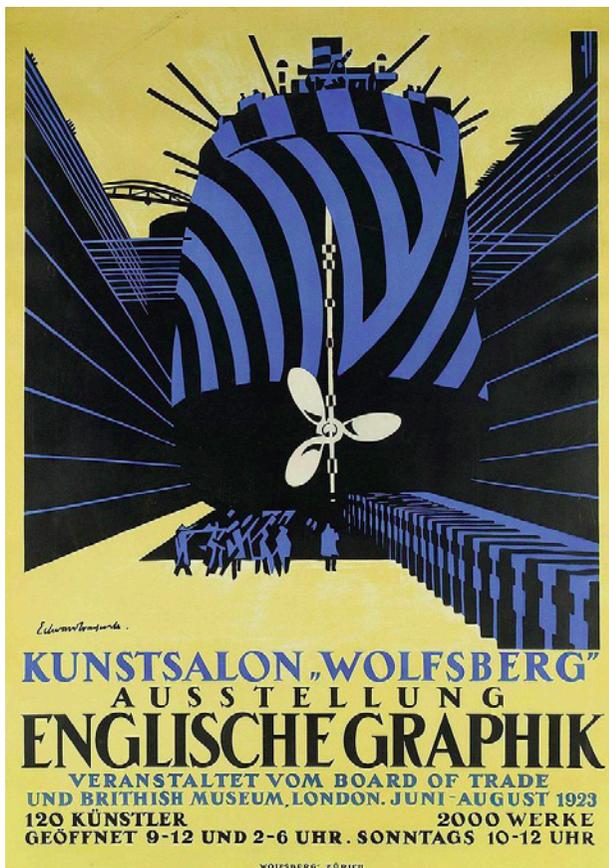


Norbert Prothmann

Kontexte #1

*Militärische Scheinanlagen
als Ausprägung künstlerischer Rauminstallationen*



Berlin 2020

Version 1.1

Zur Geschichte der Döberitzer Heide

Umschlagabbildung 1:

Ausstellungsplakat des Kunstsalons Wolfsberg in Zürich 1923 mit einem Motiv des britischen Künstlers Edward Wadsworth. Siehe: https://de.wikipedia.org/wiki/Edward_Wadsworth und: <http://www.fulltable.com/VTS/aoi/w/wads/menuec.htm> (Zugriffe am 02.02.2020).

Die Grafik wurde erst nach Beendigung des WK I angefertigt.

Kontexte

Nach der Publikation von einundzwanzig ortsspezifisch ausgerichteten Einzelpublikationen mit insgesamt deutlich mehr als 1 000 Seiten, habe ich mich als Herausgeber entschlossen, solche im lokalen Kontext bereits eher übergeordnet ausgerichteten Motive, Zusammenhänge und Abhängigkeiten dessen, was in *Döberitz* zu beobachten gewesen war (und diese Beobachtungsmöglichkeit der Historie wird immer weiter beeinträchtigt werden) in einen allgemeineren Kontext zu stellen. Vielleicht können auf diese Weise noch Teile der ortsgebundenen Erinnerungen, Spuren und deren Dokumente vor dem Vergessen bewahrt werden.

Militärische Planungen, Reflexionen oder Berichte weisen sehr häufig eine sprachlich-inhaltliche Differenz, eine in der Sprachhaltung oder der bildnerischen Dokumentation wie in der Selbstdarstellung und / oder dem Selbstverständnis differierende Beschreibungsform zu dem auf, was in einem zugegebenermaßen undifferenzierten Zusammenhang „Realität“ genannt wird. Sie beschreiben also *parallele Welten*. Allgemeines Verständnis kann dafür zwar nicht vorausgesetzt werden, aber eine verfassungsrechtlich-ethische Übereinstimmung damit wird stets behauptet. Dennoch bleibt es eine Paradoxie, dass militärhistorische Konklusionen niemals abschließend neutral beurteilt werden können. Eine andauernde Überprüfung wäre angezeigt.

Jede Diskussion um eine übergeordnete, gemeinsame Realität muss in diesem Zusammenhang sogar schon deswegen kritisch gesehen werden, weil der größte Teil militärischer Vorgänge, Planungen oder Unternehmungen geheim war, ist und bleiben wird. Eine gemeinsame, diskursive Ebene von „Wirklichkeit“ gibt es also nicht. Das ist zwar nur *ein* Wahrnehmungsproblem, aber es taucht eben auf wenigstens *zwei* Seiten auf.

Wirklichkeiten können also sehr verschieden präsentiert werden; davon handeln die seit Februar 2020 herausgegebenen *Kontexte zur Geschichte der Döberitzer Heide*.

31.01.2020

MC

Speziell und allgemein

Vorwort zu den Heften zur Geschichte der Döberitzer Heide, 2011

Die Supplemente zu Erika Stix, *Die Geschichte der Döberitzer Heide*,¹ verstehen sich explizit nicht als Fortsetzung der von Stix publizierten Archiv-Recherchen, die sie von 1999 bis Februar 2011 in neun Folgen ebenfalls im Selbstverlag herausgegeben hat, sondern sie untersuchen die Archivlage zu *Döberitz*² in Privatsammlungen und im öffentlichen Angebot von *Döberitz-Belegen* via Internet, in Auktionshäusern und Tauschbörsen, sowie in der Fama immer noch viriler *Döberitz-Legenden*. In der Unterschiedlichkeit des einerseits in der Aktenlage zu findenden Materials zu jenem, das andererseits in den Foren und Communities diskutiert wird, scheint es hilfreich zu sein, die gesicherten Dokumente der Archive mit denen der privaten Historie zu komplementieren. Zu einseitig verläuft die historische Definitionsgrenze noch zwischen den öffentlich archivierten Akten und jenen, die – immer noch der Regionalgeschichte zugeschrieben – privatere Einblicke in historisches Geschehen liefern. Und zu deutlich ist die Geschichtsarbeit noch deduktiv aus dem Allgemeinen zu lesen, als dass – bis auf Einzelfälle – Spezielles erkannt wäre als dessen signifikanter Teilhaber. Dies folgt der sozialgeschichtlichen Ausrichtung der Stix'schen späteren Hefte, die bereits der Rezeption dessen gewidmet waren, was *kulturhistorisch* mit und in *Döberitz* geschah. Die Fortsetzung der Arbeit gilt also den Inhalten und fühlt sich ihnen und Erika Stix verpflichtet.

Damit ist aber offenkundig, dass die Kritik jeder Archivalie zeitgleich mit deren Abfassung entsteht. Noch nie in irgendeiner Geschichte hat also etwas stattgefunden, von dem zur gleichen Zeit andere als offiziell Beteiligte nicht auch etwas gewusst hätten.

MC _____ Parallelen:

- 1 Erika Stix, *Die Geschichte der Döberitzer Heide*. 9 Hefte. Selbstverlag Berlin 1999–2011.
- 2 Zur besseren Unterscheidung der verschiedenen Bedeutungen von „Döberitz“ erscheint der Begriff in den Texten normal formatiert, wenn vom Dorf Döberitz die Rede ist; er ist dort *kursiv* formatiert, wenn er auf die Verwendung des Namens Döberitz im Kontext des militärischen Komplexes, des Truppenübungsplatzes Döberitz und der Kasernen hinweist. Vergleichende Hinweise diesbezüglich sind solche auf kulturgeschichtliche Inhalte. Diese in nur einer Quelle dingfest machen zu wollen, wäre ungläubwürdig.

Norbert Prothmann

Militärische Scheinanlagen als Ausprägung der künstlerischen Rauminstallation

Versuch einer künstlerisch-historischen Einordnung

Üblicherweise werden militärische Scheinanlagen zu den Maßnahmen der Tarnung und Täuschung gezählt, deren Geschichte man bis in die Antike zurückverfolgen kann. Der Schriftsteller und Publizist Xavier Boissel setzt sie in eine Tradition mit dem Trojanischen Pferd, von dem freilich bis heute nicht belegt ist, ob und in welcher Form es je existierte, oder ob es einfach eine Erfindung Homers war, eine Metapher für eine Kriegslist, zu der sich die mündliche Überlieferung verselbständigt hatte. Boissel recherchiert und publiziert seit Jahren zu „Faux Paris“, jener Scheinanlage, die 1917 begonnen wurde, um Nachtangriffe der deutschen Luftwaffe auf sich zu ziehen, und an der bis zum Kriegsende gebaut wurde. Fertig wurde sie nie. In seinem Buch *Paris est un leurre*¹ fasst er seine Erkenntnisse zusammen und präsentiert auch eine Reihe von Fotos jener Stellen, an denen sich die Elemente der Scheinanlage befunden hatten, oder geplant waren. Teils hat der urbane Raum sie längst eingenommen, teils sind es Brachen, auf denen sich undefinierbare bauliche Reste befinden, die von landwirtschaftlicher oder gewerblicher Nutzung zeugen. Das Areal eines elementaren Bestandteils der einstigen Scheinanlage, des Nachbaus von St. Denis, ist heute fast vollständig vom Flughafen Charles de Gaulle überbaut.

Obwohl Boissel die Scheinanlage in die Geschichte der Tarnung und Täuschung einreicht, arbeitet er auch den damals neuartigen Charakter der Scheinanlagen heraus. Sie dienten nicht dazu, etwas Vorhandenes zu verstecken, sondern etwas an einer Stelle darzustellen, wo es nicht war, und bedeuteten damit letztlich das Gegenteil von Tarnung. Tarnung ist Defensive. Sie bestreitet das Vorhandensein des Getarnten. Schein-

1 Xavier Boissel, *Paris est un Leurre*. La véritable Histoire du Faux Paris. Paris 2012, Inculte. Siehe: <https://www.centenaire.org/de/autour-de-la-grande-guerre/kleiner-historischer-abriss-des-falschen-erleuchteten-paris-von-fernand> (Zugriff am 02.02.2020).

anlagen waren demzufolge offensive Illusionen, die dem nahenden Gegner entgegengestellt wurden, damit er sie angreife. Gleichwohl waren die Scheinanlagen natürlich rein militärisch betrachtet ebenfalls defensive Einrichtungen, darauf angewiesen, dass der Feind zu ihnen kam, damit sie ihre Wirkung entfalten konnten. Scheinanlagen, insbesondere Nachtscheinanlagen, waren Nachahmungen, Illusionen, Inszenierungen. Es waren Gebilde, die sehr viel mit Theater, Kulissenbau, Modellbau und Skulpturen zu tun hatten.

Im Zuge der Industrialisierung änderte sich die Kriegsführung dramatisch. Die elementarste Neuerung war das Überbrücken von Distanz. Durch Dampfschiffe, Eisenbahnen und Benzinmotoren konnten bisher als kaum überwindbar geltende Entfernungen gemeistert und der Krieg in fast jede beliebige Ecke der Welt getragen werden, mit einer nie zuvor gekannten Geschwindigkeit. Der britische Romantiker J.M. William Turner war einer der ersten Maler, der die Merkmale dieser neuen Epoche in Gemälden festhielt und gegenständliche Unschärfe zur Darstellung von Dynamik einsetzte.

Während des Spanisch-Amerikanischen Krieges von 1898 und im Japanisch-Russischen Krieg von 1904 bis 1905 erschienen neben immer moderneren und größeren Schlachtschiffen nun auch sogenannte Hilfskreuzer auf den Meeren, die gezielt gegnerische Handelsschiffe angreifen sollten. Es waren ehemalige zivile Schiffe, die bewaffnet und in ihrem äußeren Erscheinungsbild durch neue Farbgebung und teilweise durch Attrappenbauten so verändert wurden, dass sie für andere Schiffe nicht klar identifizierbar waren, oder mit Schiffen neutraler bzw. befreundeter Staaten verwechselt wurden. So sollten sie sich den gegnerischen Handelsschiffen unerkannt nähern und diese aufbringen oder versenken. Solche Kaperschiffe wurden von den meisten großen Nationen eingesetzt und waren bis zum Ende des 2. Weltkriegs auf allen Meeren im Einsatz.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts formierten sich in Europa mehrere künstlerische Strömungen, die unter anderem auf die Veränderung der Städte durch die Industrialisierung reagierten, und auf die aufkommende Fotografie. Das rasante Ansteigen der Einwohnerzahlen der großen Metropolen, die Technisierung, Mechanisierung und Elektrifizierung führten zu radikalen künstlerischen Ansätzen, die sich gegen alle bis-

herigen Traditionen richteten.² Die tausende von Gaslichtern und die zunehmende elektrische Beleuchtung in den Großstädten veränderten die Wahrnehmung der urbanen Bevölkerung und der dort lebenden Künstler. So schrieb Ernst-Ludwig Kirchner: „Das moderne Licht der Städte, in Verbindung mit der Bewegung der Straßen, gibt mir immer neue Anregungen. Es breitet eine neue Schönheit über die Welt, die nicht in der Einzelheit des Gegenständlichen liegt.“ In zunehmendem Maße wandten sich Künstler einer Abstrahierung der realen Welt zu.

