

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 19 (1943-1944)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Fliegerabwehr bei motorisierten Verbänden  
**Autor:** Moser, E.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-703407>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 28.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Fliegerabwehr bei motorisierten Verbänden

Vortrag, gehalten im Kadervorkurs von den Offizieren eines Pont.Bat., von Hptm. E. Moser.

Der Flieger ist der gefährlichste Feind motorisierter Verbände. Ihm ist es möglich, weit hinter die Front vorzustossen, Aufmärsche, Truppenverschiebungen und Transportkolonnen anzugreifen und zu vernichten. Die Fliegerabwehr bei motorisierten Verbänden ist sehr schwierig. Sie bedürfen deshalb einer ganz besonders sorgfältig organisierten Fliegerabwehr. Die Fliegerabwehrmaßnahmen sind: a) die passive Fliegerabwehr und b) die aktive Fliegerabwehr.

## a) Die passive Fliegerabwehr.

Sie ist die wichtigere. Da Truppenbewegungen vom Flieger zuerst erkannt werden müssen, ehe er sie angreifen kann, ist die passive Fliegerabwehr, d. h. die Tarnung und geeignete Gliederung, die erste Abwehrmaßnahme.

In Bereitstellungsräumen müssen die einzelnen Fahrzeuge gut getarnt und dezentralisiert aufgestellt werden. Hierfür eignen sich Wälder, Alleen, Schuppen und Häuser. Bei der Tarnung ist darauf zu achten, daß das Fahrzeug immer im Schatten steht, und zwar am Morgen und am Nachmittag. Für die Tarnung haben sich die Tarnnetze ausgezeichnet bewährt. Größere motorisierte Verbände sind womöglich nachts marschieren zu lassen. Dies wird aber nicht immer möglich sein, so daß auch am Tage gefahren werden muß.

In diesem Fall muß der Verband so gegliedert sein, daß die Möglichkeit eines Angriffs durch Flieger ausgeschaltet oder wenigstens verringert wird.

Die Wirkung von Fliegerangriffen wird verringert, indem mit großen Abständen von Fahrzeug zu Fahrzeug gefahren wird, z. B. 100—500 Meter Abstand. Damit eine Kolonne jedoch die Straße nicht allzu lang beansprucht, wird vorteilhaft auf mehreren Straßen marschiert. Wenn z. B. die ganze Fahrzeugkolonne des Bataillons auf einer Straße fährt, die Abstände von Fahrzeug zu Fahrzeug etwa 100 Meter und die Fahrzeuglänge (Anhänger eingerechnet) durchschnittlich mit 10 Meter gerechnet wird, so ergibt sich eine Kolonnenlänge von zirka 14 Kilometer. Fährt die Kolonne mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 14 Kilometer pro Stunde, so wird die Straße eine Stunde lang von dieser Kolonne belegt. Da aber noch andere Truppen die Straße benutzen wollen, so muß der Marsch auf mehreren Straßen erfolgen.

Die zweite Gliederung ist, die Kolonne in Pakete von 6—10 Fahrzeugen einzuteilen. Zwischen den Fahrzeugen

normaler Abstand, von Paket zu Paket jedoch etwa 500 bis 1000 Meter oder noch mehr. Es ist dann möglich, zwischen den Paketen noch andere Truppen durchzuschleusen. Die paketweise Gliederung hat folgende Vorteile:

1. Die Stockungen übertragen sich nicht so rasch auf alle Fahrzeuge, es gibt keine sogenannte «Handorgel».
2. Die Führung des Paketes ist leichter.
3. Angriffe von Fliegern wirken sich nicht so verheerend aus. Die nachfolgenden Pakete können sich zum voraus einstellen, sie fahren nicht auf.
4. Angriffe durch Fallschirmspringer können leichter abgewehrt werden, da das Paket als solches die Abwehr rasch aufnehmen kann.

Ansammlungen und Stockungen von Fahrzeugen sind Fliegerangriffen besonders ausgesetzt. Diese Störungen treten vor allem auf beim Beginn und Ende einer Fahrt und bei Straßenkreuzungen. Zur Vermeidung der Stockungen am Anfang und Ende einer Fahrt muß dafür gesorgt werden, daß der Verband aus Seitenstraßen den Vormarsch antritt und bei Beendigung des Marsches wieder vom Vormarschweg auf Seitenstraßen abgeleitet wird. Ferner empfiehlt es sich, für den Vormarsch Hilfsstraßen vorzusehen. Wird eine Straße oder eine Brücke zerstört, so kann die Kolonne umgeleitet werden, um so den Auftrag zu lösen und Fahrzeugansammlungen zu vermeiden.

