

Bildbuch

John W.R. Taylor

Philip J.R. Moyes

der

Royal

Air

Force

1939-1945

Stalling

Wer sich heute mit dem Verlauf des 2. Weltkrieges beschäftigt, muß sich zwangsläufig mit der Frage auseinandersetzen, welche Rolle die Royal Air Force dabei gespielt hat. Dieses »Bildbuch der Royal Air Force« zeigt die Entwicklung und den Einsatz der englischen Luftwaffe in den Jahren 1939–45. Der von den beiden bekannten Luftfahrthistorikern erarbeitete Text schildert sachlich und zugleich fair gegenüber dem ehemaligen Gegner das Geschehen während des Krieges. Rund 200 seltene Fotos zeigen Flugzeuge und ihre Besatzungen in z. T. atemberaubenden Aktionen.

Wer sich heute mit dem Verlauf des 2. Weltkrieges beschäftigt, muß sich zwangsläufig mit der Frage auseinandersetzen, welche Rolle die Royal Air Force dabei gespielt hat. Dieses »Bildbuch der Royal Air Force« zeigt die Entwicklung und den Einsatz der englischen Luftwaffe in den Jahren 1939–45. Der von den beiden bekannten Luftfahrthistorikern Taylor und Moyes erarbeitete Text schildert sachlich fair gegenüber dem ehemaligen Gegner das Geschehen während des Krieges.

Der kriegsentscheidende Anteil der RAF neben dem der US Air Force ist nicht zu bezweifeln. Einen ersten großen Beweis ihrer Leistungsstärke erbrachte die RAF während der Luftschlacht um England, als sie die Gefahr der deutschen Luftüberlegenheit abwendete. Bald danach flog sie Einsätze an allen Fronten. Schließlich begann der Kampf der RAF mit ihren Verbündeten um die Luftherrschaft über Deutschland. Abschließend berichtet das Bildbuch über den Einsatz der RAF im Krieg gegen Japan.

Stalling

Luftwaffen-Bildbücher
bei Stalling

Alfred Price

Bildbuch der deutschen Luftwaffe 1933–1945

Mit einem Vorwort von Len Deighton. Deutsch von Karl-Friedrich Merten. 192 Seiten. 211 Fotos. Gebunden.

Dieser Band zeichnet sich nicht nur durch seinen sachkundigen und fairen Text über Aufbau, Glanzzeit und Ende der deutschen Luftwaffe aus, sondern darüber hinaus durch die 211 sorgfältig ausgesuchten und z. T. noch nie veröffentlichten Fotos von Flugzeugen aller Typen der deutschen Luftwaffe und ihrer bekanntesten Besatzungen.

David Mondey

Bildbuch der US Air Force

Mit einem Vorwort von John W. Keeler. Deutsch von Helmut Lindemann. 224 Seiten. 234 Fotos. Gebunden.

Einmalige Fotos und ein informativer Text geben ein umfassendes Bild von der wohl schlagkräftigsten und bestausrüsteten Luftstreitmacht der Welt, der US Air Force, von den Anfängen bis zur Gegenwart.

Stalling

Aus dem Englischen übersetzt von Hubert Zuerl

© 1974 J.W.R. Taylor und P.J.R. Moyes
Englische Originalausgabe bei Ian Allan, London
Deutschsprachige Ausgabe
© 1976 Verlag Gerhard Stalling AG, Oldenburg und Hamburg
Schutzumschlag: Klaus Beilstein, Oldenburg
Gesamtherstellung: Gerhard Stalling AG, Oldenburg
Printed in Germany • ISBN 3-7979-1351-6

Eingelesen mit ABBYY Fine Reader 16

Inhalt

Europa7
Schlacht um England	23
Abwehr und Gegenstoss	39
Afrika, Nahost und Mittelmeer	49
Deutschlands Niederlage	68
Der Krieg gegen Japan	85
Anmerkungen	... 94

Europa

September 1939 – Juni 1940

Wir werden in Frankreich kämpfen. Wir werden auf Meeren und Ozeanen kämpfen. Wir werden mit wachsendem Vertrauen und zunehmender Kraft in der Luft kämpfen. Wir werden unsere Insel um jeden Preis verteidigen. Wir werden an Stränden und auf den Landeplätzen kämpfen, auf Feldern und in den Strassen. Wir werden in den Bergen kämpfen. Aber wir werden nie kapitulieren.

Winston Churchill, 4. Juni 1940

Nur in den ersten Minuten des Zweiten Weltkrieges zeigte das britische Volk Furcht. Premierminister Neville Chamberlain hatte eben seine Rundfunkansprache beendet, in der er den Kriegszustand zwischen Grossbritannien und Deutschland bekanntgab, da warnte auch schon Sirenengeheul vor einem bevorstehenden Luftangriff. Im Bewusstsein der Vernichtung, die die deutsche Luftwaffe über Städte in Spanien gebracht hatte, flohen die Londoner in die Luftschutzkeller. Aber es war falscher Alarm, ausgelöst durch Täuschung in der Erkennung eines eigenen Zivilflugzeuges. Bis die wirklichen Angriffe kamen, hatte die Bevölkerung die Grenzen ebenso wie die Vernichtungswirkung des Bombenkrieges kennen und sich darauf einzustellen gelernt.

Das unbewusst durch das Münchener Abkommen gewährte Gnadenjahr war wohl genutzt worden. Hätte die Luftwaffe im September 1938 ihre volle Kampfstärke von 1'200 Langstreckenbomben gegen England geschickt, hätte ihr das Jägerkommando der RAF nur 93 moderne Eindecker und 573 veraltete Doppeldecker entgegenstellen können. Spitfires waren um diese Zeit noch nicht einsatzbereit, und die Hurricanes waren in Höhen über 4'500 m kampfunfähig.

Ganz anders war die Situation am 3. September 1939. Noch lange nicht hatte der Oberbefehlshaber des Jägerkommandos, Sir Hugh Dowding, die 53 Staffeln, die als wesentlich für die Verteidigung des Vereinigten Königreiches angesehen wurden. Aber die 35 Staffeln, die ihm zur Verfügung standen, umfassten 22 Staffeln mit Hurricanes und Spitfires. Er gab nur ungerne die vier Hurricane-Staffeln als Sicherung für die Britischen Expeditions-Streitkräfte nach Frankreich ab. Darüber hinaus wandte er sich entschieden gegen jeden Versuch, dass seine Möglichkeiten eingeengt würden. So lehnte er etwa den Vorschlag ab, seine Einheiten derart zu mobilisieren, dass sie an einem Tag die BEF (British Expeditionary Forces = Britische Expeditions-Streitkräfte) unterstützen sollten und am nächsten Tag über den Kanal zurückflögen, um sich, falls erforderlich, den Angriffen der Luftwaffe über britischem Boden zu stellen.

Rückblickend ist es klar, dass Dowdings zielklare Denkweise England rettete, als im Sommer 1940 die Luftangriffe einsetzten. Damals aber verübelten es ihm seine Kollegen in den übrigen Kommandos, als er seine Ansicht ausdrückte, dass «die Organisation der Heimatverteidigung nicht als anderen Kommandos gleichgestellt betrachtet werden darf, sondern allen anderen Ansprüchen gegenüber Vordringlichkeit eingeräumt erhalten sollte, bis sie gesichert ist, da der Fortbestand der Nation und ihrer Streitkräfte von der Royal Navy und dem Jägerkommando abhängt».

Bei einer Produktion von nicht einmal hundert Hurricanes und Spitfires pro Monat sagte man Dowding, dass er höchstensfalls die Zusatzausrüstung mit zwei Staffeln einer Jägerversion der Blenheim erwarten könne. Er aber verlangte vier Halbstaffeln mit der Möglichkeit einer späteren Ausweitung auf volle Stärke. Gleichzeitig bildete er eine Lehrstaffel in zwei einsatzfähige Halbstaffeln um und ersuchte Sir Cyril Newall, den Chef des Stabes der Air Force, um Zuteilung von zwei weiteren als Sicherung gegen die Abstellung einer seiner Staffeln nach Frankreich.

Newall ging sogar noch weiter. Auf einem Stabstreffen am 17. Oktober 1939 erklärte er, dass nicht nur die acht geplanten Halbstaffeln bis Monatsende aufgestellt sein müssten, sondern dass bis Mitte November noch weitere zehn zu folgen hätten. Wie das gemacht werden sollte, sagte er allerdings nicht. Trotzdem hatte Dowding im Dezember seine 18 Jagdstaffeln, grösstenteils mit Blenheims, einige aber auch mit veralteten Battle-Tagbomben ausgerüstet. Zum Glück kam es nicht dazu, dass mit solchen ungeeigneten Maschinen Ein-

sätze geflogen werden mussten. Als die Kämpfe im Frühjahr 1940 tatsächlich einsetzten, war bereits die Hälfte mit Hurricanes und Spitfires ausgerüstet. Von Dowdings insgesamt 47 Staffeln bestanden 38 aus Eindeckern; vier Blenheim-Staffeln hatte er an das Küstenkommando und zwei mobile Staffeln an die BEF abgeben müssen.