Vor, im und nach dem 1. Weltkrieg führten Strömungen wie der Fauvismus, der Expressionismus, der Vortizismus, der Kubismus, der Futurismus, Dada und auch der Konstruktivismus Motive auf gestalterische Grundelemente zurück und reduzierten damit die mit einem Motiv verbundene identifizierende Information mitunter auf ein absolutes Minimum. Zugleich fügten sie zusätzliche Information hinzu, die das eigentlich reduzierte Motiv in eine neue Komplexität hob, die eine gegenständliche Darstellung so nicht hätte erreichen können.

Motive wie der Eiffelturm oder andere markante Bauten, aber auch Berge, Bäume und Gewässer wurden auf ihre elementaren formalen Eigenschaften reduziert, Bilder wie „Mann im Café“ (1914) und „Die Bordeauxflasche“ (1915) von Juan Gris erzeugen eine unreale, primär atmosphärische Welt um den auf ein gegenständliches Minimum reduzierten titelgebenden Gegenstand. Die Motivationen der Künstler waren durchaus unterschiedlich. In ihrer Gesamtheit aber spiegelten sie einen neuen Umgang mit Wahrnehmung und visueller Information, der durch die von der Industrialisierung geprägten Lebenswirklichkeiten, aber auch die von ihr vorangetriebene Typisierung und Normierung beeinflusst war. Die durch den technischen Fortschritt verbesserten Möglichkeiten zu Reisen brachten zusätzlich Einflüsse aus anderen Kulturen ein, die der tradierten Optik mitteleuropäischer Kunst zusätzlich entgegengestellt wurden.

Auch das sich entwickelnde Medium der Fotografie nahm Einfluss auf die bildende Kunst. Ein „objektives“ Bild, das zeigt, wie etwas ist, konnte mit der neuen Technik angefertigt werden. Der Malerei kam also verstärkt auch die Aufgabe zu, eine Welt abzu-

2 Siehe: Martino Stierli, *Montage and the Metropolis. Architecture, Modernity an the Representation of Space.* New Haven and London 2018.

bilden, die nicht durch Fotografie abbildbar war. „Ich male, was nicht zu fotografieren ist, und fotografiere, was ich nicht malen möchte“, hatte Man Ray einmal über sein Verhältnis zu Malerei und Fotografie gesagt. Während viele Künstler der Fotografie eine Bedeutung für die Kunst absprachen, nutzte Man Ray sie schon früh sehr bewusst. Und je mehr er sich damit auseinandersetzte, desto mehr lernte er auch über die Möglichkeiten, dieses Medium kreativ zur Schaffung von Bildern einzusetzen, die nicht die bloße Realität abbildeten: Über-, Unter- und Doppelbelichtungen, zum Beispiel.

Der Vortizist Edward Wadsworth wurde im 1. Weltkrieg zur Kriegsmarine berufen und beaufsichtigte die Bemalung von über 2000 Schiffen mit Dazzle-Camouflage, einer Bemalung mit streng geometrischen, aber asymmetrischen in schwarz-weiß gehaltenen Formen, die die Identifikation der Schiffe und sogar ihrer Bewegung unmöglich machen sollte. Die Dazzle-Bemalung erschwerte im Idealfall das Erkennen von identifizierenden Konturen, Aufbauten, und Schornsteinen. Wenn selbst der Kurs des Schiffes nicht klar erkennbar war, waren die Voraussetzungen für einen Angriff denkbar schlecht.



Abb. 2

Der Nutzen der Dazzle-Camouflage wurde nach Ende des 1. Weltkriegs in England in Zweifel gezogen und intensiv diskutiert. Da der Nicht-Nutzen nicht nachgewiesen

werden konnte, setzten mehrere Nationen Dazzle auch noch im 2. Weltkrieg ein.³ In Deutschland wurden auch Fabrik-Gebäude noch im 2. Weltkrieg mit Dazzle-Anstrichen versehen. Picasso behauptete nach dem 1. Weltkrieg, Dazzle sei eine Erfindung von Kubisten wie ihm gewesen. Da sie wesentlich durch den Vortizismus geprägt wurde, und Wadsworth sich auf den Kubismus und Futurismus stützte, ist Picassos Aussage kunstgeschichtlich durchaus legitim. Als eigentlicher Erfinder des Dazzle gilt jedoch der Marinemaler und Illustrator Norman Wilkinson (Abb. 3 links), der das Konzept während seines Marinedienstes 1917 entwickelte.⁴ Wilkinson spielte während des zweiten Weltkriegs eine wichtige Rolle bei der Konzeption und dem systematischen Aufbau der Scheinanlagen für die Royal Air Force.



Abb. 3

1915 hatte das französische Militär unter Leitung des Portraitmalers Lucien-Victor Guirand de Scévola eine Abteilung für Tarnung eingerichtet, in der auch diverse Kubisten wie Dunoyer de Segonzac oder Jaques Villon dienten. Ihre Aufgabe war die Tarnung

- 3 Dazu auf Abb. 3 das deutsche Schlachtschiff „Tirpitz“ im Ofotfjord, in der Nähe von Narvik um 1943/44. Die „Tirpitz“ wurde am 12. November 1944 durch britische „Tallboy-Bomben“, abgeworfen von Lancaster-Bombern (s. S. 19, Fußnote 16), bei Tromsø versenkt. (Anm. des Hrsg.)
- 4 Deutlich ist auf der Schwarzweißabbildung links zu erkennen, woher das „Dazzle“ rührte: Nicht von der Wahrnehmung, sondern von der künstlerischen Wiedergabe der kontrastreichen, nicht gleichförmigen Bewegung der Wellen. Es entstammt vor allem also einer „Grauwert-Wahrnehmung“, weniger einer Farbwahrnehmung. Gerade die SW-Abbildung ist deshalb sehr hilfreich. (Anm. des Hrsg.)



Abb. 4

strategischer Einrichtungen und Gebäude, aber auch das „Unsichtbarmachen“ von Beobachtungsposten an der Front.⁵ Auf deutscher Seite waren Künstler wie Franz Marc aktiv.

Der Gaskessel in Stuttgart-Gaisburg wurde im 2. Weltkrieg mit einem von Oskar Schlemmer entworfenen Tarnanstrich versehen, der in der Tradition des Dazzle stand. Schlemmer war als Künstler vom NS-Regime mit einem Berufsverbot belegt worden und arbeitete darauf bei einem Malerbetrieb, um seinen Lebensunterhalt zu verdienen. Als dieser den Auftrag für die Tarnbemalung des Gaskessels erhielt, lieferte Schlemmer den Entwurf. Der Anstrich verhinderte indes die Zerstörung des Gaskessels 1944 nicht, da die Briten zu diesem Zeitpunkt Flächenbombardements flogen, bei denen die Tarnung einzelner Gebäude schlicht keinen Schutz bot.⁶

- 5 Die Abbildung oben zeigt angeblich: „Le char Renault FT17 camouflé est un dessin gouaché de Georges Tournon, 13 octobre 1918.“ Quelle: <https://www.centenaire.org/fr/autour-de-la-grande-guerre/camouflage/le-camouflage-en-1914-1918-les-artistes-combattants-au-secours> (Zugriff am 01.02.2020). Leider handelt es sich aber wohl kaum um einen getarnten Panzer FT17 (siehe: https://de.wikipedia.org/wiki/Renault_FT (Zugriff am 01.02.2020)), sondern um ein Wrack desselben: Die in Fahrtrichtung gesehene linke Kette ist defekt; die Kanone weist nach hinten. Hier wird die kubistische, künstlerische Darstellung von Zerstörung definitiv und in einem propagandistischen Sinn fehlinterpretiert. (Anm. des Hrsg.)
- 6 Die Tarnung des Gasometers diente nicht der „Unsichtbarmachung“ eines Ziels, sondern der Unsichtbarmachung einer Orientierungshilfe für die britischen Bomberpiloten. Es existiert ein Foto der Kesselbe-



Abb. 5

Dies gilt auch für die weiträumige optische Veränderung Stuttgart-Untertürkheims, wo der Neckar-Kanal beim Inselbad abgedeckt und auf die Gleisanlagen und Teile des Daimler-Werks die Strukturen von Straßen und Wohnblocks aufgemalt wurden, so dass sie aus dem Flugzeug wie ein Wohngebiet aussehen sollten. Diese Täuschungen konnten einen Piloten, zumal bei Nacht, wenn der Mond die einzige Lichtquelle war, in die Irre führen. Auf den hochauflösenden Fotos der Aufklärer konnten sie jedoch identifiziert werden und wurden somit fotografisch auch für die Nachwelt erhalten.

malung, das unter <http://www.schutzbauten-stuttgart.de/de-de/geschichte2weltkrieg/luftschutzin-stuttgart2weltkrieg/tarnenundt%C3%A4uschen/weiteretarnma%C3%9Fnahmen.aspx> auch digital verfügbar ist (Zugriff am 01.02.2020). Unverständlicherweise werden die dort angefragten „Bildrechte [...] noch einige Jahrzehnte Bestand haben“. Eine absehbare Fehleinschätzung der Umstände! In einigen Jahrzehnten wird sich kaum mehr jemand darum kümmern wollen. Statt also gerade noch verfügbare Erinnerungen zu bewahren, werden sie auf dieses Weise versteckt! (Anm. des Hrsg.)

Solche Fotos existieren auch vom Nachbau eines Stücks des Rhein-Herne-Kanals incl. der Brücke über die Emscher bei Dortmund und einem Schein-Kanal, der Luftangriffe auf sich ziehen sollte. Die Emscher war entsprechend abgedeckt worden, damit sie aus der Luft nicht identifiziert werden konnte. Die Experten der Luftwaffe und ihre Schein-anlagenbauer wussten sehr genau um die Bedeutung von Gewässern für die Navigation der Flugzeuge bei Nacht. So wurden Seen abgelassen oder überdeckt und an anderen Orten Scheinseen aufgebaut, um die Flugzeuge in die Irre zu leiten.

In der Fliegerei spielte die veränderte Wahrnehmung und die Interpretation von reduzierter Information von dem Augenblick an eine Rolle, als das erste Flugzeug mit einem Motorantrieb flog. Hatte man schon in den Napoleonischen Kriegen mitunter Heißluftballons zur Aufklärung eingesetzt, die mit Seilen in Position gehalten wurden, und so als Beobachter das Kampfgeschehen überblicken sollten, eröffneten motorgetriebene Fluggeräte eine vollkommen neue Dimension der Kriegsführung. Nur wenige Jahre nach den ersten Flügen von motorgetriebenen Flugzeugen warf am 01. Novem-



Abb. 6

ber 1911 der italienische Pilot Giulio Gavotti im Italienisch-Türkischen Krieg (September 1911 – Oktober 1912) vier kleine Bomben auf zwei Dörfer in Libyen. Der Angriff gilt als der erste Bombenabwurf aus einem Flugzeug im Kriegseinsatz und damit als der erste Luftangriff der Geschichte.

