Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 121 (1955)

Heft: 3

Artikel: Gedanken über den strategischen Luftkrieg

Autor: Wien, Otto

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-25850

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

Das Kolonnenende fährt mit der gleichen Geschwindigkeit im konstanten Zeitabstand, was zur Folge hat, daß auf der Hindernisstrecke B–C die Fahrzeugabstände d von $d_0 = 200$ m auf $d_r = d_0 \frac{v_r}{v_0} = 75$ m heruntergesetzt werden.

Auf der Fahrt von C nach D stellt sich die ursprüngliche Fahrzeugdistanz automatisch wieder ein.

Diese Fahrweise zeitigt weder eine Leistungsreduktion noch einen Zeitverlust.

Die vorstehenden Abhandlungen wurden mit aller Absicht abstrakt, in Mundart ausgedrückt «rein theoretisch» gehalten. Basierend auf diesen einfachen physikalischen Gesetzen ist alsdann entsprechend der taktischen Lage zu entscheiden, inwieweit an die vorgenannten idealen Zahlen herangegangen werden darf, kann oder muß.

Gedanken über den strategischen Luftkrieg

Von Otto Wien, Oberst i. Gst. d. Luftw. a. D.

«Es gibt etwas, das den Gegner zurückzuwerfen und niederzuschlagen vermag, das ist ein alles vernichtender und alles ausrottender Luftkrieg mit ganz schweren Bombern von England aus gegen das deutsche Heimatgebiet. Wir müssen den Feind mit diesem Mittel überwältigen, sonst sehe ich keinen Ausweg.» – Diese Worte gebrauchte der britische Premierminister Churchill am 8. Juli 1940 in einer Anweisung an seinen Minister für Flugzeugbau.

Hitler sagte am 4. September 1940 in seiner Rede zum Beginn der Luftoffensive gegen England: «Wenn die britische Luftwaffe 2000 oder 3000 oder 4000 Kilogramm Bomben wirft, dann werfen wir jetzt in einer Nacht 150 000, 180 000, 230 000, 300 000, 400 000 und mehr Kilo! Und wenn sie erklären, sie werden unsere Städte in großem Maßstab angreifen – wir werden ihre Städte ausradieren!»

Aus den Worten beider Gegner spricht der gleiche Wille. Beide waren beherrscht von der Vorstellung, daß die Widerstandskraft keines Volkes der zermürbenden Wirkung eines uneingeschränkten Bombenkrieges gewachsen sein könne. Sie waren, ebenso wie ihre Luftmarschälle, der Lehre des italienischen Generals Douhet verfallen, der als Prophet des «totalen Luftkrieges» in den Jahren zwischen den beiden Weltkriegen einen seltsam faszinierenden Einfluß auf das strategische Denken ausgeübt hat.

Die geistige Situation der damaligen Zeit hatte offenbar einen besonders aufnahmebereiten Boden für derartige Ideen geschaffen, denn es wäre sonst kaum verständlich, wie rasch sich bei allen europäischen Großmächten der Gedanke des «totalen Luftkrieges» hatte durchsetzen können und welch einen revolutionierenden Umschwung in den Ansichten über die Verwendung der Luftstreitkräfte die Veröffentlichungen Douhets in diesen Jahren bewirkt hatten.

Zunächst wurden die italienischen, dann die britischen Luftstreitkräfte nach dieser Doktrin organisiert. In Frankreich schrieb Marschall Pétain am 7. Juni 1934: «Die Douhetsche Theorie ist eine fast unerschöpfliche Quelle folgerichtiger Überlegungen. Die von ihm aufgebaute und gefürchtete Kriegslehre kann die Ereignisse der nächsten Zeit entsprechend beeinflussen.» – Die unmittelbar danach beginnende Aufstellung der deutschen Luftwaffe bestätigte diese Prognose. Schließlich folgten die Vereinigten Staaten von Amerika dem europäischen Beispiel mit der Bildung ihrer «Strategischen Bomberflotte».

