

RAZZLE DAZZLE



Neues aus der Modellbauwerft: Dazzle-Painting

Elco 80 ft Patrol Torpedo Boat

US Navy PT-167



Grafik: Stephan Karraß.

von Stephan Karraß

Am 5. November 1943 war ein kleiner Konvoi, bestehend aus zwei US-Landungsschiffen (LCT 68 und LCI 70) und seinem Begleitschutz PT-167, einem in einer sehr merkwürdigen Zebraoptik lackierten, schnellen und schwer bewaffneten US-Patrouillen-Torpedo-Boot (PTB) des Herstellers Electric Launch Company (ElCo) im Seegebiet der Salomonen (Südpazifik) unterwegs, als mit einsetzender Dämmerung plötzlich zwölf japanische Torpedobomber den feindlichen Konvoi angriffen.

Die Angreifer und Verteidiger leisteten sich einen erbitterten Überlebenskampf. Ein japanischer Bomber flog dabei so tief, dass er die Antenne des von Junior Grade Lieutenant (LTJG) Theodore Berlin befehligen Torpedobootes

Länge	80 Fuß (24,4 m)
Verdrängung	Anfangs 51 t, später 61 t
Antrieb:	3 x 1200 PS flüssigkeitsgekühlte Packard Maschinen, die ihre Ursprünge im Flugzeugmotorenbau hatten
Bewaffnung:	2 x Zwillingsmaschinengewehrtürme (Kaliber .50); 4 Torpedos, 1 x 20 mm Oerlikon Kanone. Später dazu: 1 x 40 mm Bofors, 1 x 37 mm/56 (1.46") M4 Maschinenkanone, 2 x Mk. 50 Achtfach-Raketenwerfer
Geschwindigkeit:	40-43 Knoten
Reichweite:	550 Meilen
Besatzung:	2 Offiziere, 9 Mannschaftsgrade

streifte und unmittelbar danach ins Meer stürzte. Kurze Zeit später gab es auf PT-167 einen dumpfen Knall, der das über 50 t verdrängende Boot auch durchrüttelte, aber trotzdem eine Weiterführung des Gefechts zuließ. Nachdem der Angriff abgewendet war, konnte auch die Ursache für den Knall ermittelt werden: PT-167 war durch einen Torpedo getroffen worden, der aber nicht explodierte, sondern den Überwasserbereich des Bugs durchschlug, als „Souvenir“ ein paar Flossen und Ruderstücke an Bord zurückließ und auf der

Gegenseite wieder austrat. Auch das als Hauptziel der Japaner angegriffene LCI 70 trug im gleichen Gefecht einen Torpedotreffer davon, der ein Besatzungsmitglied beim Durchschlagen der Bordwand tötete, aber als Blindgänger dann im Maschinenraum zum Liegen kam und keinen weiteren Schaden anrichtete.¹⁾

Was sich als Stoff für einen Kinofilm der 1950er oder 60er-Jahre liest,²⁾ ist ein aus US-Sicht weitestgehend glimpflicher Ausgang eines realen Gefechts, das auch

wesentlich höhere Verluste hätte haben können. Der Konvoi konnte – das beschädigte und mit einer Notbesatzung besetzte LCI 70 ins Schlepptau nehmend – weiterfahren und die Schäden repariert werden. Während auf japanischer Seite das Gefecht nachträglich von Radio Tokio propagandistisch aufgewertet und als kontraktionsische „Beschädigung von zwei Flugzeugträgern vor Bougainville“ nach außen kommuniziert wurde, nahmen die Schiffsbesatzungen auf US-Seite, nachdem sie die Stütz-

punkte wieder erreichen konnten, das Erlebte recht humorvoll auf und ließen sich mit dem Torpedo-blindgänger bzw. mit dem Loch in der Bordwand zur Erinnerung an die doch insgesamt recht glücklichen Umstände fotografieren. Selbst Jahre später interessierte sich die US-Presse noch für die beiden „unsinkbaren“ Navyeinheiten.¹⁾

Doch was veranlasste die US-Navy, ganze Schwadronen an PT-Booten in so auffälliger Zebra-tarnoptik zu lackieren und ins Gefecht ziehen zu lassen, obwohl gerade die hellen Farbbereiche der Lackierung über sehr große Entfernung hin gut sichtbar waren? ³⁾

