Luftschutz und Militär

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **19 (1943-1944)**

Heft 6

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-706040

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

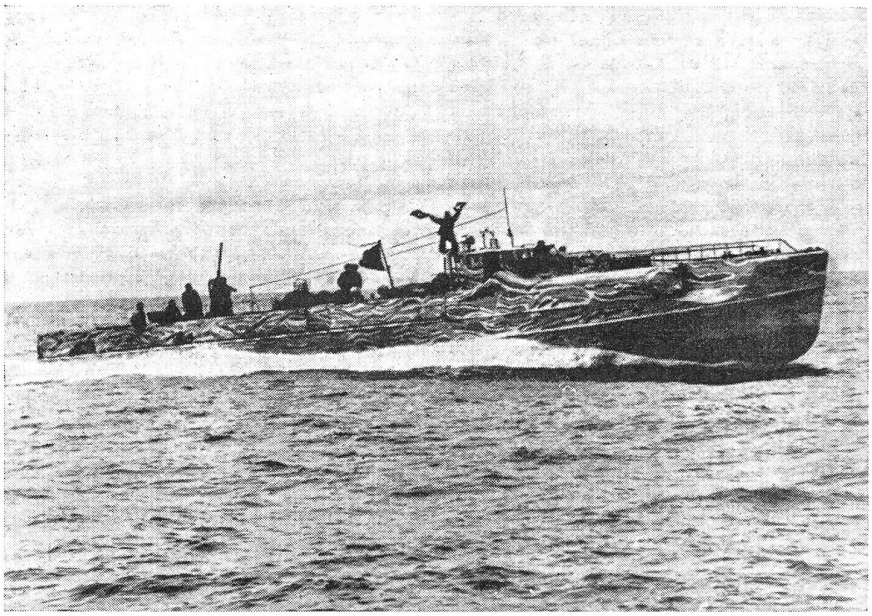
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

und Kommandobrücken, versteckte man die Rettungsboote und stellte in einer das Auge irreführenden Linie andere Boote dar, verlängerte oder verkürzte man Masten und so weiter. Die besten Resultate erzielte man mit großen, nach einer einfachen Zeichnung bemalten Flächen. Als Farben wählte man ein helles Grau-Blau oder Blau, versah diese Flächen jedoch an genau bestimmten Stellen mit plastisch wirkenden Kontrastfarben, die eine gewollte Wirkung hervorriefen, in dem die so bemalten Stellen dem beobachtenden Auge näher erschienen, als sie in Wirklichkeit waren. Man brachte es dabei fertig, Winkel, Ecken, Vertiefungen, Erhöhungen und andere Anhaltspunkte vorzutäuschen, die sich entweder gar nicht oder in Wirklichkeit an einem ganz anderen als am beobachteten Ort befanden. Eine raffinierte Kombination von Licht und Schatten trug noch wesentlich zur Täuschung bei.



Modernes Schnellboot mit wellenförmigem Tarnanstrich.

Diese Methode hatte Erfolg. Distanz- und Fahrtrichtungsübungen ergaben Fehlschätzungen bis zu 90 Grad! Erfahrene Kapitäne, die in Konvois fuhren, glaubten mehrmals, ein vor ihnen im Konvoi fahrendes Schiff kreuze ihre Route und manövrierten, um einen Zusammenstoß zu vermeiden, bis sie plötzlich feststellten, daß das andere Schiff seine Fahrrinne gar nicht verlassen hatte und genau parallel zu ihrem fuhr!

Von allen kriegführenden Marinen beharrte allein die amerikanische in den ihrem Kriegseintritt folgenden Monaten in ihren Versuchen, ihre Schiffe durch Tarnung «unsichtbar» zu machen. Trotz den seltsamsten malerischen Versuchen kamen die Amerikaner zu keinem greifbaren Resultat.

Als erste wurden vor fünfundzwanzig Jahren die Handelsschiffe getarnt, auf die die Unterseeboote es speziell abgesehen hatten und die sich solchen Angriffen weniger gut entziehen konnten als die schnelleren und selteneren Kriegsschiffe. Man tarnte damals höchstens noch die Einheiten der Kriegsmarine, die den Konvois als Begleitschiffe beigegeben waren, damit sich diese nicht allzusehr von den Handelsschiffen unterschieden.