Der entscheidende Gedanke der Douhetschen Theorie bestand darin, daß in einem zukünftigen Kriege Heer und Kriegsmarine im wesentlichen defensiv zu operieren hätten, während die Luftwaffe als selbständiger Wehrmachtteil unter eigenem Oberbefehl einen «von den Operationen der anderen Wehrmachtteile unabhängigen Offensivkrieg» führen sollte. Auf diese Weise, glaubte er, würde der «maximale Nutzeffekt» erzielt und die Kriegsentscheidung allein durch den Einsatz der Luftstreitkräfte gegen das Kriegspotential des Gegners erzwungen.

Der Versuch, diese Lehre in die Tat umzusetzen, wurde während des zweiten Weltkrieges sowohl von deutscher Seite in der Luftoffensive gegen England wie von anglo-amerikanischer Seite in der Bombenkriegführung gegen das Reichsgebiet unternommen.

Ob diese Form des Krieges eine moralische Rechtfertigung zuläßt, soll hier außer Betracht bleiben. Zweck der vorliegenden Arbeit ist eine kritische Untersuchung der Luftkriegführung während des zweiten Weltkrieges hinsichtlich ihres strategischen Wertes und ein Versuch, die möglichen Schlußfolgerungen hieraus für die Zukunft zu ziehen.

Die eingangs zitierten Erklärungen Churchills und Hitlers zeigen bereits, daß ihre Auffassung des Luftkrieges kein anderes Ziel als das der Zerstörung und Massenvernichtung kannte und damit einen offensichtlichen Mangel an strategischer Phantasie verriet.

Welchen Erfolg versprach man sich? – Der Luftkrieg sollte in dieser Form eine doppelte Aufgabe erfüllen: Er sollte gleichzeitig die industrielle und die moralische Kraft des gegnerischen Volkes zerschlagen. Den Feind

sah man also weniger in der Wehrmacht, als in «dem gesamten militärischen, industriellen und wirtschaftlichen System und der physischen Existenz des Volkes».

Vom planmäßigen Angriff gegen die Zentren der Industrie erwartete man einen so radikalen Produktionsausfall, daß die Versorgung der Front mit Nachschubgütern nach kurzer Zeit nicht mehr gesichert sein würde.

Mehr noch aber versprach man sich von der moralischen Wirkung dieser Angriffe auf die Bevölkerung. Man glaubte, die Kriegsproduktion würde zusammenbrechen, «wenn die Moral der industriellen Arbeiter untergraben werden könnte, oder wenn die Arbeiter durch die Sorge um ihre Familien oder durch Reparaturen an ihren Häusern von den Arbeitsplätzen in den Fabriken ferngehalten würden». Schließlich hoffte man, «durch ständige Wiederholung der Angriffe die Völker zur Revolution zu treiben».

Für die praktische Durchführung solcher Luftoffensiven fehlten nahezu alle Erfahrungen. Es ist deshalb eigentümlich, wie wenig sorgfältig vor Beginn des zweiten Weltkrieges die theoretischen Überlegungen hinsichtlich der zu erwartenden Wirkung waren. Über die zur Zerstörung bestimmter Objekte notwendigen Abwurfmengen herrschten höchst unklare Vorstellungen. Die Folge war eine erhebliche Überschätzung der Brisanzwirkung, die schon deshalb seltsam anmutet, weil bereits im ersten Weltkrieg die tatsächliche Leistung der Bombe weit hinter den hochgespannten Erwartungen zurückgeblieben war. Es scheint fast, als ob die phantastischen Prognosen Douhets eine Art hypnotischer Wirkung auf die Geister der Zeit ausgeübt und sie der Fähigkeit objektiven Denkens beraubt hätten.

Der Anfang des Luftkrieges bereits war anders, als die Propheten es erwartet hatten: Er vollzog sich nicht überfallartig, sondern zögernd und tastend. Hierin zeigte sich aber wohl weniger eine Unsicherheit in der Handhabung der neuen Waffe, als vielmehr die Furcht vor der moralischen Belastung, die beide Gegner zögern ließ, den Auftakt zum Terrorkrieg zu geben.

Daß schließlich die RAF am 10. Mai 1940 den ersten Stoß mit einem planmäßigen Gruppenangriff auf Freiburg führte, ist bekannt. Nach zehn weiteren Angriffen auf west- und norddeutsche Städte folgte am 20. Juli 1940 der erste deutsche Gegenschlag auf England.