Funktionsweise Dazzle-Painting

Des Rätsels Lösung liegt in dem Um-

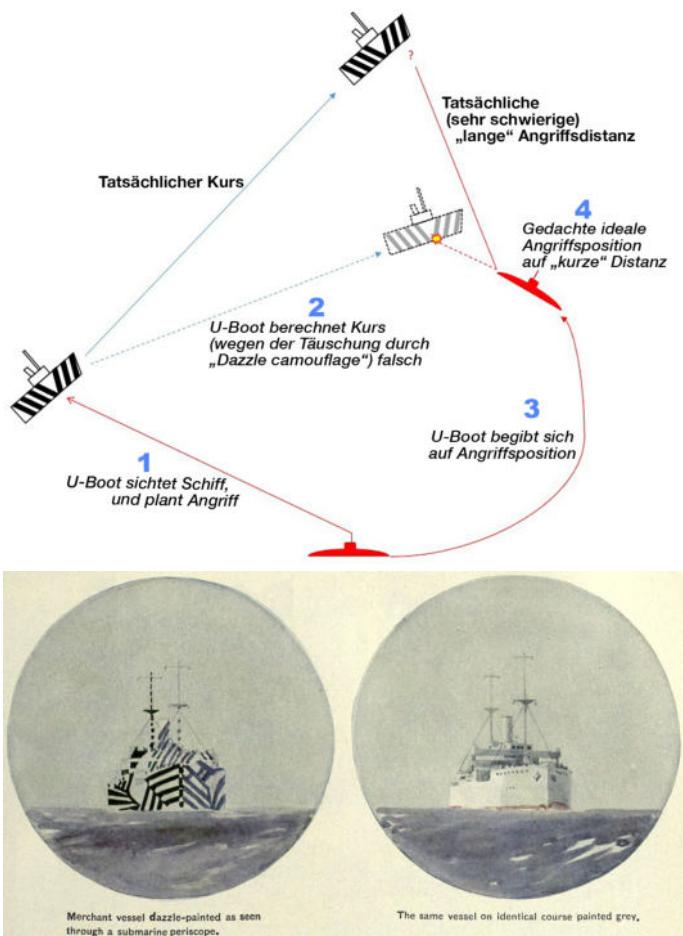


Abb. 1 und 2: Verwirrung über Kurs und Geschwindigkeit des Ziels.

stand, dass es sich gar nicht um ein Tarn-, sondern um ein sogenanntes Dazzle-Farbschema, oft auch als „Razzle Dazzle“ bezeichnet⁰⁾ – aus dem Englischen „to dazzle“ = blenden), handelt. Während Tarnschemen dazu dienen, das Erscheinungsbild einer Person oder Sache so zu verbergen, dass sie sich nicht mehr vom Hintergrund absetzt und somit förmlich mit diesem verschmilzt, verfolgen Dazzle-Farbschemen in der

Marineschifffahrt, die u.a. von Marinemaler Norman Wilkinson (24.11.1878 - 30.05.1971) während des 1. Weltkrieges erdacht wurden,⁴⁾ ein anderes Ziel: Wilkinson, der wie Winston Churchill während des Ersten Weltkrieges von den von deutschen U-Booten ausgehenden Gefahren und deren durchschlagenden Erfolgen äußerst beunruhigt war,⁵⁾ kam zu dem Ergebnis, dass sich Schiffe, egal wie sie lackiert werden, auf dem offenen Wasser bei sich ständig ändernden Konditionen (Wolken, Wind,

Tageslichteinfall, Wellenhöhe, Wasserfarbe, etc.) nur sehr schwer verbergen lassen,^{D)} s. 52 zumal spätestens eine weithin sichtbare Rauchfahne ein Indikator für ein fahrendes Schiff war.

