Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 127 (1961)

Heft: 10

Buchbesprechung

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Entscheidung über England. Von Alexander McKee. Bechtle-Verlag, München und Eßlingen.

Diese neueste Schilderung der historischen Luftschlacht, die vom Juni bis September 1940 über England und dem Kanal zwischen der deutschen und der englischen Luftwaffe ausgetragen wurde, mag vorerst den Gedanken an eine wenig aktuelle Reprise eines schon reichlich behandelten Themas wachrufen. Eine solche Beurteilung erweist sich jedoch bei näherer Prüfung fehl am Platze. Das Werk McKees ist ohne Zweifel eine originelle und in verschiedener Beziehung wertvolle kriegsgeschichtliche Darstellung. Der Autor nützt den Umstand, daß heute ein breites Quellenmaterial über die Ereignisse vorliegt, ausgiebig aus. Dokumentauszüge der obersten Führung, Kriegstagebücher, persönliche Aufzeichnungen von Teilnehmern und Augenzeugen in den verschiedensten Rollen und Stellungen, Zeitungs- und Radiokommentare jener Tage werden zu einem außerordentlich anschaulichen Mosaik gefügt. Die Darstellungstechnik des Autors ordnet unseres Wissens hier erstmals in höchst origineller Weise sämtliche Zeugnisse, die er über ein einzelnes Gefecht oder Kampfereignis beibringen konnte, nebeneinander, so daß unmittelbar sich ergänzend, die Erlebnisse der sich bekämpfenden deutschen und englischen Besatzungen sowie die Schilderungen von Augenzeugen auf dem Wasser oder auf dem Lande – auf RAF-Stützpunkten, in bombardierten Fabriken und Städten – aufgeführt werden. Dem Leser wird damit eine psychologisch und militärisch höchst interessante Perspektive verschafft.

Die eindrücklichste Erkenntnis, die sich während der Lektüre dieses originellen Buches immer deutlicher aufdrängt, ist die erstaunliche Unvertrautheit, die in grundlegenden Belangen beiden Parteien im Umgang mit dem neuen Kriegsinstrument, der Flugwaffe, einem Bleigewicht gleich anhing. Diese Tatsache hat insofern eine höchst aktuelle Bedeutung, als die Rüstung auf einer Reihe von Waffengebieten eine Technisierung erfahren hat, die dem Grad der Technisierung der Flugwaffen von 1940 nicht nachsteht. Auch die Luftkriegführung selbst hat seit dem zweiten Weltkrieg eine so weitgehende technische Um- und Ausgestaltung durchgemacht, daß für einen zukünftigen Krieg wesentlich veränderte und teils völlig neue Verhältnisse mit Gewißheit zu erwarten sind. Die Feststellung, daß noch 1940 der Gehalt der Fliegertaktik, die Besatzungsausbildung und das operative Erfassen der Möglichkeiten und Eigenarten der Flugwaffen erheblich hinter dem technischen Stand der Mittel nachhinkte, verdichtet sich auf Grund zahlreicher Belegstellen zu großer Deutlichkeit – und beunruhigt uns beim Blick auf die gegenwärtigen Verhältnisse wie eine ernste Mahnung! Ohne die gemeinsame hintergründige Ursache der entsprechenden Erscheinungen beim Namen zu nennen, führt McKee eine große Zahl Beispiele an, die auf die mangelhafte geistige Durchdringung der Konsequenzen, die neues Kriegsmaterial und Entwicklungsfortschritte nach sich ziehen, hinweisen.