Darüber hinaus wurden damals nur einzelne, ganz spezielle Schiffstypen getarnt, nicht aber ganze Geschwader, wie das heute der Fall ist. Selbst in der britischen Marine, die zu jener Zeit am meisten getarnte Kriegsschiffe aufwies, waren nur die Flugzeugträger der sogenannten «Großen Flotte» von Beatty und zu Versuchszwecken zwei Linienschiffe mit Kriegsfarben bemalt. Das eine dieser Schiffe, die «Ramillies» trug zum Beispiel ein aufsehenerregendes rosarotes Kriegskleid.

Zweifellos leistete die Tarnung große Dienste und erschwerte den gegnerischen Unterseebooten ihre Aufgabe nicht unerheblich. Die deutsche Admiralität ließ sich jedoch nicht lange bluffen und stellte der Unterseebootschule in Kiel einen nach der Art der Alliierten kriegsbemalten Handelsdampfer zur Verfügung, an dem schon bewährte und zukünftige U-Boots-Kommandanten sich schulen konnten.

Eine viel gesehene, einfache und doch wirksame Tarnungsmethode aus dem letzten Weltkrieg sei hier noch erwähnt, die aufgemalte Bugwelle, die den Eindruck einer größeren Schnelligkeit vermittelte, als das Schiff tatsächlich entwickelte. Dieser Trick, der zum erstenmal im Jahr 1915 in den Dardanellen angewandt wurde, hatte zur Folge, daß das angreifende Schiff mit einem zu großen Vorhaltewinkel schoß und dadurch sein Ziel verfehlte.

Mit dem Kriegsende 1918 verschwanden Tarnung und Kriegsbemalung der Schiffe. Die großen Reeder ließen ihre Schiffe wieder friedensmäßig bemalen, das heißt in den Farben ihrer Schiffahrtsgesellschaften. Auch die Kriegsschiffe wurden wieder einheitlich grau gestrichen, wobei höchstens die Tönung von Flotte zu Flotte variierte; je nach dem Standort oder den Gewässern, in denen die Schiffe fuhren, nuancierte man die Tönung. So wählte man ein dunkles Grau für die Schiffe im nebligen Norden, oder ein helleres Grau für die unter freundlicheren Himmeln im Süden kreuzenden Einheiten.

Kriegsberichte, farbige Illustrationen in Zeitungen und Photos und aktuelle Filmstreifen zeigen, daß seit bald vier Jahren die Schiffe wieder unter der weiter oben beschriebenen Kriegsbemalung fahren, die im Prinzip bei allen Marinen die gleiche ist, in der Ausführung jedoch von Flotte zu Flotte variiert. Das unsichtbare Schiff aber segelt weiterhin auf den Meeren phantasiebegabter Romanschriftsteller ...

-ill-

Luftschutz und Militär

(Siehe «Schweizer Soldat» Nr. 4 vom 24. September 1943.)

Mein lieber Herr Luftschutzoffizier!

Ihre zum Teil etwas spitzig formulierten Aeußerungen über das Verhältnis zwischen Militär und Ihrer Organisation sind menschlich begreiflich, taktisch aber meiner Auffassung nach nicht sehr geschickt. Ich habe ungezählte Male in meinen «Theorien», die ich mehr als Frage- und Antwortspiel von Kamerad zu Kamerad auffasse, in meiner Einheit über das von Ihnen angeschnittene Thema gesprochen und kann Ihnen daher aus eigener Erfahrung über die Einstellung des Militärs zum Luftschutz einiges berichten.

Wie Sie richtig erwähnten, sind es noch zum Teil die Ueberbleibsel aus der «guten, alten Zeit mit ihrer Eigendekoration», die unsere Wehrmänner zu ihrer unbegründeten negativen Einstellung veranlassen. Auch das ist menschlich begreiflich. Sie wissen ja selbst ebensogut, daß viele

heutige Luftschutzoffiziere sich auch aus Kreisen rekrutieren, die früher froh waren, nicht Dienst leisten zu müssen. Es gab zur Zeit der Rekrutenbeschränkung so viele kleine Bobos, die zum Abseitsstehen in günstigem Sinne vergrößert und testiert werden konnten, daß sich der normal dienstleistende Soldat mit Recht fragen mußte, warum wohl der oder jener Sportmann und scheinbar kerngesunde Bekannte «ausschlüpfen» konnte. Wenn nun die gleichen Leute aus dem gleichen Dorf plötzlich in den Zeiten der militärischen Hochkonjunktur nach einigen Tagen Abwesenheit in einer fabelhaft schneidigen und schönen blauen Luftschutzoffiziersuniform promenieren und wenn möglich noch den Soldaten zum Grüßen auffordern, dann kommt unweigerlich die Reaktion, und der aufgespeicherte Groll entlädt sich.

