

Battle of Britain : ein Schweizer war dabei

Autor(en): **Marchand, René**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **173 (2007)**

Heft 9

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-71111>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Battle of Britain

Ein Schweizer in der RAF war dabei

Wie Winston Churchill damals sagte: «Noch nie haben so wenige so viel für ein Land getan» – wie in der Luftschlacht um England. Wenig bekannt bis heute ist, dass ein Jagdpilot der RAF britisch-schweizerischer Doppelbürger war.

René Marchand

Im Abspann des viel beachteten Filmes «The Battle of Britain» werden Kanadier, Franzosen, Tschechen, Polen u. a. und natürlich Engländer als die Herkunft derjenigen Piloten aufgeführt, die letztlich eine Invasion Englands durch Nazideutschland verhindert haben: Dies waren alles junge Männer, die unter Einsatz ihres Lebens in der Zeit von Juli bis September 1940 einer erdrückenden militärischen Übermacht standgehalten hatten. Heute kennen wir, vom bequemen Sessel aus gesehen, den positiven Ausgang der Luftschlacht um England. Versetzen wir uns aber in die Zeit des Sommers 1940 zurück: Ein Blick auf die damalige Europakarte zeigte die Dominanz Nazideutschlands. Das grosse Frankreich war soeben von den Nazis im Durchmarsch erobert worden. In Dünkirchen waren die Engländer mit viel Glück einer Vernichtung eines Grossteils ihrer Kampfkraft entronnen. Die Ausrüstung lag aber in den Sanddünen, die Soldaten hatten nur knapp sich selbst retten können. In dieser Situation blickte alle Welt auf die Royal Air Force – würde sie die Deutschen aufhalten?

Doch gehen wir zuerst einen Schritt zurück: Im Sommer 1938 verbrachte der 20-jährige Medizinstudent Roy A. Marchand seine Sommerferien in Südfrankreich. Zahlreiche frühere Ferien hatte er am Bielersee in der Schweiz verbracht, wo seit Generationen seine Familie in der Uhrenindustrie erfolgreich tätig war. Die Familie Marchand war, aus dem damaligen armen Südjura um St. Imier kommend, nach Biel gezogen, um in der florierenden Uhrenindustrie – der einzigen Industrie weit und breit damals – ihr Glück zu versuchen.



Pilot Officer Roy A. Marchand,
73. Fighter Squadron RAF.

Durch unternehmerisches Geschick konnte mit der Zeit eine eigene Uhrenmanufaktur gegründet werden. Doch Roys Vater wollte mehr, war 1910 nach England ausgewandert und hatte dort eine eigene Uhrenhandelsfirma gegründet. In einem Vorort von London war Roy Marchand am 24. August 1918 geboren und damit automatisch englischer Staatsbürger geworden. Die engen Verbindungen zu Biel blieben in all den Jahren bestehen: Sowohl familiäre wie auch geschäftliche Reisen brachten die Familie immer wieder nach Biel und an ihren Sommersitz in Sutz am Bielersee zusammen.

In Südfrankreich geschah jedoch etwas Einschneidendes: Roy Marchand traf dort per Zufall einen Staffelführer der Royal Air Force. Diese Begegnung und die Faszination fürs Fliegen sollten von nun an Roys Leben bestimmen und zum Abbruch des Medizinstudiums führen. Roy trat sofort der Royal Air Force bei, schloss im März 1939 die Fliegerausbildung ab und wurde zum Pilot Officer befördert.

Mit Ausbruch des Krieges im selben Jahr schickte England als Teil des Beihilfepaktes für Frankreich das britische Expeditionskorps nach Frankreich. Teil dieser Unterstützung waren auch einige Jagdstaffeln mit

Maschinen des Typs Hawker Hurricane. So kam Roy Marchand mit seiner 73. Staffel im Dezember 1939 nach Nordfrankreich und wurde mit dem Überfall von Nazideutschland auf Frankreich 1940 sofort in die Kämpfe verwickelt.

Am 13. Mai 1940 wurde Roy Marchand in einem intensiven Luftkampf mit einer Dornier Do 17 und einer Messerschmidt Me110 an der Schulter und unterhalb seines linken Auges schwer verwundet. Er konnte seine Hurricane L1673 in Betheniville nordöstlich von Paris knapp notlanden, dies brachte aber den Totalverlust des Flugzeuges mit sich. Glücklicherweise war dies der Standort der 501. Staffel des Britischen Expeditionskorps, und so konnte Roy schnell verarztet werden.