Leider erwies sich Dowdings Ansicht, dass nach Frankreich abgestellte Staffeln praktisch abgebucht seien, nur als zu wahr, ebenso wie seine Überzeugung, dass Englands Schicksal letzten Endes in Luftschlachten über den Britischen Inseln entschieden würde. Wenn man bedenkt, wie spät England sein massives Wiederaufrüstungsprogramm Mitte der dreissiger Jahre anlaufen liess, dann war die Abwehr bei Kriegsausbruch auf einem überraschend hohen Bereitschaftsstand. Als beispielsweise die zehn Battle-Tagbomber-Staffeln der Advanced Air Striking Force (AASF) am 2. September unmittelbar vor Kriegsausbruch zu ihren Einsatzbasen in der Gegend von Reims (Frankreich) flogen, konnten sie sofort mit Bomben einsatzklar gemacht werden, die etwas früher unter dem Vorwand eines Verkaufs an die französischen Luftstreitkräfte bereitgestellt worden waren.

Die AASF bildete einen Bestandteil der britischen Luftstreitkräfte in Frankreich unter dem Oberbefehl von Air Marshal A. S. Barratt. Der andere Teil war das Air Component mit der ausschliesslichen Bestimmung der Heeresunterstützung. Es bestand aus 5 Lysander-Staffeln für Geleitschutz-, Abfang- und Erdkampfaufgaben. Zwei weitere Hurricane-Staffeln (später noch einmal zwei) wurden der AASF zugeteilt. Wie der Name sagt, war die AASF ursprünglich als vorgeschobenes Element der strategischen Angriffskräfte der RAF gedacht, und zwar mit so dicht an Deutschland gelegenen Basen, dass ihre Kurzstrecken-Tagbomber in der Lage waren, schwere Angriffe gegen feindliche Flugplätze und Industriewerke durchzuführen. Sie wurde aber nie in dieser Weise eingesetzt.

Die erste den AASF-Staffeln zufallende Aufgabe war die Aufklärung, wobei die Flugzeuge ca. 30 km weit von Frankreich her in den Luftraum über Deutschland eindringen. Diese Aktion dauerte genau einen Monat. Am 30. September wurden fünf Battles der 150. Staffel von Me-109-Jägern gestellt. Vier wurden abgeschossen, die fünfte Maschine irreparabel zerstört. Damit hatte die Rolle der Battles als strategische Bomber geendet.

Die Erkenntnis, dass die Battle seinerzeit praktisch ein «Fliegender Sarg»

war, dürfte kaum überraschen. Der Prototyp war unter der Ausschreibung P 27/32 im Jahre 1932 lediglich als Experiment in Auftrag gegeben worden, um zwischen einem durchkonstruierten einmotorigen Bomber und den nach Ausschreibung B 9/32 ausgelegten zweimotorigen Wellington- und Hampden-Bombern vergleichen zu können. Dass sie nicht die Leistung und Abwehrkraft einer zweimotorigen Maschine aufweisen konnte, war von Anfang an klar. Aufgrund der Notwendigkeit, neue Kampfflugzeuge in grosser Zahl und in kurzer Zeit zur Verfügung zu haben, wurden schliesslich nicht weniger als 2'196 Stück produziert. Die AASF war der Verband, der das Pech hatte, dass sich seine Battle (Höchstgeschwindigkeit 388 km/h, ein starres sowie ein bewegliches MG als Bewaffnung) mit dem schnellen Jäger messen musste, der über 20-mm-Kanonen und zwei MG verfügte und dessen Höchstgeschwindigkeit 570 km/h betrug.

Die Verwundbarkeit der Battle war nicht die einzige unangenehme Lektion für die RAF zu Beginn des Krieges. Nicht weniger ärgerlich war die frühe Erfahrung des Bomberkommandos, die seinen Oberbefehlshaber, Air Chief Marshal Sir Edgar Ludlow-Hewitt, zu drastischen Änderungen seiner Einsatz-techniken zwang. Auf dem Papier hatte er im Sommer 1939 55 Staffeln. Die insgesamt 480 Maschinen waren jedoch so sehr verstreut, dass Ende September das Bomberkommando zu 33 Frontstaffeln zusammengefasst wurde, von denen zehn in Frankreich als AASF lagen. Die in England verbliebenen Staffeln waren sämtlich mit zweimotorigen Bombern etwas besser ausgerüstet. So hatte die in East Anglia stationierte 2. Gruppe beispielsweise sechs Staffeln Blenheim Mk-IV, die zwar eine kürzere Reichweite als andere Bomber der Heimatverbände besaßen – 2'350 km bei einer Bombenlast von 450 kg –, aber durch die Höchstgeschwindigkeit von 430 km/h und die Abwehrbewaffnung von bis zu fünf MG eine gute Chance im Luftkampf hatten.

Die zweite in East Anglia stationierte Gruppe (Nr. 3) hatte sechs Staffeln Wellington I und Wellington IA mit einer Reichweite von 1930 km bei 2'050 kg Bombenlast bzw. von 5'100 km bei 450 kg Bombenlast. Zu den Besonderheiten der Wellington gehörten ihre ungeheuer robuste Bauweise, eine Konstruktion des berühmten Barnes Wallis, sowie eine schwere Bewaffnung mit sechs MG, davon vier in angetriebenen Gefechtsständen.

Die Wellington bewährte sich so gut, dass sie über die gesamte Kriegsdauer

in Dienst blieb und in ihrer grössten Entfaltungsperiode 1942 in nicht weniger als 21 Staffeln des Bomberkommandos und vier weiteren des Küstenkommandos eingesetzt war. Um ihre Höchstgeschwindigkeit von 442 bis 458 km/h beizubehalten, flogen die fünf Staffeln der 4. Gruppe in Yorkshire, deren schwerfällige Whitley III und Whitley IV normalerweise 296 km/h flogen. Trotz ihres Heckstandes mit vier MG war die Whitley bei Tag eine «lahme Krähe». Sie konnte daher nur bei Nacht eingesetzt werden, während der Rest des Bomberkommandos in der Hauptsache Tageinsätze flog.

Die letzte der im Mutterland stationierten Gruppen (Nr. 5) mit sechs Hampden-Staffeln lag in Lincolnshire. Trotz einer Höchstgeschwindigkeit von 410 km/h und der Möglichkeit, mit einer Bombenlast von 885 kg über eine Strecke von 3'220 km zu fliegen, wies die Hampden Eigenschaften auf, die ihre Beliebtheit minderten. So war der schlanke Rumpf zu eng für die Besatzung, und ihre MG waren nicht in Gefechtsständen eingebaut, wodurch die Bordschützen so viele tote Winkel hatten, dass auch die ausgezeichnete Wendigkeit dieses Manko nur zum Teil ausgleichen konnte.

Bei der RAF ging man davon aus, dass im Kriegsfall der Sieg nur durch schwere und anhaltende Luftangriffe errungen werden könnte. Im Rahmen der durch die Regierungspolitik auferlegten Einschränkungen tat das Bomberkommando sein Bestes, diese Theorie in die Praxis umzusetzen.

Eine ihrer primären Aufgaben war die Unterstützung der Marine durch Verfolgung der Bewegungen der deutschen Flotte. Bei diesem Einsatz musste sie immerhin nicht ganz von vorne anfangen. In den neun Monaten vor Kriegsausbruch war nämlich eine hellgrüne zweimotorige Lockheed-12A-Verkehrsmaschine, die dem Australier Sidney Cotton gehörte, ein vertrautes Bild über Deutschland. Der Berliner Vertreter für dessen Farbfilm-Geschäft hatte zusammen mit Reichsmarschall Hermann Göring 1918 im Richthofen-Geschwader gedient. Er stellte Cotton Luftwaffen-Stabsoffiziere vor, die bald um Gratisflüge in der Lockheed wetteiferten. Auf dem Hin- und Rückflug zu Sehenswürdigkeiten am Rhein merkten die Deutschen allerdings nicht, dass sich hinter einer Abdeckklappe drei im Rumpf des Flugzeugs eingebaute Aufklärungskameras für die Aufnahme von Flugplätzen, militärischen Anlagen usw. befanden. Auf die Frage, warum er auf seinen Flügen zwischen London und Berlin bis dicht an den Marinestützpunkt Wilhelmshaven herankam, erwiderte

Cotton, wie vor ihm Lindbergh, er fliege eben stets auf dem Grosskreis. Aus den Fotos von Cotton und dessen Kollegen Bob Niven wusste der britische Generalstab genau, welche Einheiten der feindlichen Flotte am 2. September 1939 in Wilhelmshaven lagen. Nicht ganz eine Stunde nach der Kriegserklärung startete eine Blenheim der 139. Staffel mit dem Piloten A. McPherson in Wyton, Huntingdonshire, um festzustellen, ob sie noch dort seien. Aus einer Höhe von 7'300 m sahen McPherson und sein Marinebeobachter mehrere schwere Kriegsschiffe, die aus der Schillig-Reede ausliefen. Leider vereiste ihr Funkgerät bei der grossen Kälte, so dass die Nachricht erst nach der Landung in Wyton weitergegeben werden konnte. Inzwischen war es Spätnachmittag und damit zu spät geworden für den Start von Tagbomben.