Daß sich nun dieser Groll auf alle Luftschutzoffiziere ausdehnt, ist bedauerlich, kann aber wohl nicht mit einem Schlage geändert werden. Dazu kommt noch, daß wir Schweizer über alles Neue witzeln und spötteln. Denken Sie nur an die F.H.D., oder beispielsweise an die Pfadfinder in ihren Entstehungsjahren. Glauben Sie wirklich, daß der über die langen Hosen und das burschikose Auftreten der Ihnen zugeteilten Frauen sich äußernde Witz verletzend ist? Glauben Sie im weitern, daß sich ein aufrichtiger Soldat über Ihre **Arbeitsleistung** lustig macht, wenn Sie vom Opfern Ihrer Freizeit berichten?

*

Sehen Sie, mein lieber Luftschutzoffizier, gerade hier liegt der wunde Punkt: die Arbeitsleistung muß dokumentiert werden. Die Reportage «aus einer Luftschutzrekrutenschule» in der gleichen Nummer des «Schweizer Soldat», in der auch Ihr Beitrag erschien, würde Wunder in Ihrem Sinne wirken, wenn nicht anschließend daran Sie persönlich den guten Einfluß merklich abgeschwächt hätten.

Gehen Sie Ihren geraden, Ihnen vorgezeichneten Weg, zeigen Sie den Feldgrauen, daß auch die Blauen ganze Frauen und Männer sind, die dort einspringen, retten, helfen und arbeiten, wo der Mann an der Front nicht sein kann, dann wird sich die von Ihnen gerügte Einstellung langsam und sicher ändern. Wir wollen doch beide heute schon mit Freuden konstatieren, daß sich seit Beginn Ihrer Organisation bis heute in dieser Beziehung vieles zum Guten verändert hat. Es wird immer «Auchsoldaten» geben, die Sie nicht grüßen werden; es sind aber die gleichen Jammergestalten, die auch ihre eigenen Unteroffiziere und Offiziere nicht grüßen. Das Befehlen und Strafen nützt hier nichts. Die Achtung und der Anstand müssen erworben und nicht befohlen werden. Ich weiß, daß in absehbarer Zeit das Verhältnis Luftschutz und Militär nicht mehr zur Diskussion stehen wird, da jeder Feldgraue einsehen wird, **was der Luftschutz leistet** und daß, wie Sie selbst schreiben, der Blaue sein Kamerad und Helfer im gemeinsamen Abwehrkampf ist.

Hptm. Schürch.

Selbst zwischen echten Wolkenformationen sind die Kondensstreifen deutlich erkennbar.

Wolkenbildung durch Flugzeuge

Hin und wieder können wir bei klarem Himmel die Beobachtung machen, daß **unsere Jagdflugzeuge** die bei ihren Höhenflügen von bloßem Auge gar nicht, oder nur als winzig kleiner Punkt zu erkennen sind, — eigenartige Wolkenstreifen hinter sich herziehen, ähnlich, wie wir es von den «Himmelsschreibern» der Vorkriegszeit her kennen.

Diese Art der Wolkenbildung ist eine Naturerscheinung, die **seit Kriegsausbruch, dem Beginn der Höhenfliegerei auf breiter Grundlage, immer häufiger auftritt.**

Den Anlaß zu diesen Wolkenstreifenbildungen geben die heißen Auspuffgase der Flugmotoren, die mit Wasserdampf gesättigt sind. Der im Auspuff vorhandene Wasserdampf wird durch Kondensation oder Sublimation in Form von **Nebelstreifen** oder **Wolken** aus feinsten Eiskristallen sichtbar. Ist nun bei entsprechenden Temperaturen in der Atmosphäre und bei einem bestimmten Feuchtigkeitsgehalt der Luft eine gewisse Bereitschaft zur Wolkenbildung vorhanden, so dehnen sich die Kondensstreifen aus und bilden später eine Wolke, deren Ursprung nicht mehr erkennbar ist und die völlig einer **meteorologischen** Wolke gleicht. Im allgemeinen verschwindet das Kondensat bald wieder, weil die Luft vom Flugzeug abwärts beschleunigt wird, was einer Wolkenbildung