

Nächtlicher Luftangriff auf Thun am Abend des 28. Februar 1936

Autor(en): **Hegnauer, M.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Rote Kreuz : offizielles Organ des Schweizerischen Centralvereins vom Roten Kreuz, des Schweiz. Militärsanitätsvereins und des Samariterbundes**

Band (Jahr): **44 (1936)**

Heft 4

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-973290>

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.

Nächtlicher Luftangriff auf Thun am Abend des 28. Februar 1936.

Diese Alarm- und Verdunkelungsübung war schon seit Monaten auf Anregung der Eidg. Luftschutzkommission, durch deren Unterkommission für Alarm und Verdunkelung, mit Herrn Oberst *Bandi*, Sektionschef der Generalstabsabteilung an der Spitze, vorbereitet worden. Wir geben im nachfolgenden einen Raum, die im «Bund» erschienen und welcher auch ein Bericht des Fliegeroffiziers angeschlossen ist.

Der der «Teilübung für Alarm und Verdunkelung» in Thun vorausgehende Nachmittag diente zur Demonstration der passiven Luftschutzmassnahmen bei verschiedenen lebenswichtigen Betrieben, wie dem Bahnhof, dem Licht- und Wasserwerk (Gaswerk), dem Postgebäude. Lange nicht alles, was man bei diesem Rundgang zu sehen und zu hören bekam, gehört an die Öffentlichkeit.

Unter den vielen Hunderten von geladenen Gästen, die in verschiedenen Gruppen durch Referate und Führungen durch höhere Offiziere, Beamte der Kriegstechnischen Abteilung und der Gemeinde Thun orientiert wurden, befanden sich unter andern Herr Bundesrat Minger, Vertreter des Eidg. Militärdepartements und seiner Dienstabteilungen, mehrere Heereseinheitskommanden und Territorialkommandanten, Mitglieder der Eidg. Luftschutzkommission, des Schweiz. Luftschutzverbandes, der Offiziersgesellschaften, Delegierte des Eidg. Luftamtes, der Automobilverbände, der interessierten Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerke, Vertreter der Bundesbahnen und der Generaldirektion der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung, Delegierte des Schweiz. Städte-

verbandes, des Schweiz. Roten Kreuzes, der Feuerwehrvereinigungen sowie der kantonalen und städtischen Behörden und der kantonalen Luftschutzkommissionen.

Der Presse hielt der Chef der Thuner Luftschutztruppe, Herr Oberstleutnant *Ochsenbein*, das einleitende Referat. Er betonte, dass die *Verdunkelung als wirksamste Vorbeugungsmassnahme des passiven Luftschutzes* zu betrachten sei. Die Lichter der Städte und Dörfer sind so gut feststellbar, dass bekanntlich die sogenannten Nachtstreckenkarten der Zivilluftfahrt oft eine genauere Bestimmung der Ortschaften erlauben, als dies bei Tag möglich ist. Den «Lichthimmel» der Städte sieht man bei normalen Verhältnissen auf 100 km und mehr. Die relative Grenznähe des gesamten Gebiets der Eidgenossenschaft und die Geschwindigkeit der modernen Bombenflugzeuge legen es nahe, dass wir im Kriegsfall nicht nur zu einer starken Beleuchtungsreduktion Zuflucht nehmen, sondern uns prinzipiell zur durchgehenden völligen Verdunkelung entschliessen.

Die Stadt im Finstern muss trotzdem imstande sein, in ihren Funktionen fortzufahren. Telephon und Telegraph dürfen keinen Unterbruch erleiden, der Bahn- und Strassenverkehr soll, wenn auch in beschränkter Masse, aufrecht erhalten bleiben. Dazu braucht es entsprechende Vorkehrungen. Die Übung vom 28. Februar in Thun hat gezeigt, dass bei straffer Disziplin der Bevölkerung, um deren Wohl und Wehe es letztlich geht, die Bedingungen dafür ohne grosse Schwierigkeiten geschaffen werden können. Wenn jedermann seine Luftschutz-

pflichten richtig erfüllt, dann raubt man dem angreifenden Flieger im wahren Sinne des Wortes die Aussicht auf Erfolg. Das praktische Thuner Experiment hat mehr als viele Worte schlagend dargetan, *dass der Krieg von heute alle angeht*, die Zuhausebleibenden wie die Frontkämpfer. Er ist nicht mehr eine Kraftprobe der Armee allein, sondern ein Ringen der Völker, deren ganze Existenz auf dem Spiel steht. Die grossen Entscheidungen können ebensogut im Hinterland wie auf dem Schlachtfeld fallen. Es ist daher gegeben, dass bereits in Friedenszeiten die ganze Luftschutzorganisation aufs gründlichste vorbereitet und wo immer möglich auch geübt wird. Und noch eins: *Die Aufklärung der Bevölkerung* muss weiterhin mit allem Nachdruck gefördert werden. Der Bürger soll sich darüber klar sein, dass die von ihm geforderten Massnahmen wirklich zweckentsprechend sind. Nur wenn er diese Ueberzeugung besitzt, wird er freudig das Seine im Rahmen des Ganzen leisten.