Bei der Royal Air Force «gab es im allgemeinen keine Theorie des Bombenabwurfs. Jeder Pilot experimentierte und lernte dazu. ...» Bei den englischen Bombardierungen im Ruhrgebiet 1940 ging aus den Berichten «der Männer mit größerer Einsatzerfahrung hervor, daß sie selten ein Ziel getroffen hatten; die Bomben waren entweder zu weit oder zu kurz gefallen». Wie entbehrlich man überhaupt die Waffenausbildung einschätzte, geht auch aus einer Weisung des britischen Luftfahrtsministeriums hervor, die am 17. August 1940 verfügte, daß zur Auffüllung der Reserve an Jägerpiloten Freiwillige von den Bomber- und Armee-Verbindungsstaffeln in zwei Wochen umzuschulen seien! «Mit zehn oder höchstens zwanzig Flugstunden auf Spitfires oder Hurricanes (Jagdflugzeugen) kamen diese Piloten dann zu den Einsatzstaffeln. Manche hatten noch nie mit Bordwaffen geschossen, und andere wußten nicht einmal, wie ein Reflexvisier arbeitet.» Entsprechend unbefriedigend war auch die Taktik der Jägerverbände entwickelt. Die Engländer flogen in starrer Dreierkolonnenformation, «und es war vorgesehen, in dieser Paradeaufstellung anzugreifen, obwohl viele Piloten überzeugt waren, daß das Unsinn sei». Erst nachdem die RAF monatelang die unglückliche Gefechtsgliederung mit vermeidbaren Verlusten bezahlt hatte, setzten sich langsam die breiten, lockeren Formationen ohne zurückhängende «Fliegenfänger» durch. Warum hatte man den «Unsinn» im Rahmen der Friedensausbildung vor dem Kriege nicht als solchen erkannt? Wie peinlich kriegsuntauglich wirklichkeitsfremde Schreibtischdoktrin sein kann, mußten beide Kriegsparteien in der völlig irrigen Einschätzung der Bombermöglichkeiten gegenüber Jagdabwehr erfahren. Noch 1932 hatte der englische Kriegsminister erklärt, «die Bomber werden immer durchkommen». Unter dem Eindruck der katastrophalen Verluste, die die deutschen Heinkel-Bomber bei den Operationen gegen die englische Flotte im Firth of Forth erlitten, brach sich rasch die Einsicht bahn, daß «ohne Jagdschutz eine erschreckend hohe Anzahl Bomber niemals mehr zurückkommen wird». Auf deutscher Seite hatte man geglaubt, die englische Abwehr durch überlegene Geschwindigkeit überspielen zu können; aber der Einfluß der neuen Waffe «Radar» und die Leistungen der neuen Spitfire-Jäger waren in der Lagebeurteilung offenbar nicht mit dem richtigen Gewicht gewogen worden. Die Überlegenheit der deutschen Jäger «betraf genau so die britischen Bomber, die im allgemeinen einer schwereren Bewaffnung zuliebe langsamer waren; denn bei einer Reihe von Tageseinsätzen, welche die RAF-Wellington-Bomber in der zweiten Hälfte des Dezember (1939) in der Bucht von Helgoland flogen, um nach Kriegsschiffen zu suchen, waren die Verluste ungeheuer». – «Der Bomberverband, der ohne Begleitschutz flog, war nicht das blitzende Schwert der Theoretiker des Luftkrieges, aber auch nicht die Terrorwaffe der Friedenspropagandisten, sondern nichts als eine stumpfe Klinge.» – «Bevor die Bomber bei Tage frei operieren konnten, mußte auf jeden Fall ein Luftkampf vorausgehen, der die feindlichen Jäger schlug und die sogenannte ‚Luftüberlegenheit' herstellte.» Als am 12. August der deutsche Hauptangriff gegen die Britischen Inseln beziehungsweise die RAF und «ganz besonders ihre Stützpunkte» begann, gab man sich Rechenschaft, daß «650 Jäger unmöglich 860 Bomber, sondern kaum die Hälfte beschützen konnten». – «Es gab aber keine erprobten taktischen Grundregeln für den Begleitschutz der Kampfverbände, weil der Jäger bisher als reine Verteidigungswaffe für den Schutz Deutschlands gegen feindliche Bomber betrachtet worden war. Einige Einheiten waren mit ihrer Taktik sehr erfolgreich, andere, und zwar gerade solche, die weiter im Innern des Landes operierten, versagten fast vollständig. Das Problem war schwierig. ... Die RAF mußte später die gleiche Erfahrung machen, als sie 1941 über Nordfrankreich die unangenehme Aufgabe hatte, den dort eingesetzten Bombern Begleitschutz zu geben. ... Die begleitenden Jäger befinden sich paradoxerweise in der Verteidigung; sie sind an die Bomber gebunden – sozusagen als feststehende Zielscheiben! Vielen RAF-Piloten waren die Verteidigungskämpfe während der Schlacht um England lieber als die Angriffe während des folgenden Sommers, in dem sie doppelt so viele Verluste wie die Deutschen hatten.»