Wilkinson, inspiriert von Beispielen aus der Tierwelt, verfolgte vielmehr die Intention, Größe, Fahrtrichtung und Geschwindigkeit eines Schiffes durch auf den Rumpf und seine Aufbauten lackierte disruptive und kontrastierende Muster und Formen so zu verschleiern, dass die Kontur des Schiffes im Auge des Betrachters in viele kleine und große Polygone, Streifen oder andere sich unterbrechende und überschneidende geometrische Figuren zerfällt. Für einen Angreifer sollte die Einnahme einer optimalen



Abb. 3: Experimentierstube des Navy Camouflage Departments

Angriffsposition und insbesondere eine Zielberechnung damit unmöglich gemacht oder er zumindest zu einer falschen Angriffsposition und Zielberechnung fehlgeleitet werden, wenn er Kurs, Geschwindigkeit und Größe seines Gegners nicht eindeutig bestimmen konnte. Bereits eine Fehlbestimmung der Geschwindigkeit um 2 Knoten oder von 15° des anliegenden Kurses waren dabei genug, um den Angriff scheitern zu lassen.^{D) S. 30}

In Abgrenzung zur Tarnung, die also etwas Vorhandenes versucht an seiner befindlichen Stelle zu verdecken, erreicht das Dazzle-Painting das Gegenteil: nämlich etwas Vorhandenes nicht zu verdecken, sondern es sichtbar zu lassen, aber zu einer bestimmten Zeit an einer Stelle darzustellen, an der es sich dann aber gar nicht befindet.

Camoufleurs und Dazzle im Ersten Weltkrieg

Wilkinsons Idee fand, obwohl er nicht der Erste war, der damit seit 1914 bei offiziellen Stellen vorstellig geworden war, bei der britischen Admiralität Gehör. Nachdem als erstes Testobjekt das zur Hilfsflotte gehörende Schiff „RFA Industry“ mit einem Wilkinson-Dazzle-Painting versehen auf See geschickt und aus verschiedenen Betrachtungswinkeln observiert wurde, sahen die Verantwortlichen die Wirkweise als sehr ermutigend an, was schließlich fortan in der Einberufung einer Abteilung

für maritime Tarnung bei der Royal Navy mündete, die ihren Sitz in der Royal Academy of Arts im Burlington House in London hatte.^{D) S. 30} Dort entwickelten sodann sogenannte Camouflage Officers (auch: Camoufleurs = „Tarnoffiziere“) Dazzle-Farbschemen, die auf Schiffsmodelle (überwiegend Maßstab 1:500) übertragen und von erfahrenen Beobachtern geprüft wurden. Wurde ein Schema als tauglich angesehen, insbesondere wenn es durch eine Periskop- oder Entfernungsmessoptik betrachtet weiterhin seine disruptive wie auch irritierende Wirkung beibehielt, wurden entsprechende Diagramme gefertigt, die später dann von extra abgestellten Künstlern auf die echten Schiffe in den Docks übertragen wurden. Hierfür wurden Kreide-markierungen am Schiffsrumph

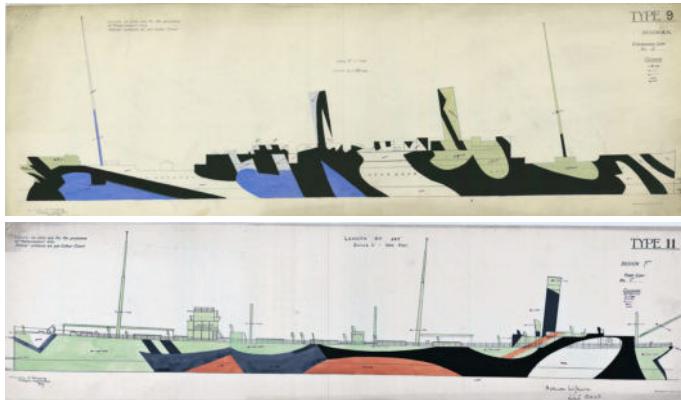


Abb. 4 und 5: Beispiel eines britischen Dazzle-Designs „Typ 9“, Design AX, Steuerbordseite und ein Design, das Wilkinson persönlich mit seiner Unterschrift versehen hat.



Abb. 6: RMS Empress of Russia, die im Ersten Weltkrieg als bewaffneter Hilfskreuzer (Armed Merchant Cruiser) agierte.

angebracht, während ein Beobachter in einiger Entfernung den Kreidezeichner mit Megaphon, Gesten oder Spiegelsignalen an die richtigen Stellen dirigierte, bis das Muster mit dem Diagramm übereinstimmte.

