

**Zeitschrift:** Protar  
**Herausgeber:** Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes  
**Band:** 2 (1935-1936)  
**Heft:** 5  
  
**Artikel:** Die Luftschutz-Teilübung in Thun vom 28. Februar 1936  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-362452>

### **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:** 15.02.2026

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

**Schweizerische Monatsschrift für den Luftschutz der Zivilbevölkerung + Revue mensuelle suisse pour la protection aérienne de la population civile + Rivista mensile svizzera per la protezione aerea della popolazione civile**

Redaktion: Dr. K. REBER, BERN, Neufeldstr. 128 - Druck, Administration und Inseraten-Regie: Buchdruckerei VOGT-SCHILD A. G., SOLOTHURN

Ständige Mitarbeiter: Dr. L. BENDEL, Ing., Luzern; Dr. M. CORDONE, Ing., Lausanne; Dr. med. VON FISCHER, Zentralsekretär des Schweiz. Roten Kreuzes; M. HÖRIGER, Sanitätskommissär, Basel; M. KOENIG, Ing., Leiter der Eidg. Luftschutzstelle, Bern; Dr. H. LABHARDT, Chemiker, Kreuzlingen, Postfach 136; E. NAEF, rédacteur, Lausanne; Dr. L. M. SANDOZ, ing.-chim., Troinex-Genève; A. SPEZIALI, Comandante Croce Verde, Bellinzona; Dr. J. THOMANN, Oberst, Eidg. Armee-Apotheker, Bern.

Jahres-Abonnementspreis: Schweiz Fr. 8.—, Ausland Fr. 12.—, Einzelnummer 75 Cts. — Postcheckkonto No. Va 4 - Telephon No. 155

## Inhalt — Sommaire

	Seite		Pag.
Die Luftschutz-Teilübung in Thun vom 28. Februar 1936	79	Chronique de la presse étrangère. Par Ernest Naef	90
Protection des populations civiles contre la guerre chimique	83	La guerra batteriologica. A. Speziali	91
Der passive Luftschutz bei den Bundesbahnen.		Der Luftschutz in Basel macht Fortschritte	96
Von Ing. W. Wachs	87	Kleine Mitteilungen	99
Die Gefährdung des elektrischen Bahnbetriebes im Kriege.		Ausland-Rundschau	100
Von Ing. H. Habich	88		

## Die Luftschutz-Teilübung in Thun vom 28. Februar 1936.

(Mitgeteilt von der Eidg. Luftschutzstelle, Bern)

Am 28. Februar wurde in Thun die erste Luftschutz-Teilübung im grösseren Rahmen durchgeführt. Es handelte sich hierbei nicht um eine Vollübung, die gesamte lokale Organisation mit ihren verschiedenen Trupps umfassend, sondern lediglich um eine Teilübung zum speziellen Studium des Alarms und der Verdunkelung.

Die im Auftrage der Eidg. Luftschutzkommission von der Ortsleitung Thun organisierte und durchgeführte Alarm- und Verdunkelungsübung sollte als Grundlage dienen zur Aufstellung von allgemein gültigen Richtlinien für die Erstellung eines sich über die ganze Schweiz erstreckenden Alarmnetzes für die Alarmierung der Zivilbevölkerung bei Fliegergefahr und für die zu treffenden Verdunkelungsmassnahmen.

Auf diesen Voraussetzungen war die ganze Übungsanlage aufgebaut. Einerseits mussten die Verwendungsmöglichkeiten der in Thun aufgestellten Alarmsirenen geprüft werden, d. h. deren Reichweite bei den verschiedenen vorkommenden lokalen Verhältnissen, sowie die Hörbarkeit der Signale auf Strassen und Plätzen, in Häusern, Betrieben, Schutzräumen usw. Andererseits musste die Wirkung der getroffenen Verdunkelungsmassnahmen kontrolliert werden, was hauptsächlich in den Aufgabenkreis der Flieger fiel, deren Einsatz für nächtliche Kontrollflüge über Thun während der Verdunkelung vorgesehen war.