*

Ein trüber, verregneter Nachmittag geht über in einen leicht nebligen Abend. Vom dunklen Himmel leuchtet der halbe Mond herunter auf Thun.

Die Stadt zeigt nicht ihr gewohntes Bild. Fieberhafte Erwartung liegt in der Luft. Weshalb stehen die Menschen in Gruppen und Grüppchen in den Gassen? Was soll die Frage, die man immer wieder hört, wenn Bekannte einander begegnen: «Hesch scho vermacht?» Was bedeuten die schwarzen oder blauen Abschirmungen der Lampen und Fenster?, die hochstieligen Metallpilze auf den Dächern einiger Gebäude? Was wollen alle die hunderte Militärpersonen und Zivilbesucher, die eifrig diskutierend durch die Strassen gehen?

Da — es schlägt sieben Uhr von den Türmen — erlischt mit einem Schlag das Licht, Finsternis fällt über die Stadt. Noch dringt da und dort der Schein einer elektrischen Birne durch die verhängten Scheiben eines Zimmers; aber bald sind auch diese letzten Spuren des Lebens in den Häusern verschwunden. Tot und kalt ragen die Mauern. Ein unheimlicher, phantastischer Anblick.

Auf den Plätzen dagegen drängt sich die Menge. Eine kompakte, schwarze Masse ohne Gesicht. Auf wenige Schritte verliert man in diesem Hin- und Herwogen unmissloser Gestalten den Freund, der uns eben noch zur Seite ging. Man wird ihn erst in zwei Stunden wieder finden.

Ganz Thun scheint auf den Beinen zu sein. Tausende sprechen nur von Verdunkelung und Alarm, von passivem Luftschutz und Fliegerangriff. Polizisten sorgen mühsam für Ordnung und Verkehr. Denn trotz des Dunkels fahren langsam Autos und Velos mit blaugelarten Lichtern. Mit lautem Klingeln holpert die rechtsufrige Thunerseebahn schattenhaft daher. Und drüben im Bahnhof gleiten als graue Schlangen die Züge aus und ein. In den Wagen, deren Fenstervorhänge heruntergelassen, deren Lampen nach Möglichkeit ausser Gebrauch gesetzt sind, herrscht dieselbe Düsternis wie in den Hallen und auf den Perrons. Trotzdem wird normal gearbeitet bei der SBB. und im Postgebäude. Im Gaswerk beschickt man die Oefen, im Spital wird eine Blinddarmoperation ausgeführt — aber kein Zeichen verrät dies gegen aussen.

Mit einem Mal erhebt sich ein furchtbarer Ton, schwillt an und verebbt, klingt auf, klingt ab . . . immer wieder, immer wieder. Zehn Sirenen heulen von den Dächern über die Stadt, ihre grau-

sigen Warnrufe dringen durch Mark und Bein. Drei Minuten lang dauert das; dann verstummen die modernen Sirenen, die mit den homerischen nur noch das eine gemeinsam haben: dass ihre Stimme Gefahr bedeutet.

Und horch! Ist da nicht ein Brausen in den Lüften, erst leise und fern, doch bereits nach wenigen Augenblicken deutlich als das Geräusch arbeitender Motoren erkennbar?

Feindliche Flieger! Jetzt erblickt man ihre Lichter. Eine Dreierstaffel ist es, die die dunkle Stadt anpeilt. Schon zieht sie über die Dächer weg, verschwindet seeaufwärts. Ob die Bomber wohl ihr Ziel erkannt, ob ihre höllischen Eier getroffen haben? Unten bei uns krachen die Petarden, der Schein des Feuers der Flugzeugabwehrwaffen — sie werden selbstverständlich bloss markiert — über die aufwärtsgewandten Gesichter der Menge. Neuerdings erhebt sich der Lärm: die Staffel zum zweitenmal. Die Nacht verschluckt sie.

Und nochmals die Sirene. Nun stösst sie den Schall mit langem Atem aus. Man empfindet es befreiend. Es *ist* eine Befreiung. Der Alarm und die Verdunkelung sind vorbei. Ueberall flammen die Lampen auf. Schreiend lockt die Lichtreklame. Keine Viertelstunde vergeht, und Thun ist wieder die vertraute Stadt, die wir kennen . . .