Von nun an war das Interesse der Militärs an dieser Form der Kriegsführung schier unbegrenzt. Zwar waren die Luftflotten der Europäischen Industriestaaten im August 1914 noch relativ überschaubar, und die Zahl der wirklich einsatzfähigen Flugzeuge war noch weitaus geringer. Doch binnen weniger Monate brachten die kriegführenden Staaten ihre Flugzeugindustrie auf Hochtouren und stellten tausende von Flugzeugen in Dienst. Die deutsche Luftwaffe hatte zu Beginn des 1. Weltkriegs noch Luftschiffe als geeigneter eingestuft, um als Fernbomber eingesetzt zu werden, und flog mit dieser Waffe Angriffe gegen London und Paris, die vor allem in die britische Kunst und Popkultur ikonischen Eingang fanden. Da die Luftschiffe langsam und schwerfällig waren, flogen sie ihre Angriffe in der Regel bei Nacht. Luftangriffe mit Flugzeugen wurden bei Tage gegen naheliegende Städte, aber auch zunehmend gegen gegnerische Stellungen an den erstarrten Fronten geflogen.⁷ Die Briten setzten Vorpostenboote ein, um die Luftschiffe bereits vor Erreichen der britischen Küste entdecken und die gefährdeten Städte warnen zu können. Dabei beobachteten sie, dass die Luftschiffe nicht selten Bomben warfen, wenn sie ein Licht am Boden sahen. Sie folgerten daraus, dass die Luftschiffer keine sehr genaue Einschätzung davon haben konnten, wo sie sich exakt befanden. Die Marine empfahl daraufhin, gezielt Anlagen in dünn besiedeltem Gebiet zu schaffen, die durch Licht und Feuerschein die Luftschiffer täuschen und Bombenwürfe auf sich ziehen sollten. Der Vorschlag erreichte zwar das Kriegsministerium, er blieb aber bis

7 In Döberitz – einem der ersten militärischen Flugplätze in Deutschland – verlief die Geschichte der Tarnung, da es sich bei Flugzeugen, die gegen den Himmel besehen schlecht zu tarnen waren, technisch umgekehrt. Deren „Sichtbarkeit“ sollte tatsächlich bereits 1916 in eine „Unsichtbarkeit“ verwandelt werden: mit einem transparenten Folienstoff der Firma Bayer, der Cellon genannt wurde. Leider war das Zelluloseprodukt in seiner Ausdehnung sehr stark abhängig von der Luftfeuchtigkeit, so dass – obwohl die visuell-praktischen Erprobungen durchaus erfolgreich waren – aus kriegsbedingt finanziellen Gründen von weiteren Forschungen abgesehen werden musste. Siehe dazu den sehr aufschlussreichen Artikel von Werner Müller (der das Bayer-Archiv nutzen konnte) unter: <http://www.koelnerluftfahrt.de/unsichtbarelfz.htm> (Zugriff am 01.02.2020). In Abb. 6 links ein Albatros B III in Döberitz mit einer Cellon-Bespannung. Der Name des Piloten ist leider unbekannt. (Anm. des Hrsg.)

Kriegsende folgenlos. Stattdessen rüstete man die Städte mit Flugabwehrkanonen und Scheinwerfern auf und entwickelte Jagdflugzeuge, mit denen die Angreifer abgeschossen werden konnten.

Die zu Kriegsbeginn noch vorhandene Überlegenheit der Luftschiffe gegenüber Bomberflugzeugen war spätestens 1917 nicht mehr gegeben. Zu diesem Zeitpunkt hatten die großen kriegsführenden Mächte Europas bereits spezielle Bomberflugzeuge entwickelt, mit denen sie die gegnerischen Städte angriffen. Durch die Ereignisse des 2. Weltkriegs ist weitgehend in Vergessenheit geraten, dass etwa Stuttgart während des 1. Weltkriegs 10 mal von gegnerischen Flugzeugen angegriffen wurde. Dabei starben 22 Menschen und 78 wurde verletzt.

Zum Schutz der Daimlerwerke in Untertürkheim wurde 1918 bei Obertürkheim eine Nachtscheinanlage errichtet, die offenbar weitgehend aus Lämpchen bestand und durch Lichterscheinungen die Fabrik nachahmen sollte. Leider gibt es zu dieser Anlage keine detaillierteren Informationen.

An den Fronten vor allem in Nordfrankreich und Belgien hatten die Scheinanlagen ab 1918 in der Form von Scheinflugplätzen Einzug gehalten. Die Briten schufen Scheinflughäfen mit Attrappen und Lichtern, die sowohl bei Tage als auch bei Nacht Angriffe auf sich ziehen sollten. Die zunehmende Zahl von Flugzeugen und Flugplätzen führte zwangsläufig dazu, dass die Fliegerhorste Ziel von Luftangriffen wurden. Entsprechende Imitationen als Ziel „anzubieten“ erwuchs an diesem Kriegsschauplatz zur schieren Notwendigkeit. Betreffenden Berichten zufolge waren diese Scheinflugplätze durchaus erfolgreich.⁸

Was die künstlerische Diskussion schon kurz vor Kriegsbeginn des WK II befeuerte, war für die damaligen Flieger Kernelement ihrer Navigation. Beim nächtlichen Flug auf Sicht über abgedunkeltem Land mussten sie aus den minimal visuellen verfügbaren Informationen versuchen, möglichst genau zu bestimmen, wo sie sich befanden um

⁸ Siehe: Pierre-Antoine Courouble: Das Rätsel der Holzbomben, Les Presses Du Midi, 2009/2012. Aus dem Französischen von Peter Haas. Courouble erwähnt dort u.a. auch einen deutschen Scheinflugplatz bei Wevelgem (Belgien), mit Flugzeugattrappen und Scheinhangar.

die Bomben auf das vorgegebene Ziel werfen zu können. Beobachtungen der britischen Vorpostenboote belegen, wie schwierig dieses Unterfangen war. Andererseits war speziell in den großen Metropolen wie Paris schon im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts erkannt worden, dass die immer heller beleuchteten großen Boulevards und Plätze bei Nacht schon an ihren Lichtern erkannt werden konnten. Und mit diesen auch dortige markante Gebäude, wie z.B. die großen Bahnhöfe mit ihren riesigen Gleisfeldern, die weithin sichtbar waren. Für die Erbauer der Scheinanlagen stellte sich im Prinzip eine ähnliche Frage wie für die Kubisten oder Vortizisten: Wieviel Information über einen Gegenstand kann man weglassen, ohne dass die Kernbotschaft verloren geht? – Insbesondere bei Nacht sehr viel. Allerdings steigt damit das Risiko, bei Empfang einer vergleichbaren Information darauf zu schließen, dass sie tatsächlich für denselben Gegenstand steht. Diese kognitive Fehlleistung zu verursachen war die Aufgabe einer Nachtscheinanlage. Die Assoziation sollte an die Stelle der nicht durchführbaren Verifikation treten, um dann die Fehlentscheidung zu provozieren, das falsche Ziel zu bombardieren.

Der italienischstämmige Elektro-Ingenieur und Unternehmer Fernand Jacopozzi (1877–1932) gilt als einer der „Väter“ der Scheinanlage „Faux Paris“. 1917 war mit dem Bau von insgesamt drei Scheinanlagen im Umland von Paris begonnen worden, die jede für sich einen anderen Teil von Paris darstellen sollte. Xavier Boissel schreibt, wie auch zeitgenössische Zeitungsartikel aus der Nachkriegszeit, Jacopozzi die künstlerisch-analytische Leistung zu, die Wahrnehmung des hell erleuchteten Vorkriegs-Paris in eine Abstraktion übersetzt zu haben, die dann mittels hölzerner Bauten und einer umfangreichen Elektroinstallation in die Tat umgesetzt wurde. Die Scheinanlagen sollten aus Lichtinstallationen bestehen, die Bahnhöfe und Fabriken imitierten, durch farbige Tücher simulierte Wege und Straßen, kilometerlangen mehrfarbigen Lichterketten, die Gleisanlagen und sich darauf bewegende Züge darstellten, und Anlagen, die für die Fabriksimulationen künstliche Rauchschwaden erzeugten. Im Zusammenspiel von handwerklicher Ausführung, Industrieller Auslegung und Konzeption, räumlicher Dimensionierung und dem interdisziplinären Charakter wohnte dem Vorhaben durchaus ein gesamt-kunstwerklicher Ansatz inne. Von den drei Anlagen wurde letztlich nur das falsche St. Denis gebaut, dessen Fertigstellung bis Kriegsende nicht erreicht wurde. Da der letzte deutsche Bombenangriff auf Paris im September 1918 erfolgte, kam die

Anlage nie zum Einsatz. Die beiden anderen Teile des falschen Paris kamen über das Planungsstadium nicht hinaus, mit ihren Bauarbeiten war nie begonnen worden. Dennoch war die Anlage zukunftsweisend.

In der bisherigen Forschung ist keine frühere Anlage dieser Art dokumentiert, und schon die Teilanlage „St. Denis“ war mit größter Wahrscheinlichkeit die größte Nachtscheinanlage, deren Bau während des 1. Weltkriegs begonnen wurde. Zu einem Zeitpunkt, als die bildende Kunst Begriffe wie „Rauminstallation“ oder „Environment“ noch nicht kannte, schuf Jacopozi eine großräumige Freilicht-Installation, die bei Nacht drei Stadtteile von Paris darstellen sollte. Der Elektro-Ingenieur setzte mit seinem Fachwissen aus der Elektrik und Beleuchtungstechnik ein künstlerisches Konzept um, das die aktuellen künstlerischen Strömungen diskutierten. Er reduzierte die Stadt auf wenige Schlüsselinformationen – Licht, Rauch, Feuer und Bewegung – und übertrug das Konzept in die Dimensionalität des Stadtraums.

1918/19 schuf Raoul Hausmann die Collage „gurk“, die aus Zeitungsschnipseln besteht, aber durch wenige charakteristische Informationen – einen entsprechenden Umriss, eine senkrechte Linie, schwärzere Schnipsel, die als Augen, Mund und Haare interpretiert werden können – eindeutig als Kopf und Gesicht verstanden wird.

Mit Dada, dem Konstruktivismus und dem Kubismus erschlossen sich die neuen künstlerischen Strömungen um den 1. Weltkrieg und danach auch die dreidimensionalen Kunstformen, und schufen Plastiken, Skulpturen, Installationen und selbst begehbare Raumsulpturen wie beispielsweise Schwitters' Merzbau.

Die Geheimhaltung sowie der temporäre Charakter der Scheinanlagen von Paris und der fokussiert unternehmerische Ehrgeiz Jacopozzis ließen seine auch in Bezug auf räumliche Darstellung bahnbrechende Arbeit aber nach dem Krieg für das Militär relativ schnell ins Abseits geraten, da ihr militärischer Hintergrund politisch obsolet geworden war. Als die Société de la Tour Eiffel für die Exposition des Art Décoratifs 1925 zahlreiche Künstler kontaktierte, sprach sie aber auch mit Jacopozi. Er gewann André Citroën als Finanzier und schuf ein Projekt mit bis dahin unvorstellbarem Ausmaß. 90 km Kabel wurden für das Spektakel verlegt und 250 000 Glühbirnen in 6 Farben montiert. Am

5. Mai 1925 wurde der Eiffelturm binnen einer Minute von einem gigantischen künstlichen Feuer „verschlungen“, und aus der Dunkelheit erleuchtete der Name Citroën in 30 m hohen Lettern. Le Corbusier schrieb in „L'Art décoratif d'aujourd'hui“ über das Schauspiel: „Inmitten der Gipspaläste, an denen sich der Dekor krümmt, erschien er pur wie ein Kristall“. Die Beleuchtung des Eiffelturms blieb bis 1930 erhalten und wurde von Jacopozzi in den Jahren nach 1925 noch verfeinert.⁹ Der leuchtende Eiffelturm war eine Weltsensation. Charles Lindbergh gab 1927 an, er habe sich beim Anflug auf Le Bourget an dem leuchtenden Eiffelturm orientiert, und Man Ray veröffentlichte 1931 eine Edition mit 10 Rayogrammen für die Pariser Elektrizitätsgesellschaft, auf deren Blatt 7 der beleuchtete Eiffelturm zu sehen war. Dank seiner spektakulären Lichtinstallationen war Jacopozzi im Paris der 1920er und 1930er Jahre bekannt. In Deutschland fanden erst 1928 sogenannte „Nachlichtfeste“ statt, die die Leistungsfähigkeit der modernen elektrischen Beleuchtung demonstrieren sollten, so auch in Stuttgart. Ein Großteil der historischen Fotos, die das damalige Stuttgart hell erleuchtet in der Nacht zeigen, entstand während dieser Nachlichtfeste, die somit bis heute nachwirken und ein Bild des damaligen Stuttgart vermitteln, das bereits inszeniert war. Denn so hell wie auf diesen Fotos leuchtete die Stadt zu dieser Zeit üblicherweise nicht.