Der Nachmittag des 28. Februars war für die Orientierung der eidgenössischen und militärischen Instanzen, der Behörden sowie aller interessierten Stellen der Luftschutzorganisationen und

des Schweiz. Luftschutzverbandes über Alarm- und Verdunkelungsmassnahmen vorgesehen.

Die totale Verdunkelung (eine teilweise oder reduzierte Verdunkelung kann infolge der Kleinheit der Schweiz und der dadurch bedingten grossen «Luftempfindlichkeit» gar nicht in Betracht gezogen werden) war auf 19 Uhr festgesetzt. Von diesem Zeitpunkt an sollte ein Kontrollflugzeug während zirka 1½ Stunden den Zustand der Verdunkelung aus der Luft kontrollieren. Der eigentliche Fliegeralarm wurde erst um 20.30 Uhr gegeben, wonach durch eine Flugzeugstaffel der nächtliche Bombenangriff auf das verdunkelte Thun erfolgte. Die Bombeneinschläge waren durch Petarden in verschiedenen Stadtteilen markiert. Das Ende des Fliegeralarms erfolgte um 21 Uhr.

\*

Nachmittags um 14 Uhr begannen bereits die einleitenden Referate als allgemeine Orientierung über Zweck und Ziel des Fliegeralarms und der Verdunkelung. Anschliessend folgten die Besichtigungen der Sirenenanlagen und verschiedener Objekte, wie eidgenössische Betriebe, Gaswerk, Privatindustrie, Spital usw., in welchen die vorbereitenden Massnahmen für die Verdunkelung bereits getroffen worden waren.

Zehn Sirenen waren derart über das ganze Stadtgebiet verteilt und aufgestellt, dass die Alarmsignale möglichst überall gut hörbar waren und sogenannte «tote Zonen» vermieden wurden. Zur Erforschung der Hörbarkeit der Sirenen wurden zirka 30 Kontrollposten im ganzen Stadt-

gebiet aufgestellt, die in Privathäusern, Geschäften, Werkstätten, öffentlichen Lokalen, Kellerräumen usw. die Lautstärke der Sirensignale zu kontrollieren hatten. Ausserdem wurden zirka 600 Fragebogen der Bevölkerung der Stadt Thun und der umliegenden Gemeinden verteilt, was ebenfalls ein wertvolles Material zur Feststellung der Reichweite der Sirensignale bedeutete.

Die Besichtigung der verschiedenen Betriebe zeigte die Mannigfaltigkeit der angewendeten Verdunkelungsmassnahmen, welche in jedem Betrieb wieder verschieden durchgeführt wurden. Jeder Betrieb musste die Verdunkelungsmassnahmen der Eigenart und den Bedürfnissen seiner Anlage anpassen. — Hier bedingte eine nachts im Betrieb stehende Schweissanlage eine besonders sorgfältige Verdunkelung, um die beim elektrischen Schweißen entstehende, überstarke Lichtquelle nach aussen vollständig unsichtbar zu machen. — Dort wieder verlangte ein auch während der Nacht ständig arbeitendes Kesselhaus eine ganz spezielle Verdunkelung. In einem andern Betrieb, bei welchem der Arbeitsgang ein ständiges Hin und Her zwischen dem Arbeitsraum im Innern des Gebäudes und einem freistehenden Hof voraussetzt, musste die Lichtschleuse den besondern Verhältnissen angepasst sein, und auch speziell bewacht werden, damit die Möglichkeit des Austretens des Lichtes durch die Lichtschleuse den hier sich befindenden Industriebetrieb nicht verate.

Um die Bewachung der Lichtschleusen zu erübrigen, wurde in einem andern Werk eine automatische Türschliessvorrichtung an den beiden Türen der Lichtschleuse angebracht, welche bewirkte, dass eine Türe verriegelt blieb, solange die andere Türe geöffnet war.