Anschließend erfolgte die Lackierung durch Dockarbeiter mit entsprechenden Farbvorgaben^{D) S. 48-50} – so dass Dazzle also nicht nur aus dem der Natur entlehnten schwarz-weißen Zebralook bestand, sondern auch Farben wie z.B. Blaugrau, Grün, Mauve, Hell- und Dunkelgrau, Pink, Oliv, Blau, Graugrün und Gelb umfassen konnte.

Von da an wurde das Dazzle-Painting zunächst auf 50 Schif-

fen^{D) S. 30} der Handels- und auch der Royal Navy im Echtbetrieb ausprobiert und nach und nach auf größere Teile der Bestandsflotte wie auch auf neue Schiffe erweitert, die generell als gefährdet für einen U-Bootangriff angesehen wurden. So kamen dann wirklich außergewöhnliche Muster auf Schiffen wie z.B. dem Flugzeugträger HMS Argus (1918) oder der als Truppentransporter umfunktionsierten HMT Olympic (1915), Schwester-schiff der RMS Titanic zustande. Während des gesamten Kriegszeitraums wuchs die Anzahl der mit Dazzle-Farbschemen ausgestatteten britischen Schiffe auf über 2000 Exemplare.

„Easter Egg Fleet“ der US-Navy im Ersten Weltkrieg

Wilkinson wurde als Vertreter der Abteilung für maritime Tarnung

der Royal Navy 1918 schließlich für einen Monat auch nach Washington versetzt, wo er mit 90 Konzeptzeichnungen im Gepäck als Berater für die Einrichtung einer ähnlichen Abteilung der US Navy tätig war.

In den USA hatte man zwar bereits vor dem Ersten Weltkrieg auch schon mit Schiffstarnungen und Farbschemen auf Schiffen experimentiert. Dort war man längst von der Wirksamkeit solcher Effektlackierungen generell so überzeugt, dass das dem Finanzministerium unterstellte Bureau of War Risk Insurance bereits 1917 vorgab, die Versicherungsprämie von Schiff und Ladung um ein halbes Prozent zu erhöhen, wenn das zu versichernde Schiff nicht mit einem von fünf vorgegebenen Farbschemen ausgestattet war.^{D) S. 29}

Es verwundert somit nicht, dass Wilkinson auch bei der US Navy mit seiner Idee auf Interesse stieß. Diese entwickelte schließlich auf der Basis seines Dazzle-Farbschemas eigene Effektlackierungen und ließ sie auf ganze Flottenteile lackieren, um sie zu erproben. Auf einige Betrachter wirkte dann allerdings eine in Dazzle-Paint auslaufende US-Flotte teilweise so befremdlich, dass in der US-Presse sogar von einer „Easter Egg Fleet“ zu lesen war – sah die mit bunten Mustern lackierte Flotte doch durchaus „wie auf dem Wasser tanzende Ostereier“^{G) S. 96, H), I)} oder zumindest wie ein schwimmendes Kunstmuseum aus.^{K) S. 142}

Dazzle im Zweiten Weltkrieg bei der Royal Navy und US Navy

Mit Beginn des 2. Weltkriegs rückten Schiffstarnungen erneut in den Fokus der US- und Royal Navy: Beide Admiralitäten nahmen aber zunächst an, dass verbesserte Entfernungsmesser, verbesserte Flugzeugaufklärung und Radar die Effektivität der Dazzle-Farbschemen beschrän-



Modell PT-167, Foto: Stephan Karraß.