Als McPherson am nächsten Morgen seinen Erkundungsflug wiederholte, zwang ihn schlechtes Wetter zum Tiefflug in 100 m Höhe über die deutschen Marinebasen. Wieder fiel sein Funkgerät aus, und zwei weitere Stunden gingen verloren. Bei der Rückkehr machte sein Bericht zum viertenmal den Wechsel des Einbauplans für die Bomben in die fünfzehn Blenheims der 107. und 110. Staffel in Wattisham und der 139. Staffel in Wyton nötig, die seit zwei Tagen alarmbereit standen.

Unter Flt.-Lt. K.G. Doran führte die Staffel aus Wattisham aus 150 m ihren Angriff aus. Trotz der Überraschung hatten die Deutschen ihre Schiffs- und Küsten-Flak bald gefechtsbereit, und ein Flugzeug der 110. Staffel und vier von fünf aus der 107. Staffel kamen nicht mehr zurück. Das Schlachtschiff «Admiral Scheer» wurde von mehreren 225-kg-Bomben getroffen, aber durch ihre Einstellung auf Elf-Sekunden-Zeitzünder schlugen sie nur auf das Panzerdeck. Der einzige Schaden entstand durch eine Blenheim, die auf den Kreuzer «Emden» stürzte und dabei viele Besatzungsmitglieder tötete oder verwundete. Die 139. Staffel fand Wilhelmshaven nicht einmal.

Ausfall des Funkgeräts, Bomben, die keinen wirklichen Schaden anrichteten, und Schwierigkeiten in der Auffindung des Ziels bei schlechtem Wetter – das waren nur drei der Probleme, vor denen Ludlow-Hewitt stand. Am gleichen Tag kehrten zwei von den vierzehn Wellingtons der 9. bzw. 149. Staffel, die den Marinestützpunkt Brunsbüttel angegriffen hatten, nicht zurück. Nur eine Besatzung konnte einen möglichen Treffer auf ein Schiff melden.

Dennoch beschloss man, Angriffe künftig nur noch auf Schiffe auf See durchzuführen. Dies war das Echo teils auf die erwiesenen hohen Kosten des

Überfliegens schwer verteidigter Basen und teils auf den Wunsch, Verluste unter der Zivilbevölkerung zu vermeiden. Die Schwierigkeiten bestanden darin, dass der Feind gewöhnlich schon wieder im Hafen war, ehe ein Bomberverband den Platz erreichte, wo Schiffe ausgemacht worden waren.

Man zog hieraus die Konsequenzen, und das Bomberkommando unternahm bewaffnete Aufklärung im-Verband. Am 29. September trafen elf Hampdens in zwei Halbstaffeln auf zwei feindliche Zerstörer bei Helgoland. Sie wurden jedoch durch Jäger abgefangen, die von den nordfriesischen Inseln kamen, und verloren dabei fünf Maschinen. Mitte November wurde der Erste Lord der Admiralität, Winston Churchill, ungeduldig über das Ausbleiben jeglicher Erfolge gegen die deutsche Flotte und das zu einer Zeit, da die britischen Verluste durch feindliche U-Boote und Magnetminen im Ansteigen begriffen waren. Es erging Befehl an die RAF, die nächste Gelegenheit wahrzunehmen und mit mindestens 24 Flugzeugen einen Angriff in grosser Höhe auf ein wichtiges feindliches Kriegsschiff in den Gewässern um Wilhelmshaven oder Helgoland durchzuführen. Zur Ausschaltung jeder Möglichkeit von Bomben-Fehlwürfen, die Zivilisten treffen könnten, war gutes Wetter Voraussetzung hierfür.

Der Angriff wurde am 3. Dezember mit 24 Wellingtons der 38., 115. und 149. Staffel geflogen. Was diese dabei nicht wussten, war, dass die Deutschen, ebenso wie die Engländer, Frühwarnradar besaßen, und dass die Flakschützen in Helgoland sie schon erwarteten. Die aufgerissene Wolkendecke über den feindlichen Schiffen, die die Bombenschützen behinderte, brachte auch der feindlichen Flak keinen grossen Erfolg. Die Wellington-Besatzungen schnitten dabei noch am besten ab: Ein deutscher Minensucher wurde durch eine Bombe versenkt, die ihn buchstäblich ohne Explosion durchschlug, und ein feindlicher Jäger wurde abgeschossen; die RAF hatte keine Verluste.

Man glaubte, dieser bescheidene Erfolg hätte bewiesen, dass man auch am Tage ohne Geleitschutz gefahrlos operieren könnte, wenn man nur im geschlossenen Verband flog, den die Bordschützen mit schwerer Querfeuerer decken konnten. Die Enttäuschung liess aber nicht lange auf sich warten. Am 14. Dezember gerieten 12 Wellingtons der 99. Staffel über der Schillig-Reede in einen schweren Angriff deutscher Jäger und Flak, wobei die Hälfte ihrer Maschinen verlorenging. Ob eine Maschine Jägern der Luftwaffe zum Opfer gefallen war, blieb ungeklärt.

Vier Tage später stiessen 22 Wellingtons der 9., 37. und 149. Staffel auf eine grosse Zahl von Me 109 und Me 110 und verloren 15 Maschinen.

Die meisten Wellingtons gingen durch Seitenangriffe aus der Überhöhung verloren; der aus den Tanks ausströmende Treibstoff geriet in Brand. Daraufhin machte man sofort Pläne für seitwärts feuernde MG und selbstabdichtende Tanks. Die Politik, Wellingtons und Hampdens bei Tag nach Deutschland zu schicken, wurde aufgegeben.

Zum Missfallen ihrer Besatzungen waren die Whitleys von Anfang an auf Nachteinsatz eingeschränkt. Das bedeutete, dass sie statt Bomben nur Flugblätter abwerfen durften. Die grosse Flugweite der Whitleys gab die Möglichkeit, Flugblätter über Wien, Prag, Berlin und selbst Warschau abzuwerfen.

Die RAF hatte während der ersten Kriegsmonate hohe Verluste. Die Besatzungen, die diese erstmals grossangelegten Nachteinsätze flogen, unterbreiteten Vorschläge zur Verbesserung der Navigationshilfen, der Ausbildung beim Verhalten in Notfällen und zu einer allgemein besseren Flugausrüstung. Hierdurch konnte verhindert werden, dass die Verluste noch grösser wurden. Die Beobachtungen des Betriebs auf feindlichen Flugplätzen und das Ausfindigmachen von Flugabwehr und Scheinanlagen erwiesen sich als sehr wertvoll. Schlechtes Wetter und Kälte in grossen Höhen führten allerdings auch zu vielen Verlusten.

Während das Bomberkommando ohne viel Erfolg die deutsche Seemacht zu verringern suchte und das Jägerkommando auf einen Feind wartete, der nicht angriff, lag das Küstenkommando vom ersten Kriegstag an in einem Kampf auf Leben und Tod. Zum zweitenmal in diesem Jahrhundert entschieden sich die Deutschen dafür, dass der einfachste Weg zur Niederwerfung Englands das Abschneiden der Versorgung und damit die Abdrosselung seiner Industrie und das Aushungern seiner Bevölkerung sei.

Als die Fleet Air Arm 1937 wieder der Admiralität unterstellt wurde, verblieb das Küstenkommando weiter bei der RAF, arbeitete aber eng zusammen mit der Royal Navy; die Hauptquartiere jeder ihrer drei Gruppen wurden gemeinsam mit Luftwaffen- und Marineoffizieren besetzt. Es war weniger gut ausgerüstet als die anderen Kommandos, teils weil man den strategischen Angriffs- und Abwehrkräften den Vorrang einräumte, teils aber auch aus dem Gefühl heraus, dass die Macht der Royal Navy und ihrer Verbündeten einen ausreichenden Schild böte gegen alles, was die deutsche Flotte versuchen könnte.

Der Standard-Seeaufklärer bei elf von zwölf Küstenstaffeln war die zweimotorige Anson. Es gab zu keiner Zeit ein zuverlässigeres Flugzeug. Aber die «treue Annie», wie sie von ihren Besatzungen genannt wurde, hatte nur eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h, eine Bewaffnung von nur einem starren MG und einem zweiten MG auf dem Rumpfrücken, eine normale Reichweite von ca. 400 km und eine Zuladung von 45 kg an Anti-U-Boot-Waffen, die gegen moderne U-Boote von geringem Wert waren.

Die unzureichende Bombenlast konnte auch einmal ein Segen sein: Zwei Tage nach Kriegsausbruch griff eine Anson durch Versehen zwei U-Boote der Royal Navy an, die ausser einer leichten Erschütterung keinen nennenswerten Schaden erlitten. Bei einem ähnlichen Fall, der sich am 3. Dezember ereignete, erhielt das U-Boot «Snepper» durch eine 45-kg-Bombe einen Volltreffer an der Kommandobrücke; Schaden: 4 Glühbirnen im Steuerraum.