Nach seiner Genesung im Lazarett in England wurde ihm als Jagdpilot mit Kampferfahrung ein Posten als Ausbilder für zukünftige Jagdflieger in Kanada angeboten. Doch sein grösster Wunsch war, wieder bei seinen Kameraden in der Staffel zu sein, und so stiess er mit einer neuen Hurricane am 6. Juli 1940 wieder zur 73. Staffel und nahm an der dann startenden Luftschlacht um England teil.

Spricht man in diesem Zusammenhang auf der britischen Seite vor allem von Spitfire-Jagdmaschinen, war der Kern der Royal Air Force immer noch mit Hurricane Mark I-Maschinen bestückt. Diese Flugzeuge waren, im Gegensatz zur Spitfire und zur Me109, noch zu einem guten Teil aus Holz gefertigt, hatten einen Holzpropeller und Holztragflächen. Aber sie hatten wenigstens eine Panzerplatte, die den Piloten schützte. War die Hurricane in Steigleistung und Geschwindigkeit der deutschen Me109 mit ihrem Einspritzmotor unterlegen, so hatte sie infolge ihrer besseren Kurvenfähigkeit dennoch eine Chance. Dies bedingte aber herausragende Fliegerfähigkeiten, da nur durch Wendigkeit und nicht durch Motorenleistung dem Feind entronnen werden konnte.

Die Luftschlacht zeichnete sich für die Piloten in England vor allem durch die bis zu sechs Alarmstarts pro Tag aus, um die an-

Gelesen

in «Staatskunst» von a. Staatssekretär Franz A. Blankart:

«Wenn unsere Parlamentsmitglieder wie echte Privatbankiers mit ihrem Privatvermögen für die von ihnen generierten Schulden unbeschränkt haften müssten, wäre unser Staatsdefizit im Nu amortisiert.» G.

SCHWEIZER SOLDAT

Aus dem Inhaltsverzeichnis der September-Nummer

Standpunkt:

15 Prozent Durchdiener sind genug

Pontoniere:

Brückenschlag über die Aare

Le Bourget:

Spektakel für Flieger



Roy Marchand (ganz rechts aussen) und seine Kameraden im März 1940 in Frankreich als Teil des britischen Expeditionskorps, bevor es zum ersten Kontakt mit der deutschen Luftwaffe kam.

Fotos: Royal Air Force

fliegenden deutschen Bomberformationen mitsamt ihrem Jagdschutz abzufangen. Dank dem britischen Radar konnte man damals genau sagen, wo sich der Feind befand, so waren ausgedehnte Patrouillenflüge nicht mehr notwendig, und die Piloten konnten sich auf die eigentliche Kampftätigkeit konzentrieren.

Seit 1974 ist bekannt, dass Winston Churchill und die Royal Air Force zu jeder Zeit über die Absichten der Deutschen, deren Tagesziele, Anzahl Flugzeuge und Bombenladungen vollständig im Bilde waren. Denn die Engländer hatten den Enigma-Code der Wehrmacht, Marine und Luftwaffe bereits schon vor dem Kriege geknackt, ohne dass die Deutschen während des Krieges dies je herausgefunden hätten. Dies führte dazu, dass die Royal Air Force die deutschen Befehle zur gleichen Zeit, in manchen Fällen sogar früher, in den Händen hatten wie die angreifenden Einheiten der Luftwaffe.

Dennoch, mehrmals pro Tag von der Meereshöhe auf 4000 Meter oder darüber zu steigen, Luftkämpfe zu führen und wieder zu landen, um aufzutanken und aufzumunizieren, war eine grosse körperliche und mentale Herausforderung. Vor allem weil dies sich im Sommer 1940 Woche um Woche täglich wiederholte.

Roy Marchand nahm an allen Kämpfen seiner Staffel in den Monaten Juli und August teil und konnte mehrere Abschnüsse verzeichnen. Am 6. September konnte er nach dem Abschuss einer Me109 seinen Heimatflughafen nicht mehr finden und flog, bis er kein Flugbenzin mehr hatte, um auf einem zufällig auftauchenden Flugfeld zu landen.