*

Obschon bereits letztes Jahr eine Luftschutzübung in Dübendorf durchgeführt wurde, ist doch der Thuner Versuch als erste wirklich gültige Demonstration einer ausgebauten Alarm- und Verdunkelungsorganisation zu betrachten. Eine ganze Stadt machte dabei mit. Man muss den Thunern das Zeugnis ausstellen, dass sie sich des Ernstes der

Sache bewusst waren und mit verständnisvollem Eifer das Mögliche zum Gelingen der getroffenen Massnahmen beitrugen. Haben diese Vorkehrungen ihre Absicht erreicht?

Das kann uns wie kein anderer der angreifende *Flieger* sagen. Er berichtet:

«Auf dem Militärflugplatz Thun sitzen Piloten und Beobachter beisammen und erwarten die Befehle für den bevorstehenden Beobachtungsflug über der verdunkelten Stadt. Die Witterung ist denkbar schlecht und darf als Nichtflugwetter bezeichnet werden: Starker Regen vermischt mit Schneefall, tiefhängendes Gewölk und ganz schlechte Fernsicht; die umliegenden Hügel sind in Nebel gehüllt.

Doch eine halbe Stunde später verkündet im Westen ein Sonnenstrahl herannahendes Flugwetter. Und nun erhalten wir den Befehl zum Start nach Belpmoos. Alles rennt, alles hastet, Motoren springen an, Geruch von verbranntem Oel steigt in unsere Nasen, Pressluftkarren werden hin und her geschoben und schon sitzen wir in den Flugzeugen. Das Wort «Bereit» ertönt da, dort und überall. Schon rast der Boden unter den Flügeln weg und hinunter gehts in gedrücktem eiligem Flug nach Belp. Wie zwei Riesenaugen beleuchten unsere Bordscheinwerfer den Flugplatz von oben. Wir landen und geraume Zeit später stehen alle vier Flugzeugbesatzungen vor dem Stationsgebäude im Belpmoos bereit zum Rapport.

Ich erhalte den Befehl, als Einzelgänger zu starten und zwischen 19 und 20.25 Uhr die total verdunkelte Stadt aus verschiedenen Höhen zu beobachten, Bericht über das Resultat zu erstatten und allfällige Brandfälle im verdunkelten Gebiet funkentelegraphisch der auf

Empfang stehenden Bodenstation des Militärflugplatzes Thun zu melden. Meine Aufgabe wird mir als Fragebogen in die Hand gedrückt, und nun gehts los. 650 Pferdekräfte brüllen auf, der Boden rast vorbei, die Maschine steigt und trägt uns höher und höher, 100 Meter, 200, 300, 400; rasch klettert der Höhenmesser und nach wenigen Sekunden sind wir auf 600 Meter. Die Nacht ist vollends eingebrochen. Grosse blaue Auspuffflammen zischen aus den 12 Zylindern und ringsum herrschendes Dunkel gibt dem Fluge ein phantastisches Gepräge.

Wir nehmen süd-südöstlichen Kurs und folgen dem Lauf der Aare. *Mit 250 Stundenkilometer* rast unsere Maschine dahin, frisst sich vorwärts. Bald zerstreute, bald ganze Gruppen von Lichtern verraten uns Gehöfte und Dörfer.

Ich nehme meinen Fragebogen zur Hand und gehe Punkt 1 mit Aufmerksamkeit durch. Er lautet: «Sind die Umrisse der Stadt Thun trotz Verdunkelung erkennbar? Um welche Zeit? Aus welcher Höhe? Wann nicht mehr?»

Ich schalte die Bordbeleuchtung aus und brauche geraume Zeit, um mich zurechtzufinden. Ach ja, dort sieht man ja den Thunersee, der sich ganz, ganz schwach vom Gelände abhebt. Ein grosser Fleck, vollständig schwarz, zeigt mir das verdunkelte Gebiet an. Bald sind wir direkt darüber. Ein Gefühl grosser Anerkennung erfüllt mich, und mein Pilot bekundet dasselbe mit eifrigem Kopfnicken. Ist das nur möglich!

Kein Lichtchen ist erkennbar. Im Gegensatz zu Oberhofen, Gunten und Spiez, deren Lichter von weither erkennbar sind. *Wir fliegen in 600 Meter Höhe*, also absolut nicht kriegsmässig und kreisen in leichter Linkskurve über dem verdunkelten Gebiet. Ganz schwach sind die Umrisse der Stadt erkennbar, deut-

lich leuchten See und Aare, vom Mondlicht erhellt. Die überall montierten blauen Richtungslampen der Strassenkreuzungen sind aus dieser Höhe schwach erkennbar. Die eidgenössischen Betriebe sind mustergültig verdunkelt, kein Licht, aber auch nicht der kleinste Schimmer ist festzustellen. Eine grosse Leistung, wenn man bedenkt, dass diese Betriebe eine Nachtbelegschaft beschäftigen. Hier wird sogar elektrisch geschweisst, dessen äusserst grelles Licht selbst bei Tag die Augen blendet und weithin sichtbar ist. Jedoch durch keine Ritze dringt ein Lichtstrahl.