Die verbleibende Aufklärungsstaffel erhielt die ersten von 200 Hudsons, die 1938 in Amerika bestellt worden waren. Der Auftrag hatte seinerzeit eine solche Entrüstung in der Bevölkerung ausgelöst, die meinte, die RAF sollte britische Produkte kaufen, dass man beabsichtigte, die Flugzeuge primär als Navigationstrainer zu verwenden. Tatsächlich konnte die Anson gar nicht so schnell für den Ausbildungsbetrieb umgerüstet werden wie sie durch die schnellere und leistungsfähigere Hudson ersetzt wurde.

Die amerikanischen Flugzeuge machten sich bald bemerkbar. Am 8. Oktober zerstörte ein Flugzeug der 224. Staffel als erste auf einer RAF-Basis stationierte Maschine dieser Art ein Feindflugzeug, als es ein Dornier-Do-18-Flugboot über der Nordsee abschoss. Vier Monate später dirigierte eine Hudson der 220. Staffel Marinestreitkräfte an die Stelle, wo sich das deutsche Gefangenschiff «Altmark» in norwegischen Gewässern versteckt hielt, und brachte so vielen gefangenen britischen Seeleuten die Freiheit.

Hudsons waren auch die ersten Flugzeuge des Küstenkommandos, die in den ersten Wochen des Jahres 1940 mit ASV-(Air-to-Surface-Vessel)Radar für die Verfolgung feindlicher Schiffe und U-Boote bei nächtlicher Überwasserfahrt ausgerüstet wurden.

Die zweite grosse Stütze des Küstenkommandos war seit Beginn des Krieges die Sunderland. Nur drei von sechs Flugboot-Staffeln waren bei Kriegsausbruch auf dieses viermotorige Flugzeug umgerüstet; die anderen tauschten

ihre Londons und Stranraers auch sehr bald gegen Sunderlands ein. Sie zeigten Fähigkeiten in für Flugboot-Staffeln typischen Einsätzen während des ganzen Krieges und auf allen Kriegsschauplätzen.

Der Krieg dauerte noch keine 15 Tage, als zwei Sunderlands von der 204. und 228. Staffel Notsignale des Trampdampfers «Kensington Court» auffingen, der durch ein U-Boot ca. 110 km vor den Scilly-Inseln torpediert worden war. Bei schwerer See wassernd, borgen die Flugboote die gesamte 34köpfige Besatzung und brachten sie eine Stunde nach dem Angriff an die Küste. Eine Sunderland der 228. Staffel rächte die «Kensington Court» am 31. Januar 1940, als sie das durch Überwasser-Streitkräfte bereits beschädigte U-Boot «U 55» sichtete. Es wurde das erste von vielen U-Booten, die dem Küstenkommando, obgleich nicht immer so kampflös, zum Opfer fielen.

Mit ihrer Bewaffnung von einem MG in einem motorgetriebenen Bugstand, vier weiteren MG in einem Heckstand und noch zwei in seitlichen Nischen konnte sich die Sunderland im Luftkampf behaupten. Den ersten Beweis dafür erbrachte sie am 3. April 1940, als sich über der Nordsee sechs zweimotorige Jäger Ju 88 auf eine alleinfliegende Sunderland stürzten. Nachdem eine Ju 88 brennend abgestürzt war und eine weitere sich zu einer Notlandung nach Norwegen geschleppt hatte, war der Rest froh, davongekommen zu sein. Von da ab nannte man dieses britische Flugzeug in der Luftwaffe respektvoll «Fliegender Stachelschwein».

Hauptaufgabe des Küstenkommandos war die Aufspürung, Meldung und Vernichtung feindlicher Schiffe. Jede Woche aber schien neue Anforderungen an die kleine, unvollkommen ausgerüstete Streitmacht zu stellen. Vier Staffeln mit Blenheim IV (jede mit vier MG) wurden ihr zur Ergänzung des Jägerkommandos beim Schutz für Geleitzüge an der Ostküste und gegen Minenleger noch zugeteilt. Als Magnetminen noch zur U-Boot-Bedrohung hinzukamen, erhielt das Kommando die ersten Wellingtons mit einem riesigen Metallring, der eine Magnetspule enthielt. Im Tiefflug über der See brachte dieses Flugzeug von November 1939 bis Mai 1940 ein Achtel aller Magnetminen zur Explosion.

Wegen seiner Knappheit an Flugzeugen griff das Küstenkommando auf die unbewaffneten Leichtflugzeuge der Typen Tiger Moth und Hornet Moth zurück, die bei Nacht über See flogen, um minenlegende U-Boote durch das Dröhnen der Motoren zur Einstellung ihrer Tätigkeit und zum Wegtauchen zu

veranlassen. Einige Zeit lang versuchte die Admiralität auch die Schlagkraft des Kommandos durch Einsatz von Flugzeugträgern zum Schutz von Geleitzügen zu erhöhen, wo die Reichweite der Ansons und Sunderlands nicht gross genug war. Der Verlust der «Courageous» im Kanal und das knappe Entweichen der «Ark Royal» machten diesem Experiment schnell wieder ein Ende.

Ausser auf See war der Krieg so ganz anders, als man sich ihn allgemein vorgestellt hatte. Aber keiner zweifelte daran, dass der Sturm eines Tages losbrechen würde – das Luftfahrtministerium nützte die Periode der vergleichsweisen Ruhe. Die Bildung neuer Staffeln und die Umrüstung bestehender Staffeln schritten zügig voran. Auf dem Flugplatz von Heston wurde unter Führung von Sidney Cotton die erste reine Luftaufklärungseinheit aufgestellt. Dem etwas widerspenstigen Staffelführer gelang es schliesslich, dem Luftfahrtministerium zwei wertvolle Spitfires sowie einige Blenheims abzuluchsen. Hinter der Bühne nahm eine ganz neue Generation von Kampfflugzeugen Gestalt an, u.a. ein unorthodoxer und überhaupt nicht benötigter unbewaffneter Schnellbomber ganz in Holzbau, bekannt unter dem Namen Mosquito, für den die Firma de Havilland offiziell Unterstützung erhielt.

Viel wichtiger aber war die Schaffung des grossen «Empire Air Training»-Plans am 17. Dezember 1939, der die künftige Bereitstellung gut ausgebildeter Besatzungen für die neuen Flugzeuge besorgte. Kanada stimmte der Errichtung von 13 Flugschulen für Grundausbildung und 16 Flugschulen für Einsatzübungen, 10 Beobachterschulen, 10 Bomben- und Bordschützenschulen und 2 Navigationsschulen, in der Hauptsache für Freiwillige aus Kanada, Australien und Neuseeland, aber auch für einige Schüler aus dem Vereinigten Königreich, zu. Australien versprach, 9 Grundausbildungs- und 7 Übungsstellen, 4 Beobachter- und 4 Bombenschützenschulen für ihre eigenen Staatsangehörigen zu errichten. Neuseeland erbot sich, 3 Grund- und 2 Übungsschulen für seine Landsleute zu erstellen.

Diese Schulen sollten bis Mitte 1942 jährlich 11'000 Piloten und 17'000 Mann sonstiges fliegendes Personal ausbilden. In der Praxis wurden diese Ziffern übertroffen und noch ergänzt durch verschiedene Schulen für RAF-Besatzungen in Südrhodesien und Südafrika. Die ersten Kurse des Empire-Flugausbildungsprogramms liefen am 19. April 1940 an. Um diese Zeit hatte einer der verzweifeltsten, aktionsgeladenen Fünfmonatsabschnitte in der britischen Geschichte begonnen.

Angesichts der Herkunft von zwei Dritteln der gesamten deutschen Eisenerzlieferungen aus Schweden und Norwegen – ein Drittel dieser Importe ging über norwegische Territorialgewässer – war es einwandfrei von Vorteil, britische Streitkräfte in Norwegen zu stationieren. Der Krieg zwischen Russland und Finnland bot Vorwände genug, und eine grosse Streitmacht aus drei Teilstreitkräften wurde zusammengezogen, um den Finnen zu Hilfe zu kommen. Vor ihrer Entsendung erklärten sich die Finnen zum Friedensschluss bereit. So entschloss man sich zur Verminung der norwegischen Gewässer, die die Erzschiffe nach Deutschland passierten. England unterrichtete Norwegen und Schweden am 5. April 1940 über diese Massnahme. Zwei Tage darauf gingen die ersten Schiffe einer deutschen Invasionsflotte in See, um jeder möglichen alliierten Präsenz in Norwegen zuvorzukommen.

Am 12. April war Dänemark durch die Deutschen fast mühelos besetzt worden und Norwegen so gut wie gewonnen. Mächtige Heereseinheiten hielten die meisten Schlüsselstellungen im Lande; ihnen standen fast 600 Kampfflugzeuge und über 600 Transportflugzeuge zur Verfügung. Die deutsche Marine hatte einige schwere Schläge durch die Royal Navy einstecken müssen, konnte ihre Aufgabe aber dennoch erfüllen. Alle norwegischen Häfen und norwegischen Flugplätze von Bedeutung waren in deutschen Händen. Britische und französische Truppen landeten in Namsos und Aandalsnes, um sich in Trondheim zu treffen. Bald wurde klar, dass sie ohne Unterstützung aus der Luft durch die Luftwaffe aufgerieben werden würden. Unter Führung einer Skua der Fleet Air Arm starteten die 18 Gladiator-Doppeldecker der 263. Staffel mit Sqn.-Ldr. J.W. Donaldson 290 km vor der norwegischen Küste in einem schweren Schneesturm von der «Glorious» und landeten auf ihrem künftigen Stützpunkt, dem gefrorenen Lesjaskog-See.