Fliegerangriffe während der Nacht

sind ebenfalls möglich. Mit Leuchtbomben werden die vom Feind am Tage erkundeten Straßen beleuchtet und mit Bomben belegt. Deshalb ist auch nachts mit Fliegerformationen zu fahren. So wird sich vor allem das paketweise Fahren sehr gut eignen.

Bei nächtlichen Angriffen durch Flieger müssen fahrende Fahrzeuge, wenn sie beleuchtet werden, im allgemeinen anhalten, weil der Fahrer geblendet wird und fahrende Fahrzeuge leichter zu erkennen sind als wenn sie stillstehen.

In allen Fällen muß der **passiven** Fliegerabwehr zu jeder Zeit größte Aufmerksamkeit geschenkt werden. Stehen genügend Mannschaften für die Straßenorganisation zur Verfügung, so können die Fahrzeuge des Verbandes einzeln auf den Vormarschweg geschickt werden. Diese Art des Vormarsches bedingt aber eine ganz zuverlässige Straßenpolizei, so daß sich kein Fahrzeug verfährt oder sich mit andern Truppen vermischt. Ob es ein Stundenhalt, ein Verlad oder ein Unterkunftsbezug ist, stets muß in Deckung gehalten und getarnt werden, so daß der Verband nicht zu erkennen ist. Der Verband muß so gegliedert werden, daß Fliegerangriffe nur geringe Wirkung haben können. Ferner ist der Verband gegen Fallschirmspringer zu sichern.

Dörfer sind als Fliegerdeckung möglichst zu vermeiden, da sie für den Flieger gute Angriffsmöglichkeiten bieten. Ferner sind Fahrzeuge nur schwer aus



Sorgfältige Tarnung der Fahrzeuge in der Bereitstellung gehört mit zur passiven Fliegerabwehr. (Zens.-Nr. VI Sch 9813.)



Paketweises Fahren von 6—10 Fahrzeugen mit normalen Abständen. (Z.-Nr. VI ck 13013.)

den Trümmern der Häuser und Straßen herauszubringen. Neben starken Verlusten kommt es in Dörfern leicht zur Panik, so daß ein Verkehr überhaupt gänzlich ausgeschlossen ist. Halte und Besammlungen in Dörfern kommen deshalb nur dann in Frage, wenn nichts Besseres übrigbleibt oder wenn die Anlagen der Gebäude eine verdeckte und unregelmäßige Aufstellung ermöglichen. Die Hauptstraßen müssen für den Verkehr frei bleiben. Es dürfen vom Flieger darauf keine Fahrzeuge erkannt werden. Die Fahrzeuge müssen im Schatten der Häuser stehen und in Seitenstraßen. Wegen Schattenwurfung können Fahrzeuge an der Sonne sofort vom Flieger erkannt werden. Zum Weitermarsch wird außerhalb des Ortes gesammelt.

#### b) Die aktive Fliegerabwehr.

Die aktive Fliegerabwehr besteht im Beschuß der angreifenden feindlichen Flieger und im Einrichten eines Warndienstes. Im allgemeinen unterscheidet man zwei Arten von Fliegerangriffen:

1. Der Bombenfliegerangriff und 2. der Tieffliegerangriff.

Wird ein motorisierter Verband von Bombenfliegern aus großer Höhe angegriffen, so wird im allgemeinen weitergefahren, und zwar mit beschleunigter Geschwindigkeit, um aus dem Bereich des Angriffes möglichst rasch herauszukommen und weil fahrende Fahrzeuge schwerer zu treffen sind. Zerstört jedoch eine Bombe die Straße so stark, daß nicht mehr weitergefahren werden kann, so entstehen leicht Stockungen und Ansammlungen von Fahrzeugen. Diese sind natürlich ein beliebtes Ziel der Flieger. Es muß deshalb sofort dafür gesorgt werden, daß die Fahrzeuge

nicht auffahren, sondern anhalten und die aktive Fliegerabwehr aufnehmen. Auf jedem Fahrzeug muß deshalb ein Mann bestimmt sein, der sofort das hintere Fahrzeug zum Anhalten befiehlt, bevor es aufgefahren ist.