Wie steht es mit der Bahnanlage? Das Stationsgebäude und die übrigen Bauten sind absolut nicht zu erkennen. Die Schienenstränge wirken aus dieser Höhe als dunkle Striche. Anders verhält es sich mit der Perron- und Geleisebeleuchtung. Zahlreiche schwache, aber ganz symmetrisch angeordnete Lichter lassen erkennen, dass hier unten ein wichtiges, grosses Objekt vorhanden ist. Aber wohlverstanden: wir befinden uns auf nicht kriegsmässiger Höhe, denn diese beginnt erst bei 3000 Meter und dürfte bei der heutigen Erdabwehrtechnik noch bedeutend höher klettern.

Das Strassennetz der Stadt ist bei aufmerksamer, scharfer Beobachtung erkennbar und hebt sich etwas heller vom Umgelände ab.

Unser Motor brüllt auf; wir donnern noch einmal über die Stadt hinweg und steigen dann höher. Rasch klettert der Höhenmesser: 1000, 2000, 2500, 3000 Meter. Jetzt befinden wir uns *in der untersten Grenze der kriegsmässigen Höhe*. Die ganze Gegend bekommt hier ein total anderes Gesicht. Keine blaue Lampe ist mehr erkennbar, keine Strasse zeichnet sich vom Umgelände mehr ab. Der Kontrast zwischen See und Umge-

lände ist bedeutend kleiner. Selbst die symmetrisch beleuchtete Bahnanlage ist nur bei ganz, ganz scharfer Beobachtung und äusserster Konzentrierung des Auges sehr schwach erkennbar, und zwar höchstens aus 1—2 Kilometer Distanz. Das einzige, was im verdunkelten Gebiet erkennbar ist, sind die fahrplanmässig ein- und ausfahrenden Züge. An dieser Stelle mache ich folgende interessante Beobachtung: *Die Schnellzüge sind viel deutlicher erkennbar als die gewöhnlichen Personenzüge.* Die Funken der Stromabnehmer der Eilzüge leuchten weithin und ziehen die Aufmerksamkeit des Beobachters direkt auf sich, währenddem die Personenzüge eine weit geringere Funkenbildung aufweisen. Auch sind die Wagenfenster trotz Abblendung erkennbar. Hingegen sind die Stirnlichter der Lokomotive und die Schlusslichter des letzten Wagens fast nicht festzustellen.

Punkt um Punkt erfülle ich meine Aufgabe, bald weit über Bord hängend, bald im Innern des Flugzeugs schreibend. Die Kälte macht sich sehr bemerkbar, die dicken Filz- und Lederanzüge wie die zwei Paar Handschuhe behindern das Arbeiten sehr.

Nach 1¼stündigem, luftigem Höhenaufenthalt machen wir rechtsumkehrt und fliegen in gedrosseltem Gleitflug unserem rotbeleuchteten Flughafen zu. Unterwegs begegnen wir unsern Kameraden, die in geschlossener Dreierstaffel der Stadt Thun zu donnern, um einen nächtlichen *Bombenangriff* zu improvisieren.

Die Positionslampen ihrer Flugzeuge sind gut erkennbar und eilen wie Sternschnuppen am Himmel dahin.

Zusammenfassend darf gesagt werden, dass die *Verdunkelungsübung der Stadt Thun zweifellos restlos gelungen* ist, dass der Erfolg ganz gewaltig ist, hat sich doch gezeigt, wie vollständig sich die Bevölkerung der Stadt den Vorschriften unterworfen und mit welcher eiserner Disziplin sie das Geforderte erfüllt hat.

Wenn ich mir vorstelle, Kommandant eines Bombenflugzeugs zu sein, mit der Aufgabe, die Stadt Thun und speziell die eidgenössischen Betriebe mit Bomben zu belegen, so muss ich mir sagen, dass der Anflug auf kriegsmässiger Höhe bei völliger Verdunkelung der Stadt und der ganzen weitem Umgebung allein schon sehr problematisch ist, nicht zu reden von einem wohlgezielten Bombenabwurf. Denn es darf nicht vergessen werden, dass ich meine Bomben viele hundert Meter vor meinem Ziel auslösen muss, und dass mehrere Anflüge erstens viel Zeit brauchen, während der ich ganz sicher Jagdflieger auf mich locke, und dass zweitens die Trefferwahrscheinlichkeit bei zwei oder mehreren Anflügen ganz gewaltig sinkt.

Leutnant *M. Hegnauer*,
Fliegerbeobachtungsoffizier, Thun.»

Der Leser kann aus den Darstellungen ersehen, dass die Übung, dank der musterhaften Mitbeteiligung der Thuner Behörden und der Thuner Bevölkerung, vollen Erfolg gehabt hat. Dr. Sch.