

Was sich hinter dem Begriff „Verdunkelung“ verbirgt 928

Beckum (gl). Verdunkelung, ein Wort, eine Bedeutung mit der heutzutage kaum noch jemand etwas anzufangen weiß. Doch die Kriegsgenerationen denken oft mit Schrecken an Zeiten zurück, wo eine mangelhafte Verdunkelung mit empfindlichen Strafen bedroht war. Denn die Verdunkelung hatte eine große Bedeutung im zivilen Luftschutz, womit alle Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bei Luftangriffen zu verstehen waren.

Schon im ersten Weltkrieg hatte man erkannt, dass bei Kriegshandlungen auch die Zivilbevölkerung gefährdet war. Und so

hatte 1927 die deutsche Reichsregierung beschlossen, Maßnahmen zur Durchführung des zivilen Luftschutzes zu treffen. Dazu gehörten Luftschutzkeller und Bunkeranlagen. Das nahm vor allem im Zweiten Weltkrieg skurrile Ausmaße an, denn zu jedem Keller, der als Luftschutzraum eingerichtet wurde, gab es visuelle Hinweise, damit Verschüttete schnell geborgen werden konnten. Auch der Spruch „Feind sieht Licht“ war überall zu sehen.

Das war wichtig, da durch die Verdunkelungsmaßnahmen kein Lichtschimmer nach außen dringen durfte. Luftschutzwarte hat-

ten das zu kontrollieren. In Beckum wurden Bunker und Luftschutzkeller eigentlich nur in der Nacht zum ersten April 1945 genutzt, als die Amerikaner die Stadt einnahmen.

Da nicht alle Häuser mit Fenster- oder Rolläden versehen wa-

ren, kam oft eine Wolldecke zum Einsatz, um die Fenster zu verdunkeln. Wenn dann noch die Straßenbeleuchtung ausgeschaltet war, war es auf den Straßen gefährlich, zumal an Autos und Zweirädern die Scheinwerfer zugeklebt waren. Bei Fahrrädern konnte man von Scheinwerfern kaum sprechen, denn die Beleuchtung war sehr mangelhaft und im abgeklebten Zustand kaum hilfreich. Waren zunächst noch Fahrradlampen mit Kerzen oder Öllämpchen in Betrieb, gehörten bei manchen Rädern Karbidlampen oder sogar schon Dynamomas zur Ausrüstung. Doch was

nützte die beste Beleuchtung, wenn die Lampe bis auf einen zentimeterbreiten Spalt zugeklebt war.

Das erinnerte an eine Zeit, als Kutschwagen mit schön gestalteten Lampen ausgestattet waren, aber das funzelige Licht der Kerzen oder Öllämpchen als Scheinwerfer absolut nicht taugten. So wurde nur erreicht, dass man von anderen Verkehrsteilnehmern frühzeitig erkannt wurde.

Bei Langholzfuhrwerken und schweren Kastenwagen baumelten die Laternen sogar unter den Fahrzeugen.

Hugo Schürbüscher



Hintergrund

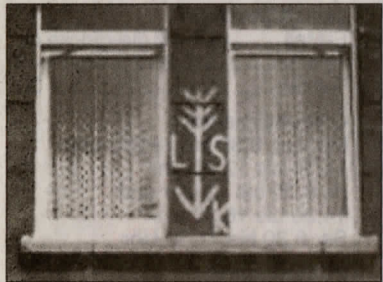
In Karbidlampen tropfte Wasser auf Calciumcarbid, so dass ein brennbares Acetylgas entstand. Das entweichende Gas wurde entzündet, die grelle Flamme vom Spiegel fokussiert und zur Beleuchtung genutzt. Als Fahrradlampen waren Karbidlampen noch bis nach dem Zweiten Weltkrieg in Gebrauch. Es waren ab-

nehmbare Leuchten, die auch für andere Zwecke genutzt werden konnten. Allerdings auch gefährlich, wenn unkontrolliert austretendes Gas Feuer fing.

Eine permanente Pflege und intensive Reinigung der Lampen war erforderlich, denn die stark rußende Flamme verunreinigte sehr schnell Spiegel und Glas.

Auch der als Verbrennungsrückstand entstehende, „gelöschte Kalk“ musste immer wieder entfernt werden. Später kamen batteriebetriebene Lampen in Gebrauch, die zwar etwas mehr Licht brachten, sich aber nicht durchsetzten, weil es in Kriegzeiten kaum noch Batterien zu kaufen gab.

(os)



Hinweise an Häusern zeigten, wo Luftschutzräume waren.



Karbidlampen sorgten für Licht am Fahrrad.