. Diese Täuschungsmanöver bereiteten dem Flugmeldedienst manche Schwierigkeit bei der Klärung der Luftlage. Ein Nichterkennen oder nicht rechtzeitiges Erkennen dieser Manöver verursachte natürlich Fehlalarme oder zu späte Alarme durch den Warndienst.

Das Jahr 1943 brachte auch die schon lange vom LS-Warndienst erwartete Umorganisation des Flugmeldedienstes. Es fehlte vor allem die organisatorische und betriebliche Zusammenfassung der Auge- und Ohrbeobachtung mit dem Funkmeßdienst. Mit dem Sommer 1941 hatte endlich die eigentliche Umrüstung des Flugmeldedienstes auf Funkmeßgeräte begonnen. Im Sommer 1942 war die gesamte Peripherie des Kriegsgebietes entlang der deutschen sowie der holländischen, belgischen und französischen Küste mit Funkmeßgeräten gesichert. Die alte Auge- und Ohrbeobachtung blieb daneben bestehen.

Die im Frühjahr 1943 beginnende Umorganisation war auf einen sorgfältig vorbereiteten und wohl durchdachten Plan aufgebaut, der den Flugmeldedienst von Grund auf modernisierte. Diese neue Umorganisation brachte den Übergang auf Hauptflukos mit „Freyja-Igeln" (zusammengefaßte Funkmeßstellungen von 3 Freyja- und 3 Würzburggeräten) und Kleinflukos, den bisherigen Auswertestellen für die Meldungen der Flugwachen. Der Flugwacheneinsatz selbst erfolgte nicht mehr linear in Form von Sperriegeln, sondern schachbrettartig und verdichtet als Raumüberwachung. Zugleich wurde der Übergang von der alten „Zettelmeldung" zum Reportagesystem, der sogenannten Flugmeldereportage, vollzogen.

Die Hauptflukos erhielten außer den Meßwerten der Geräte und den Ergebnissen der Flugwertmeldungen über die Jagddivisionen die Meldungen der Eigenjägerlage, ferner die Ergebnisse des Funkmeßbeobachtungsdienstes und des Funkaufklärungsdienstes. Aus allen diesen Meldungen wurde dann die Hauptluftlage zusammengestellt und als Gesamtlage an die Nutznießer, darunter den Warndienst, durch Funkreportage zugesprochen. Durch Wegfall jedes Schreibens war es bei diesem Verfahren möglich, die Gesamtverzüge, die bisher 60, 80, ja 100 und mehr Sekunden ausmachten, wesentlich zu verkürzen, wenn die auch erstrebte Idealzeit von 10 Sekunden in der Praxis bei

weitem nicht, sondern höchstens auf den Schulen mit einer fest aufeinander eingespielten Mannschaft erreicht wurde.

Nun ist freilich eine neue Organisation schnell befohlen, die Durchführung erfordert durch die notwendige Einarbeitung des Personals und durch die Umstellung auf die neuen Verfahren eine geraume Zeit. Die Umorganisation setzte schwerpunktmäßig im Norden und Nordwesten des Reichsgebietes ein. In vielen Teilen des Reiches, besonders im Osten und Südosten, waren noch keine Hauptflukos und Kleinflukos möglich. Daher blieb dort noch die alte Organisation.

Als die neue Organisation des Flugmeldedienstes noch im Einspielen war, traf sie ein schwerer Schlag und mit ihr die gesamte aktive Abwehr, die Flak und Jäger, damit auch den LS-Warndienst. Der Funkmeßeinsatz wurde vom Feind mattgesetzt. Durch einfache Metallfolien (Stanniolstreifen), die von dem dem Bomberstrom vorausfliegenden „Pfadfinder" bündelweise in großer Menge abgeworfen wurden, durch das sogenannte „Düppeln", wurde das so weit reichende Radarauge blind gemacht. Ein böser Schachzug im Hochfrequenzkrieg! Angesichts dieser Notlage für die aktive wie die passive Luftverteidigung kam der alte Flugmeldedienst mit seiner Auge- und Ohrbeobachtung wieder voll zu Ehren, wenn auch die Nutznießer dadurch wieder größere Meldeverzüge in Kauf nehmen mußten. Dies alles in der Zeit der Großangriffe! Ebenso nützlich erwies sich wieder als Nothelfer der Funkmeßbeobachtungsdienst und der Funkaufklärungsdienst. In emsiger Mosaikarbeit durch Auswertung von aufgefangenen und entschlüsselten Funksprüchen und sonstigen Beobachtungen des gegnerischen Funkverkehrs gelang es Einsatzvorbereitungen, Flugwege und Zielräume der feindlichen Bomberverbände festzustellen und dadurch bei schneller Auswertung und Weitergabe der Meldungen der Führung und dem Flugmeldedienst wertvolle Unterlagen für die Luftlage zu geben.