Abb. 7: Der französische Kreuzer GLOIRE im Dazzle von 1943 / 44 vor Naples.

ken würden, so dass andere Tarnschemen ausprobiert wurden. Im Januar 1940 griff die Royal Navy dann aber doch wieder darauf zurück, so dass das Royal Navy Camouflage Department auf Basis von Dazzle-Painting das „Western Approaches“ Schema entwickelte. 1942 kam das Schema „Admiralty Intermediate Disruptive Pattern“ auf die Schiffe, gefolgt vom „Admiralty Standard Scheme“ im Jahr 1944.⁷⁾

Auch die US Navy implementierte während des 2. Weltkriegs ein Camouflage Painting Program, das dann schließlich wie das exemplarisch in diesem Artikel als Modell abgebildete PTB „PT-167“ auf den kleinen Patrouillen- oder Torpedobootten bis hin zu Schlachtschiffen und einigen Essex-Klasse Flugzeugträgern angewandt wurde. Bis Februar 1945 nutzten die USA Dazzle-Farbschemen, danach schwenkte man erneut auf andere Effektmuster um.⁷⁾



Abb. 8: Der japanische Schwere Kreuzer MYOKÔ am 25. September 1945 in Singapur.

Andere Nationen und Deutschland im Zweiten Weltkrieg

Natürlich wurde die außergewöhnliche Farbgebung und Musterung auch von anderen Nationen wahrgenommen und teilweise auch auf die eigene Flotte übertragen. So konnte der französische Leichte Kreuzer GLOIRE 1943 bis 1944 in einem unverwechselbaren Zebra-Look gesichtet werden, nachdem er ab 1943 in einem US-Arsenal einen Neuanstrich und eine Umrüstung erfuhr. Auch die Kaiserlich-japanische Marine machte vor Dazzle-Painting nicht Halt, so dass 1945 der Schwere Kreuzer Myōkō in entsprechender Farbgebung bestaunt werden konnte.

Selbst auf Schiffen der Deutschen Kriegsmarine kamen ab 1940 breite kontrastierende Diagonalstreifen auf einigen Schiffen vor,

so z.B. auf der SCHARNHORST, der PRINZ EUGEN, der LÜTZOW, dem Kreuzer NÜRNBERG und sogar auf dem Schlachtschiff BISMARCK. Diese Musterung wurde offiziell als „Baltisches Streifen-design“ bezeichnet, erzielte letztlich aber ähnliche Effekte beim Betrachten wie das von Wilkinson erdachte Pendant. „Echtes“ Dazzle war dann tatsächlich auf dem Schlachtschiff TIRPITZ auf der Steuerbordseite von Juni bis September 1942 vorzufinden, während es zur gleichen Zeit eine Splittertarnung auf Backbordseite trug.^{N) S.27} was somit zeigt, dass auch das Oberkommando der Kriegsmarine offen für Effektlackierungen ihrer Schiffe war und verschiedene Typen durchaus auch miteinander kombinieren ließ. Diese schiffsbezogenen variierenden Muster verblieben aber meistens nur wenige Monate auf

dem Rumpf und den Aufbauten der deutschen Einheiten und wurden teilweise bedingt durch das jeweilige Einsatzgebiet dann durch neue ersetzt oder ergänzt – nicht zuletzt auch, um eine feindliche Identifizierung eben aufgrund des sehr individuellen Musters ab dem Zeitpunkt der Neulackierung wieder zu erschweren.

Wirksamkeit

Ob Dazzle-Painting tatsächlich Schiffe gerettet oder Angriffe verhindert hat, konnte nie sicher evaluiert werden. Zwar gibt es Auswertungen über die Anzahl von angegriffenen oder versenkten Schiffen mit und ohne Dazzle, die teilweise das Pegel sogar sehr leicht zu Gunsten Dazzle ausschlagen ließen, aber keine davon ist nachträglich betrachtet letztlich aussagefähig gewesen, da sie auf der Basis einer ungenügenden Datenlage erstellt worden waren.^{D) S. 63}

Kunstgeschichte

Schwimmende Ostereier auf dem Wasser – das konnte natürlich auch an der Kunst nicht spurlos vorbeigehen: Die außergewöhnliche Formensprache des Dazzle-Paintings hinterließ zwangsläufig auch in der zeitgenössischen Malerei ihre Spuren und inspirierte etliche Künstler zu entsprechenden



Abb. 9: Convoy in Bedford Basin von Arthur Lismer, 1919.



Abb. 10: New Orleans, Camouflaged Merchant Ships von K. Denton Shoesmith, 1918.

Die Leseprobe endet hier. Sie wollen mehr lesen? Dann nehmen Sie Kontakt zu uns auf.



Abb. 11: Dazzle Ships in Drydock at Liverpool von Edward Wadsworth, 1919.