Nur wenige Stunden nach ihrer Ankunft begann am frühen Morgen des 25. April die Vernichtung der 263. Staffel. Nach zwei Stunden aufreibender Arbeit, Vergaser und Steuerwerk aufzutauen und die Reifen vom Eis zu befreien, erhoben sich zwei Gladiators in die Luft. Sie machten den britischen Truppen wieder frischen Mut, die bis dahin nur deutsche Flugzeuge gesehen hatten. Aber gegen 7 Uhr morgens war auch die Luftwaffe in voller Stärke über dem Lesjaskog-See. Zwischen Bombenangriffen von Ju 88 und He 111 brachte die 263. Staffel schliesslich alle ihre Gladiators in die Luft.

Bei Anbruch der Nacht waren nur noch vier Gladiators flugtauglich.

Am Tag darauf hatte eine Maschine Motordefekt, so dass der Pilot mit dem Fallschirm abspringen musste. Die übrigen drei Flugzeuge wurden beim Eintreffen des Abberufungsbefehls zusammen mit allem Treibstoff der Staffel vernichtet. Hätte Mut allein ausgereicht, so hätte die 263. Staffel die gesamte Luftwaffe besiegt. Die bestätigten Siege über 14 Feindflugzeuge erzielte sie, ohne selbst auch nur eine einzige Gladiator im Luftkampf zu verlieren.

Am 22. Mai war die 263. Staffel wieder in Norwegen, und zwar in Bardufoss im hohen Norden zur Unterstützung der britischen Streitkräfte in Narvik. Zusammen mit der 46. (Hurricane-)Staffel gelang ihr die Erringung der örtlichen Luftüberlegenheit, während die Truppen Narvik besetzten und zerstörten. Sie beschloss diesen Einsatz mit weiteren 36 Abschüssen.

Die Ereignisse in Frankreich zwangen seinerzeit zu dem Entschluss, Norwegen seinem Schicksal zu überlassen. Die Gladiators wurden zur «Glorious» geflogen. Die Hurricanes sollten vernichtet werden. Die Piloten baten jedoch, den alten Doppeldeckern zum Schiff folgen zu dürfen, obgleich keiner von ihnen je eine Decklandung gemacht hatte und es nie zur Debatte gestanden hatte, solche Hochleistungsmaschinen auf Flugzeugträger, zumal ohne Landehaken, einzufliegen. Alle Piloten landeten glatt. Bei der Versenkung der «Glorious» durch die Schlachtkreuzer «Scharnhorst» und «Gneisenau» kamen bis auf zwei alle ums Leben.

Norwegen war weitgehend durch den Einsatz der Luftwaffe gewonnen worden, die über die wirksame Reichweite der RAF-Bomber hinaus operierte. Nur eine Woche nach der Versenkung der «Glorious», am 8. Juni, hatten die deutschen Truppen Belgien, Holland und Frankreich ebenfalls unterworfen.

Wieder einmal hatte die RAF angesichts der überwältigenden Macht der deutschen Blitzkriegtaktik und an der Seite eines schlecht gerüsteten Verbündeten fast mehr geleistet, als man erwarten konnte. Nach der Verstaatlichung der französischen Luftfahrtindustrie im Jahre 1936 gab es in Frankreich praktisch keine planmässige Produktion mehr: Erstklassige Konstruktionen flogen nur als Prototypen. Aus Angst vor Angriffen der deutschen Luftwaffe auf französische Städte verhinderten die Verbündeten der Engländer oftmals den Start von RAF-Bombern in Frankreich.

Der deutsche Überfall begann am 10. Mai. Erwartungsgemäss richtete sich der Schwerpunkt des Angriffs mehr auf Holland, Belgien und Luxemburg als

auf die Maginot-Linie. 70 Flugplätze in Frankreich, Belgien und den Niederlanden waren das Ziel schwerer Angriffe der Luftwaffe. Die RAF-Staffeln litten nur wenig unter dieser Offensive, und die Hurricanes brachten den Deutschen sogar empfindliche Verluste bei.

Weil die Battles den deutschen Jägern im Luftkampf unterlegen waren, wies man ihnen die Aufgabe zu, vorgeschobene Stellungen feindlicher Truppen zu bombardieren; die Ziele waren in 75 m Höhe anzufliegen. Das Ergebnis war, dass sie sozusagen in eine Feuermauer flogen: Am ersten Tag waren bei Einbruch der Nacht 13 von 22 in den Kampf geschickten Battles verloren. Es kam jedoch noch schlimmer.

Am 11. Mai sollten acht Battles der 88. und 218. Staffel eine Kolonne Soldaten in Deutschland angreifen. Der einzig zurückgekehrte Pilot bezweifelte, dass eine der Besatzungen das Ziel erreicht hätte. Am gleichen Tag wurde die 114. (Blenheim-)Staffel vernichtet, und am 12. Mai verlor die zweite AASF-Blenheim-Staffel (Nr. 139) sieben von ihren neun Flugzeugen, als sie auf feindliche Jäger stiess.

Eines der kühnsten Unternehmen wurde am 10. Mai gestartet. Fünf Besatzungen der 12. Staffel hatten den Auftrag, zwei besetzte Brücken in Maastricht zurückzuerobern: Nicht eine Maschine kam zurück – eine Brücke wurde zerstört.

In drei Tagen war die Stärke der AASF-Bomberstaffeln von 135 auf 72 zusammengeschrumpft. Am 14. Mai wurden alle noch verbliebenen Bomberstaffeln eingesetzt, um die für den Durchbruch bei Sedan bereitgestellten deutschen Kräfte zum Stehen zu bringen. Von 71 Flugzeugen der 12., 103., 105., 139., 150. und 218. Staffel kamen nur 40 zurück – der grösste Verlust, den die Royal Air Force bei einem Einsatz dieses Ausmasses hinnehmen musste! Als 28 Blenheims des Bomberkommandos den Battles am Abend folgten, gingen 7 Maschinen verloren.

Wären die Männer, die die britischen Streitkräfte führten, den verzweifelten Hilferufen aus Frankreich gefolgt und hätten sie Bomber- und Jägerkommandos zu Tageseinsätzen für einen Feldzug, der bereits hoffnungslos verloren war, abgestellt, dann wäre die RAF so schwer angeschlagen worden, dass sie England nicht mehr vor der Invasion hätte bewahren können. Diese Haltung der Kommandostellen hat später zu der Anschuldigung geführt, sie hätten ihre Kameraden der Gnade des Feindes überlassen. Das ist aber eine Verdrehung der Tatsachen. Die Räumung von Dünkirchen, bei der es das nackte Leben zu retten galt, wurde unter hohen Verlusten für die RAF durchgeführt.

Selbst die Battles der AASF gaben den Kampf erst auf, als der Widerstand in Frankreich eingestellt wurde. Bei Nachtangriffen erlitten sie nur geringe Verluste. Tagangriffe auf die zur Kanalküste vorrückenden deutschen Armeen erfolgten meist durch Blenheims, die mitunter von Lysanders, alten Hector-Doppeldeckern und Hurricanes unterstützt wurden.

Damit auch in der Air Component 13 Staffeln fliegen konnten, musste Dowding einige seiner wertvollen Hurricane-Staffeln abgeben. Zur Zeit der Räumung, am 21. Mai, konnten nur 66 von insgesamt 261, die nach Frankreich geschickt worden waren, über den Kanal zurückfliegen. Innerhalb von 10 Tagen gingen der RAF ungefähr 25% des Gesamtbestandes an modernen Jägern verloren.

Etwa 200 Hurricanes und Spitfires des Jägerkommandos wirkten mit bei der Absicherung des Rückzugs der BEF aus Dünkirchen. Hitler hatte beschlossen, den britischen Truppen den «Gnadenstoss» lieber durch die Luftwaffe als durch das Heer geben zu lassen. Und das war sein grosser Fehler. Die RAF flog mit solcher Entschlossenheit, dass der Feind seine Bomben oft übereilt abwarf und sich nicht zum Kampf stellte. Natürlich kamen viele deutsche Bomber durch, viele Schiffe wurden versenkt. Unter den müden und enttäuschten Soldaten waren manche, die sich bitter fragten, wo die RAF sei, weil sie die Luftschlachten, die hinter den Stränden ausgetragen wurden, nicht sahen.

In den neun Tagen der Räumung flog die RAF 651 Bomben-, 171 Aufklärungs- und 2'739 Jagdeinsätze in direkter Unterstützung des Unternehmens, während Flugzeuge des Küstenkommandos den Himmel überwachten, der überfüllt war von feindlichen Jägern. Sie hielten Ausschau nach feindlichen Überwasserschiffen und U-Booten, die die kleinen unbewaffneten Schiffe hätten vernichten können, die mithalfen, Soldaten heimzubringen.

