

## **Militärische Scheinanlagen als Ausprägung der künstlerischen Rauminstallation**

Versuch einer künstlerisch-historischen Einordnung

*(Norbert Prothmann, September 2019)*

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“ 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. Scheinanlagen 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 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 bisherigen Traditionen richteten. 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 un reale, 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 Normung 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 wurde.

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 eine Botschaft zu, 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. 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. 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, der das Konzept während seines Marinedienstes 1917 entwickelte. Wilkinson spielte während des zweiten Weltkriegs eine wichtige Rolle bei der Konzeption und dem systematischen Aufbau der Scheinanlagen für die Royal Air Force.

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 strategischer Einrichtungen und Gebäude, aber auch das „Unsichtbarmachen“ von Beobachtungsposten an der Front. 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.

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.

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 Scheinanlagenbauer 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. November 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. 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 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 Bombenflugzeugen war spätestens 1917 nicht mehr gegeben. Zu diesem Zeitpunkt hatten die großen kriegführenden Mächte Europas bereits spezielle Bombenflugzeuge entwickelt, mit denen sie die gegnerischen Städte angriffen. Durch die Ereignisse des 2. Weltkriegs ist weitgehend in Vergessenheit geraten, dass 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. Den betreffenden Berichten zufolge waren diese Scheinflugplätze durchaus erfolgreich.

Was die künstlerische Diskussion schon kurz vor Kriegsbeginn befeuerte, war für die damaligen Flieger Kernelement ihrer Navigation. Beim nächtlichen Flug auf Sicht über abgedunkeltem Land mussten sie aus den minimalen optischen Informationen versuchen, möglichst genau zu bestimmen, wo sie sich befanden um die Bomben auf das vorgegebene Ziel werfen zu können. Die Beobachtungen der britischen Vorpostenboote belegen, wie schwierig dieses Unterfangen war. Andererseits hatte man speziell in den großen Metropolen wie Paris schon im ersten Jahrzehnt des

20. Jahrhunderts erkannt, dass die immer heller beleuchteten großen Boulevards und Plätze bei Nacht schon an ihren Lichtern erkannt werden konnten. Und mit ihnen 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 die gleiche 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 simulierten Wegen 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 nicht kannte, schuf Jacopozzi 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 jenes künstlerische Konzept um, das die neuen künstlerischen Strömungen diskutierten. Er reduzierte die Stadt auf wenige Schlüsselinformationen – Licht, Rauch, Feuer und Bewegung – und übertrug das Konzept in die Dreidimensionalität des Raumes.

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 Schwitters' Merzbau.

Die Geheimhaltung und der temporäre Charakter der Scheinanlagen von Paris, sowie der unternehmerische Ehrgeiz Jacopozzis ließen seine auch in Bezug auf räumliche Darstellung bahnbrechende Arbeit für das Militär relativ schnell in Vergessenheit geraten. Als die Société de la Tour Eiffel für die Exposition des Art Décoratifs 1925 zahlreiche Künstler kontaktierte, sprach sie auch mit Jacopozzi. Er gewann André Citroën als Finanzier und schuf ein Projekt bis dahin unvorstellbaren Ausmaßes. 90 km Kabel wurden für das Spektakel verlegt und 250.000 Glühbirnen in 6 Farben montiert. Am 05. 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. 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 Nachtlichtfeste 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 dieses Nachtlichtfestes, das somit bis heute nachwirkt und ein Bild des damaligen Stuttgart vermittelt, das seinerseits 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 zu Versuchen mit Scheinanlagen erhalten. Angeblich begann die deutsche Industrie 1935 mit solchen Versuchen. Das britische Luftfahrtministerium begann 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 Realisierung von Scheinanlagen wurden in einem eigens dafür geschaffenen Department unter Colonel John Fisher Turner gebündelt, das aus Geheimhaltungsgründen keinen eigenen Namen erhielt und folglich nur Turner-Department hieß. Die erste dieser Nachtscheinanlagen wurde am 13. November 1939 bei Abingdon getestet. 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.