Am 14. September war Roy in so starken Luftkämpfen verwickelt gewesen, dass seine Hurricane erhebliche Schäden an den Flügeln, im rechten Tank, am tragenden Hauptholmen und rechten Höhenleitwerk aufwies. Sogar sein kleiner Antennenmast war durchlöchert worden. Roy war wie durch ein Wunder vollkommen unverletzt geblieben, aber erschöpft. Da diese Tage den Höhepunkt der Luftschlacht bildeten, wurden bei der Royal Air Force jede Maschine und jeder Pilot benötigt. Man arbeitete also die ganze Nacht, um die Hurricane wieder startklar zu machen. So kam der 15. September (heute heisst dieser Tag «Battle of Britain Day», weil es der Grosskampftag der Royal Air Force war), der mit seinem sonnigen Wetter wieder viele Begegnungen mit dem Feind versprach.

Zur Mittagszeit stieg Roy Marchand zum dritten Mal an diesem Tag auf, um sich den Deutschen zu stellen, die bis dahin

bereits in zwei Angriffswellen erschienen waren. 21 Staffeln der Royal Air Force waren im Einsatz. Ein Flügelkamerad von Roy hat gesehen, wie eine Me109 ihn über der Ortschaft Maidstone angriff und Roy anschliessend in einen Sturzflug übergang. Sekunden vergingen, und die Hurricane wurde nicht abgefangen. Es ging einfach nur abwärts. Auch kein Fallschirm wurde gesehen, und so zerschellte Roy Marchand mit seiner Hurricane P3865 um 12.20 Uhr in einer Wiese von Nouds Farm bei Sittingbourne, unweit von seinem Zuhause, wo er eine junge schwangere Ehefrau hinterliess.

Dieser 15. September 1940 wird auch als das Ende der Luftschlacht um England bezeichnet, weil die Deutschen ab dann aufgrund ihrer hohen Verluste an Flugzeugen – 185 Flugzeuge alleine an diesem Tag – die Angriffe sehr stark reduzierten.

Je nach Statistik wurden in der Luftschlacht um England über 1700 deutsche Flugzeuge zerstört, zwei Drittel davon durch Hurricane-Jagdflugzeuge. Die Verluste auf alliierter Seite waren 950 Maschinen und 461 getötete Piloten.

Dank dem Einsatz dieser wagemutigen Männer konnte eine Invasion Englands verhindert werden. Roy A. Marchand mit Bürgerort Sonvilier im bernischen Südjura war einer von ihnen.

Quellen:

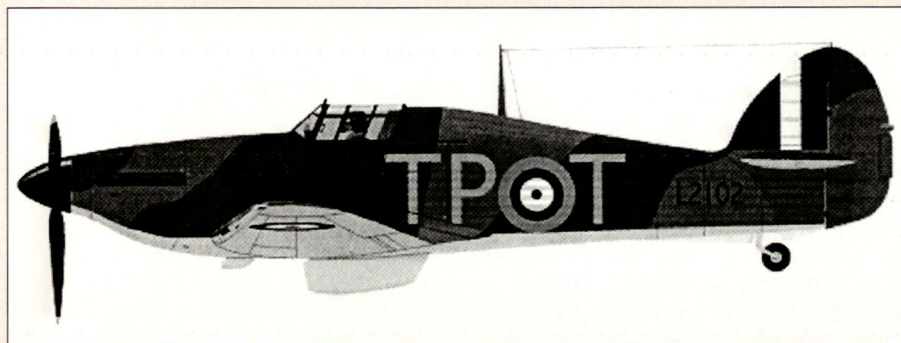
Philip Birtles, Hurricane Squadrons, Walton on Thames 2003.

Norman Franks, Fighter Command Losses, Vol. 1, Leicester 1997.

Roy Nesbit, The Battle of Britain, Stroud 2004.

RAF Operations Record Book, 73. Squadron, undatiert.

www.raf.mod.uk/history
persönliche Aufzeichnungen und Dokumente der Familie Marchand. ■



Hawker Hurricane Mk 1 in der Bemalung der 73. Staffel.



René Marchand,
Hptm aD,
Dr. oec. HSG,
Unternehmer und
Management Trainer,
8625 Gossau.