

# Die Tarnung im Seekrieg

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 6

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-706029>

## **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.

der einzelnen Leute verantwortlich und ebenso für die Bewaffnung, die Ausrüstung und den Zustand von Mann, Pferd und Material der ganzen Einheit. In diesen Aufgaben kann ihn kein Vorgesetzter ersetzen, weil nur er seine Leute noch kennt und täglich mit ihnen lebt.»

«Dem Einheitskommandanten kommt der ausschlaggebende Einfluß in allen Angelegenheiten seines Unteroffizierskorps und seiner Mannschaft zu. Er nimmt alle Anliegen seiner Untergebenen wohlwollend entgegen. Er erledigt sie gründlich, entweder kraft eigener Zuständigkeit, oder indem er sich bei Vorgesetzten und Behörden für seine Untergebenen einsetzt. Auch außer Dienst sollen sich seine Untergebenen an ihn wenden können und in ihm ihren Ratgeber und Vorgesetzten sehen.»

Wir haben kurz die Bedeutung der Kompagnie beleuchtet, die Stellung und Verantwortung des Kompagnie-

kommandanten behandelt, und fragen uns nun, wie der künftige Kompagniechef für seine schöne und große Aufgabe vorbereitet wird, welche **Ausbildung** ihm zuteil wird. Voraussetzungen für diese Ausbildung sind die Bewährung im mehrjährigen Dienst als Subalternoffizier, als Ausbilder und Führer eines Zuges, und Werte der Persönlichkeit; Kräfte des Geistes und Stärke des Charakters, die erwarten lassen, daß der Oberleutnant auch den umfassenden Aufgaben der Kompagnieführung gewachsen sei. Der Oberleutnant der Infanterie, der diese Voraussetzungen erfüllt und zur Weiterausbildung vorgeschlagen wird, hat nun drei verschiedene militärische Schulen zu bestehen, bis er zum Hauptmann und Kompagniekommandanten ernannt werden kann: eine Schießschule, eine Zentralschule und eine Rekrutenschule. Diese drei Schulen ergänzen sich und sind so aufeinander abgestimmt, daß sie zusammen

ein Ganzes bilden und dem künftigen Einheitskommandanten alles das bieten, was er für die erfolgreiche Führung einer Kompagnie kennen und können muß.

In der **Schießschule** Wallenstadt erhält der angehende Kompagniekommandant zunächst diejenigen schießtechnischen Kenntnisse vermittelt, deren er als Führer einer Kompagnie bedarf. Vorträge und Demonstrationen behandeln das Feuer als Element der Taktik, die Probleme des Zusammenwirkens der Infanteriewaffen, der Feuerpläne und der Feuerleitung. Das Verständnis für den Charakter der einzelnen Waffen wird vertieft als Grundlage für den richtigen Waffeneinsatz und das Zusammenwirken der Waffen im Bataillonsverband. Praktische Übungen geben dem angehenden Kompagniekommandanten Anregung und Anleitung für die Anlage und die Durchführung von Gefechtschießen.

(Fortsetzung folgt.)

## Die Tarnung im Seekrieg

Die 1939 zum Seekrieg auslaufenden Kriegsschiffe unterschieden sich nicht nur in ihrer Bestückung und Panzerung, in waffentechnischen und allgemein nautischen Belangen zum Teil ganz wesentlich von jenen Schiffen, die in den vorangehenden Kriegen und den dazwischen liegenden Friedenszeiten die Ozeane durchpflügten, sondern sie boten auch dem Auge ein anderes als das gewohnte Bild, bei dessen Anblick alte Seebären wohl den Kopf schütteln mochten: es waren nicht mehr die in bunten Farben schillernden, prächtigen Geschwader von einst. Die Rümpfe der einzelnen Schiffe waren grau angestrichen, die einen in einer helleren, die andern in einer dunkleren Tönung. Dieser Anstrich erstreckte sich bis auf einzelne, von außen sichtbare Metallteile, womit deren Aufblitzen und verräterisches Reflektieren im Sonnenschein vermieden werden sollte.