Die Luftschlacht über England

Der deutschen Luftoffensive gegen Großbritannien ging im August 1940 ein Vorspiel in laufenden Angriffen gegen die britische Jagdabwehr voraus. Nach anfänglichen Erfolgen zeigte sich bald, daß die Briten trotz zahlenmäßiger Unterlegenheit über eine ausgezeichnete Jägerleitorganisation ver-

fügten, die ihnen rasche Schwerpunktverlagerungen und die Konzentration überlegener Kräfte am entscheidenden Punkt erlaubte.

Trotz dieser bedenklichen Erkenntnisse wurde die Offensive gegen die 8½-Millionen-Stadt London am 7. September 1940 mit einem zehnstündigen Nachtangriff eröffnet. Während der ersten zwei Monate wurde die äußerst brandempfindliche Innenstadt in 57 aufeinanderfolgenden Nächten von je 200 Bombern ununterbrochen angegriffen. Es entstanden erhebliche Zerstörungen, besonders im Geschäftsviertel. Eine massenweise Flucht der Bevölkerung setzte ein, die schwere Probleme hinsichtlich der öffentlichen Ordnung, Hygiene und Ernährung zur Folge hatte. Dagegen waren die Verluste an Menschenleben verhältnismäßig gering, da die Londoner City als reines Geschäftsgebiet nachts nahezu menschenleer ist. Im ganzen waren die Wunden, die die Stadt davontrug, schwer, aber keineswegs tödlich.

Der Erfolg wurde auf deutscher Seite bei weitem überschätzt. Man wandte sich deshalb nebenher bald anderen Zielen zu und verteilte die Offensive auf die Häfen und Industriezentren von Plymouth, Liverpool, Coventry, Birmingham, Sheffield, Manchester, Leeds, Glasgow und andere. Der schwerste Angriff dieser Art war der auf Coventry am 14. November 1940. Er wurde von der deutschen Propaganda weitgehend ausgeschlachtet, in Wirklichkeit aber nur mit 400 zweimotorigen Bombenflugzeugen geführt. Der tatsächliche Erfolg dieses größten Luftangriffs, der während des Krieges überhaupt gegen England geflogen wurde, bestand in 400 Toten und einer Unterbrechung der Produktion in den wenigen schwerer getroffenen Werken für die Dauer einer Woche.

In den folgenden Monaten wurde die Offensive gegen ständig zunehmenden Widerstand fortgesetzt. Die Angriffe gewannen aber bereits im Winter 1940/41 den Charakter nächtlicher Störangriffe in kleinen Verbänden. Nach einem letzten Angriff größeren Stils gegen London am 10. Mai 1941 wurde die neun Monate dauernde Luftschlacht über England abgebrochen.

Das Gesamtergebnis war ein niederschmetternder Mißerfolg. Nichts von dem, was man erhofft hatte, war erreicht worden: Auf England waren allein im Monat September 7321 Tonnen Bomben abgeworfen worden, aber die Industrie war keineswegs lahmgelegt. Ebensowenig konnte von einem Zusammenbruch der Bevölkerung gesprochen werden, obgleich in den neun Monaten der Offensive nach britischen Angaben 42 320 Personen in England getötet wurden.

Douhet hatte 1928 geschrieben: «Ich bin der Ansicht, daß der Krieg kaum einen Monat dauern wird, wenn es gelänge, nur 300 Tonnen auf die wichtigsten Großstädte, Industrie- und Wirtschaftszentren abzuwerfen, da eine

Räumung dieser Punkte einen rapiden und restlosen Zusammenbruch der sozialen Grundlagen einer Nation zur Folge haben muß, welche dieser unerhörten Belastungsprobe unterworfen ist.» – Genau diesen Versuch hatte Hitler unternommen.

Die falsche Einschätzung der Bombenwirkung verband sich aber noch mit einem weiteren Fehler, der den Mißerfolg der Offensive wesentlich beeinflußte: Die vielfachen, hindernisfreien Wirkungsmöglichkeiten und die große Reichweite der neuen Waffe hatte die unerfahrene deutsche Führung zur Inkonsequenz und einem sprunghaften Wechsel der Ziele verleitet, ohne daß eine entscheidende Wirkung der Angriffe abgewartet wurde. Dies bestätigt ein amerikanischer Kommentator, der z. B. über Coventry schreibt, daß «erst drei weitere Angriffe in mindestens gleicher Stärke in den unmittelbar folgenden Nächten die Industrie empfindlich getroffen haben würden. Die Luftwaffe aber beschränkte sich auf einen einzigen, nicht sonderlich wirksamen Angriff und unterließ jeden weiteren». – Der Mißerfolg der deutschen Luftoffensive zeigt besonders deutlich, wie die Wirkung durch flatterhaften Einsatz und mangelhaftes Festhalten an einem klar bestimmten Ziel herabgemindert wird. Das Wort des Marschalls Foch «Savoir ce qu'on veut et ne vouloir que cela», hat für den Luftkrieg die gleiche Bedeutung wie für jede andere Operation.