Den neuen Radarstörmethoden durch das „Düppeln" versuchte die deutsche Hochfrequenztechnik alsbald mit größtem Eifer zu begegnen. Sie entwickelte Verfahren, die zufriedenstellend arbeiteten, so daß der Radareinsatz, wenn auch unter erschwerten Bedingungen, möglich war.

Noch war die planmäßig vor sich gehende Umorganisation des Flugmeldedienstes keineswegs abgeschlossen, da wurde Ende Februar 1944 der Flugmeldedienst zum 2. Mal umorganisiert. Der Flugmeldedienst wurde jetzt aus den für die territoriale Luftverteidigung verantwortlichen Luftgaukommandos herausgenommen und den Kommandostellen der Jägerführung (Jagddivision, Jagdfliegerführer) unmittelbar unterstellt. Dadurch mußten die Wünsche der übrigen Nutznießer, also auch des Warndienstes, zwangsläufig zurücktreten. Bei der neuen Umstellung des Flugmeldedienstes wurden die Grundsätze der ersten Umorganisation hinsichtlich der Verfahrensweise zwar beibehalten; die Umrüstung auf Funkmeßgeräte wurde aber verstärkt. In organisatorischer Hinsicht traten jedoch wesentliche Änderungen ein. Entsprechend der Jägergliederung gab es nunmehr Abschnitts-, Divisions- und Korpsflugmeldezentralen. Diese stützten sich auf Flugmeldezentralen 1., 2. und 3. Ordnung (je nach Geräteausstattung) und die Auge- und Ohrbeobachtung. Die Divisionsflugmeldezentralen erhielten auch 20kW-Rundfunksender für die Luftlagenreportage als sprachliche Übermittlung des Luftlagebildes an die Nutznießer. Die Neugliederung konnte ebenfalls, wie die von 1943 nur stufenweise in den Schwerpunkten der Luftverteidigung im Norden und Nordwesten beginnend durchgeführt werden. Die Weiterentwicklung wurde durch die Invasion in Nordfrankreich aufgehalten. So kam die letzte Stufe der Umorganisation nicht mehr überall zur vollen Auswirkung und die Nutznießer, besonders der Warndienst, hatten das Nachsehen.

Obwohl ausdrücklich verlangt war, daß der Flugmeldedienst die Forderungen der übrigen Nutznießer, „die in manchen Punkten weiter als die der Jagdfliegerführung gehen", in vollem Umfang entsprechen sollte, war der Flugmeldedienst hier trotz bestem Willen einfach überfordert. Die im Merkblatt ausdrücklich erwähnten Forderungen des LS-Warndienstes nach genauer Unterrichtung aus dem Nahmeldefeld, über das Feindverhalten im Zivilraum, über Rückflüge, – um nur einige Forderungen zu nennen – konnten nur unzulänglich erfüllt werden. Ungeachtet dessen war es eine erstaunliche Leistung, daß der Flugmeldedienst trotz aller Schwierigkeiten innerer und äußerer Art bis in die letzten Kriegstage hinein in der Lage war, überhaupt noch ein Luftlagebild zusammen zu bringen.

Angesichts dieser Verhältnisse sah sich der LS-Warndienst gezwungen, sich soweit wie möglich selbst zu helfen. Neben den ständigen Bemühungen, die Nahluftlage so schnell und so erschöpfend als möglich zu erhalten, tat der LS-Warndienst alles, um sich eigene Auswerteverzüge zu vermeiden. Es kam jetzt darauf an, das Auswerteverfahren so weit wie möglich zu vereinfachen und es dadurch zu beschleunigen. Vom ObdL-Arbeitsstab LS waren im übrigen schon frühzeitig (durch Erlaß vom 17. 9. 1941) Richtlinien für die Führung der Luftlagenkarte gegeben worden. Dem gleichen Zweck der Vereinfachung und Beschleunigung dienten die Erlasse über Zahlenaussprache bei den Gradnetzangaben vom 2. 4. 1942 und über Luftgefahrzeitmesser zur raschen Ermittlung der Luftgefahrzeiten für die verschiedenen Warngruppen vom 23. 2. 1943. Am 16. 4. 1943 kam die LSW-Signal-Tafel zur Einführung, später ergänzt durch die Erlasse vom 18. 6. und 10. 12. 1944. Von eigenen Warndienstangehörigen waren Auswertegeräte konstruiert worden, mit deren Hilfe man automatisch die Luftgefahrzeiten für die Warngebiete und die einzelnen Warngruppen ermitteln konnte. So wurde durch den o. a. Erlaß vom 23. 2. 1943 ein elektrisches Auswertegerät, nach dem Erfinder Zinnow-Gerät, genannt, als Luftgefahrzeitmesser in allen wichtigeren Warnkommandos eingeführt. Das Gerät hat sich als solches sehr bewährt. Leider war es vom Netzstrom abhängig. Infolge der zahlreichen Netzstromausfälle durch die Angriffe oder durch die häufig eintretenden starken Schwankungen der Spannung fiel das Gerät aus oder arbeitete ungenau, womit seine Weiterverwendung in Frage gestellt war. Erst 1944 gelang es, das Gerät unabhängig von der Netzstromverwendung durch Verwendung von Selenzellen zu machen; die Neuanfertigung konnte aber bis Kriegsende nicht mehr durchgeführt werden. Ein anderes Auswertegerät, das auf mechanischer Grundlage arbeitete, war das Fallrede-Gerät, das Ende 1944 im Warnkommando Magdeburg in mehrwöchigem Einsatz sich bewährt hatte. Aber es kam nicht mehr zur allgemeinen Einführung.