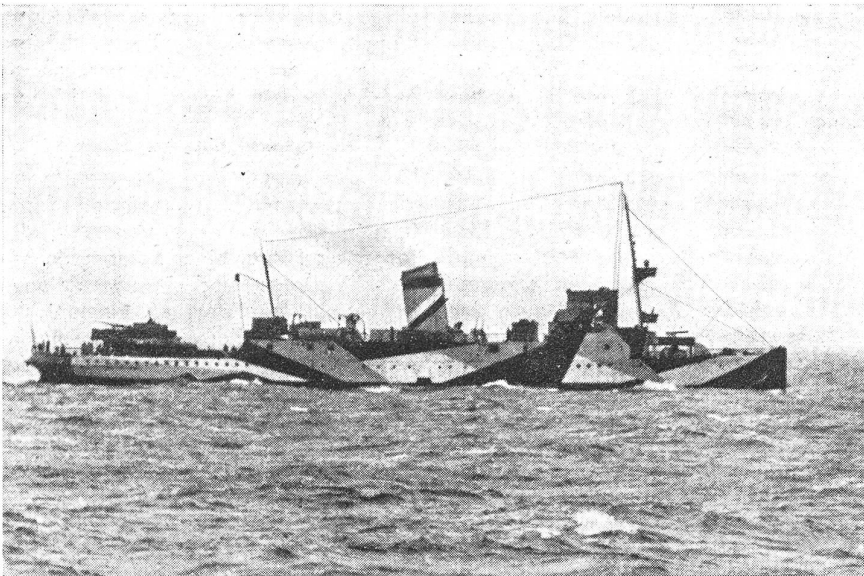
Dem war nicht immer so. In früheren Zeiten, das heißt, bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts, waren die Linienschiffe und die Fregatten der Kriegsmarine mit bunten, weithin leuchtenden Farben bemalt, so daß sie sich deutlich vom Wasserspiegel abzeichneten und je nach der Beleuchtung auf größere Distanzen gut sichtbar waren. Dann tauchten jene damenbrettartigen Bemalungen in den Farben gelb und schwarz oder schwarz und weiß auf, die in fast allen Marinen reglementarisch wurden. Eines der imposantesten Schiffe seiner Zeit, die «Soleil Royal», die Ende des 17. Jahrhunderts von der

französischen Marine in Dienst gestellt wurde, hatte einen schneeweißen Kiel, der Rumpf hatte die Farbe von Sätmischleder mit roten Streifen und Achtern, das heißt auf dem hintern Teil des Schiffes einen mit Statuen und vergoldeten Kolonnen reich verzierten, in der Sonne gleißenden, galerieartigen Aufbau. In der Seeschlacht von Aboukir, in welcher am 1. August 1798 der englische Admiral Nelson die französische Flotte zerstörte, waren mehrere französische Einheiten — ähnlich wie die modernen Feuerschiffe — mit breiten, waagrecht übereinander gezogenen weißen und schwarzen Streifen bemalt; bei Trafalgar (1805) war das riesige, mit 130 Kanonen bestückte spanische Flaggschiff «Santissima Trinidad» mit roten und weißen Streifen bemalt, während die der gleichen Flotte angehörende «Santa Anna» dagegen ganz schwarz bemalt war.

Das Aufkommen der dampfbetriebenen Schiffe brachte eine Aenderung in der Bemalung der Einheiten, wobei allerdings die gebauten Segelschiffe ihre damenbrettartige Rumpfbemalung beibehielten, solange sie noch im Dienste standen. Einige dieser Schiffe waren, zum Beispiel in der französischen Kriegsmarine, zum Teil als Hilfsschiffe noch am Vorabend des letzten Weltkrieges im Dienst. Im allgemeinen wurden aber in fast allen Marinen in den ersten Jahren der Dampfschiffe, die Schiffsrümpfe einheitlich schwarz gestrichen, die Deckaufbauten erhielten einen weißen oder sämischfarbenen

Anstrich und die Kamine wurden schwarz oder grau angestrichen und wiesen mitunter weiße oder schwarze Bänder auf. Die an der Seeschlacht von Lissa (1866) beteiligten italienischen Schiffe waren einheitlich grau angestrichen; diese Bemalung der Kriegsschiffe setzte sich aber erst etwa vierzig Jahre später allgemein durch und wurde zu Beginn unseres Jahrhunderts in fast allen Marinen Ordonnanz.