Für die Zeit zwischen den Kriegen sind praktisch kaum Unterlagen zur Entwicklung und Installation mit Scheinanlagen erhalten. Angeblich begann die deutsche Industrie aber bereits 1935 mit solchen Versuchen. Das britische Luftfahrtministerium startete im Mai 1938 eine Diskussion über die Sinnhaftigkeit von Scheinflugplätzen, die sich über Monate hinzog und zu einer ersten Planung für 180 Anlagen führte. Da man, ähnlich wie 1918, diese Scheinanlagen auch für Tagangriffe als Ziele nutzen wollte, und somit glaubhafte Attrappen benötigte, suchte die Luftwaffe den Kontakt zur Filmindustrie. Sowohl die Sound City Studios in Shepperton als auch Warner Brothers wurden in die Konzeptionen mit eingebunden und erhielten Aufträge für den Bau von Attrappen. Die Aktivitäten zur Entwicklung und die Planungen von Scheinanlagen wurden in einem eigens dafür geschaffenen Department unter Colonel John Fisher Turner gebündelt,

⁹ Hier kehrt sich das Negativ der „lichtlosen“ bzw. „in der Beleuchtung versetzten“ getarnten Stadt um in die moderne, von der Lichtreklame Profitierende. Die ehemals militärische Wahrnehmung aus der Luft war – vor dem Hintergrund der Privatisierung der Luftfahrt – als Werbemittel erkannt worden. (Anm. des Hrsg.)

das aus Geheimhaltungsgründen aber keinen eigenen Namen erhielt und folglich nur Turner-Department hieß. Hier fand auch Dazzle-Erfinder Norman Wilkinson eine neue Aufgabe. Die erste dieser Nachtscheinanlagen wurde am 13. November 1939 bei Abingdon getestet. Hier fand auch Dazzle-Erfinder Norman Wilkinson eine neue Aufgabe. Die britische Luftwaffe schuf unter anderem mit der Unterstützung der Filmindustrie eine ganze Reihe unterschiedlicher Konzepte, die von einfachen Brandanlagen bis hin zu komplexen Fabrikattrappen und falschen Siedlungen reichten. Bis Kriegsende waren in Großbritannien an 797 Stellen rund 1 100 Scheinanlagen entstanden. Und selbst in Nordafrika kamen Scheinanlagen zum Einsatz, die z.B. Bahnverbindungen imitierten.¹⁰

Die Zahl deutscher Scheinanlagen im Reichsgebiet und den besetzten Nachbarländern dürfte in einer ähnlichen Größenordnung gelegen haben. Es ist davon auszugehen, dass erste Scheinflugplätze zu Kriegsbeginn „einsatzfähig“ waren. Der Bau komplexerer Scheinanlagen, die Städte, Bahnhöfe und Fabriken simulierten, begann wenige Monate nach Kriegsbeginn. Im Bereich des Luftgaukommandos VII (Stuttgart / München) sind diese Baumaßnahmen ab Frühjahr 1940 belegt. Auch die deutsche Luftwaffe bediente sich der Unterstützung von Illusionsspezialisten. So wurden für die Errichtung der großen Scheinanlagen, die mit Attrappenbauten ausgestattet wurden, Schausteller und Kulissenbauer herangezogen.¹¹

Elektrotechnisch waren diese Anlagen auf dem neuesten Stand. In Lauffen am Neckar wurden sogar die Kontaktblitze fahrender Straßenbahnen imitiert. In Velbert wurde eine Miniatureisenbahn auf Feldbahngleisen installiert,¹² die im Bereich der dortigen Scheinanlage verkehrte, welche die Krupp-Werke in Essen simulierte. Die Scheinanlage V500 bei Berlin bestand aus 12 einzelnen Anlagen, die zusammengenommen das Stadtbild Berlins simulierten.¹³ Um Berlin herum wurden darüber hinaus bis 1942 weite-

10 Quelle für die zitierte Passage und die meisten Angaben zu britischen Scheinanlagen des 2. Weltkriegs: Dobinson, Colin: „Fields of Deception – Britain’s bombing decoys of World war II“, Methuen Publishing Ltd., London, 2000.

11 Bardua, Heinz: „Stuttgart im Luftkrieg 1939–1945“, Ernst Klett Verlag, Stuttgart, 1967
Keller, Günter: „Die Scheinanlage ‚Stuttgarter Bahnhof‘ 1940 -1943“, verlag regionalkultur, 2017
Aussagen von Zeitzeugen bei der Zeitzeugenbefragung zur Scheinanlage bei Lauffen 2010

12 Lohbeck, Jürgen: „Das vergessene Scheindorf Velbert“, Scala-Verlag, Velbert, 2012

13 Oertel, Ulrich: „Täuschen, tarnen und vernebeln“, Verlag Ulrich Oertel, Salzgitter, 2012

re 28 Scheinanlagen errichtet.¹⁴ Nördlich von Karlsruhe wurde ein Waldgebiet durch die Ausrodung von Schneisen so umgestaltet, dass es dem Grundriss des Schlossfächers und Bahnhofsviertels ähnelte. In diese Schneisen wurde dann die Beleuchtung gelegt, die eine Straßenillusion erzeugte. In der Umkehrung – dem Pflanzen von Bäumen – sollte 1982 Joseph Beuys, ein ehemaliger Stuka-Bordfunker, bei der Documenta 7 eine Kunstaktion konzipieren. Er kehrte darin zwar im Geist von Fluxus und anderen Kunstströmungen der 1960er Jahre die im politisch fragwürdig gewordenen Raum Symboliken um, nutzte dazu aber durchaus vergleichbare Reduktionen und räumliche Bezüge, wie Jahrzehnte zuvor die Scheinanlagenbauer.

Die Scheinanlagen des Luftgaukommandos VII unterstanden bis 1942 dem Flughafenbereichskommandanten des Fliegerhorsts Böblingen, Oberstleutnant Ernst Brückner, der im Zivilberuf Ingenieur war, und selbst ein Patent auf Nebelgeräte hielt. Brückners Geräte wurden 1940 u.a. zur Vernebelung der Mauserwerke in Oberndorf, der Krauss-Maffei-Werke in Allach, sowie in Brest zum Schutz der dort liegenden deutschen Großkampfschiffe „Scharnhorst“, „Gneisenau“ und „Prinz Eugen“ eingesetzt.¹⁵ Brückner schien, wie Jacopozi, ein ausgeprägtes Abstraktionsvermögen zu haben. Manche seiner Scheinanlagen, wie jene in Lauffen am Neckar, waren ausgesprochen komplex, detailliert und in ihrer Täuschungswirkung perfekt. Brückner arbeitete auch mit der Depyfag in Clebronn zusammen, die 1940 künstliche Flak-Mündungsfeuer und falsche Flaksprengepunkte vorführte, die als „im allgemeinen naturgetreu“ bewertet wurden. Ein Schriftverkehr zwischen der Luftwaffe und der Depyfag ist bisher leider nicht aufgetaucht, der diese Kooperation näher ausführt. Es ist aber davon auszugehen, dass die Luftwaffe diese falschen Flakfeuer ab 1940 in Scheinanlagen einsetzte, um das Vorhandensein von mehr Geschützen vorzutäuschen als dort tatsächlich in Stellung lagen. Die

14 Darunter befand sich 6 km nordnordöstlich des Alten Lagers Döberitz auf dem Falkensee „Scheinwerferberg“ eine Beleuchtungsinstallation, die mutmaßlich die Beleuchtung des Flughafens Tempelhof simulierte. Siehe hierzu: <https://falkenseeaktuell.de/2015/08/22/historie-scheinanlagen-in-falkensee/> (Zugriff am 11.02.2020). Sie steht im Zusammenhang mit der Scheinanlage V500 25–30 km nordwestlich von Berlin. Siehe hierzu: Alfred Price, *Luftschlacht über Deutschland*. Stuttgart 6.1987, S. 108 ff. (Anm. des Hrsg.)

15 Zuständigkeit des Flughafenbereichskommandanten des Fliegerhorsts Böblingen laut Kriegstagebuch des Luftgaukommandos VII. , Militärarchiv Freiburg RL 19 // Zu Oberstleutnant Brückner und seinen Erfindungen: Funk, Erwin: „Böblingen – Fliegerstadt und Garnison“, Stadt Böblingen, 1974

Depyfag war auch einer der Hauptlieferanten von Signalmunition für die Wehrmacht.¹⁶ Es blieb nicht bei der Imitation von Mündungsfeuern und explodierenden Flak-Projektilen. Im Kriegsjahr 1943 führten die Briten ihr neues Bodenerfassungsradar H2S ein und waren nun in der Lage, eine Stadt auch ohne jegliche Sicht zu finden. Die klassischen Scheinanlagen, die man bis 30 km von einem gefährdeten Ort entfernt aufgebaut hatte, verloren in vielen Fällen ihre Wirkung, denn eine solche Entfernung zum Ziel war für das Radar erkennbar.¹⁷ Außerdem verfügten die Briten nun über modernere Bomber mit größerer Reichweite, die Anflüge über Frankreich mit mehreren Kurswechslern ermöglichten, wodurch die deutschen Jagdverbände zersplittert werden konnten.¹⁸

16 Kriegstagebuch des Luftgaukommandos VII

17 Siehe hierzu z.B. [https://de.wikipedia.org/wiki/H2S_\(Navigation\)](https://de.wikipedia.org/wiki/H2S_(Navigation))

Hampe, Erich: „Der Zivile Luftschutz im Zweiten Weltkrieg“, Bernhard & Graefe Verlag für Wehrwesen, Frankfurt am Main, 1963

18 Anmerkung: Anhand der Bombardierung der Scheinanlage bei Lauffen lässt sich der Einsatz größerer und modernerer Bomber exemplarisch nachvollziehen: Folgende britische Bomber warfen bei Lauffen und Umgebung Bomben:

Blenheim: https://de.wikipedia.org/wiki/Bristol_Blenheim

Dieser Typ war bei zwei Angriffen 1940 dabei.

Hampden: https://de.wikipedia.org/wiki/Handley_Page_Hampden

Bei 12 Angriffen waren Hampden-Bomber im Einsatz.

Whitley: https://de.wikipedia.org/wiki/Armstrong_Whitworth_Whitley

Bis Ende 41 waren neunmal Whitley-Bomber bei Abwürfen auf Lauffen und Umgebung beteiligt.

Der Bomber galt als relativ veraltet, und wurde später ersetzt.

Wellington: https://de.wikipedia.org/wiki/Vickers_Wellington

Der meistgebaute Bomber der RAF war bei fast allen Angriffen auf Lauffen dabei.

Stirling: https://de.wikipedia.org/wiki/Short_Stirling

Dieser neu eingeführte Bomber war ab August 1941 bei jedem Angriff dabei.

Halifax: https://de.wikipedia.org/wiki/Handley_Page_Halifax

Ab Oktober 1941 waren auch die neuen Halifax-Bomber an jedem Angriff beteiligt.

Lancaster: https://de.wikipedia.org/wiki/Avro_Lancaster

Erstmals tauchten diese modernen Bomber im Mai 42 über Lauffen auf. Sie waren von da an bei jedem Angriff beteiligt.

Die Beschreibung der geänderten Angriffstaktik (Einflüge über Frankreich und Anflug auf Stuttgart von Süden findet sich u.a. bei Bardua (Stuttgart im Luftkrieg), sowie bei Bauer, Karl: „Böblingen – Zerstörung und Wiederaufbau – Kriegsoffer 1939 bis 1945, hrsg. Von der Stadt Böblingen im Oktober 1963 und u.a.; generellere Beschreibungen zu Flugrouten, Kursänderungen etc. finden sich in praktisch jedem Buch über den Luftkrieg, wie etwa Groehler, Olaf: „Geschichte des Luftkriegs 1910 – 1980“, Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik, Berlin, 1981 // Aders, Gebhard: Bombenkrieg – Strategien der Zerstörung“, Helmut Lingen Verlag GmbH & Co. KG, Köln, 2004 // und in den Berichten ehemaliger

Dennoch behielt die Luftwaffe Scheinanlagen bei, die einen Erfolg versprochen und baute ineffektiv gewordene ab. Dafür entstand eine neue Generation von Scheinanlagen, die nun endgültig in Bezug auf Virtualisierung und Abstraktion ein neues Kapitel aufschlugen. Die Luftwaffe errichtete solche Anlagen unmittelbar an den Stadtgrenzen, aber noch auf freiem Feld, so dass das H2S-Radar der Bomber keine Abweichung in der Position anzeigen konnte. Diese sogenannten Signal-Scheinanlagen kamen ohne Attrappenbauten und ohne komplexe Beleuchtungstechnik aus. Sie bestanden aus disparaten Stellen, an denen Brände vorgetäuscht werden sollten. Hinzu kamen hölzerne Abschussrampen für speziell entwickelte Signalraketen, die die Zielmarkierungen der alliierten Bomber in Farbe und Gestalt nachahmten.