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.

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, 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. Um Berlin herum wurden darüber hinaus bis 1942 weitere 28 Scheinanlagen errichtet. 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 die Straßenillusion erzeugte. Die Umkehrung - das Pflanzen von Bäumen - sollte 1982 Joseph Beuys, ein ehemaliger Stuka-Bordfunker, zur Documenta als Kunstaktion konzipieren. Es waren vor allem Fluxus und andere Kunstströmungen der 1960er Jahre, die im Raum Symbolisches installierten, und dabei auf vergleichbare Reduktionen und räumliche Bezüge verfielen, 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. Brückner schien, wie Jacopozzi, ein ausgeprägtes Abstraktionsvermögen zu haben. Manche seiner Scheinanlagen, wie jene in Lauffen am Neckar, waren ausgesprochen komplex, detailreich und in ihrer Täuschungswirkung perfekt. Brückner arbeitete auch mit der Depytag in Cleeborn zusammen, die 1940 künstliche Flak-Mündungsfeuer und falsche Flaksprengpunkte vorführte, die als „im allgemeinen naturgetreu“ bewertet wurden. Ein Schriftverkehr zwischen der Luftwaffe und der Depytag 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 Depytag war auch einer der Hauptlieferanten von Signalmunition für die Wehrmacht.

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. Außerdem verfügten die Briten nun über modernere Bomber mit größerer Reichweite, die Anflüge über Frankreich mit mehreren Kurswechseln ermöglichten, wodurch die deutschen Jagdverbände zersplittert werden konnten.

So behielt die Luftwaffe Scheinanlagen bei, die noch immer einen Erfolg versprachen und baute ineffektiv gewordene ab. Dafür entstand eine neue Generation von Scheinanlagen, die nun endgültig in die dritte Dimension hineinwirkten und 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 den üblichen Stellen zur Entzündung von brennbarem Material, mit dem Brände vorgetäuscht werden sollten. Hinzu kamen hölzerne Abschussrampen für speziell entwickelte Signalaraketen, die die Zielmarkierungen der alliierten Bomber in Farbe und Gestalt nachahmten.

Die Kruppsche Nachtscheinanlage in Velbert war für den Einsatz von Schein-Signal-Raketen umgerüstet worden. In Stuttgart Weilimdorf gab es vier Raketenstellungen, die ungefähr den vier Himmelsrichtungen entsprachen. Wurde eine 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 entzündeten Feuern, die entstehende Brände simulierten. Der Anlage bei Weilimdorf waren drei Schwere Flak-Batterien zugeordnet, 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 den Bombenwurf zu entscheiden. Die meisten Bauten dieser Installation waren die Stellungen und Baracken der Flak, die den Aufklärern nicht verborgen blieben. Die Anlage selbst beanspruchte ebenfalls mehrere Baracken und Lagergebäude, die jedoch kein spezifisches Aussehen aufwiesen, und daher selbst für die Auswerter der Luftbilder kaum eindeutig zuordenbar waren. Die 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 sehr ähnlicher Weise realisiert wurde.

Fernand Jacopozzi blieb eine große Ausnahme. Von den kreativen Köpfen hinter den militärischen Scheinanlagen der beiden Weltkriege sind kaum die Namen bekannt. Von 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. 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.

Ein künstlerische Annäherung an das Thema Scheinanlagen, die sich auch vergleichbarer Materialien und Elemente zur Visualisierung bediente, erfolgte sehr wahrscheinlich 2011 zum ersten Mal überhaupt, als das Künstlerkollektiv SOUP 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 als weitgehend originalgetreu einzustufen waren. Für die Dauer einer Ausstellung war die Scheinanlage noch einmal in ihrer Abstraktion, ihrer Logik, ihrer Reduziertheit und ihrer künstlerischen Dimension präsent.

#### **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 Reitemeister: „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) - 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>