Womöglich wird jeder Führer dafür sorgen, daß sein Paket auseinander gezogen wird, d. h. auf Seitenstraßen fährt. Nach einem Angriff sich auf einen zweiten vorzubereiten. Unter allen Umständen muß jedoch der erhaltene Auftrag ausgeführt werden.

Gefährlicher als Bombenangriffe sind Tieffliegerangriffe mittels schweren Maschinengewehren und Maschinenkanonen. Bei dieser Angriffsart wird der

Angreifer meist zu spät erkannt und eine Ueberraschung gelingt in den meisten Fällen. Der Angreifer fliegt in etwa 100 bis 200 Meter Höhe, nützt Täler, Wälder und Hügel geschickt aus, um überraschend sein Ziel anzugreifen.

Bei Tieffliegerangriff muß jedes Fahrzeug oder Paket dort anhalten, wo es sich gerade befindet. Der Motor ist abzustellen, damit nicht durch einen Umstand ein Gang eingeschaltet wird und das Fahrzeug zu fahren beginnt.

Der Fahrzeug-Unteroffizier befiehlt, sofort das Fahrzeug zu verlassen. Nachher Aufstellen der Abwehrwaffen und Aufnahme der Abwehr. Das Fahrzeug muß von der Mannschaft verlassen werden wegen der gegenseitigen Behinderung in der Abwehr, wegen der sonst hohen Verluste und um ein freies Schußfeld zu erhalten. Unter Bäumen ist nicht zu gehen, da sonst das Schußfeld beeinträchtigt wird. Ferner sind Baumzerspringer die Ursache vieler Verluste.

Die Karabinerschützen sind in Gruppen zu sammeln, stark auseinander gezogen. Die schweren Waffen sind wieder für sich aufzustellen. Ist der erste Angriff vorüber, so muß auf einen zweiten und dritten vorbereitet werden. Ein Hinterherschießen auf Flugzeuge ist im allgemeinen wertlos und abzustopfen, weil wegfliegende Flugzeuge ein ganz ungeeignetes Ziel sind. Die Geschwindigkeit der Flugzeuge ist zu groß gegenüber den Abwehrwaffen. Auf angreifende Flugzeuge wird mit Vorgabe gezielt, bzw. ein Sperrfeuer gemacht. Deshalb in Gruppen schießen. Das Schießen der Karabinerschützen hat aber besonders einen psychologischen Wert. Die Angst des Schießenden ver-



Die Bedienung eines deutschen Flakgeschützes, die in Stellung geht, muß infolge eines Tieffangriffs englischer Flieger Deckung nehmen.



schwindet, der Mann kommt sich nicht so hilflos vor, als wenn er nichts tut.

Ist ein Fliegerangriff vorüber, so müssen sofort die zerstörten Fahrzeuge von der Straße entfernt werden. Der Verkehr muß rasch wieder möglich werden. Alle noch ganzen Fahrzeuge müssen weiterfahren und so viel vom ausfallenden Material mitnehmen wie nur möglich ist. Der Führer des Verbandes muß seinen erhaltenen Auftrag ausführen!

Die Panik bei Fliegerangriffen auf motorisierte Verbände ist anfangs zu erwarten. Sie muß durch die Offiziere und Unteroffiziere verhindert werden. Nur ihr voller Einsatz wird sie verhindern können. Man stelle sich einmal vor, wie so ein Fliegerangriff sich auswirkt. Die Kolonne kommt gerade aus einem Wald, als ein Fliegerangriff erfolgt. Der zweite Wagen wird durch eine Feuergarbe erfaßt, der Motorfahrer sinkt zusammen, das Fahrzeug gerät in den Straßengraben und überschlägt sich. Die Mannschaft und das Material werden weggeschleudert oder zerdrückt. Der nächstfolgende Motorfahrer sieht das Unglück, er stoppt und die Mannschaft hinten fliegt nach vorn. Der nächste Wagen wird ebenfalls angeschossen, ein weiterer fliegt in die Luft wegen Bombentreffern, ein anderer will ausweichen und kommt über den Straßenrand. Hier heißt es für den Offizier und Unteroffizier, kaltes Blut zu bewahren und die Panik verhindern. Dies ist nur möglich durch selbstbewußtes Auftreten und klares Befehlen.