Der LS-Warndienst im Jahre 1944

Werfen wir nun einen Blick auf die Entwicklung der Luftlage im Jahr 1944. Das Jahr 1944 überbot alles bisher dagewesene. Die US-Bombengeschwader hatten inzwischen auch ihr „shuttle bombing", die „Weberschiffchen"taktik eingeführt. Sie flogen dank Radarortung nach Abwurf ihrer Bomben auf Ziele in Deutschland nach Nordafrika weiter und kehrten von dort über die Alpen mit neuen Bomben beladen nach Deutschland zurück und landeten schließlich wieder in England.

Im Oktober waren mehr als 3000 alliierte Großbomber gleichzeitig über dem Reichsgebiet im Angriff auf deutsche Städte. Überall scheuchten die Alarme die Bevölkerung in die LS-Räume.

In diesem Jahr war auch der vom alliierten Oberkommando im Mai 1943 von eng-

lischen und amerikanischen Fachleuten gemeinsam ausgearbeitete Plan der „Combined Bombing Offensive“ in voller Kraft. Dieser Plan hatte die systematischen Bombenangriffe auf industrielle Objekte zum Ziele. Die Reihenfolge der Angriffsziele dieses Planes wurde mehrfach geändert. Im ganzen wurde er aber durchgeführt, bis schließlich die Offensive auf die Kraftstoffversorgung und die konzentrierten Angriffe aller alliierten Luftstreitkräfte auf das deutsche Verkehrsnetz die deutsche Kriegsproduktion zum Erliegen brachte.

Aus der Durchführung dieses Industriebombardierungsplans erwuchsen dem LS-Warndienst schwierigste Aufgaben. Der Ruf der Werke nach genauer Luftlageunterrichtung wurde immer stärker, um möglichst weiterarbeiten zu können, auch wenn für die Bevölkerung schon Alarm gegeben war. Aus demselben Grund verlangten immer wieder die Werke sobald als möglich Aufhellungsgenehmigungen. Die Reichsbahn stellte die gleichen Forderungen, um ihren Rangierbetrieb auf den Güterbahnhöfen möglichst lange aufrechterhalten zu können. Die Steuerung der Verdunklung bei der Reichsbahn war allmählich zu einer Spezialaufgabe des LS-Warndienstes geworden.

Aber noch eine andere Folge hatten die schweren Angriffe auf die Rüstungsindustrie für den Warndienst. Die Werke verlagerten ihre Produktion immer mehr aus den Großstädten und den Großwerken auf viele kleine Anlagen in Kleinstädten und auf das flache Land. So verlagerte die 1943/44 planmäßig bombardierte Flugzeugindustrie, die in 27 nach produktionstechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten errichteten Werken zentralisiert war, ihre Betriebe auf 729 kleine und kleinste Anlagen, in Tunnels, Höhlen, stillgelegte Bergwerke, kleine Orte und Dörfer. Daraus ergab sich die Forderung, daß jetzt auch kleinste Orte mit Alarmsirenen ausgestattet werden wollten. Bei der Knappheit an Material war es zur damaligen Zeit ausgeschlossen, eine besondere Dringlichkeitsliste für verstärkte Produktion von Sirenen zu erhalten und die Sirenenproduktion, wie es notwendig gewesen wäre, zu verdoppeln oder zu verdreifachen. 11 000 Großalarmanlagen waren bis Kriegsende in Betrieb gesetzt worden. Es mußte daher behelfsmäßige Alarmierung in diesen Orten in größerem Umfang eingerichtet werden.

Eine weitere Folge der Dezentralisierung der Industrie war die wachsende Zahl der industriellen Warnstellen, die an die Warnkommandos angeschlossen werden wollten. Es fehlten für den Anschluß nicht nur die Leitungen, sondern auch die erforderlichen Rundspruchschränke. Die Reichspost war nicht mehr in der Lage, den wachsenden Bedarf an solchen Schränken zu decken.