Die Kruppsche Nachtscheinanlage in Velbert war für den Einsatz von Schein-Signalraketen umgerüstet worden. In Stuttgart-Weilimdorf gab es vier Raketenstellungen, die ungefähr den vier Himmelsrichtungen entsprachen. Wurde eine farbige Zielmarkierung über Stuttgart-West gesichtet, feuerte die Weststellung der Scheinanlage eine gleichfarbige Zielmarkierung ab. Wurde eine Zielmarkierung über Stuttgart-Süd gesichtet, erfolgte ein Raketenabschuss aus der Südstellung. Auf diese Weise wurde eine vollkommen virtuelle Räumlichkeit erzeugt, die die Bomber mit nur zwei Schlüsselinformationen täuschte: Einer falschen Zielmarkierung und zeitnah entzündeten Feuern, die entstehende Brände in der Stadt simulierten. Der Anlage bei Weilimdorf waren drei Schwere Flak-Batterien zugeordnet,¹⁹ weitere Batterien lagen in unmittelbarer Nähe, so dass den Bombern von der Täuschungsanlage ein massives Abwehrfeuer entgegenschlug. Das machte die Täuschung nicht nur glaubwürdiger, es erhöhte auch den Druck, über einen Bombenwurf zu entscheiden.

Die Bauten dieser Installation waren die Stellungen und Baracken der Flak, die den Aufklärern nicht verborgen blieben. Die Anlage selbst beanspruchte also ebenfalls mehrere Baracken und Lagergebäude, die jedoch kein spezifisches Aussehen aufwiesen, und daher selbst für die Auswerter der Luftbilder kaum eindeutig zuordenbar waren. Die

Nachtjagd-Angehöriger wie z.B. Spoden, Peter: „Ich war Nachtjäger in Görings Luftwaffe“, Mönch, Medien und Print Oliver Mönch, Essen 2002.

19 Quellen: „Feldgrau - Mitteilungen einer Arbeitsgemeinschaft“, Heft 1–3, 1966, Lehrte, und: Weilimdorfer Heimatblatt Nr. 43, Heimatkreis Weilimdorf e.V., 2019.

Abschussrampen der Raketen sind auf den Luftbildern der Weilimdorfer Anlage nicht zu erkennen, sie waren als Objekte schlicht zu klein, und wurden möglicherweise sogar tagsüber im Wald untergestellt. Der Bunker, der als Gefechtsstand diente, lag im Wald, und war damit für die Aufklärung ebenfalls kaum identifizierbar. Die Konzeption dieser Anlage erforderte die Einbeziehung von Sichtachsen über bis zu 2 km freies Gelände und ein funktionierendes Kommunikationssystem über Telefon. Es ist davon auszugehen, dass die in Weilimdorf umgesetzte Konzeption auch in zahlreichen anderen deutschen Städten in ähnlicher Weise versucht wurde zu realisieren.

Fernand Jacopozzi als Inszenator großflächiger „Raumzauberei“ blieb eine große Ausnahme. Von den klandestin kreativen Köpfen hinter den militärischen Scheinanlagen der beiden Weltkriege sind die Namen kaum bekannt. Von einem John Fischer Turner ist überliefert, dass er sich um sehr viele Details auch selbst kümmerte, ein Teil der „Handschrift“, die das Design der englischen Scheinanlagen prägte, also direkt von ihm stammte.²⁰ Die zahlreichen Modell- und Kulissenbauer, Maler, Schreiner, örtlichen Projektleiter und die involvierten Techniker und Feuerwerker blieben namenlos, ihre Werke verschwanden spätestens zum Kriegsende weitgehend spurlos. Einige der Anlagen sind auf den Fotos der Luftaufklärung zu finden, bislang eher vereinzelt publiziert, und oft nur in einem lokalen oder einem übergeordneten Kontext, der die Komplexität der zugrunde liegenden Konzepte nur streifen kann.

Bis heute ist die Zahl der größeren Publikationen zu militärischen Scheinanlagen äußerst überschaubar. Ulrich Oertel, Jürgen Lohbeck und Günter Keller haben Bücher über deutsche Scheinanlagen des 2. Weltkriegs veröffentlicht. Colin Dobinson hat die Geschichte der britischen Scheinanlagen publiziert und Xavier Boissel erwarb sich das Verdienst das wahrscheinlich erste und bisher einzige Buch über eine Scheinanlage des 1. Weltkriegs geschrieben zu haben. Diese wenigen Autoren haben eine Fülle von Informationen zusammengetragen, die uns heute ermöglicht, die Scheinanlagen und die in ihnen realisierte kreative Leistung zu begreifen.

Eine künstlerische Annäherung an das Thema Scheinanlagen, die sich auch vergleich-

²⁰ Dobinson, Colin: „Fields of Deception – Britain’s bombing decoys of World war II“, Methuen Publishing Ltd., London, 2000.

barer Materialien und Elemente zur Visualisierung bediente, erfolgte sehr wahrscheinlich 2011 zum ersten Mal überhaupt, als das Künstlerkollektiv SOUP²¹ in Lauffen am Neckar versuchte, die dort von 1940 bis 1943 existierende Scheinanlage zu veranschaulichen, und ihre Geschichte aufzuarbeiten. Der Logik des Kollektivnamens (Stuttgarter Observatorium für Urbane Phänomene) folgend, hatte SOUP die Lauffener Scheinanlage als urbanes Phänomen begriffen und bearbeitet. Die Ausstellung im Museum im Klosterhof präsentierte eine Rekonstruktion mit exemplarischen Exponaten, die weitgehend als originalgetreu einzustufen waren. Für die Dauer der Ausstellung war die Scheinanlage noch einmal in ihrer Abstraktion, ihrer Logik, ihrer Reduziertheit und ihrer künstlerischen Dimension präsent.²²

Dieser Text wurde ursprünglich als Beitrag für die Projektdokumentation zur Scheinanlage ‚Brasilien‘ des Künstlerkollektivs Begleitbüro SOUP verfasst.²³

Weiterführende Literatur:

Arturo Schwarz: „Man Ray“, Rogner & Bernhard GmbH & Co. Verlags KG München, 1980

„Zurück in die Zukunft – Kunst und Gesellschaft 1900 bis 1914“, Freie Akademie der Künste in Hamburg, 1981

Leopold Reitemeier: „Das Brücke-Museum“, Brücke-Museum, Berlin, 1984

C.M. Joachimides, N. Rosenthal, W. Schmied: „Deutsche Kunst im 20. Jahrhundert – Malerei und Plastik 1905–1985“, Prestel-Verlag, München, 1986

John Willett: „Explosion der Mitte – Kunst + Politik 1917-1933“, Rogner & Bernhard, München, 1981

Xavier Boissel: „Paris es tun leurre“, inculte/barnum, Paris 2017

Ulrich Oertel: „Täuschen, tarnen und vernebeln“, Verlag Ulrich Oertel, Salzgitter, 2012

Jürgen Lohbeck: „Der Krieg vor unserer Haustür“, SCALA Verlag Velbert, 2013

Jürgen Lohbeck: „Das vergessene Scheindorf Velbert“, Scala-Verlag, Velbert, 2012

Günter Keller: „Die Scheinanlage -Stuttgarter Bahnhof 1940–1943“, verlag regionalkultur, Ubstadt-Weiher, 2017

Martin Kreder, Erika Porten, Norbert Prothmann, Rolf Zielfleisch: „LUFTSCHUTZ im 2. Weltkrieg (1943 bis 1945) –

21 <http://begleitbuero.de/> (Zugriff am 12.02.2020).

22 Leider ist bislang über diese museale Ausstellung im WWW keine offizielle Dokumentation zu finden:

<https://www.lauffen.de/website/de/freizeit/museen/museum> (Zugriff am 09.02.2020).

Siehe aber: <http://begleitbuero.de/die-scheinanlage-brasilien/> (Zugriff am 09.02.2020).

Einige der dort vorgenommenen Bildzuweisungen muten allerdings durchaus absurd an:

Siehe bspw.: <http://begleitbuero.de/wp-content/uploads/scheinanlage-brasilien-04-1-340x228.jpg>

Eine vergleichende Prüfung des Projekts steht noch aus.

23 <http://begleitbuero.de/militaerische-scheinanlagen-als-auspraegung-der-kuenstlerischen-rauminstallation/> (Zugriff am 12.02.2020).

Die Schein- bzw. Brandanlage zwischen Weil im Dorf und Gerlingen“, Weilimdorfer Heimatblatt Nr. 43, Heimatkreis Weilimdorf e.V., 2019

Colin Dobinson: „Fields of Deception – Britain’s bombing decoys of World war II“, Methuen Publishing Ltd., London, 2000

Roy M. Stanley II.: „To Fool A Glass Eye – Camouflage versus Photoreconnaissance in World War II“, Smithsonian Institution Press, Washington D.C., 1998.

Dagmar Thorau / Gernot Schaulinski: „Geschichtsspeicher Fichtebunker“, Edition Berliner Unterwelten, Berlin, 2011

Erwin Funk: „Böblingen – Fliegerstadt und Garnison“, Stadt Böblingen, 1974

Olaf Groehler: „Geschichte des Luftkriegs 1910 – 1980“, Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik, Berlin, 1981

Winfried Mönch: „Stuttgart und der Luftkrieg im Ersten Weltkrieg“ in: Forum Stadt, 41. Jahrgang, Heft 3/2014, Forum Stadt e.V. Esslingen

Edmund Heines (Hrsg.): „Luftschutz – Die Deutsche Schicksalsfrage“, Verlag Heinrich Plesken, Stuttgart, 1934

Dr. Ing. Knipfler / Erich Hampe: „Der zivile Luftschutz – Ein Sammelwerk über alle Fragen des Luftschutzes“, Verlagsanstalt Otto Stollberg G.m.b.H., Berlin, 1934

Erich Hampe: „Der Zivile Luftschutz im Zweiten Weltkrieg“, Bernhard & Graefe Verlag für Wehrwesen, Frankfurt am Main, 1963

Kriegstagebuch des Luftgaukommandos VII, Militärarchiv Freiburg

<https://longstreet.typepad.com/thesciencebookstore/2011/09/a-paris-made-to-be-destroyed-sham-paris-191718-1.html>