Die Offensive hätte vielleicht zu einem nachhaltigen Erfolg führen können, wenn man die strategische Situation Großbritanniens sorgfältiger studiert und sich klar gemacht hätte, daß das entscheidende Problem dieser Insel nicht ihre Hauptstadt und die Industrie, sondern ihre Einfuhrhäfen bilden. Eine Konzentration der gesamten Luftoffensive ausschließlich auf die Häfen – möglichst in Verbindung mit einem rechtzeitig vorbereiteten U-Bootkrieg gegen die Seeverbindungen – hätte dem «strategischen Luftkrieg» gegen England vielleicht eine wirklich strategische Bedeutung gegeben.

In seinen Erinnerungen schreibt Churchill: «Indem Hitler von den klassischen Grundsätzen der Kriegführung und von den bisher anerkannten Gesetzen der Menschlichkeit abwich, beging er einen sehr törichten Fehler.»

Der Bombenkrieg gegen Deutschland

Man hätte erwarten können, daß Churchill aus dem Fehlschlag von Hitlers «selbständiger, unabhängiger Luftkriegführung» andere Konsequenzen ziehen würde, als es tatsächlich geschah. Obwohl man hatte feststellen können, daß die englische Industrie keinen Schaden von ernster Bedeutung erlitten hatte, setzte die britische Führung während der Jahre 1942–1944 den Krieg nach genau den gleichen Prinzipien fort.

Auch Churchill also verließ «die klassischen Grundsätze der Kriegführung» und «sah keinen anderen Ausweg» als den eines uneingeschränkten Bombenkrieges, mit dessen Hilfe er den raschen Zusammenbruch Deutschlands herbeizuführen hoffte. Um die den deutschen Angriffen mangelnde Wirkung zu erzielen, sollte die RAF entsprechend verstärkt werden. Man beschloß daher, die britische Monatsproduktion von 1400 Flugzeugen bis 1942 auf 7000 zu steigern und der eigenen Leistung monatlich weitere 2000 schwere Bomber durch Ankauf aus den USA hinzuzufügen.

Zunächst allerdings ließ die britische Luftangriffstätigkeit über dem Reichsgebiet nach. Die anfänglich noch schwachen Kräfte der RAF wurden zur Bekämpfung der immer wirksamer werdenden deutschen U-Boote-Basen benötigt. Gegen das Reichsgebiet wurden in der Hauptsache nur nächtliche Störangriffe in kleinen Verbänden geflogen. Aber da die deutsche Luftwaffe durch den Feldzug gegen die Sowjetunion gebunden war, hatte die RAF jetzt genügend Zeit zur Vorbereitung.

Die Szene wandelte sich im Frühjahr 1942, als die US-Bomberflotte mit ihren schweren viermotorigen Maschinen auf dem europäischen Schauplatz erschien und gemeinsam mit dem neuorganisierten Bomber-Kommando der RAF die große Luftoffensive gegen das Reichsgebiet eröffnete.

In der Nacht vom 28. zum 29. März 1942 ging der erste Großangriff der RAF auf die Stadt Lübeck nieder. Er forderte 320 Menschenleben, zerstörte 1100 Häuser und beschädigte 4000 weitere schwer.

In kurzen Zeitabschnitten folgten Angriffe auf Rostock, Köln und Essen in zunehmender Stärke. Die beteiligten Bomber überschritten die Zahl 1000, die Abwurfmengen erreichten das Vierfache des deutschen Angriffs auf Coventry. Das neue Angriffsverfahren des «Flächenbombens» gegen die Stadtzentren bewies den Charakter des Terrorangriffs.