Aus der Besichtigung der verschiedenen Objekte ging deutlich hervor, dass eine wirksame Verdunkelung bei noch so schwierigen Verhältnissen auch mit relativ billigen Mitteln immer zu erzielen ist. Zum Teil waren die Fenster und Lichtschächte mit schwarzem Stoff oder mit blauem Spezialpapier verdunkelt. Auch bleibende Einrichtungen wurden bereits angefertigt, wobei sogar Sperrholzplatten verwendet wurden. Aber auch da, wo das Auftreten starker Lichtquellen nach aussen abgeblendet werden musste, wurde mit billigem, aber kräftigem, sogenanntem Ueberseepackpapier («Entredeux») nicht nur eine tadellose, sondern auch eine dauerhafte Verdunkelung geschaffen. Die vielvertretene Ansicht, dass sich eine gute Verdunkelung nur mit grossem Kostenaufwand erstellen lasse, ist somit widerlegt. Allerdings muss auch hier dem einzelnen überlassen werden, mit mehr oder weniger Findigkeit eine möglichst einfache und billige, jedoch gute Verdunkelung seiner Wohnung oder seines Betriebes zu erzielen.

Wenn auch da und dort die Verdunkelung noch Mängel aufwies, tut das gar nichts zur Sache, im Gegenteil, Fehler sind immer die besten Lehrmeister und werden da, wo sie auftraten, für das weitere Vorgehen Fingerzeige sein. Ein objektives Urteil über noch bestehende Mängel abzugeben war Aufgabe der Besatzung des Kontrollflugzeuges, deren Beobachtungen wir noch zu verfolgen Gelegenheit haben werden.

Im Gaswerk wurde ausserdem noch ein speziell hergerichteter Schutzraum für die Belegmannschaft gezeigt, der, obschon er noch nicht bis in alle Einzelheiten vollständig ausgebaut war, doch ein Bild von den Anforderungen gab, welche an einen solchen Schutzraum gestellt werden müssen.

Ganz spezielles Interesse erweckte die Verdunkelung der gesamten Bahnanlage. Dort erwiesen sich diese Massnahmen als besonders schwierig, denn trotz der Verdunkelung müssen die Züge abgefertigt werden, Wagen sind auf andere Geleise zu verschieben, das Ein- und Ausladen von Gütern muss erfolgen können. Hier kann nicht einfach ein Gebäude verdunkelt werden, der ganze Betrieb spielt sich unter freiem Himmel ab, wobei eine Minimalbeleuchtung unbedingt notwendig ist. Die Ein- und Ausfahrtsignale müssen den Führern der an- und abfahrenden Züge sichtbar sein, und ebenso die Weichenbeleuchtungen.

Dementsprechend waren auch die Verdunkelungsmassnahmen der Bahnhofanlagen ganz verschieden von allen andern in der Stadt getroffenen Vorkehrungen.

Beim Bahnhof handelte es sich darum, bei diesem Versuch zu prüfen, welches Maximum an Betriebsbeleuchtung noch zulässig ist und welche spezielle Abblendemassnahmen zu treffen sind, um diese Beleuchtung der Sicht des feindlichen Fliegers zu entziehen.

Dasselbe galt für die Strassenbeleuchtung. Da in der Schweiz während der ganzen Dauer der Feindseligkeiten die totale Verdunkelung herrschen wird, muss auch in den Strassen die Möglichkeit zur Abwicklung eines einigermaßen normalen Strassenverkehrs, ohne Steigerung der Verkehrsunfälle, gegeben sein. In den Strassen von Thun waren deshalb nur einige blaue, nach oben speziell abgeschirmte Richtlampen eingeschaltet, während die andere Strassenbeleuchtung abgeschaltet war.