Abb. 7

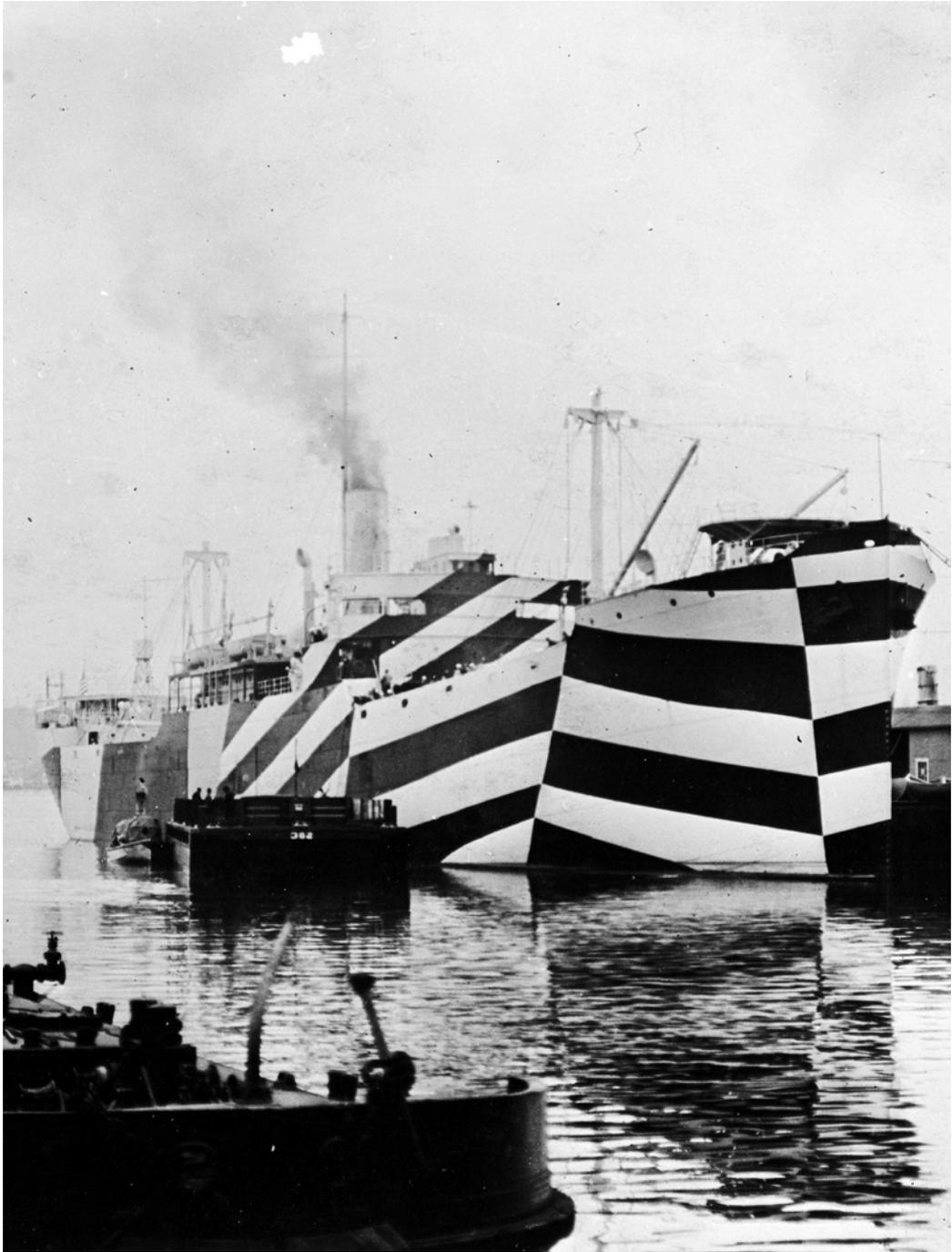


Abb. 8



Abb. 9

Privataufnahmen, gemacht von einem deutschen Truppentransportschiff aus. Das Interesse galt einem Frachter mit Dazzle-Bemalung (Norwegen, nach 1941). Auch Truppentransporte wurden häufig mit beschlagnahmten Handelsschiffen ausgeführt, die – da unbewaffnet – gerade deswegen eine Tarnbemalung erhielten. Interessant an den Aufnahmen ist der Umstand, dass links im Bild das Anfeuern der Kessel, das zu starker Rauchbildung führt und der Tarnung sehr wohl abträglich ist, gut dokumentiert ist, und rechts im



Abb. 10

Bild der Frachter „unter Fahrt“ eine deutlich geringere Rauchbildung aufweist. Dort ist vor dem Transporter auch ein Lotsenboot zu erkennen, das die Fahrinne vorgibt. Rechts im Bild auch die beiden nicht mehr identifizierbaren befreundeten deutschen Soldaten „vor der Überfahrt“ (so die handschriftliche Rückbeschriftung) – vermutlich nach Russland. Die Aufnahmen müssen also in der Nähe eines Hafens entstanden sein. Die Dazzle-Bemalung eines Schiffs stellte naturgemäß auch ein reziprokes Risiko dar: War ein derart bemaltes Schiff einmal als solches erkannt, war es damit sofort auch als militärisches Ziel identifiziert, denn zivile Ziele waren nicht getarnt und eine militärische Tarnung der gemalten Tarnung – was heute elektronisch unternommen wird – war in den 1940er Jahren noch unmöglich. Eine hohe Verantwortung also für die Kunst des „dazzlings“.



Abb. 11

Die Aufnahme wurde in Finnland gemacht.

Bei der „Dazzle-Bemalung“ von Schiffen handelt es sich ästhetisch um einen performativen Eingriff: Die Bemalung erfährt ihren taktischen und militärischen Sinn und Zweck erst in der Bewegung des bemalten Schiffs; angedockt und bewegungslos wirken die betreffenden Schiffe nur „merkwürdig angestrichen“. Das unterscheidet „Dazzle“ von der Tarnung unbewegter Objekte und führt künstlerisch zurück zu den italienisch-futuristischen Ursprüngen: der Bewegung von Maschinen. Ideologisch war diese Kunstrichtung allerdings bisher nur mit Vorsicht zu betrachten: Sie stand zwar antikapitalistischen und sozialistischen, aber auch nationalen und später nationalistischen Interessen vor (Siehe: https://de.wikipedia.org/wiki/Futurismus#W%C3%A4hrend_des_Ersten_Weltkriegs_1914%E2%80%931918 (Zugriff am 16.02.2020)). Die Verbindungen des „Dazzle-Paintings“ mit dem italienischen Futurismus und der daraus entwickelten Form des „zweiten Futurismus (1924–1945)“ (Siehe: https://de.wikipedia.org/wiki/Futurismus#Stellung_zum_Faschismus_ab_1920 (Zugriff am 16.02.2020)) sind künstlerisch kaum mehr nachvollziehbar. Aus der künstlerischen Programmatik hatten sich im Abgleich mit praktischen, auf Wahrnehmung beruhenden Erfahrungen und neuen künstlerischen Beobachtungen neue *Wahrnehmungsmuster* ergeben, die ohne erkennbare Systematik getestet wurden. Ideologisch blieb das Thema aber aufgeladen: Siehe S. 32.



Abb. 12

Das privat aufgenommene Foto zeigt die Einschiffung deutscher Soldaten im April 1940 nach Norwegen, der Hafen ist unbekannt. Der Frachter „Hans Rickmers“ war „zur besonderen Verwendung“ für die OP Weserübung erfasst worden.¹ Sein Name war in Deutschland während der NS-Zeit sehr geläufig: Es handelt sich um den völkisch-nationalistischen Putschisten Johann Rickmers (1881–1923), der beim gescheiterten Hitler-Putsch 1923 in München ums Leben kam. Ihm und 15 weiteren dabei ums Leben gekommenen Putschisten war der erste Band von Hitlers „Mein Kampf“ gewidmet. Siehe: https://de.wikipedia.org/wiki/Johann_Rickmers (Zugriff am 16.02.2020).

Die auf dem Frachter aufgebrachte „Dazzle-Bemalung“ mutet – und das ist mehrfach interessant – bereits seriell, modular und nicht mehr futuristisch an: Die Muster folgen einer impliziten Quadratur, ein ästhetisches Verfahren, das in Deutschland erst nach 1960 *sichtbar* wurde. Dass dies – angewandt – auch „nicht-künstlerische“ Ursprünge haben könnte, ist bislang noch nie diskutiert worden.

Siehe bspw.: https://de.wikipedia.org/wiki/Otto_Herbert_Hajek (Zugriff am 20.02.2020).

1 Der deutsche Überfall auf Norwegen und Dänemark. Siehe: https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/weseruebung/ausgabe.php?where_value=28 (Zugriff am 19.02.2020). Das Schiff wurde im November 1942 zerstört.

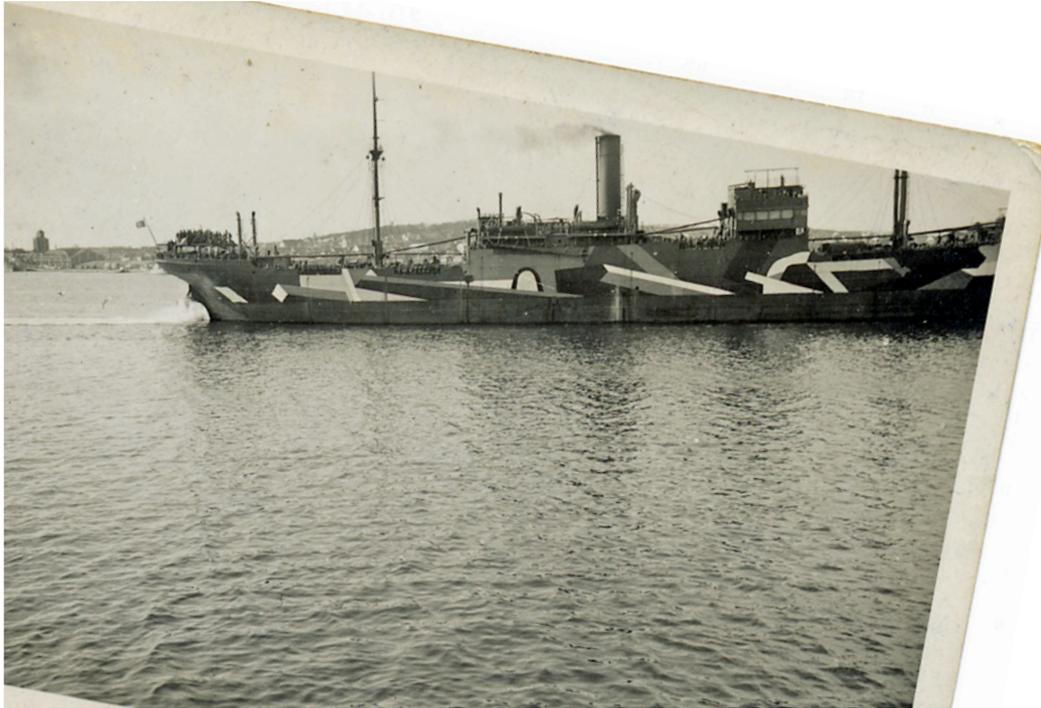


Abb. 13

Ein technisch zwar verunglücktes Privatfoto – Kamera schief gehalten, Motiv angeschnitten (der Schiffsbug fehlt) – dafür aber eine beeindruckende Dokumentation einer künstlerisch anspruchsvollen Dazzle-Bemalung! Die Methode aus dem Jahr 1916 hatte offensichtlich bis in die 1940er Jahre hinein fleißige Nachahmer gefunden! Die Technik hatte sich fast verselbstständigt.

Die Stadt im Hintergrund konnte noch nicht identifiziert werden. Die Aufnahme zeigt einen unbekanntem deutschen Frachter, der als Truppentransporter nach Norwegen eingesetzt worden ist.

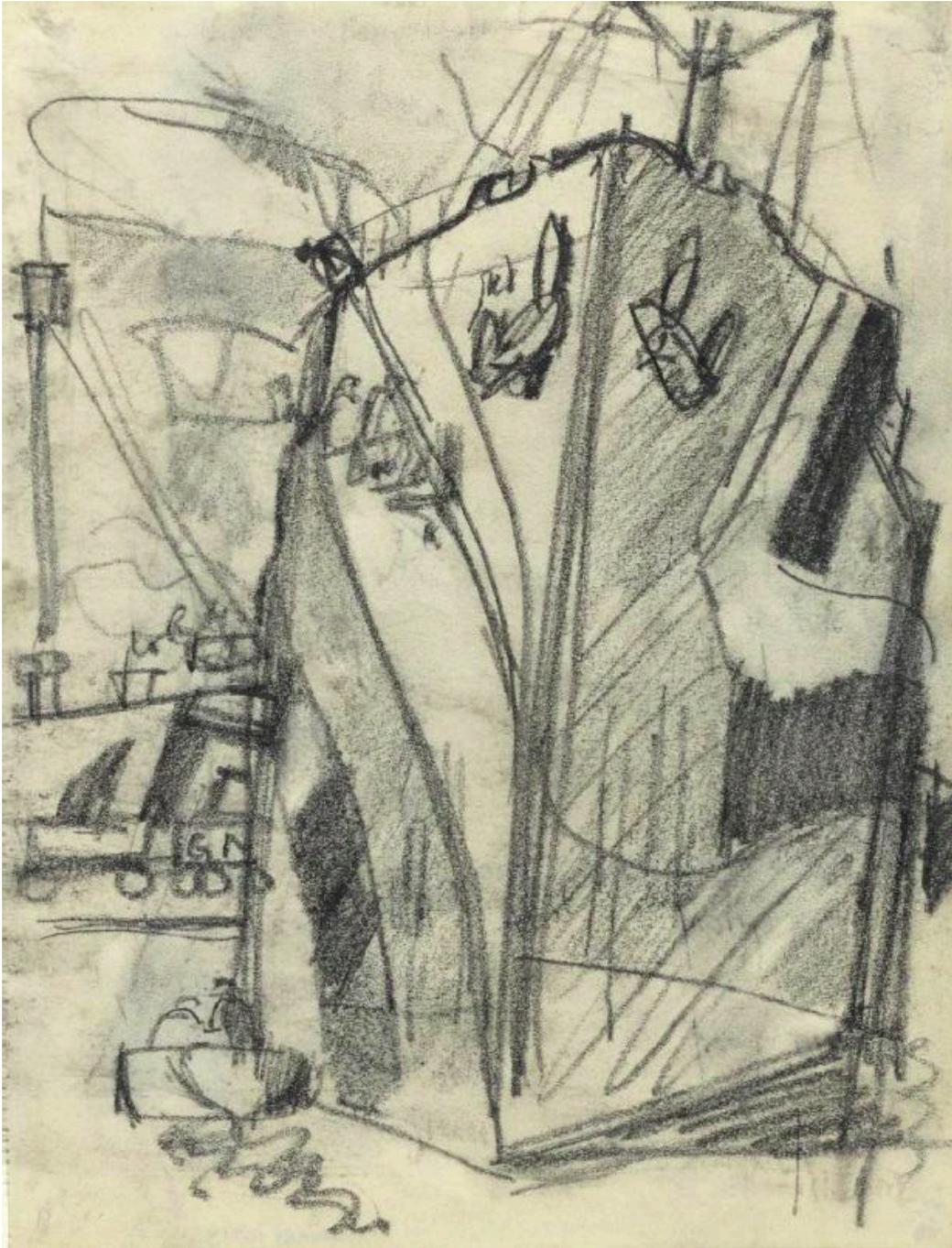


Abb. 14

Beispiel einer künstlerischen Rekursion: Mit der oben abgebildeten Zeichnung ist die Wiedergabe eines faktisch vorhandenen, mit Dazzle-Bemalung getarnten Schiffs dokumentiert, nicht aber ein Entwurf dafür!