So datiert denn der Versuch, die Kriegsschiffe durch Tarnung der feindlichen Sicht zu entziehen nicht, wie vielfach angenommen wird, aus dem letzten Weltkrieg, sondern ist einige Jahrzehnte älter. Vor allem die britische Admiralität stellte derartige Versuche bereits im Jahre 1890 an und führte sie unentwegt weiter, entwickelte sie sogar bis zu dem heutigen Verfahren der eigentlichen Tarnbemalung in Form von unregelmäßigen Flecken und Streifen in weißer, blauer, grüner, grauer und purpurroter Farbe. Von diesbezüglichen Versuchen mit Zerstörern zeugen Bilder aus dem Jahre 1898, die durchaus modern anmuten. Aus uns unbekanntem Gründen kam man jedoch von dieser Tarnung wieder ab, vermutlich auch deswegen, weil die damalige Seekriegstaktik vom Nachtangriff gewisser Schiffstypen ausging, — die Nacht selber aber die beste Tarnung ist. Immerhin tauchten in den Jahren 1917/18 die Tigerflecken- und Zebrastrreifentarnung — ein Charakteristikum der heutigen Kriegsschiffe, — wieder auf. Um die Jahrhundert-



Deutsches Vorpostenboot mit modernem Tarnanstrich.

wende wurde in verschiedenen Marinen neue Versuche gemacht, indem man die Deckaufbauten khakifarben und grün bemalte; schließlich kam man aber auf den grauen Anstrich für die Ueberwasserschiffe zurück, während — vor allem in England und in Deutschland, — die Torpedozerstörer sehr oft schwarz und die Unterseeboote fast ausnahmslos meergrün angestrichen wurden. Eine Ausnahme machten lediglich die für den Dienst in den Truppen bestimmten Einheiten, die in der Regel einen weißen Rumpf und chamoisfarbene Deckaufbauten aufwiesen.

Das Problem des «Unsichtbarmachens» beschäftigte von neuem die Admiralsstäbe in den Kriegsjahren 1914—18. Von 1915 an erzielte die französische Flotte mit verschiedenen Tarnungsverfahren zum Teil sehr gute Resultate. Die britische Admiralität verfolgte die Versuche ihres Alliierten mit um so größerem Interesse, als die beängstigende Entwicklung des Unterseebootkrieges im Frühling 1917 die britische Handelsschiffahrt in ihrem Lebensnerv bedrohte und wirksamere Gegenmaßnahmen getroffen werden mußten. Man kam auf längst ad acta gelegte Versuche zurück in der Annahme, daß mit Flecken und Streifen buntbemalte Schiffskörper sich schon auf kurze Entfernungen vom Wasser weniger abheben würden als Schiffe mit graugestrichenem Rumpf.

Dabei machte man die Erfahrung, daß das Problem des «Unsichtbarmachens» im Gelände viel leichter zu lösen war, als auf dem Meer. Tatsächlich genügt es im Gelände in den meisten Fällen, das zu tarnende Objekt in den Farben und Formen der Umgebung anzupassen, um es der Sicht mehr oder weniger zu entziehen. Es zeigte sich,

daß auf dem Meer andere Gesetze gelten. Ja, man machte sogar die zuerst verblüffende Erfahrung, daß gewisse Schiffe, die man vor allen andern erkenntlich machen wollte, wie zum Beispiel die Spitalschiffe, die blendend weiß angestrichen und mit einem breiten grünen Streifen versehen wurden, unerwarteterweise viel weniger gut sichtbar waren als gut getarnte Schiffe, wenigstens im Mittelmeer und vor allem bei Nacht...

Diese überraschende Feststellung beruht auf der Tatsache, daß auf den Meeren die Beleuchtung immerwährend wechselt, und zwar nicht nur stündlich, sondern je nach der Wolkenbildung am Himmel, von einem Augenblick zum andern.