Es liegt hier die Frage nahe, warum man die Warnstellen, statt sie an das wegen der Zerstörbarkeit unsichere Drahtnetz anzuschließen, nicht mit Funkgeräten ausgerüstet hatte. Die Einführung des Funks war unter den damaligen Verhältnissen unmöglich, weil die benötigte erhebliche Zahl von Funkgeräten – Sprechfunk kam hier nur in Frage – nicht zur Verfügung stand. Der Gedanke der Einführung des Funks war von der Warndienstführung schon früher erwogen worden. Aber alle Vorstöße in dieser Hinsicht waren auf Ablehnung gestoßen, teils wegen des Frequenzmangels, teils weil die Produktionskapazität für den erheblichen Bedarf des LS-Warndienstes an Funksprechgeräten nicht ausreichte.

Die oben geschilderte Offensive gegen die gesamte deutsche Rüstungsindustrie und den Verkehr bedeutete aber nicht etwa ein Nachlassen der Angriffe auf die deutschen Städte. Immer größer wurden die verheerenden Bombenteppiche, die zwecks Zermürbung der Widerstandskraft der Bevölkerung auf die deutschen Groß- und Mittelstädte abgeworfen wurden. In Angst und Bangen harrte die Bevölkerung in den LS-Räumen aus und mußte häufig nach Abflug der Bomberverbände noch lange warten, ehe örtlich

entwarnt werden konnte, weil in ganzen Straßenzügen die Feuerstürme wüteten. Als Folgen dieser Massenbombardierungen funktionierten jetzt vielfach die Alarmanlagen nicht mehr. Auch die behelfsmäßige Alarmierung drang nicht überall durch oder fiel aus. Die Bevölkerung schwebte auf diese Weise in Ungewißheit über die Lage. Es war daher naheliegend, die Bevölkerung über den Rundfunk und den Drahtfunk über die Luftlage zu unterrichten. Mehr noch als der Ätherfunk, der zeitweise abgeschaltet werden mußte, um dem Feind nicht als Navigationshilfe zu dienen, war der weitausgebaute Drahtfunk das geeignetste Mittel dafür.

Dem Wunsch der Parteikanzlei entsprechend war im März 1944 auf Befehl des RdL u. ObdL die Zuständigkeit für die Unterrichtung und Betreuung der Bevölkerung über Drahtfunk oder Ätherfunk den Gauleitern übertragen worden, unter der Bedingung, daß für den Inhalt der Luftlageberichte die Kommandostellen der Jägerführung, denen jetzt der Flugmeldedienst unterstand, verantwortlich blieb. Die Gauleiter waren damit Nutznießer des Flugmeldedienstes geworden. Sie mußten den unveränderten Text der Luftlage an die Bevölkerung weitergeben. Die Einschaltung des Kuckucksrufs und anderer Zeichen durch die Rundfunksender zeigte der Bevölkerung an, daß Luftgefahr bestand. Für die Weitergabe der Luftlage an die Bevölkerung bestand im übrigen die Weisung, daß alle Schadensangaben aus Geheimhaltungsgründen unbedingt vermieden werden mußten, damit der Feind keinen Nutzen daraus ziehen konnte. Im Laufe des Jahres 1944 hatte es sich in der Bevölkerung herumgesprochen, daß die Jagddivisionen die Lagemeldungen an ihre Jäger auf Frequenzen durchgaben, die auf den normalen Rundfunkapparaten zu empfangen waren und daß die Angabe des Flugweges nach Gradnetz und Richtung erfolgte. Findige Leute stellten daher Muster von Jägergradnetzkarten her, die erst heimlich verkauft wurden, später an jeder Straßenecke zu haben waren. Jedermann machte sich auf dieser Gradnetzkarte seine eigene Luftlage zurecht. Dieses Selbsthilfeverfahren war zweifellos für die Bevölkerung eine verständliche Nothilfe. Andererseits trug aber das Abhören der Jägersender dazu bei, die Bevölkerung unnötig zu beunruhigen. In vielen Orten, besonders in den Großstädten, strömte die Bevölkerung noch weit vor der Alarmzeit in die Luftschutzräume. So konnte man in Berlin in den letzten Kriegsmonaten die Bevölkerung, spätestens wenn der Feind vor Hannover stand, in die Luftschutzräume laufen sehen. Von Hannover bis Berlin sind es immerhin noch 240 km, bei den damaligen Fluggeschwindigkeiten waren noch 40 Minuten Zeit bis zu einem etwaigen Angriff auf Berlin. Zu diesem Zeitpunkt stand nicht fest, ob überhaupt Berlin angegriffen werden sollte; häufig flog der Gegner über Braunschweig oder Magdeburg ab und griff andere Orte an. Das ganze Geschäftsleben und auch teilweise der Verkehr war auf diese Weise stundenlang in Mitleidenschaft gezogen.