Wichtige Straßenkreuzungen, Brücken und Durchfahrtsstraßen in Dörfern und im Gebirge sind für Flieger günstige Ziele. Solche Stellen müssen mit aktiver Fliegerabwehr geschützt werden. Ferner sind Baumaterialien bereitzulegen, die ermöglichen, daß die durch Fliegerangriff zerstörten Stellen ausgebessert werden können. Straßenbaudetachemente werden gebildet, die diese Arbeiten ausführen.



Auf dem Vormarsch vernichtete Kolonne.

Für die Sicherung von motorisierten Verbänden in Ruhe ist zu beachten:

- a) Anhalten in Fliegerdeckung, in Breite und Tiefe gegliedert.
- b) Einrichten eines Warndienstes gegen Flieger- und Panzerwagenangriff. Ein Mann mit Feldstecher versieht den Spähdienst.
- c) Sicherung der Marschstraßen und Flanken gegen Fallschirmspringer und Panzer.
- d) Straßen freihalten, Meldeposten stellen.
- e) Abfahrtsmöglichkeiten organisieren.
- f) Befehlsübermittlung sicherstellen.

Der Führer eines motorisierten Verbandes muß sich immer bewußt bleiben, daß die Erfüllung seines Auftrages das Wichtigste ist. Er darf sich demnach nicht aufhalten lassen, son-

dern muß versuchen, seinen Auftrag auch mit Verlusten an Material und Mannschaften ausführen zu können. Offiziere und Unteroffiziere werden sich deshalb nach Fliegerangriffen besonders einsetzen müssen, so daß alles wieder ins Rollen kommt. Nur ein starkes und ausgebildetes Kader wird solchen Anforderungen gewachsen sein. Ferner müssen die Abwehrmaßnahmen geübt werden, um die Mannschaften an sofortiges Handeln und Aufnehmen der Abwehr zu gewöhnen.

Mit meinen Ausführungen habe ich nur die Grundlagen gezeigt. Ein Schema gibt es nicht. Jeder Fliegerangriff bringt andere Verhältnisse, jeder Transport weicht vom andern ab, jeder Auftrag muß anders gelöst werden. Der nüchterne Menschenverstand und rasches Handeln werden entscheidend sein.

## Einsatz aus der Bewegung

Die «bewegliche Kriegführung», von der wir heute so viel lesen, braucht nicht immer die Camouflage für einen mehr oder weniger freiwilligen Rückzug zu bedeuten. Sie ist wirklich — mehr als früher — ein Element des Kampfes überhaupt geworden, das seine besonderen Gesetze hat und an die Kommandostellen ganz bestimmte neue Anforderungen stellt. Es ist nicht unwichtig zu wissen, wie kompliziert die Führung einer Truppe gerade in dieser Hinsicht geworden ist. Was sich dem Beobachter als fast selbstverständliches Funktionieren der verschiedensten Waffen und bewegungsmäßigen Operatio-

nen darbietet, ist das Resultat einer aufs feinste verstellten und abgestimmten Planung, die ihre Auswirkung vom Kommandoposten einer großen Einheit bis hinunter zum Führer der kleinsten Kampfgruppe, dem Korporal und dem letzten seiner Soldaten haben muß. Wenn beispielsweise einer größeren Infanterie-Einheit eine bestimmte offensive Aufgabe gestellt ist, so wird sich diese nicht in der laienhaften Vorstellung des «Sturmangriffs» erschöpfen. Eine der wichtigsten Voraussetzungen zum Gelingen wird — nachdem die Anlage des Vorgehens feststeht — die «Führung des Feuers» sein: dem Kom-

mandanten eines Inf.-Bat. steht heute eine so sehr verstärkte und differenzierte Feuerkraft der mannigfachsten Waffen zur Verfügung, daß deren richtiger Einsatz zu den vordringlichsten Aufgaben seiner Kampfführung geworden ist. Jede dieser Waffen, die Maschinengewehre wie die panzerbrechenden Geschütze, die Fliegerabwehr wie die zugeteilte, Feuerschutz bietende Artillerie (um nur wenige Beispiele zu nennen) muß zur richtigen Zeit, am richtigen Ort, in richtiger Kombination und mit der größtmöglichen Wirkung zum Einsatz kommen. In einem Stellungskrieg scheint dieses abgestimmte