Aber auch bei der Lösung der Bombardierungsaufträge steckte man noch im Stadium des Tastens. Daß man dabei selbst den Staffelkommandanten weiteste Kompetenzen einräumte, weist nicht auf ein angemessenes Erfahrungsinventar der mittleren Führung hin. Am 18. Juni 1940 führte ein neuernannter Staffelkommandant seine He-111-Bomberstaffel im Rahmen einer Navigationsübung für junge Besatzungen in 1400 m Höhe nach London. «In dieser Nacht wurde unsere ganze Staffel erledigt. Entweder flogen die Kameraden direkt ins Sperrfeuer hinein, oder sie wurden von der leichten Flak heruntergeholt. Unser (Uof. Pilot Klein) einziges Ziel war nur noch, heil nach Hause zu kommen, als lebender, unwiderlegbarer Beweis dafür, daß die Höhe für das Unternehmen zu niedrig angesetzt war.»

Die Unsicherheit auf taktischem Gebiet fand ihr Gegenstück in einer ebenso großen Unsicherheit in der operativen Zielsetzung durch die Luftwaffenführung. Obwohl man beim Oberkommando der deutschen Luftwaffe nun wußte, daß Bombardierungen ohne Jägerschutz untragbar waren und andererseits der Jägerschutz, durch die technische Reichweite der Me-109-Jäger begrenzt, höchstens bis nach London möglich war, glaubte das Oberkommando noch anfangs August, daß ein Kampf von vier Tagen genügen werde, die Luftherrschaft über Südengland zu erreichen. «Aber sechs Wochen nachdem die Deutschen den großen Angriff begonnen hatten, kämpften die Briten immer noch ...» Zu einem guten Teil trug hiezu die erstaunlich rasche Produktionszunahme an englischen Jagdflugzeugen bei. «Im ersten Monat des Krieges hatten die Flugzeugwerke nur 93 einmotorige Jäger gebaut, aber im Mai 1940 war die monatliche Produktion bereits auf 325 gestiegen. Im Juni verließen 440 Maschinen die Fabriken, im Juli 490; die britische Produktion holte die deutsche ein, und während dann die Schlacht ausgetragen wurde, überrundete sie jene sogar.» So kam es, daß «selbst auf dem Höhepunkt der Luftschlacht die Schlagkraft der britischen Staffeln niemals durch einen Mangel an Flugzeugen beeinträchtigt wurde. Schwer beschädigte Flugzeuge kamen sofort in die Flugzeugwerke und wurden dort in unglaublich kurzer Zeit repariert.» Die Abschußzahlen und die unterschiedlichen Verhältnisse bezüglich der Pilotenverluste hätten die

deutsche Führung zur Einsicht führen müssen, daß sie bei dieser Abnützungsstrategie zu viel verlor und der Gegner zu wenig einbüßte, als daß er aus dem Feld geschlagen würde. Für die Deutschen war jeder Flugzeugverlust über der englischen Insel gleichbedeutend mit dem Besatzungsverlust, was für die Engländer nicht zutraf. Bei den Operationen vom 26. August beispielsweise verlor die RAF 31 Jäger, wobei 17 Piloten getötet wurden, während die deutsche Luftwaffe 22 Jäger und 19 Bomber einbüßte. Die 54. englische Jägerstaffel verlor innert eines Jahres 31 Flugzeuge, aber nur 13 Piloten. Man erwartete und befürchtete in England deshalb am meisten, daß die englische Flugzeugproduktion, deren Hauptwerke ausgerechnet in Südengland lagen, Ziel oder sogar Schwerpunkt der deutschen Luftoffensive werden könnte. Statt dessen bombardierte die deutsche Luftwaffe Graspisten, die unschwer wieder hergerichtet werden konnten, und Flugzeughangars auf den englischen Stützpunkten, wo übrigens ein bitter empfundener Mangel an leichten Flab-Geschützen herrschte. Erst ab 4. September erfolgten mehr als zufällige Angriffe gegen englische Flugzeugwerke. Noch im August beispielsweise wurden 133 Spitfires fast ausschließlich in Southampton gebaut. Nach dem deutschen Angriff vom 27. September auf diese Werke stockte die Produktion für Monate fast völlig. Ähnliche Ergebnisse resultierten aus Bombardierungen der Short-Werke in Martlesham Heath, einem Flugstützpunkt im Küstenabschnitt North Weald. Hatte der deutsche Nachrichtendienst von der Disposition der englischen Jägerproduktion keine Kenntnis? Waren die Abnützungs- und Erneuerungsverhältnisse des Gegners so wenig tiefgehend studiert worden, bevor die kostspieligen Kräfte angesetzt wurden? McKees Buch gibt hierüber keine Auskunft, da die entsprechenden Dokumente fehlen dürften.