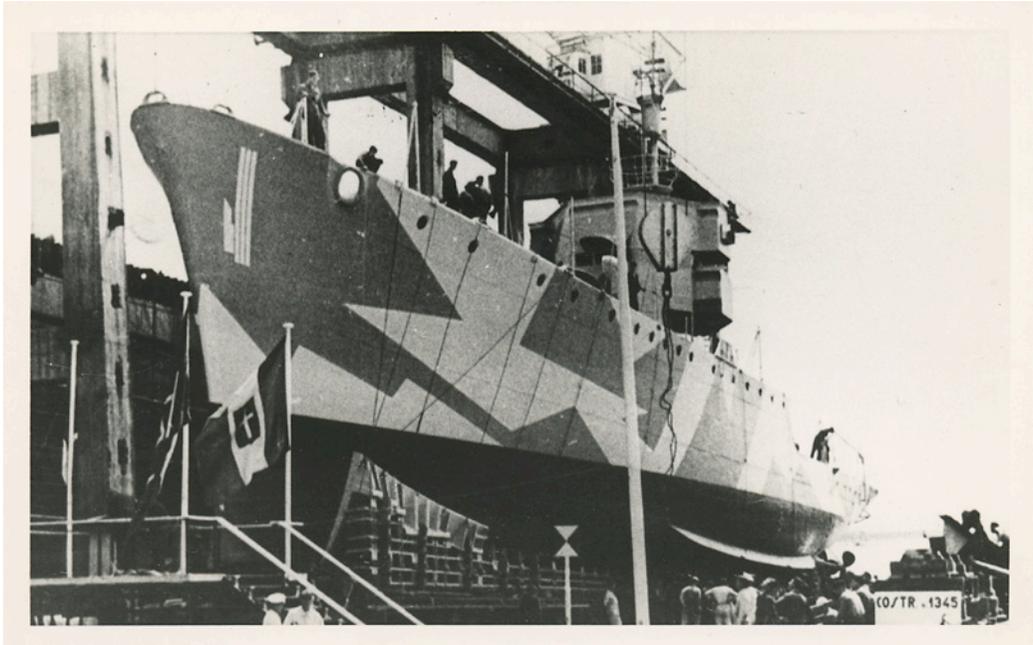


Abb. 15

Die italienische Korvette *Egeria* (C67, Stapellauf 03.07.1943, Indienstnahme 28.01.1944 als U-Bootjäger, versenkt am 29.02.1944) im Bau. https://de.wikipedia.org/wiki/Gabbiano-Klasse#Serie_Artemide (Zugriff am 18.02.2020). Die Tribüne vorn links deutet auf eine offizielle Veranstaltung hin.

Anhand der Fascis am Bug des Schiffs ist ersichtlich, dass es für das faschistische Italien der Republik Salò im Norden Italiens im Dienst war. Mitte und Süden waren seit dem 25.07.1943 antifaschistisch. Damit war die künstlerische Strömung des italienischen Futurismus (seit 1909) unter seinem ab 1924 offen faschistisch agierenden Gründer Filippo Tommaso Marinetti (1876–1944), der 1924 unter Mussolini Kultusminister geworden war, partiell staatstragend geworden und die Dazzle-Bemalung des Schiffs darf im Umkehrschluss sogar als Propaganda dafür angesehen werden. Siehe: https://de.wikipedia.org/wiki/Futurismus#Stellung_zum_Faschismus_ab_1920 (Zugriff am 17.02.2020). Marinetti wurde auf Betreiben Mussolinis (aus der Republik Salò) in Mailand Ende 1944 ein Staatsbegräbnis zuteil.

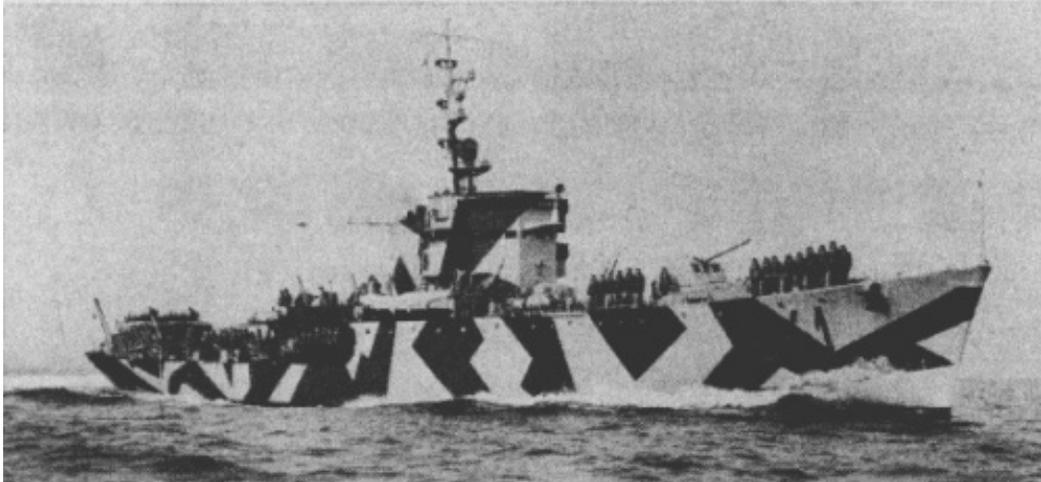


Abb. 16

Die italienische Korvette *Euterpe* (C41, Stapellauf 22.10.1942, Indienstnahme 20.01.1943, U-Bootjäger, am 24.04.1945 in Genua selbstversenkt). Das Schiff blieb im Dienst der faschistischen Regierung der Republik Salò (1943–1945) und war an der Versenkung zweier britischer U-Boote beteiligt.

Die Dazzle-Bemalung des Schiffs ist ideologisch nicht neutralisiert und dient also nicht allein der Tarnung: Hier fährt staatlich und ideologisch geförderte Kunst mit militärischem Auftrag spazieren!

Die damit vergleichbare italienische Korvette *Danaide* (C44, Stapellauf 21.10.1942, Indienstnahme 27.02.1943, U-Bootjäger, Außerdienstnahme 1967), die seit 1943 im Auftrag des nicht-faschistischen Italiens unterwegs war, war beteiligt an der Versenkung des letzten deutschen U-Boots, das im Mittelmeer operierte, der U453. Auch die *Danaide* trug eine Dazzle-Bemalung. Siehe: <https://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/44-05.htm> (Zugriff am 18.02.2020). Leider wurde die Erlaubnis zur kostenfreien Abbildung dieses Schiffs an dieser Stelle von der Württembergischen Landesbibliothek Stuttgart nicht erteilt.

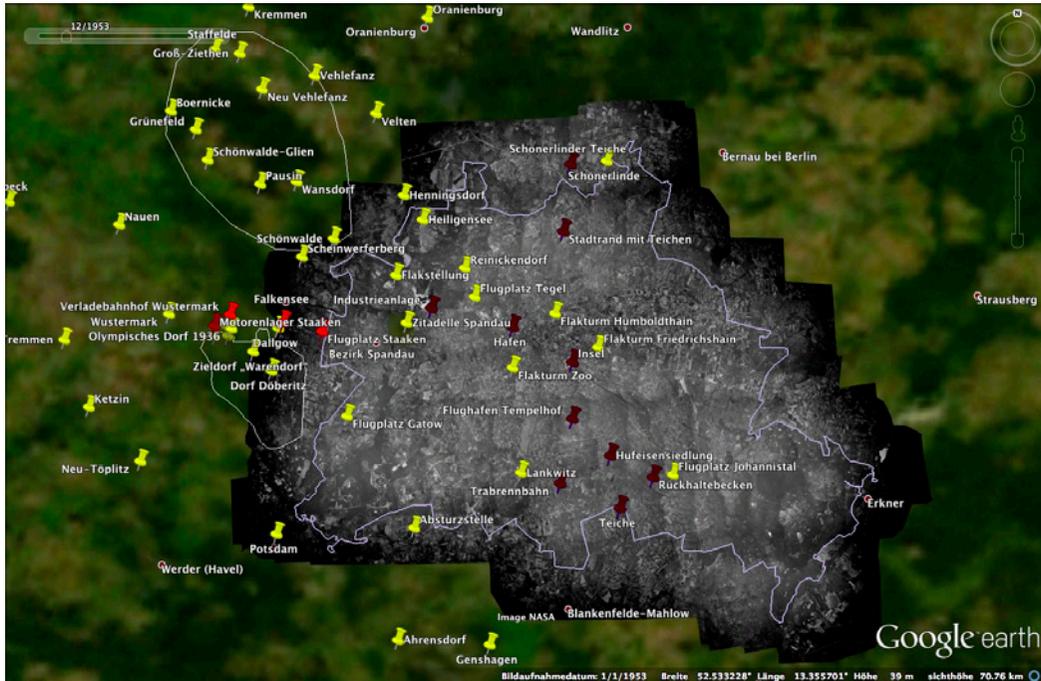


Abb. 17

Oben zu sehen die Lage und das Größenverhältnis der etwa 130 km² großen Scheinanlage V500 nordwestlich von Berlin im Verhältnis zu einer Luftbildmontage vom Berlin aus dem Jahr 1953. Die Behauptung, damit wäre ganz Berlin „zum Schein abgebildet“ kann nicht weiter aufrecht erhalten werden: Die Scheinanlage entspricht nur etwa 15% der Fläche Berlins.¹ Darunter kartiert befindet sich die Lage des Truppenübungsplatzes Döberitz (55 km²). Der alliierte Bomberstrom kam bevorzugt aus Nordwesten und sollte über der Miniatur V500 seine Bomben etwa 20-25 km vor ihrem eigentlichen Ziel abwerfen. Zwischen dem bei Oertel, S. 128 als V500 (S-Hafen) angegebenen Schein-Flughafen bei Pausin und dem Berliner Flughafen Tempelhof liegen 30 km (das ist bereits grenzwertig). Der militärische Nutzen von Tempelhof lag einzig in der dort klandestin in Zwangsarbeit gefertigten Bomberproduktion durch „Weserflug“² und der Erprobung der fertiggestellten Flugzeuge. Der zivile Flugverkehr war bis 1940 nach Rangsdorf ausgelagert worden, danach stark reduziert. Große Flugbewegungen waren in Tempelhof also nicht mehr zu verzeichnen. Es ist unwahrscheinlich, dass die Alliierten von den Fertigungshallen wussten.

1 Siehe S. 39

2 Siehe: https://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Berlin-Tempelhof#Nutzung_als_Flugzeugwerk_und_Zwangsarbeit (Zugriff am 21.02.2020).