Diese Feststellung führte aber auch auf den eigentlichen Kern des Problems: es kann sich gar nicht darum handeln, Schiffe auf dem Meer unsichtbar zu machen, da man ja deren unmöglich zu tarnende Rauchfahnen sieht, lange bevor das Schiff über dem Horizont sichtbar wird! Man kam zu der richtigen Erkenntnis, es sei viel wichtiger, den Gegner zu täuschen, seine Schießberechnungen zu erschweren, eine genaue Distanz- und Geschwindigkeitsbestimmung zu verunmöglichen. Man ging dabei von der zutreffenden Ueberlegung aus, daß der kleinste Fehler in der Beobachtung und den daraus sich ergebenden Berechnungen genügt, um das gegnerische Feuer unwirksam zu machen.

Diesmal griff man, wenn der Ausdruck erlaubt ist, in den richtigen Farbtopf. Man bemalte die Schiffe in grellen Farben von größter Gegensätzlichkeit und spekulierte dabei mit einem physiologischen Fehler des Auges, das sich nicht gleichzeitig auf mehrere stark voneinander abweichende Farben konzentrieren kann und höchstens eine davon deutlich erkennt. Durch den schroffen Gegensatz von schwarz, weiß und blau und durch ein sorgfältig und wissenschaftlich ausgeklügeltes System von Punkten und Strichen zerstörte man die Ausgeglichenheit der Linien, schuf man sogenannte falsche Anhaltspunkte. Die Bemalung des Schiffskörpers ergänzte man, vor allem bei den Handelsschiffen, durch eine geschickte Camouflage der Aufbauten, der Kamine, Masten, Brücken, Rettungsboote und so weiter. Mit Hilfe von Stoffattrappen fälschte man Profile, zum Beispiel von Kaminen, Türmen



Ein U-Boot erhält einen neuen Tarnanstrich.

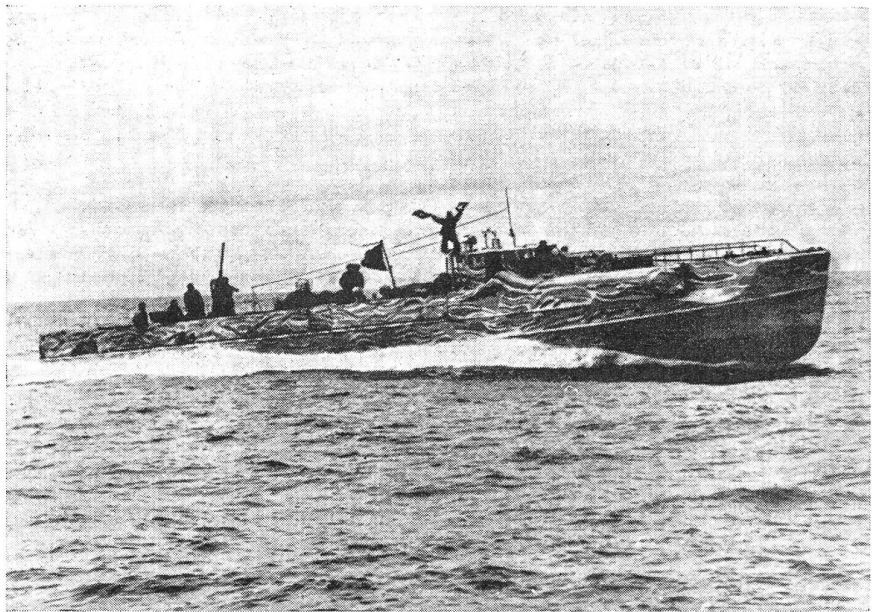
und Kommandobrücken, versteckte man die Rettungsboote und stellte in einer das Auge irreführenden Linie andere Boote dar, verlängerte oder verkürzte man Masten und so weiter. Die besten Resultate erzielte man mit großen, nach einer einfachen Zeichnung bemalten Flächen. Als Farben wählte man ein helles 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.

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 Fahrinne 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 fünfundsiebenzig 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



Modernes Schnellboot mit wellenförmigem Tarnanstrich.

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 Schifffahrtsgesellschaften. 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 Äußerungen 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