Alle diese Besichtigungen wurden noch durch kurze orientierende Referate ergänzt, was sehr viel zum Verständnis der im Hinblick auf die bevorstehende Uebung getroffenen Massnahmen beitrug. Ausserdem wurde in drei verschiedenen Lichtspieltheatern während des ganzen Nachmittags fortlaufend der offizielle Luftschutzaufklärungsfilm der Eidg. Luftschutzstelle gezeigt, welcher bereits verschiedentlich bei Vorträgen über den passiven Luftschutz vorgeführt wurde.



Die Alarmstation: Um den „Fliegeralarm“ für eine ganze Stadt auszulösen, genügt der Druck auf einen kleinen Knopf und augenblicklich heulen die elektrisch ferngesteuerten Sirenen auf.

Phot. Steiner, Bern

Aus allem, was im Verlaufe des Nachmittags gezeigt wurde, hatte man den bestimmten Eindruck, dass überall, auch seitens der Bevölkerung, nicht nur mit Eifer an der Durchführung der Verdunkelung gearbeitet worden war, sondern auch, dass der unbedingten Notwendigkeit einer solchen Uebung das notwendige Verständnis entgegengebracht wurde. Am Gelingen der Verdunkelung konnte schon jetzt kaum mehr gezweifelt werden.

\*

Je mehr sich die Dunkelheit über die Stadt senkte, umso düsterer erschien das sonst so freundliche Stadtbild. Nur einzelne blaue Richtlampen wiesen auf die wichtigsten Verkehrsadern der Stadt. Die Innenbeleuchtung der Häuser zeichnete sich nur noch als ganz schwacher, blauer Schimmer von den Häuserfronten ab. Um 19 Uhr, bei Beginn der totalen Verdunkelung, verschwanden auch noch die vereinzelt aufblitzenden, nicht verdunkelten Lichter. Die Autos, Strassenbahnen und Fahrräder, welche nur mit verhülltem Stadtlcht und stark herabgesetzter Geschwindigkeit

fahren durften, waren nur noch als kleine, bewegliche Punkte sichtbar. Die Lichtschleusen bei den Ausgängen von öffentlichen Lokalen erlaubten ein ungehindertes Ein- und Ausgehen, ohne dass von der Innenbeleuchtung nur ein Schimmer auf die Strasse fiel. Die Verdunkelung schien wirklich eine vollständige und einwandfreie zu sein.

Schon ist ein schwacher Motorenlärm aus der Ferne hörbar, das Kontrollflugzeug ist im Anflug, und das rasche Anwachsen des Motorenlärms zeugt von der Geschwindigkeit, mit welcher sich der nächtliche Flieger dem Ziel nähert. Mancher, der sich in den Strassen von Thun während dieser Zeit aufhielt, hatte ein siegesbewusstes und vielleicht sogar ironisches Lächeln und zweifelte am Erfolg dieses Kontrollfluges, sieht man seine Mitmenschen doch schon auf einige Schritte Entfernung nur noch als undeutliche, dunkle Schatten! Und doch — nachdem der Flieger nach erfolgter Landung seinen Rapport erteilt hatte, dürfte einigen eine kleine Vergesslichkeit, irgendeine, wenn auch noch so geringe, für den Flieger aber umso wichtigere Verdunkelungs-Unterlassungssünde in Erinnerung gerufen worden sein.



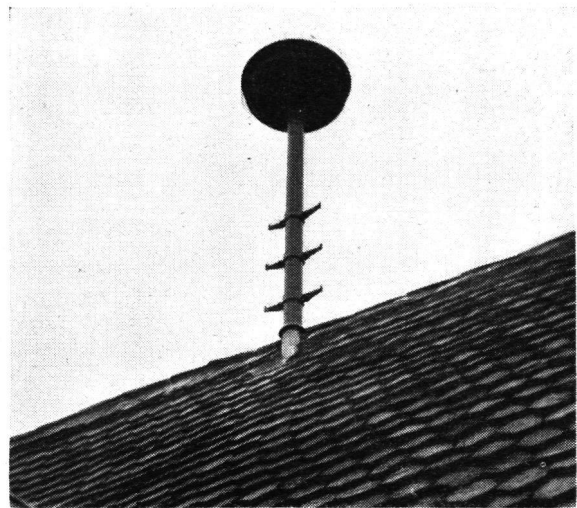
## Nachtflug über Thun.