Die Unternehmungen im Mai und Juni 1940 kosteten die RAF insgesamt 959 Flugzeuge einschliesslich 432 Hurricanes und Spitfires. Wie viele von den 1'284 Verlusten der Luftwaffe durch die RAF verursacht worden sind, wird nie bekannt werden, aber es müssen viele Maschinen gewesen sein, denn nicht ohne Grund konnte der britische Premierminister Winston Churchill nach Dünkirchen behaupten, dass «es einen Sieg gab bei diesem Unternehmen, der beachtet werden sollte. Er wurde errungen durch die RAF.» War ein zu hoher Preis gezahlt worden für diesen bescheidenen Sieg? Das britische Volk konnte

nur warten und hoffen, dass er nicht zu hoch werden würde, als es sich anschickte, dem Ruf zu folgen, «an Stränden und auf den Landeplätzen, auf Feldern und in den Strassen zu kämpfen und nie zu kapitulieren».

Schlacht um England

Juni-Oktober 1940

Die Schlacht in Frankreich ist vorüber. Ich erwarte, dass die Schlacht um England beginnt. Von dieser Schlacht hängt das Überleben der christlichen Kultur ab. Denken wir deshalb an unsere Pflicht und verhalten wir uns so, dass, wenn das Britische Empire und sein Commonwealth tausend Jahre überdauern, man immer noch sagen werde: Das war seine schönste Stunde.

Winston Churchill, 18. Juni 1940

Die Ansicht der französischen militärischen Führung nach der Niederlage war: «In drei Wochen wird man England wie einem Huhn den Kragen umdrehen.» Der amerikanische Botschafter in London, Joseph Kennedy, war ähnlicher Meinung. Der deutsche Ex-Botschafter von Ribbentrop erklärte den Italienern: «Eine englische Territorial-Verteidigung existiert nicht. Eine einzige deutsche Division wird genügen, um einen völligen Zusammenbruch herbeizuführen.» Am 16. Juli gab Hitler folgende Direktive heraus: «Nachdem England trotz seiner militärisch hoffnungslosen Position kein Zeichen einer Verhandlungsbereitschaft erkennen lässt, habe ich beschlossen, eine Landeoperation gegen Grossbritannien vorzubereiten und, wenn nötig, durchzuführen... Die Vorbereitungen für das gesamte Unternehmen müssen bis Mitte August abgeschlossen sein.» Das Unternehmen erhielt die Bezeichnung «Seelöwe».

Eine Armada von 168 Transportschiffen mit insgesamt 700'000 Tonnen, 1'910 Schleppkähnen, 419 Schleppern und Trawlern sowie 1'600 Motorbooten wurde für den Transport der deutschen Armee über die Meerenge zwischen Frankreich und den Küsten von Kent und Sussex zusammengezogen. Nur we-

nige deutsche Militärs fanden Geschmack an dem Gedanken, in Gewässer einzudringen, die von der Royal Navy beherrscht wurden, aber sie hielten ihn für durchführbar unter der Voraussetzung, dass die Luftwaffe die Luftüberlegenheit über dem Kanal und den Invasionsstränden bieten könnte. Die erste und wesentliche Voraussetzung war also die Vernichtung der Royal Air Force und ihrer Stützpunkte.

Man hatte bisher nur wenige Versuche gemacht, die Leistungsfähigkeit der britischen Abwehr zu erproben. Wie das Bomberkommando, so beschränkte sich die Luftwaffe anfangs auf Angriffe gegen Seeziele. Göring wollte durch Einsatz seiner ganzen Bombennacht auf die Home Fleet gute Arbeit leisten. Hätte er seine Absicht verwirklicht, so hätte die Geschichte möglicherweise einen anderen Verlauf genommen, denn die Royal Navy lag bei Kriegsausbruch im Hauptstützpunkt Scapa Flow auf den Orkney-Inseln, ohne jeden Jagdschutz.

Als am 16. Oktober 1939 Schiffe im Firth of Forth Ziele des ersten Luftangriffes auf England im Zweiten Weltkrieg waren, wurden sie nur durch Hurricanes und Gladiators der Auxiliary Air Force verteidigt. Sachschaden und Menschenverluste trugen die Schiffe «Southampton», «Edinburgh» und «Mohawk» davon. Der grösste Erfolg der Luftwaffe war aber, dass die Admiralität nach einem weiteren Angriff auf Scapa Flow beschloss, die Home Fleet auf einen sicheren Ankerplatz im Clyde zu verlegen und damit ihre Schlagkraft gegen einen deutschen Angreifer, der in den Atlantik ausbrechen oder gegen Englands Ostküste anrücken würde, beträchtlich zu verringern. Die Durchführung kostete ganze vier Flugzeuge, aber wie so oft, unterliessen es die Deutschen, den Vorteil ihres strategischen Gewinns auszunützen.

Als die Flotte im März 1940 wieder nach Scapa Flow zurückkehrte, war der Stützpunkt durch drei Hurricane-Staffeln in Wick, durch 56 Sperrballons und durch Frühwarnradar verteidigt. Eine He 111, die die Abwehr prüfen wollte, wurde prompt durch die 111. Staffel abgeschossen. Am 16. März brachten es die Deutschen fertig, die Abwehr zu täuschen und dabei ohne eigene Verluste die Schiffe «Norfolk» und «Iron Duke» zu beschädigen sowie den Flugplatz Hatston mit Bomben zu belegen. Bei diesem Angriff wurden durch Bombenabwurf auf die Insel Hoy auch die ersten Verluste unter der Zivilbevölkerung im Zweiten Weltkrieg hervorgerufen. Als Vergeltung ordnete das Kriegskabinett einen Angriff auf die Seeflugzeughangars und Abgleitbahnen in Hörnum,

den ersten britischen Angriff auf einen feindlichen Küstenstützpunkt, an. Noch wichtiger war aber, dass die Abwehr drei folgende Angriffe auf Scapa Flow, noch ehe sie Schaden anrichteten, abweisen konnten.

Neben ähnlichen Angriffen auf Geleitzüge in See gab es kaum weitere Luftwaffeneinsätze gegen England in den Monaten vor dem Einfall in Norwegen. Sie kosteten die Deutschen trotz der weitgefächerten Angriffe in Gebieten, wo Radarerfassung und Jägerabwehr dünn verteilt waren, ungefähr 10 Prozent der eingesetzten 400 Flugzeuge.

Für das Unternehmen «Adlertag», durch das die RAF ebenso leicht besiegt werden sollte wie man Polen und Frankreich erobert hatte, zog die Luftwaffe drei grosse Luftflotten mit einem Gesamtbestand von 3'500 Flugzeugen zusammen: die Luftflotte 2 (General Kesselring) lag in den Niederlanden, in Belgien und Nordost-Frankreich; die Luftflotte 3 (General Sperrle) lag im Norden und Nordwesten Frankreichs; die Luftflotte 5 (General Stumpff) sollte von Norwegen und Dänemark aus eingesetzt werden.

Ihrer Frontstärke von mindestens 1'000 Langstrecken-Bombern, 250 Sturzkampfflugzeugen und 1'000 Jägern konnte die RAF Anfang 1940 nur 331 einsatzfähige Hurricanes und Spitfires und weitere 115 Jäger entgegenstellen. Aber die Luftfahrtindustrie vollbrachte unter dem dynamischen Minister für Flugzeugproduktion, Lord Beaverbrook, Wunder. Während die Industrie im Februar um 228 Flugzeuge unter der Planung von 1'000 Flugzeugen lag, überschritt sie im Juni ihr Soll von 1'320 um 271 Maschinen; in jedem der beiden folgenden entscheidenden Monate lieferte sie über 1'600. So hatte Dowding am 11. August 704 Flugzeuge einsatzbereit, davon 620 Spitfires und Hurricanes. Nicht minder wichtig war, dass die verfügbare Reserve für den sofortigen Ersatz von Verlusten von 36 auf 289 angewachsen war. Auf dieser zunächst noch kleinen Streitmacht und dem Geschick und Mut Tausender von Piloten beruhte der Weiterbestand Englands.

Aus sich selbst heraus hätten die Frontstaffeln des Jägerkommandos die folgende Schlacht nicht gewinnen können, aber hinter ihnen standen die gesamte Nation, das Empire und die besiegten Männer in fremden Uniformen, die aus Polen, der CSSR, Frankreich, Belgien, Holland und anderen Ländern geflohen waren und nun mit den Engländern weiterkämpften.

So schoss beispielsweise die erste von drei polnischen Staffeln, die 303, im

entscheidenden Monat September 1940 mehr Feindflugzeuge ab als irgendeine Staffel der RAF.

Diese Leute kamen voll ausgebildet und einsatzbereit. Sie waren aber nicht die einzigen Piloten, deren Eintreffen die RAF entlastete. Bald nach Kriegsausbruch bildeten Männer (und später auch Frauen), die für die Kampffliegerei zu alt oder nicht mehr tauglich waren, eine als Air Transport Auxiliary (ATA) bekannt gewordene Organisation mit dem Ziel, Leichtflugzeuge vom Herstellerwerk zum fliegenden Verband zu überführen und so jüngere Leute für die Front freizustellen. Gegen Kriegsende hatte die ATA nicht weniger als 308 567 Flugzeuge überführt.