Nach einem bekanntgewordenen Geheimplan sollten auf diese Weise nacheinander 140 deutsche Städte der Vernichtung anheimfallen. Zwischen Mai und September wurden 25 Städte, darunter besonders Bremen, Wilhelmshaven, Düsseldorf, Kassel und Mainz angegriffen.

So begann der Leidensweg der deutschen Städte. Die Zahl 140 wurde nicht nur erreicht, sondern weit überschritten. Der Geist der Zerstörung feierte drei Jahre lang die furchtbarsten Triumphe. – Es ist nicht Aufgabe der vorliegenden Betrachtung, die Schicksale der einzelnen Städte darzulegen. Sie sind zudem weitgehend bekannt. Einige zusammenfassende Zahlen mögen das Gesamtbild veranschaulichen.

Im ganzen wurden 199 deutsche Städte, darunter 41 Großstädte, Opfer der Luftangriffe. Von etwa 19 Millionen Wohnungen gingen nahezu 4 Millionen verloren. Das sind 21 % des gesamten bei Ausbruch des Krieges im

Reichsgebiet vorhandenen Wohnraums. Am schwersten wurden nicht die Großstädte mit ihrer weiten Flächenausdehnung, sondern ein Teil der mittleren Städte betroffen. So verloren Düren, Paderborn, Bocholt, Gießen und Würzburg 75–99 % ihrer Wohnungen. Von den Großstädten erreichten nur Köln und Dresden diesen Zerstörungsgrad, während Berlin, Hamburg, Essen und München mit 33–50 % relativ weniger schwer in Mitleidenschaft gezogen wurden.

Berlin hat im ganzen 450 Angriffe erlebt, davon mehr als 40 Großangriffe. Wenn die Zerstörung des vorhandenen Wohnraums nur etwa 37 % betrug, so muß berücksichtigt werden, daß Berlin hinsichtlich der bebauten Fläche die ausgedehnteste Stadt Europas war.

Der schwerste aller Angriffe gegen das Reichsgebiet war der auf Dresden am 14. und 15. Februar 1945. Er wurde zunächst als Nachtangriff mit 800 RAF-Bombern in zwei Wellen geflogen und am folgenden Tage mit 1250 4motorigen US-Flugzeugen fortgesetzt. Die Stadt war völlig schutzlos und zu dieser Zeit mit Hunderttausenden von Ostflüchtlingen überfüllt. Wenn auch die zunächst geschätzte Verlustziffer mit 225 000 Toten erheblich zu hoch gegriffen war, so bildet doch die später vorgenommene vorsichtige Schätzung von etwa 60 000 Toten immer noch eine schwer faßbare Zahl. Die Ziffer der Todesopfer dieses einzigen Angriffs ist gleich groß derjenigen der Luftkriegsopfer in England während des ganzen Krieges.

Die Gesamtzahl der in Deutschland durch Luftangriffe ums Leben gekommenen Zivilpersonen betrug nach sorgfältiger Berechnung durch den ehemaligen Generalinspekteur des Feuerlöschwesens, Hans Rumpf, etwa 600 000, also das Zehnfache der gesamten britischen Zivilverluste.

Diese Zahlen können aber vom militärischen Standpunkt aus nur nach einer kritischen Untersuchung ihres objektiven Wertes für den strategischen Erfolg der Luftoffensive richtig verstanden werden. Wie eingangs dargelegt, hatte die britisch-amerikanische Führung einen radikalen Ausfall der deutschen Industrieproduktion und einen raschen moralischen Zusammenbruch des gesamten Volkes erwartet.

Wie sah es damit im Ergebnis aus? – Was die *moralische* Wirkung des Luftkrieges angeht, so bildete der Erfolg trotz der ununterbrochenen Wiederholung und Schwere der Angriffe für die Alliierten eine erhebliche Enttäuschung. Obgleich die gegen bewohnte Städte abgeworfene Gesamttonnage nach offiziellen amerikanischen Angaben fast das Doppelte der gegen Fabrikziele eingesetzten Menge betrug, blieb die erwartete Wirkung aus. The US-Strategic Bombing Survey sagt: «Die geistige Reaktion des deutschen Volkes auf Luftangriffe ist bemerkenswert. Unter der brutalen Naziherrschaft zeigte es überraschende Widerstandskraft gegen den Terror

der wiederholten Luftangriffe, gegen die Zerstörung seiner Heime und Habe, und gegen die einschränkenden Bedingungen unter denen es leben mußte. Seine Moral, sein Glaube an den Endsieg oder an einen hinlänglichen Kompromiß und das Vertrauen in seine Führer nahmen zwar ab, aber blieben doch weiter wirksam, solange die Produktionsmittel vorhanden waren. Die Macht eines Polizeistaates über sein Volk kann nicht überschätzt werden.»