Nach einer kurzen Befehlsausgabe starten wir mit dem Kontrollflugzeug Richtung Thun, um rechtzeitig unsere Beobachtungen vornehmen zu können. — Unter uns verschwinden die letzten Lichter von Heimberg, und in einiger Entfernung können wir trotz der noch stellenweise herabhängenden Nebelschwaden eine hellgrau schimmernde, genau begrenzte Fläche erkennen, umrandet vom Lichterglanz der friedensmässig beleuchteten Dörfer Gunten, Oberhofen, Spiez usw. Unmittelbar vor uns ist aber alles in Dunkelheit gehüllt. Nur die blauen Auspufflammern unseres Motors leuchten gespensterhaft auf, und trotz dem Dröhnen unseres 650pferdigen Motors hat man das Gefühl der absoluten Einsamkeit und Stille. Das Ende des Seebeckens ist erreicht, und wir drehen in einer Linkskurve wieder über das Zentrum der vollständig verdunkelten Stadt. Der erste Blick schon zeigt, dass hier unten eine ganz gewaltige Arbeit geleistet worden ist. Trotzdem sich unsere Augen nun an die Dunkelheit gewöhnt haben, fällt es uns schwer, aus dem uns doch so bekannten Stadtbild Einzelheiten zu erkennen. Auch fliegen wir nur auf 600 m Höhe, was für einen feindlichen Flieger ohnehin unmöglich wäre, weil dieser, um nicht von der Bodenabwehr heruntergeholt zu werden, mindestens in einer Höhe von 3000 m fliegen müsste. Um unsere spezielle Aufgabe richtig erfüllen zu können, müssen wir aber auch aus niedrigen Höhen beobachten.

Die Gebäudekomplexe sind aus dieser Höhe noch zu erkennen. Ebenfalls erleichtern uns die sich schwach von der Umgebung abhebenden Aareläufe unsere Aufgabe. Die Richtlampen, welche versuchsweise verschiedene Lichtstärken aufweisen, geben uns das Bild der Strassenzüge der Stadt. Ausserdem erscheint die Stadt wie ausgestorben; nicht einmal in den eidgenössischen Betrieben, wo ein Kesselhaus ständig in Betrieb ist und wo elektrisch geschweisst wird, ist das Arbeiten der Belegschaften zu erkennen. Die Verdunkelung muss wirklich als mustergültig bezeichnet werden.

Doch — hier — unmittelbar unter uns zeichnet sich eine hellgraue, kreisförmige Fläche deutlich vom Umland ab. Bei genauer Orientierung erkennen wir, dass es die Bedachung eines der beiden Gasometer des Gaswerkes sein muss. Es ist eine Kleinigkeit, und doch bietet eine solche Erscheinung einer feindlichen Flugzeugbesatzung einen sehr wichtigen Anhalts- und Orientierungspunkt. Mit einem dunkeln Anstrich wird es aber ohne weiteres möglich sein, auch diesen Fehler zu beheben.

Ein kurzes Aufblitzen in der Richtung des Schlosses! War es eine für einen kurzen Moment eingeschaltete und nicht verdunkelte Zimmerbeleuchtung, oder das Aufblitzen einer nicht abgeblendeten Taschenlampe? Wenn wir die Licht-



Eine definitiv eingerichtete Fliegeralarm-Sirene auf einem Thuner Hausdach. Man beachte die hohe Lagerung der Sirene, wodurch eine gute Schallwirkung zustande kommt.