Mehr als alles andere war es jedoch das Flugmelde- und Jägerleitsystem, durch das die Stärke des Jägerkommandos im Sommer 1940 erhalten blieb. Durch Aufdeckung und Verfolgung von Angreifern erübrigten sich laufende Aufklärungsflüge. Das Leitsystem beruhte auf den unsichtbaren Radaraugen und den scharfen Augen der uniformierten zivilen Mitglieder des (später: Royal) Observer Corps, die in offenen Holzschuppen auf Berggipfeln und auf Hausdächern standen und bei jedem Wetter, bei Tag und Nacht, jede Bewegung eines Flugzeuges verfolgten und telefonisch meldeten. Technisch war das deutsche «Freyja» – Radar, das die früheren Bombenangriffe der RAF auf Wilhelmshaven erkannt hatte, qualitativ seinem britischen Gegenstück vergleichbar. In der Verarbeitung der Daten von Radar und Observer Corps sowie in der Weitergabe an die Jagdflieger in ihren Cockpits lag jedoch die ungeheure britische Überlegenheit, denn die Deutschen glaubten, dass sie keine alliierten Bomber zu fürchten hätten. Das Ergebnis war, dass ihre Hauptanstrengungen sich auf Offensivmittel richteten, wie Funkstrahlen zur Heranführung ihrer Tagbomber an ein Ziel. Die RAF hatte ein deutlich besseres Bordradar, das so klein war, dass man es als Hilfe zum Ausfindigmachen von Feindflugzeugen und -schiffen bei Nacht und Schlechtwetter in Jagd- und See-Erkundungsflugzeuge einbauen konnte. Das ASV wurde erstmals Anfang 1940 in Hudson-Flugzeuge eingebaut. Das erste Bord-Abfangradar (A. I.) erhielt die Blenheim Mk-I, die am 22. Juli den ersten Erfolg bei einem Nachteinsatz errang.

Es war jedoch ein Zufall, dass der Bedarf bei den Nachtflugeinheiten des Jägerkommandos um diese Zeit nicht gross war. Das Radar A. I. Mk-III in den Blenheims erweiterte den Sichtbereich des Piloten auf etwa 8 km, aber die Wirksamkeit schwand, wenn sich die Entfernung zwischen Jäger und Ziel auf

2'400 m verringerte. Dann musste sich der Pilot auf seine eigenen Augen verlassen. Die weitere Entwicklung dieser Radaranlagen war verlangsamt worden durch den vordringlichen Aufbau von Bodenstationen für die Home Chain. Die Schlacht um England bestätigte die Richtigkeit dieser Entscheidung.

Die aktive Abwehr erfolgte aber nicht nur durch Flugzeuge. Das Flak-Kommando hatte zunächst nur 2'000 von 8'000 benötigten Geschützen, von denen ein Viertel der schweren Kaliber zum Schutze von Flugzeugwerken dienten. Scheinwerfer und Ballonsperren waren mit gleicher Sorgfalt in Stellung gebracht, und einige Schlüsselindustrien erhielten zusätzlichen Schutz durch eine Fallschirm-Kabelanlage (PAC = Parachute and Cable). Man hatte u.a. ein Raketensystem getestet, das in die Flugbahn ankommender Feindflugzeuge geschossen wurde. Die Rakete sollte leichte Stahlkabel auf eine Höhe von etwa 180 m bringen und sie dann am Fallschirm tragen, um ein Feindflugzeug einzufangen, das möglicherweise hineinflog. Hätte die Luftwaffe 1940 Inlandziele in geringer Höhe angegriffen, hätten diese Anlagen sich als grosses Plus erweisen können.

Das Unternehmen «Adlertag» sollte am 10. August 1940 beginnen. Der «Zermürbungsprozess» begann über zwei Monate vorher in der Nacht des 5. zum 6. Juni, als nahezu 30 deutsche Bomber die Ostküste zum Angriff auf Flugplätze und andere Ziele überflogen. Eine ähnliche Aktion erfolgte in der Nacht darauf. Dann kam eine zehntägige Pause, in der Frankreich ausgeschaltet wurde. Die Offensive wurde sodann wieder jede Nacht mit bis zu 70 Bombern aufgenommen. Sie brachte Einsatzerfahrung mit Verlusten von nur ein oder zwei Flugzeugen auf jeder Seite.

Bedeutend waren die deutschen Tagangriffe auf Geleitzüge von Handelsschiffen im Kanal. Hier lagen die Vorteile ganz auf Seiten der Luftwaffe. Bei nur geringer Anflugstrecke von ihren neugewonnenen Stützpunkten in Frankreich aus konnte sie einen Geleitzug mit schwacher Eskorte zerschlagen und bereits wieder auf dem Heimflug sein, ehe durch Radaralarm herbeigeholte RAF-Verstärkungen auf dem Schauplatz erschienen. Trotzdem verteidigten die zahlenmässig stark unterlegenen Spitfires und Hurricanes ihre Schutzbefohlenen mit Geschick und Mut.

In dem Monat vor dem 10. August schoss die RAF bei einem eigenen Tagesverlust von 96 Flugzeugen insgesamt 227 Feindflugzeuge ab. Auf beiden

Seiten lernte man daraus. Die Deutschen mussten einsehen, dass der Sturzbomber Ju 87, der sich gegen demoralisierte Armeen und Zivilbevölkerung auf dem Kontinent als so wirkungsvoll erwiesen hatte, für die Piloten der englischen Jäger mit ihren acht Maschinengewehren eine «lahme Ente» war. Die RAF erkannte den Wert eines wirksamen Luft-/See-Rettungsdienstes zur Bergung von Besatzungen.

Die Luftwaffe hatte bereits eine solche Einrichtung, die mit dem Seeflugzeug He 59 notgewasserte Besatzungen aufnahm. Zur Erleichterung dieser Aufgabe waren selbst die Piloten der Me 109 bereits mit aufblasbaren Schlauchbooten ausgestattet zu einer Zeit, da Hurricane- und Spitfire-Piloten sich nur auf ihre «Mae West»-Schwimmweste verlassen konnten.

Die ersten organisierten britischen Luft-/See-Rettungseinheiten waren mit RAF-Schnellbooten ausgerüstet, die mit ausgeborgten Lysander-Suchflugzeugen zusammenarbeiteten. Die RAF-Besatzungen führten fluoreszierenden Farbstoff mit, der die See hellgrün verfärbte – eine von den Deutschen übernommene Idee. Die Luft-/See-Rettungseinheiten bewährten sich immer wieder.

Seit dem Sommer 1940 wurden an den Jagdflugzeugen wesentliche Verbesserungen vorgenommen, z.B. der verstärkte Panzerschutz für Piloten und Treibstoffbehälter, die Einführung eines selbstabdichtenden Bezuges der Treibstoffbehälter zur Verringerung der Brandgefahr durch im Rumpf oder bei Bruchlandung auslaufendes Benzin und der Ersatz der alten hölzernen Zweiblatt-Starrluftschrauben durch metallene Dreiblatt-Verstellpropeller, die die Geschwindigkeit und Steigleistung erhöhten.

Das Jägerkommando gab sich keinen Illusionen über die Qualität seines Hauptgegners, der Me 109, hin. Im Mai hatten die Franzosen eine von zwei Me 109, die nach Notlandung auf ihrem Gebiet wieder flugklar gemacht worden waren, der Flugzeug- und Waffenerprobungsstelle im Boscombe Down und der Flugerprobungsstelle in Farnborough zum Testen durch ihre Piloten zur Verfügung gestellt.

Scheinkämpfe zwischen der Me 109 und RAF-Jägern zeigten, dass ihre Höchstgeschwindigkeit von 570 km/h in 3'650 m Höhe etwas unter der der Spitfire Mk-II (590 km/h in 5'800 m) und etwas über der der Hurricane Mk-II (520 km/h in 4'900 m) lag. Obwohl sie nicht so wendig war wie die Spitfire, besass sie die höhere Steigleistung und konnte sich dank ihres Einspritzmotors einer heiklen Situation durch Abschwung in den Sturzflug entziehen. Wenn

ein britischer Pilot seinen Gegner durch Nachdrücken verfolgen wollte, schnitt das sich ergebende negative «g» die Treibstoffzufuhr zum Vergaser des Merlin-Motors ab, so dass er stotternd stehenblieb.

Eine ähnliche Bewertung der zweimotorigen Me 110 wurde möglich, nachdem eine Maschine dieses Typs am 10. Juli in Dorset durch eine Spitfire heruntergeholt worden war.

Die genaue Kenntnis der technischen Qualitäten gegnerischer Maschinen war für die Piloten des Jägerkommandos von ungeheurem Wert. Sie brauchten nun nicht mehr so sehr zu fürchten, durch die zwei oder drei weiterreichenden 20-mm-Geschütze, die die Me 109 zusätzlich zu ihren zwei Maschinengewehren eingebaut hatte, an Feuerkraft übertroffen zu werden, denn erfahrungsgemäss werden Luftkämpfe gewöhnlich auf so geringer Entfernung ausgetragen, dass sich der Konvergenzpunkt ihrer eigenen acht Maschinengewehre von ursprünglich 450 m auf 250 m verringert.