Eine Selbsthilfe war es auch, wenn sich größere Werkluftschutzbetriebe, um das Luftlagebild aus erster Hand und ohne weiteren Verzug zu erhalten, an die Auswertestelle der Flakgruppen und der Jagddivisionen angeschlossen hatten, um dadurch eine laufende Reportage zu erhalten; eine ausführliche Luftlage, wie sie ihnen vom Warndienst gegeben wurde, konnten diese Werke dadurch freilich nicht erhalten, aber in dieser Notzeit des letzten Kriegsjahres war für sie schon wichtig, überhaupt eine Lage zu haben.

Überall dort, wo es noch möglich war, wo die Verbindungen noch bestanden oder wieder hergestellt werden konnten und der Warndienst auch ausreichende Luftlagemeldungen von dem ebenfalls unter den schwierigsten Umständen arbeitenden Flugmeldedienst erhielt, tat der Warndienst das Mögliche, um die Warnstellen laufend zu unterrichten und die Bevölkerung zu alarmieren. Unter den damaligen chaotischen Zu-

ständen stets eine rechtzeitige Alarmierung zu verlangen, wäre ein Überfordern gewesen.

Anfang Oktober 1944 machte der Präsident der Reichsbahndirektion Hannover dem RdL u. ObdL und dem Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda einen Vorschlag über den Einsatz des Drahtfunks für den LS-Warndienst. Wegen der immer größer werdenden Leitungsschwierigkeiten war es, wie bereits erwähnt, in vielen Fällen nicht möglich, die mittleren und kleineren wehrwichtigen Betriebe an das Warnnetz anzuschließen. Die von den Gauleitern an die Bevölkerung übermittelten nur allgemeinen Luftlagemeldungen reichten dafür nicht aus. Es gab aber die Möglichkeit, die Lagen- und Warnmeldungen vom LS-Warnkommando den mittleren und kleineren Betrieben über den Drahtfunk zuzusprechen. Die größeren und wichtigen Betriebe dagegen sollten, wie bisher, durch unmittelbare Fernsprechleitungen an die Warnkommandos angeschlossen bleiben.

Dem Vorschlag wurde zugestimmt; aus taktischen und Geheimhaltungsgründen sollten die Rundfunkdurchsagen des Warndienstes an diese Betriebe aber auf einer besonderen Welle durchgegeben werden.

Der Vorschlag ging aber noch weiter: Er forderte eine einheitliche Luftlageauswertung für alle Nutznießer. Dabei ging er davon aus, daß wie der Warndienst, die Jäger und Flak jetzt auch noch die Gauleiter Nutznießer des Flugmeldedienstes wären. Er schlug daher vor, die Luftlageverteilerstellen (früher Hauptfluko) als zentrale Auswertestellen für alle Nutznießer des Flugmeldedienstes einzurichten und die Nutznießer in den Luftlageverteilerstellen nunmehr auch räumlich zusammenzulegen. Auf diese Weise glaubte er mindestens die Auswertung im LS-Warnkommando wie in der Gaubefehlstelle entbehren und dadurch gleichzeitig Zeit und Personal einsparen zu können.

So bestechend diese Forderung an sich ist, so standen ihrer praktischen Durchführung bei näherer Betrachtung doch eine Reihe von Hindernissen entgegen.

Für den Warndienst übersah der Vorschlag, daß die „Luftlageverteilerstelle“ nicht die einzige Quelle ist, auf die der Warndienst seine Warnmaßnahmen gründet. Sicher ist der Flugmeldedienst die Hauptmeldequelle für den LS-Warndienst, ohne die er überhaupt nicht arbeiten könnte. Nach den Erfahrungen reichten die Luftlagemeldungen des Flugmeldedienstes, besonders hinsichtlich der Nahluftlage vor und nach Angriffen, nicht immer aus oder kamen zu spät, um die Aufgaben des LS-Warndienstes vollständig und genau durchzuführen. Das für die Durchführung seiner Aufgaben erforderliche Luftlagebild stellte sich daher der LS-Warndienst durch die Auswertung folgender zusätzlicher Meldequellen zusammen:

Beobachtungsergebnisse der örtlichen Flak.
Beobachtungsergebnisse eigener Warnwachen.
Meldungen der Beobachtungsstellen der örtlichen LS-Leitung.
Meldungen der Werkbeobachter der angeschlossenen Werkluftschutzbetriebe.
Erkenntnisse in Nachbar-Warngebieten über Querverbindungen der LS-Warnkommandos untereinander.

Daraus ergibt sich ohne weiteres, daß der LS-Warndienst eine eigene Auswertung haben muß und nicht lediglich die Meldungen der Luftlageverteiler übernehmen und weitergeben kann.