Phot. Steiner, Bern

quelle auch nicht genau bestimmen können, ist unsere Aufmerksamkeit doch wachgerufen, irgend etwas muss dort sein, und richtig, in der gleichen Richtung, ungefähr 100–200 m unterhalb des Schlosses sighten wir einen nicht verdunkelten Lichtschacht. Ein schwacher Schimmer nur, aber gerade solche Kleinigkeiten stechen in dieser Dunkelheit doppelt gut hervor, zeigen, dass sich hier etwas befinden muss, das sich der Sicht des Fliegers entziehen will.

Wir kurven wieder über der Stadt und beobachten die Bahnhofanlage. Die Bahnsteigbeleuchtung zeichnet sich trotz der abgeblendeten Lampen als symmetrisches Gebilde der Lichtkegel ab. Die Verdunkelung, das heisst die Abblendung der Lampen, scheint ungenügend zu sein und kann bestimmt, ohne den Verkehr wesentlich zu beeinflussen, noch mehr herabgesetzt werden. Das Bahnhofgebäude selbst ist aber sehr gut verdunkelt und ist in keiner Weise zu erkennen.

Mein Beobachter verschwindet für kurze Zeit im Beobachtersitz, wo er dank der Bordbeleuchtung seine Notizen über die erfolgten Beobachtungen machen kann und ebenfalls die Möglichkeit hat, sich ständig anhand der Karte zu orientieren. Die Bordbeleuchtung im Pilotensitz habe ich längst ausgelöscht, um nicht durch dieses Eigenlicht in der Beobachtung gestört zu werden.

Plötzlich jedoch reisst mich der Beobachter von hinten an der Schulter herum und, diesem mehr als deutlichen Zeichen Folge leistend, drossle ich den Motor ab und kurve gegen das Gaswerkareal zu. Das starke Aufflackern eines offenen Feuers lässt uns erkennen, dass soeben die Beschickung der Öfen im Gaswerk erfolgt. Auf mehr als 15 km Distanz, bei günstiger Witterung noch bedeutend weiter, ist eine solche Feuersäule sichtbar.

3600 m über Meer. Wir fliegen nun auf der untersten Grenze der kriegsmässigen Höhe und

wollen uns noch überzeugen, wie sich die Verdunkelung der Stadt Thun aus dieser Höhe auswirkt. Die Umrisse des Sees sind nur noch schwach erkennbar, ebenfalls die beiden Aareläufe. Aus dieser Höhe ist nun tatsächlich bei einer guten Verdunkelung nicht mehr viel zu erkennen. Unsere Aufgabe ist erfüllt, und wir haben es eilig aus dieser bissig kalten Höhe hinunter in wärmere Luftschichten zu steuern. Ein letztes Mal kreisen wir in 3400 m Höhe über der Stadt und fliegen Richtung Bern.

Ein letzter Blick noch nach rückwärts, gerade noch früh genug, um das plötzliche scharfe Aufleuchten einer ganzen Häuserfront zu sehen. Einen Augenblick nur war ein Teilstück der Strasse dadurch taghell beleuchtet, und schon war das Licht wieder gelöscht. Hier kann kein Zweifel herrschen, es muss eine Geschäfts- oder Schaufensterbeleuchtung gewesen sein. Ein Unvorsichtiger, der vergessen hatte, dass vielleicht gerade nur diese Beleuchtung im ganzen Hause nicht abgedunkelt und der betreffende Lichtschalter für den Fall eines solchen Missgeschickes nicht durch irgendeine einfache Schutzhaube aus Pappe gesichert war.

Abgesehen von diesen kleinen, im Kriegsfall aber ganz folgeschweren Missgeschicken und Vergesslichkeiten, hatten wir vom Flugzeug aus den Eindruck, dass die ganze Verdunkelung über Erwarten gut, sogar zum grössten Teil tadellos durchgeführt worden ist. Einem feindlichen Flieger wäre es jedenfalls in 3000 m Höhe nicht ohne weiteres geglückt, mit seinen Bomben das vorgesehene Ziel zu erreichen, umsomehr, als ihm bei einer gänzlichen Verdunkelung des gesamten Gebietes um Thun, bei einer totalen Verdunkelung der Schweiz, das Auffinden seines Zieles ganz gewaltig erschwert worden wäre.