Es ist wohl kaum zweifelhaft, daß General J.F.C. Fuller recht hat, wenn er meint, das Ausbleiben der moralischen Wirkung der Terrorangriffe habe bewiesen, daß «das gesamte strategische Problem des Luftkrieges von der Führung falsch verstanden worden sei».

Ähnlich liegen die Dinge bei den Angriffserfolgen gegen die *Industrie*. Die Führung der alliierten Bomberflotten hatte den deutschen Fehler des häufigen sprunghaften Zielwechsels nicht wiederholt, sondern ihr Zerstörungswerk mit grausamer Planmäßigkeit abrollen lassen. Aber schon die ersten schweren Angriffe auf die Kugellager-Fabriken von Schweinfurt – auf die 12 000 Tonnen Bomben niedergingen – blieben ohne entscheidenden Erfolg. «Es existiert kein Beweis», schreibt Strategic Bombing Survey, «daß der Angriff auf die Kugellager-Industrie irgendeine meßbare Wirkung auf die wesentliche Kriegsproduktion hatte.»

Da diese Erkenntnisse aber erst erheblich später gewonnen wurden, traten zunächst keine Zweifel an der Wirksamkeit des angewandten Prinzips auf. Die Offensive wurde in der bisherigen Weise gegen die Flugzeug-, Waffen-, Panzer- und Munitions-Industrie fortgesetzt. Wenn man die Berichte des ehemaligen «Reichsministers für Bewaffnung und Munition» und seine Angaben im Nürnberger Prozeß zugrunde legt, so erreichte die deutsche Rüstungsindustrie trotz ununterbrochener Bombenangriffe dank einer ausgezeichneten Wiederherstellungsorganisation und einer weitgehenden Auflockerung der Betriebe im Sommer des Jahres 1944 ihre höchsten Produktionsziffern. Besonders galt dies für die Flugzeug- und Panzer-Industrie, die etwa das Dreifache des Jahres 1942 hervorbrachte. Das amerikanische Informationsbüro in London berichtete nach dem Kriege: «Die deutsche Industrie verlor niemals ihre staunenswerte Erholungsfähigkeit.»

Die Invasion

Eine klare Erkenntnis der Unwirtschaftlichkeit dieser ganzen Kriegführung wurde bei den Alliierten erst allmählich gewonnen, als General Eisenhower begann, die Invasion Frankreichs vorzubereiten. Er hatte berechtigte Zweifel am Wert der bisherigen Form des Bombenkrieges und setzte gegen erheblichen Widerstand des britischen Luftfahrtministeriums durch, daß ihm

die alliierten strategischen Luftstreitkräfte für die Vorbereitung und Durchführung der Invasion unterstellt wurden.

Damit war ein bedeutungsvoller Schritt getan: Die Trennung der *Kommandobereiche,* die zu den Grundprinzipien der Douhetschen Luftkriegslehre gehört hatte, war beseitigt und die Möglichkeit einer wirksamen operativen Zusammenfassung der Wehrmachtteile geschaffen. Dem von H. C. Butcher als «Privat War of the Bombing Command» bezeichneten unabhängigen Operieren der strategischen Luftstreitkräfte war – wenigstens für den Augenblick – ein Ende gesetzt.

Die Auswahl der Angriffsziele – das entscheidende Problem jeder Luftkriegführung – vollzog sich jetzt im Rahmen der Invasionsvorbereitung. Unter dem Einfluß des Luftmarschalls Tedder wurde als wichtigstes Ziel das deutsche *Transportwesen* und an zweiter Stelle die synthetische *Ölproduktion* bestimmt. Über die Durchführung dieser Operation schreibt J. F. C. Fuller: «Während der vorbereitenden Periode und während der Invasion war das Hauptziel der Luftstreitkräfte, den gesamten Schienenverkehr zwischen Deutschland und der Normandie zu unterbinden, und als sich die Front nach Osten hin bewegte, wurden die Angriffe auf die Eisenbahnen und Wasserwege in das Reichsgebiet hineingetragen, bis im Oktober der ganze westdeutsche Verkehr vollkommen lahmgelegt war.» – Im Zusammenspiel aller operativen Kräfte erhielt der Luftkrieg jetzt zum erstenmal strategische Bedeutung.