So verlockend die Forderung nach einer zentralen Luftlageauswertestelle für alle Nutznießer daher schien, so wenig wäre sie in der Praxis damals durchzuführen gewesen. –

Das Jahr 1944 ging zu Ende. Die Invasionsfront hatte sich inzwischen in die Eifel vorgeschoben. Noch gegen Jahresende, gerade am Heiligen Abend, führten die feind-

lichen Luftstreitkräfte unzählige Angriffsflüge über dem Gebiet der Eifeloffensive aus. Das Heulen der Sirenen störte den Weihnachtsfrieden der sowieso schon verängstigten Bevölkerung.

Die wenigen Kriegsmonate des Jahres 1945 brachten Angriffe von bisher nicht für möglich gehaltener Stärke. Berlin, Dresden, Nürnberg und zuletzt noch Potsdam sind die Fanale. Berlin allein wurde ab 21. 3. 1945 30 Tage lang von Westen und Süden her nahezu ununterbrochen bombardiert. Die „battle of Berlin" hatte ihren Höhepunkt erreicht.

Zu jeder Tag- und Nachtzeit scheuchten damals die Alarme die Bevölkerung in die Schutzräume, manchmal stundenlang; oft gab es bei der wechselnden Angriffstaktik und den beabsichtigten Täuschungsmanövern Fehlalarme. Dazu kamen die Tagesangriffe der Jabos auf die Eisenbahnlinien und den Straßenverkehr, aber auch auf die auf den Feldern arbeitenden Bauern. Die „öffentlichen Luftwarnungen" hörten nicht auf, vielfach konnten sie nur noch behelfsmäßig gegeben werden. Je näher die Westfront rückte, desto schwieriger wurde es für den Warndienst, rechtzeitig zu alarmieren. Die Agonie war eingetreten.

Warnstatistik

In welchem Umfange das öffentliche Leben durch Fliegeralarme teils mit, teils ohne nachfolgende Luftangriffe in Mitleidenschaft gezogen wurde, geht aus folgenden Zahlenangaben hervor. Sie beziehen sich auf den Raum Köln:*

Öffentliche Luftwarnungen:		Fliegeralarme:		Luftangriffe:	
		1939	2	1939	–
		1940	151	1940	40
		1941	123	1941	60
1942	23	1942	139	1942	20
1943	124	1943	209	1943	39
1944	712	1944	357	1944	88
1945	230	1945	141	1945	15
Insgesamt:	1089	Insgesamt:	1122	Insgesamt:	262

Durchschnittliche Dauer der Alarmzeiten in Minuten:

	je Fliegeralarm ohne Angriff	je Fliegeralarm mit Angriff
1940	66	120
1941	54	146
1942	53	126
1943	43	83
1944	45	67

Bei der durchschnittlichen Dauer der Alarme ist eine erhebliche Verkürzung im Laufe des Krieges zu erkennen. Diese ist nicht nur auf die Einführung der „Öffentlichen Luftwarnung" 1942 zurückzuführen, sondern auch auf die zunehmende Verfeinerung des Warnverfahrens aus dem Bestreben heraus, das öffentliche Leben möglichst wenig zu stören. Gesamtdauer des Alarmzustandes, in Tage und Stunden umgerechnet:

*) „Köln im Luftkrieg 1939–1945". Statistische Mitteilungen der Stadt Köln. Jahrgang 1954, Heft 2.

	Fliegeralarme ohne Angriff			Fliegeralarme mit Angriff		
	Tage	Std.	Min.	Tage	Std.	Min.
1939	–	1	54	–	–	–
1940	6	22	17	3	8	19
1941	4	14	2	6	1	45
1942	5	2	42	2	17	58
1943	6	5	45	2	6	31
1944	11	–	43	4	2	16
1945	5	7	35	1	3	7

Aus dieser Aufstellung geht zugleich hervor, welche gewaltigen Zeitspannen für Wirtschaft und Verkehr verloren gingen, und wie stark die seelische Belastung der Bevölkerung gewesen ist, nur am obigen Beispiel der Stadt Köln gesehen.