Für die gegenwärtigen Verhältnisse bietet dieses Werk eine Fülle von Anregungen und den Ansporn, die Möglichkeiten und Gegebenheiten der heutigen und der zukünftig möglichen Kriegstechnik unermüdlich und diszipliniert phantasievoll zu durchdenken und zu verfolgen.

Oberstlt. i. Gst. K. Werner

Die Einheit Deutschlands. Von Ernst Deuerlein. Alfred-Metzner Verlag, Frankfurt am Main.

Dieses in zweiter Auflage herausgekommene Werk bietet eine der besten dokumentarischen Unterlagen über die politische Entwicklung Deutschlands während der Weltkriegsjahre und in der ersten Nachkriegszeit. An Hand zahlreicher Dokumente, die im Anhang wörtlich aufgeführt sind, und auf Grund der wichtigsten Kriegs- und Nachkriegskonferenzen wird die Deutschlandfrage als Problem der Deutschen, aber auch als Problem Europas und der ganzen Welt untersucht.

Das Buch dient zweifellos dem Zweck, den deutschen Standpunkt zum Ausdruck zu bringen. Man muß aber dem Autor bestätigen, daß er sachlich und leidenschaftslos an die komplexe Problematik der deutschen Frage herantritt und daß er objektive Abwägungen und Beurteilungen vornimmt. Er orientiert vor allem sachlich über die verschiedenen alliierten Konferenzen und setzt sich auch ohne Entgleisung mit der Siegerforderung der «bedingungslosen Kapitulation» auseinander.

Von besonderer Bedeutung sind die Kapitel über die Nachkriegskonferenzen, die beweisen, wie rasch und wie tiefgreifend die Zielsetzungen der Siegermächte auseinanderstrebten und wie zersetzend sich die sowjetische Politik sofort nach Kriegsende auszuwirken begann. Schon die Außenministerkonferenz vom Dezember 1947 in London bestätigte die Tatsache, «daß eine Verständigung der Besetzungsmächte über Deutschland nicht möglich ist». Bereits damals ließ sich erkennen, «daß die Sowjetunion nur das Ziel verfolgt, ihre Besetzungspolitik in allen Besetzungszonen durchzusetzen». Die Darstellung der Politik der Besetzungsmächte zeigt mit aller Deutlichkeit, daß die Sowjets unerschütterlich und brutal die Bolschewisierung Deutschlands anstrebten. So folgert Deuerlein aus der Haltung des Kremls am Ende des Weltkrieges (S. 191): «Die sowjetische Deutschlandpolitik schlägt im Frühjahr 1945 in der Weise um, daß nicht mehr ein deutscher Separatstaat, sondern Deutschland in der von der Sowjetunion festgelegten Einheit in ihrem weltpolitischen Zielbild steht.»

Eine ausführliche Würdigung wird der Konferenz von Potsdam (Herbst 1945) gewidmet. Diese Konferenz wurde bestimmend für das Schicksal Deutschlands bis zum heutigen Tag. Der Autor weist nach, daß sich in Potsdam keine völkerrechtlich verpflichtenden Abmachungen und Abkommen ergaben, die Moskau berechtigen könnten, separate Ansprüche auf Ostdeutschland oder Berlin geltend zu machen. Die Darlegungen Deuerleins belegen auch die Tatsache, daß die Sowjets von Kriegsende an bewußt dazu übergingen, die westliche Welt vor vollendete Tatsachen zu stellen und damit die einstigen Koalitionspartner zu brüskieren. Die Deutschlandfrage wurde zum kritischen und krisenhaften Weltproblem und führte schließlich zum offenen Bruch zwischen Ost und West. Die bis ins Jahr 1949 reichende Schilderung der deutschen Situation umfaßt sowohl die Beurteilung der deutschen wie der westeuropäischen Gesichtspunkte. Zahlreiche Feststellungen weisen auf die Tragik der Lage Deutschlands und Europas, die durch unklare und zu nachgiebige politische Zielsetzungen der Westmächte den Sowjets gegenüber eingetreten ist.

Dieses interessante Werk besitzt im Zeitpunkt der Berlinkrise brennende Aktualität.

U.