Neben dieser unmittelbaren Auswirkung auf den alliierten Vormarsch in Frankreich brachte der Angriff gegen das Transportwesen aber noch einen weiteren Erfolg: Die deutsche Kohleversorgung ging innerhalb von fünf Monaten um mehr als 50 % zurück und kam nach weiteren drei Monaten fast zum Erliegen.

Ähnliche Wirkungen hatte der Angriff gegen die Ölproduktion. Die synthetische Ölgewinnung in Deutschland, die im Jahre 1943 auf 6 180 000 Tonnen gesteigert worden war und damit mehr als das Dreifache der rumänisch-ungarischen Erzeugung erreicht hatte, wurde in den Monaten Mai bis Oktober 1944 durch planmäßige Luftangriffe auf wenig mehr als 10 % ihrer Kapazität herabgedrückt. Die Leuna-Werke wurden allein 22mal angegriffen. – Im Dezember 1944 nahm der Betriebsstoffmangel so katastrophale Formen an, daß weder für die Ardennen-Offensive, noch für die Panzerversorgung im Osten, noch für die Ausbildung des fliegenden Personals und den Einsatz der Jagdflieger auch nur annähernd ausreichende Mengen bereitgestellt werden konnten.

Mit Beginn des Jahres 1945 war die deutsche Wehrmacht damit nahezu bewegungsunfähig geworden. Hier zeigte sich deutlich, daß die Luftkrieg-

führung ihre strategische Rechtfertigung erst von dem Augenblick an erhielt, als sie sich im Rahmen einer Gesamtoperation aller Wehrmachtteile unter einheitlicher Führung gegen die wirklichen Quellen der militärischen Kraft richtete.

Wenn trotz dieser greifbaren Erfolge die Alliierten ihre Luftangriffe gegen die Wohnviertel der deutschen Städte auch noch im Herbst 1944 nicht einstellten, sondern mit Teilen der überreichlich verfügbaren Bomberkräfte bis in das Frühjahr 1945 hinein fortsetzten, so beweist das nichts anderes, als daß die strategische Vernunft immer noch nicht endgültig über den Vernichtungswillen gesiegt hatte. Irgendeinen nennenswerten Einfluß auf die Kriegsentscheidung hatten diese letzten Angriffe nicht. Der Erfolg des alliierten Luftkrieges lag in der Vernichtung der Ölproduktion und des Transportwesens. Durch sie und nicht durch die Zerstörung der Städte wurde dem Deutschen Reich die Möglichkeit genommen, den Krieg fortzusetzen.

(Schluß folgt)

Combats préliminaires – Combats de troupes légères

Major D. Borel

Nous estimons habituellement qu'une attaque caractérisée dirigée contre notre pays doit se briser devant une position d'Armée. Que de fois avons nous dessiné le gros trait destiné à matérialiser le front d'arrêt sur lequel le Commandement concentre ses forces en vue de la bataille décisive!

Ce gros trait coïncide rarement avec la frontière mais court généralement à l'intérieur du pays, le long des secteurs particulièrement favorables à la défense. Le territoire situé entre la frontière et le front d'arrêt n'est toutefois pas simplement abandonné à l'ennemi. On y engage avec parcimonie – pour ne pas affaiblir la position d'Armée – des troupes qui, malgré leurs maigres effectifs, ont de grandes tâches à remplir.

Buts des combats préliminaires

Les tâches à remplir dans les combats préliminaires sont de deux sortes. La première consiste à empêcher l'adversaire d'aborder la position d'Armée avant que les troupes chargées de la tenir soient en état d'accepter la bataille. Il s'agit là d'un délai de plusieurs jours, voire de quelques semaines, si les troupes doivent d'abord monter en ligne, s'enterrer, s'abriter derrière des champs de mines et des réseaux de barbelés. Quand on met en regard la