Im Zusammenhang hiermit interessiert es, welche Auswirkungen die Herausnahme bestimmter Betriebe aus der allgemeinen Alarmierung sowie die Einführung des elastischen Warnverfahrens und dessen Verfeinerung auf die Alarmzeiten der Industrie gehabt haben. Nach einer Zusammenstellung über öffentliche Alarme und Werkalarmzeiten, die die Bezirksgruppe Nordwest der Wirtschaftsgruppe „Eisenschaffende Industrie“ in Düsseldorf für die Zeit von Januar bis einschließlich Mai 1944 bei 70 „Herausnahmebetrieben“ des rheinisch-westfälischen und des Siegerländer Industriegebiets herausgegeben hat, betrugen die Werksalarmzeiten für die Gesamtheit dieser Werke in den Monaten

Januar	46,7% der öffentlichen Alarme
Februar	38,2%
März	36,1%
April	27,7%
Mai	28,9%

Erfahrungen und Lehren für die Zukunft

Überblickt man die Tätigkeit des LS-Warndienstes in den 5½ Kriegsjahren, so kann man feststellen, daß die Organisation des Warndienstes sich bewährt hat. Die Unterstellung unter den Chef des Luftschutzes und die straffe Führung von oben war zweckmäßig. Seine Militarisierung noch kurz vor Abschluß des Krieges war zwar psychologisch verständlich, aber sachlich schwer vertretbar, denn der Warndienst war fast ausschließlich für Aufgaben des zivilen Luftschutzes da. Auch die Doppelgleisigkeit, die auf dem Gebiete des Alarmdienstes darin bestand, daß für die Einrichtung des Alarmdienstes die örtlichen Polizeiverwalter zuständig waren, hat dank der guten Zusammenarbeit mit der örtlichen Polizei wie auch mit den übergeordneten BdO und nicht zuletzt mit dem Chef des Fernmeldewesens beim Hauptamt für Ordnungspolizei im RMdI zu keinen besonderen Schwierigkeiten geführt.

Wenn der LS-Warndienst im letzten Kriegsjahr, besonders in den letzten turbulenten Kriegsmonaten nicht überall einwandfrei funktionierte, wenn er besonders den industriellen Warnstellen die Luftlage nicht mehr ausreichend geben konnte, so spricht dies nicht gegen den Warndienst. Er war einfach angesichts der katastrophalen Zustände und durch die dauernden Zerstörungen der wichtigen Verbindungen zu den Flukos und zu den Warnstellen überfordert.

Ein Urteil, das zwar nur für Berlin als einer der am meisten und schwersten an-

gegriffenen Großstädte, abgegeben ist, kann wohl verallgemeinert werden: In einem im „Protar" Nr. 9/10 vom Sep./Okt. 1959 erschienenen Artikel über „Aufbau und Einsatz des Luftschutzes in der Reichshauptstadt Berlin 1939–1945" hat sich der Oberst a. D. der Schutzpolizei Schnell, früher Chef des Stabes beim Kdo. der Schutzpolizei in Berlin, über den LS-Warndienst wie folgt ausgesprochen:

„Die Handhabung der Warnung und Entwarnung war für Berlin von einschneidender Bedeutung. Das Warnsystem war die am vollkommensten ausgebaute LS-Einrichtung und hat sich bestens bewährt. Schnell und unbürokratisch wurde sie während des Krieges den veränderten Verhältnissen angepaßt und wurde so zu einem wichtigen Führungsmittel im Luftschutz."

Aus den Erfahrungen des letzten Krieges ergeben sich für einen künftigen LS-Warndienst folgende Forderungen:

1. Eingliederung als selbständige Organisation in den zivilen Bevölkerungsschutz und Führung durch den Bund.
2. Einheitlicher Aufbau ohne Rücksicht auf die Landesgrenzen entsprechend den taktischen Gegebenheiten.
3. In Anbetracht der vervielfachten Fluggeschwindigkeiten und im Zeitalter der Raketen wesentliche Verringerung der Warngebiete. 10 Warngebiete mit 10 Warnämtern, die sich gegenseitig als Ausweichämter ergänzen, dürften ausreichend sein.
4. Auch weiterhin laufende Luftlagemeldungen an die Warnstellen, besonders die LS-Führungsstellen und die lebens- und verteidigungswichtigen Betriebe, damit diese Stellen dauernd über die Luftlage unterrichtet sind und entsprechende LS-Maßnahmen treffen können.
   Eine individuelle Unterichtung, wie sie für die „Herausnahme-Betriebe" bestand und eine spezielle Steuerung der Verdunklung, wie für die „Aufhellungsbetriebe" und die Reichsbahn, ist wegen der Größe der Warngebiete heute nicht mehr möglich.
5. Eine feste Alarmzeit, wie früher 10 Minuten vor Eintreffen des Gegners, wird unter den heutigen Verhältnissen nicht mehr möglich sein.
6. Schaffung von zentralen Luftlage-Sammel- und Auswertestellen (unter Heranziehung aller technischen Möglichkeiten, wie des Radardienstes, des Funkmeßbeobachtungs- und des Funkaufklärungdienstes, erforderlichenfalls auch der Auge- und Ohrbeobachtung) als möglichst einzige Meldequelle für den LS-Warndienst (wie auch für alle anderen Nutznießer), aber ohne einseitige Bevorzugung eines Nutznießers. Solche neutrale „Flugmeldezentrale" kann auch künftig nur vom militärischen Flugmeldedienst errichtet werden, da es aus technischen und finanziellen Gründen unmöglich ist und es auch eine Doppelarbeit sein würde, wenn etwa der Warndienst sich selbst diese Meldequellen aufbauen würde.
   Hier taucht die Frage des einheitlichen Gefechtsstandes wieder auf, d. h. der räumlichen Unterbringung des Warnamtes (und der übrigen Nutznießer) in einem gemeinsamen militärischen und zivilen Verteidigungsgefechtsstand. Ob dieses Problem heute praktisch durchführbar ist, mag dahingestellt sein. Auf alle Fälle müssen aber Verbindungsführer des Warndienstes in die Flugmeldezentralen abgestellt werden, die die Luftlage auf unmittelbare Verbindungen an die Warnämter vermitteln. Eine Forderung der Zukunft, sofern sich der gemeinsame Gefechtsstand nicht verwirklichen läßt, muß die elektronische Übertragung des gesamten Luftlagebildes (nicht nur des Radarbildes) aus den Flugmeldezentralen an die Warnämter sein, um auch den geringsten Melde- und Auswerteverzug auszuschalten.
   Die von der lebens- und verteidigungswichtigen Industrie von manchen Stellen und auch teilweise von der Bundesbahn heute wieder gestellte Forderung auf unmittel-