Die auf der Karte dunkelrot markierten Orte entsprechen maßstäblich den bei Oertel kartierten Objekten innerhalb von V500. Deutlich zu erkennen ist, dass der gesamte Südwesten Berlins in V500 nicht auftaucht. Deswegen ist davon auszugehen, dass die Ablenkung der südlichsten Scheinanlagen in V500 bei Schönwalde-Siedlung sehr wahrscheinlich erfolgte, um den Bomberstrom vom Südwesten Berlins fernzuhalten. Dort waren sensible militärische Einrichtungen vorhanden: Eine Jägerleitstelle (1942/43) im Fliegerhost Döberitz, der Verschiebebahnhof Wustermark für den Transport von Einheiten und Gerät, ein Großlager von Junkers-Ersatz-Flugzeugmotoren bei Dallgow (eine ausgelagerte Einrichtung des Flugplatzes Staaken) sowie der Flughafen Staaken selbst. Diese Orte sind links hellrot kartiert und waren militärisch-neutralgisch Punkte höchster strategischer Relevanz: Die Jägerleitstelle (sicherlich mit einem Würzburg Radar ausgestattet) registrierte einfliegende Bomberverbände, koordinierte die Abwehr, die Flak und auch die drei Flaktürme in Berlin. Sie war nicht als Bunker ausgebaut und damit sehr verwundbar. Getarnt war sie durch eine Tarnbemalung. Der Flugplatz Staaken diente unter der Leitung der Lufthansa (als Hansa Luftbild GmbH) dem Aus- und Umbau von Flugzeugen zu Fernaufklärern, sowie der Lagerung von Junkers-Flugzeugmotoren.³ Auch hier waren Zwangsarbeiter (auch Frauen und Kinder) eingesetzt.

Für die Einrichtungen war die strategische Nähe zum Verschiebebahnhof Wustermark wichtig, der also ebenfalls zu tarnen war. Von ihm wurden die Motoren aus Staaken sowie demontierte Flugzeuge und Geräte aus Staaken/Döberitz verladen und verschickt.

Die Anlage auf dem Falkenseer „Scheinwerferberg“ (s. Anm. 14, S. 19) diente der Blendung sowie der Zielerfassung für Flakstandorte in der Umgebung. Die waren von den Flakeinrichtungen in Berlin und Döberitz einfach zu bedienen. Es handelte sich also um keine Täuschungseinrichtung, sondern um einen regulären Stützpunkt für Flakscheinwerfer (die ebenfalls in Döberitz stationiert waren und von dort bereits beim Lichtdom der Olympiade am 16.08.1936 eingesetzt worden waren). Eine der Kartografie entsprechende kmz-Datei kann unter: <http://www.mc-mk.de/GdDH/PDF/exit.php?to=http://www.mc-mk.de/GdDH/PDF/V500.kmz.zip> geladen werden.

Die aktuelle Quellenlage (02.2020) – es wurden umfangreiche Archivunterlagen zur Position der Flakscheinwerfer und der Flakstellungen um Berlin gefunden – macht es notwendig, dazu einen gesonderten Beitrag im Rahmen der *Kontexte* zu verfassen.

³ Siehe: https://de.wikipedia.org/wiki/Flugplatz_Staaken#Fernaufkl%C3%A4rer-Truppe_Luftbild_GmbH (Zugriff am 21.02.2020).



Abb. 18

Die beiden Abbildungen oben und rechts zeigen historische Luftaufnahmen. Oben eine genordete Aufnahme des Falkenseers Scheinwerferbergs im Jahr 1953, rechts eine genordete Aufnahme des Flugplatzes Staaken im Jahr 1953.

Bei dem „Scheinwerferberg“, inmitten der „Falkenseer Alpen“ gelegen, handelt es sich um eine sehr trockene, sandige Erhebung, die, solange Luftbilder davon existieren, noch nie bewachsen war: Sie gleicht auch aktuell immer noch einer Düne.

Auf dem Foto oben ist der Ort deswegen einfach erkennbar: Es handelt sich um die hellste Stelle ungefähr in der Mitte der Abbildung.

An der Stelle und ihrem Umfeld bestand zu Beginn der 1940er Jahre gesichert eine Lichtenanlage (im Nachtbetrieb), die im Zusammenhang mit der großen Scheinanlage V500 *Neu-Berlin* stand. Vor Ort ist das leider nicht mehr rekonstruierbar. Die Nähe der Anlage zur Gemeinde Falkensee (links im Bild sind Häuser zu erkennen) mutet riskant an, kann aber auch der Tarnung dienen. Die Entfernung zu Staaken beträgt 6 km, zur Jägerleitstelle 10 km.



Abb. 19

Interessanterweise ist die gesamte Anlage der Lichtung links im Bild in ihrer Lage und geografischen Ausrichtung durchaus vergleichbar mit der Anlage des Flughafens Staakens oben. Aber während der Flughafen noch bis 1953 benutzt wurde kann – auf dem sandigem Boden in den „Falkenseer Alpen“ konnte zwischenzeitlich zwar gewiss nichts nachhaltig kaschierendes nachgewachsen sein, aber es könnte im Gegenteil – im Zug notwendiger Aufbauarbeiten nach dem Krieg – in der Umgebung durchaus großflächig abgeholzt worden sein. Die 1953 dort erkennbaren Reifenspuren wären dafür ein Indiz. Aber auch eine weitere Variante wäre denkbar: durch die 90° Drehung des Staakener Grundrisses in Falkensee würden angreifende Bomber nicht nach Osten und Berlin, sondern in den dünnbesiedelten Süden Richtung Zauche (Dahme-Spreewald) irregeleitet.

Alle Vergleiche sind aber unsicher, beruhen auf bildnerischen Analogien und sind vorerst nur plausibel.

In diesem Fall wären also weitere Vergleiche historischer Luftbilder – besonders solcher mit kartierten Bombenabwürfen bis 1943 (vor dem Einsatz des britischen Bodenradars H2S) – hilfreich.

Bildnachweise und Anmerkungen des Herausgebers:

Abb. 1, Titelblatt:

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Englische_Graphik_-_Edward_Wadsworth_\(1923\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Englische_Graphik_-_Edward_Wadsworth_(1923).jpg)

(Zugriff am 09.02.2020).

https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Dazzle_camouflage?uselang=de

Abb. 2, S. 8:

<https://forum.worldofwarships.com/topic/139357-pictures-of-dazzle-camouflage/> (Zugriff am 09.02.2020).

Abb. 3, S. 9:

[https://de.wikipedia.org/wiki/Tirpitz_\(Schiff,_1941\)#/media/Datei:Tirpitz_altafjord.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Tirpitz_(Schiff,_1941)#/media/Datei:Tirpitz_altafjord.jpg)

[https://de.wikipedia.org/wiki/Tirpitz_\(Schiff,_1941\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Tirpitz_(Schiff,_1941)) (Zugriff am 09.02.2020).

Abb. 4, S. 10:

https://www.centenaire.org/sites/default/files/styles/full_16_9_custom_user_tablette_1x/public/atom-source-images/p1070220-bis.jpg?itok=ecgjoMD5 (Zugriff am 01.02.2020). Zwischenzeitlich nicht erreichbar.

Vgl.: <https://www.alamy.de/stockfoto-die-franzosische-leichte-panzer-renault-ft-17-ersten-weltkrieg-einen-gepanzerten-panzer-mit-einem-voll-drehbaren-turm-compigne-frankreich-70998536.html> (Zugriff am 09.02.2020).

Abb. 5, S. 11:

<https://fgut.wordpress.com/bauwerke/wk2/ziviler-luftschutz/bunker/tiefbunker/stuttgart/karl-benz-platz/>

Abb. 6, S. 12:

<http://www.koelner-luftfahrt.de/unsichtbarelfz.htm> (Zugriff am 09.02.2020).

Abb. 7, S. 24: Privatbesitz.

Abb. 8, S. 25:

<https://news.usni.org/2013/03/01/camouflaged-ships-an-illustrated-history> (Zugriff am 09.02.2020).

Abb. 9 u. 10, S. 26 u. 27: Privatbesitz.

Abb. 11, S. 28: Privatbesitz

Abb. 12, S. 29:

Der mit einer „Dazzle-Bemalung“ getarnte deutsche Frachter „Hans Rickmers“. Davor eine Kompanie deutscher Soldaten, für die das Schiff offensichtlich als Transporter nach Norwegen diente. Um 1941. Privatbesitz.

Abb. 13, S. 30: Privatbesitz

Abb. 14, S. 31:

John Duncan Fergusson (RBA), Study for dockyard, Portsmouth; 1918. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Study_for_%27dockyard,_Portsmouth,_1918%27_Art.IWMART16713.jpg?uselang=de (Zugriff am 12.02.2020).

Abb. 15, S. 32: Privatbesitz

Abb. 16, S. 33:

Italienische Korvette Euterpe, siehe: http://www.navypedia.org/ships/italy/it_es_gabbiano.htm

Abb. 17, S. 34: Google Earth am 23.02.2020.

Abb. 18, S. 36:

Luftbild des Falkenseer Scheinwerferbergs 1953. 52.586652° N, 13.092002° O. Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (LGB), <https://geobasis-bb.de/lgb/de/geodaten/luftbilder/luftbilder-historisch/>

Abb. 19, S. 37:

Luftbild des Staakener Flughafens 1953. 52.474039° N, 13.405170° O.

Siehe: <https://berlin.codefor.de/luftbilder/>

Taktische Tarnungen in Döberitz waren wenig künstlerischer Natur. Sie beschränkten sich – mit Ausnahme der Versuche an der Unsichtbarkeitsmachung von Flugzeugen – auf Manöver der gezielten Desinformation, der Fälschung sowie der Vertuschung militärisch relevanter Informationen.

Siehe hierzu: Martin Conrath. Zur Geschichte der Döberitzer Heide, Supplemente #1. Umriss einer Rezeptionsgeschichte des Truppenübungsplatzes Döberitz. Berlin 2011, S. 20–31.

„[...] Ein weiterer Bestandteil der deutschen Luftverteidigung, der mit wachsender Schlagkraft des Bomber Command ständig an Bedeutung zugenommen hatte, war die große Zahl der überall im Reich verstreut gelegenen Scheinanlagen. Eine der größten und eindrucksvollsten dieser Art, mit der Tarnbezeichnung V500, lag rund 24 km nordwestlich von Berlin, direkt auf der bevorzugten Angriffsroute. Diese Anlage umfaßte eine Gruppe von 12 Scheinzielen, die 15 km auseinander lagen: die Hauptstadt, fast in ihren Originalmaßen, aus Sperrholz und Reisig, einschließlich des Flughafens Tempelhof. [...]“

Alfred Price, Luftschlacht über Deutschland. Angriff und Verteidigung 1939–1945.

Aus dem Englischen (1973) übersetzt von Rainer Buschmann. Stuttgart 6.1987, S. 108 ff.

Scheinanlagen im WK II waren aber nicht allein eine Tarn-Leistung des NS-Regimes. Auch die Landung der Alliierten im Juni 1944 in der Normandie war erfolgreich durch Scheinanlagen vorbereitet worden.

Siehe hierzu beispielsweise: Wolfgang Malanowski, „Schluss mit dem Krieg, ihr Idioten“ II, in: Der Spiegel, 22.1994, S. 120 f. <http://magazin.spiegel.de/EpubDelivery/spiegel/pdf/13685164> (Zugriff am 16.02.2020).

© Norbert Prothmann, Martin Conrath 2019

Bei dem vorliegenden Text handelt es sich eine ergänzte, autorisierte Fassung des Beitrags: Norbert Prothmann, Militärische Scheinanlagen als Ausprägung der künstlerischen Rauminstallation, Stuttgart 2019.

Herzlichen Dank an Werner Müller für die Erlaubnis der Wiedergabe von Abb. 5, S. 12.

Die Supplemente zur Geschichte der Döberitzer Heide erscheinen seit März 2011 in loser Folge digital im Selbstverlag unter <http://www.mc-mk.de/GdDH>. Sie unterliegen dem Creative Commons Konzept (Typ by-nc-sa), d.h. sie dürfen verbreitet, zitiert sowie adaptiert werden unter der Voraussetzung, dass Quelle und Autor des verwendeten Originaltexts genannt wird. Untersagt ist die Wiedergabe von Texten, Textausschnitten und Bildmaterial zu kommerziellen Zwecken. Dies bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung des Urhebers.

Herausgeber: Martin Conrath, Berlin (MC)

Kontakt: mc@mc-mk.de

Die Hefte sind gesetzt aus der Myriad Pro und der Sabon.

Layout und Satz: Martin Conrath, Berlin.

Das nicht grundlos gewählte Druckformat ist zu erhalten, wenn ein unskalierter Din-A4-Ausdruck der Datei oben um 14 mm und unten um 18 mm beschnitten wird.



02.2020