20.30 Uhr. — Schlagartig, von einem zentralen Punkt aus gesteuert, heulten die Sirenen auf. Der Heulton, das heisst das ständig aufeinander folgende Wechseln von einer hohen Tonstufe zu einer

tieferen, trug den «Fliegeralarm» über alle Dächer, in alle Strassen, in alle Wohnungen, und einige Minuten später schon dröhnten die Motoren der angreifenden Fliegerstaffel über der verdunkelten Stadt, das Pfeifen der abgeworfenen Bomben — das scharfe Aufblitzen bei den Einschlagstellen — der kurz darauf folgende Explosionsknall! Nur Bruchteile von Minuten, und schon waren die feindlichen Flieger wieder weg. Man hatte kaum Zeit, sich vom Geschehenen Rechenschaft abzugeben. Im Kriegsfall würde nur noch die verheerende Wirkung der abgeworfenen Bombenlast vom feindlichen Angriff zeugen.

Genau um 21 Uhr ertönte von denselben Sirenen das Signal «Ende Alarm», diesmal mit einem hohen Dauerton, und im Gegensatz zum Ernstfalle, in welchem die vollständige Verdunkelung trotzdem weiterhin beibehalten werden müsste, begann in der Stadt der normale Betrieb wieder und ein Licht nach dem andern leuchtete wieder auf.

Die Alarm- und Verdunkelungsübung in Thun kann für weitere solche Uebungen als glänzendes Beispiel hingestellt werden. Dieser Erfolg ist in allererster Linie der Ortsleitung und der Behörde von Thun zuzuschreiben, die keine Mühe und keine Arbeit gescheut haben, um die einwandfreie Durchführung der Verdunkelung sicherzustellen. Aber auch das Verhalten der gesamten Bevölkerung ist eine Ermutigung, um weiterhin durch derartige Uebungen eine lebensfähige und zuverlässige Luftschutzorganisation in der Schweiz heranzubilden.

Das Ergebnis dieser Alarm- und Verdunkelungsübung dient als erste Grundlage für die Bearbeitung entsprechender Vorschriften für Alarm und Verdunkelung.

Mit der Uebung in Thun ist somit ein grosser Schritt zur Weiterentwicklung der Organisation des passiven Luftschutzes gemacht worden. (F.)

## **Protection des populations civiles contre la guerre chimique.<sup>1)</sup>**

### *Les lois de défense passive.*

Les lois de défense passive ressortissent au domaine des nécessités visibles ou aisément prévisibles. Elles donnent une base légale aux mesures techniques de protection et de sauvegarde des populations civiles et qui n'ont, à vrai dire, cessé à aucun moment de préoccuper les gouvernements, les plaçant ainsi devant de graves problèmes et de lourdes responsabilités. Il s'agit, en fin de compte, de sauver le cas échéant de nombreuses vies humaines. Et ce but vaut bien la peine d'être poursuivi, avec la ferme volonté d'aboutir, aussi long-

temps qu'il demeurera impossible de ne pas redouter certaines éventualités tragiques, si respectables que puissent être les doctrines sur lesquelles se fondent les instruments diplomatiques protégeant les non-combattants contre les dangers de la guerre aéro-chimique.<sup>1)</sup>

A maintes reprises nous avons souligné à cette place les différentes lois et ordonnances relatives

<sup>1)</sup> D'après la *Revue internationale de la Croix-Rouge*, Genève 1935, n° 204. Avec l'aimable autorisation de l'auteur.

<sup>1)</sup> Voir *Revue internationale*, sept. 1931, pp. 688—719.