baren Anschluß an die „Flugmeldezentrale“ statt an das Warnamt, ist zu weitgehend und abwegig, da hierdurch das gesamte Prinzip durchbrochen wird. Diese Forderungen bringen einen unnötigen Ballast des Flugmeldedienstes. Dieser sollte keine zusätzlichen Aufgaben übernehmen, für die die Warnämter da sind.

7. Schaffung eines Bildes der radioaktiven Lage. Dieses sollte grundsätzlich wie die Luftlage, durch den militärischen Flugmeldedienst auf Grund von nationalen und internationalen Meldungen in Verbindung mit dem Wetterdienst, geschaffen werden. Als nationale Meßstelle kommt hier die Organisation des Auge- und Ohrbeobachtungsdienstes in Betracht. Die weitere Verwendung der Auge- und Ohrbeobachtung als Meldequelle für Luftraumbeobachtung hängt von der Entwicklung geeigneter Radargeräte ab, die in der Lage sein müssen, Tiefflieger zu erfassen und durch geeignete Aufstellung auch alle toten Räume „auszuleuchten“.
8. In fernmeldetechnischer Hinsicht erheben sich folgende Forderungen:
   a) Fortfall der zeitraubenden Durchsagen der Meldungen an die Warnstellen über Rundspruchschränke in den Warnämtern wie in den Warnvermittlungen. Dafür unter Fortfall der Warnvermittlungen Aufbau eines modernen automatisch arbeitenden Drahtwarnnetzes aus von der Deutschen Bundespost ermieteten Leitungen, das sowohl eine zentrale Durchsage der Warnmeldungen wie auch die zentrale Auslösung der Sirenen vom Warnamt aus, im gesamten Warngebiet ermöglicht.
   b) Zusätzlich zum Drahtnetz – Aufbau eines UKW-Funksprechnetzes (Richtfunknetzes) und Durchgabe der Warnmeldungen an die Warnstellen sowohl über Draht wie über Funk, damit bei Ausfall eines Systems der Empfang der Lagemeldungen immer gewährleistet ist.
   Da Auslösung der Sirenen über Funk schwierige technische und finanzielle Probleme aufwirft, dürfte es genügen, wenn über Funk an die örtlichen LS-Leiter die Weisung gegeben wird, die Sirenen örtlich auszulösen.
9. Auf dem Gebiete des Alarmwesens hat sich die elektrische 5-kW-Einheitssirene mit ihren 4 Signalen bewährt. Die elektrische Sirene sollte daher beibehalten werden, zumal noch mehrere tausend alter Sirenen betriebsfähig sind. Da aber ein Nachteil der elektrischen Sirenen ihre Abhängigkeit vom Starkstromnetz ist und mit Ausfall des Starkstromnetzes künftig in noch weit größerem Umfang gerechnet werden muß, muß die Forderung nach einer netzunabhängigen Sirene erhoben werden. Eine Möglichkeit bietet sich in einer neu entwickelten Preßluftsirene mit eigener Stromversorgung und Preßluftanlagen.
10. 4 Sirenensignale sollten als solche für alle Fälle beibehalten werden. Dazu muß ein besonderes Signal für Atomalarm bzw. ABC-Alarm ausgewählt werden. Das Signal „Öffentliche Luftwarnung“ ist dafür entbehrlich. Die 3 Signale „Luftalarm“, „ABC-Alarm“ und „Entwarnung“ dürften zunächst genügen; sie sind auch für die Bevölkerung klar unterscheidbar.