Die deutschen Flugzeuge 1933 bis 1945. Von Karlheinz Kens und Heinz J. Nowarra. Verlag Lehmann, München

In einem hübsch aufgemachten Werk von über 800 Seiten und nahezu 700 Abbildungen haben die Verfasser ein beredtes Dokument der Leistungen der deutschen Flugzeugentwicklung während des Dritten Reiches geschaffen. Hauptbestandteil des umfassenden Sammelwerkes bilden die Typenbeschreibungen, umfassend kurze Entstehungs- und Verwendungsabrisse, Angaben über den technischen Aufbau, Umrißzeichnungen und Photoreproduktionen auf Glanzpapier. Neben Typen, die in Seriebau gingen, umfaßt diese Zusammenstellung auch Prototypen und Projekte. Zahlreiche Entwicklungsarbeiten und Versuchsflugzeuge dürften für weite Kreise bis dahin unbekannt gewesen sein. Eine Reihe von Bildern sind Erstveröffentlichungen. Im ganzen wurden während der zwölf Jahre aktivster Förderung des Flugzeugbaues in Deutschland mehrere hundert verschiedene Flugzeugmodelle mehr oder weniger weit entwickelt. Mit Erstaunen und Bewunderung blättert man in diesem Bericht über die Leistungen und die Fortschrittlichkeit der deutschen Flugzeugentwicklung, die in einer unerwarteten Breite bis zum Schlusse des zweiten Weltkrieges fortgeführt wurde. Man erfährt unter anderem beispielsweise, daß bereits am 15. Juni 1943 eine erste Vorseriemaschine Arado Ar 234 A mit zwei Düsentriebwerken von einem Startwagen aus abhob und eine Bomberversion der B-Reihe im März 1944 die 900-km/h-Grenze im Horizontalflug überschritt. Ein Jahr später flog das erste Flugzeug der C-Reihe mit vier paarweise unter den Flügeln angebrachten BMW-Strahlturbinen. Druckkabine, Schleudersitz und Kreiselvisiere für Bombenabwurf gehörten zur Ausrüstung dieser Bomber, die ihrer Zeit weit voraus waren. – An anderer Stelle finden sich Angaben über einen mit zwei koaxialen Rotoren elektrisch betriebenen Fesselhelikopter der AEG, der samt Fesselgeschirr und Generatoranlage auf einem Lastwagen transportiert werden konnte und eine Hubkraft von 1250 kg aufwies.

Neben dem Kapitel «Flugzeuge» enthält das Buch gleicherweise Typenbeschreibungen der deutschen Flugkörper, Kolbenflugmotoren, Strahlturbinen, Raketentriebwerke, Bordwaffen und Abwurfwaffen. Das Kapitel «Flugkörper» schildert die Entstehungsgeschichte der ersten Raketen und damit verbunden die Laufbahn von Walter Dornberger und Wernher von Braun sowie der Raketenversuchsanstalt Peenemünde, die zeitweise 20 000 Arbeitskräfte umfaßte.

Knappe historische und statistische Angaben über die deutsche Zivilluftfahrt, die Luftwaffe, die Luftfahrtindustrie und das Reichsluftfahrtministerium vervollständigen das äußerst reichhaltige und hochinteressante Nachschlage- und Übersichtswerk.

We.

ZEITSCHRIFTEN

Die britische Täuschung des deutschen Nachrichtendienstes im Mittelmeerraum Sommer 1943

In Heft 5/1961 der «Wehrwissenschaftlichen Rundschau» werden fünf interessante *deutsche Dokumente zur britischen Operation «Mincemeat»* veröffentlicht. Die englische Darstellung der Planung und Durchführung dieser Täuschungsaktion, welche zum Ziele hatte, die Deutschen im Sommer 1943 in bezug auf die örtliche Ansetzung zukünftiger Operationen im Mittelmeerraum irrezuführen, stammt von Ewen Mantagu («The man who never was», Lippincott, Philadelphia 1954). Es ging den Engländern darum, die geplante Invasion von Sizilien als Scheinmanöver hinzustellen und die Deutschen in den Glauben zu versetzen, daß die Hauptlandungen in Griechenland und auf Sardinien und Korsika erfolgen werden. Die nun vorliegenden deutschen Dokumente beweisen den Erfolg der Operation «Mincemeat». Im wesentlichen handelt es sich bei diesen Dokumenten um deutsche *Analysen der Feindmöglichkeiten.* Deren Lektüre ist deshalb für alle nachrichtendienstlich interessierten Offiziere lehrreich, also vor allem für Kommandanten, Generalstabsoffiziere Nachrichten und Nachrichtenoffiziere.

S.