Das Bomberkommando versuchte, den unvermeidlichen Angriff der Deutschen durch Nachtangriffe auf die deutschen Flugzeugwerke und Tagangriffe auf die Flugplätze im besetzten Europa aufzufangen. Bei über 400 der Luftwaffe zur Verfügung stehenden Flugplätzen war dieser Plan nicht durchführbar. Auf jeden Fall aber musste die Aufmerksamkeit den Kanalhäfen zugewandt werden, wo Spitfires und Hudsons eine zunehmende Konzentration von Leichtern entdeckten, die einwandfrei für den Transport der deutschen Armee über die Meerenge bestimmt waren.

Es war fast eine Erleichterung, als es am 8. August nach zweimonatiger «Ruhe» den Anschein hatte, als hätte die Schlacht nun endlich begonnen. Immer und immer wieder griff die Luftwaffe Geleitzüge vor Dover und der Insel Wight an, wobei sie selbst 28 Flugzeuge bei einem RAF-Verlust von 20 Jägern einbüsste. Ohne dass jemand auf den Britischen Inseln es wusste, verlief der für das Unternehmen «Adlertag» angesetzte Termin wegen schlechten Wetters ohne besondere Vorkommnisse. Die Lage spitzte sich am 11. August zu, als die Luftwaffe ihre Angriffe auf Dover und Portland sowie gegen zwei Geleitzüge im Kanal richtete. Die Vernichtung von 35 Angreifern wurde nur mit dem Verlust von 32 Flugzeugen des Jägerkommandos erreicht. Wenn Grossbritannien überleben wollte, musste dieses Verhältnis verbessert werden. Und es wurde verbessert, als am 12. August die gesamte Streitmacht der Luftwaffe auf

die britischen Flugplätze und Radarstationen sowie die Geleitzüge im Kanal angesetzt wurde.

Erwartungsgemäss musste die von Air Vice-Marshal K.R. Park vom Hauptquartier Uxbridge aus geführte 11. Gruppe die ganze Wucht des ersten Angriffs aufnehmen. Ihre 13 Staffeln Hurricanes, 6 Staffeln Spitfires und 2 Staffeln Blenheims waren in einem Bogen über den Südosten Englands verstreut, der sich von Martlesham und Debden im Norden bis Tangmere im Süden spannte. Ihre Aufgabe wurde erschwert durch die Tatsache, dass die Luftwaffe Ziele an den Küsten oder in Küstennähe angriff, so dass nur ein Minimum an Zeit zum Abfangen verblieb.

Radarbeobachtungen liessen wenig Zweifel über das riesige Ausmass der Luftarmadas, die sich der englischen Küste näherten. Einigen in den Bereichsleitstellen mag das Herz stillgestanden haben, als sie Marken, die Hunderte von Feindflugzeugen darstellten, über ihre Lagekarte in Richtung auf Jagdfliegerhorste und Radarstationen schoben.

Auf dem Flugplatz der 11. Gruppe ertönten Hupensignale, holten sich Piloten ihre Helme und stürzten zu den bereitstehenden Hurricanes und Spitfires. Mit in endlosen Übungen erworbenem Geschick halfen ihnen Mechaniker in die Fallschirmgurte, und Sekunden nach dem Startalarm waren die Jäger in der Luft. Die Fahrwerke verschwanden in den Tragflächen, als sie in die bekannten Feindpositionen hochstiegen.

Worauf immer man die Piloten über Funk aufmerksam gemacht haben mochte, der erste Anblick einer solchen Luftwaffenstreitmacht muss erschreckend gewesen sein. Das tägliche Schema war immer gleich: Mehrere hundert Flugzeuge waren auf fünf oder sechs grössere Unternehmungen verteilt; sie griffen nahezu gleichzeitig die oft weit auseinanderliegenden Zielgebiete an.

Selbst Ju-87-Stukas wurden in dieser Eröffnungsphase der Schlacht eingesetzt. Der kurze Anflugweg von den Stützpunkten in Frankreich aus gab den Deutschen trotz der geringen Reichweite der Me 109 die Möglichkeit, ein starkes Jagdgeleit zu stellen.

Die von Dowding und Park geplante Taktik für die Hurricanes bestand darin, die feindlichen Bomber abzufangen, während die Spitfires sich auf die höherfliegenden Geleitjäger konzentrierten. In einer Höhe von 4'500 m war die Hurricane jedem Luftwaffen-Flugzeug gleichwertig, und die angreifenden Bomber flogen selten über 5'200 m hoch; die Motoren der Spitfires entwickelten ihre optimale Leistung in 5'500 m Höhe.

In der Praxis liess sich diese Taktik allerdings nicht immer einhalten, denn

in einer hektischen Schlacht war es nicht ohne Weiteres möglich, eine ausgewogene Streitmacht aus diesen beiden britischen Jägern so gegen Angreifer einzusetzen, dass sie mehr oder weniger gleichzeitig eintrafen. Wenn die «Spits» sich verspäteten, mussten die Hurricane-Piloten gegen die Me 109 kämpfen, die aus viel grösserer Höhe auf sie herunterstiegen und damit von Anfang an im Vorteil waren. Kein Mensch konnte ahnen, dass Kämpfe zum Teil in über 6'000 m Höhe ausgetragen würden, wo die Me 109 selbst der Spitfire Mk-I leistungsmässig überlegen war.

Als ideal erwies es sich, die Geleite der Me 109 zum frühestmöglichen Zeitpunkt in einen Kampf zu verwickeln, so dass die Piloten der Luftwaffe gezwungen wurden, nach Verbrauch ihres Treibstoffs im Luftkampf zum Einsatzhorst zurückzukehren und die Bomber ihrem Schicksal zu überlassen.

Ein wichtiger Aspekt der Luftschlacht war, dass sie über England ausgetragen wurde. Feindlichen Besatzungen aus zur Strecke gebrachten Flugzeugen blieb nur die Gefangenschaft; die RAF-Piloten hingegen sprangen mit dem Fallschirm ab und stiegen, manchmal nur wenige Stunden, nachdem sie ihr brennendes oder von Geschossen durchlöchertes Flugzeug verlassen hatten, in eine neue Maschine und kämpften weiter. So hatte Dowding immer genügend Piloten für die Ersatzmaschinen in einer Zeit, da die Ausbildungsorganisation nur sechs Nachwuchsleute pro Tag hervorbrachte, denen natürlich Erfahrung und Geschick der altgedienten Piloten fehlten.

Mitte August 1940 war niemand sicher, dass die Summe von Erfahrung, Mut, richtiger Führung, guten Flugzeugen, wirkungsvoller Luftwarnorganisation und anderen weniger augenfälligen Faktoren ausreichen würde. Ihre Sorge war unbegründet, denn bei all seiner Wucht hatte der Angriff vom 12. August die Stärke des Jägerkommandos nicht merklich geschwächt. Der Flugplatz von Manston war ausser Betrieb gesetzt worden. Die Flugplätze Hawkinge und Lympne wurden schwer beschädigt, so dass Start und Landung auf den neben den Bombenkratern verbliebenen schmalen Grasstreifen grosses Geschick erforderten. Fünf Radarwarnstationen waren getroffen, und es musste für die Deutschen den Anschein haben, dass sie ausgefallen wären. Tatsächlich aber waren vier von ihnen am nächsten Tag schon wieder betriebsklar; zerstört blieb nur die auf der Insel Wight.

Obwohl die Luftwaffe mit Schrecken feststellte, dass alle ihre Grossangrif-

fe abgefangen worden waren und dass sie 36 von ihren Flugzeugen verloren hatte – der Verlust der RAF betrug 22 Maschinen –, kehrten ihre Besatzungen voller Zuversicht zurück. Noch schlimmere Fehleinschätzungen sollten folgen.

Der 13. August schien für die Deutschen einen günstigen Verlauf zu nehmen. Es war bewölkt. In dem Glauben, einen grossen Teil der Radarwarnstationen ausgeschaltet zu haben, rechneten die Bomberbesatzungen damit, unentdeckt und ungesehen ihre Ziele anfliegen zu können. Der Plan für diesen Tag war, die Abwehr auf der ganzen Strecke von Southampton bis Southend zu prüfen, da es unmöglich schien, dass eine bereits geschwächte Jägerstreitmacht das ganze Südost-England schützen könnte. Die Luftwaffe wollte die schwachen Stellen ausfindig machen. Solche aber gab es nicht. Nur die Stadt Southampton und die Küstenkommando-Stationen Detling und Eastchurch hatten ernsthaft Schaden genommen. Die Besatzungen, die die Abwehr durchbrachen und sieben Flugplätze des Jägerkommandos erreichten, warfen einige Bomben, die ihnen teuer zu stehen kamen: 47 deutsche Flugzeuge kehrten nicht mehr zu ihrem Heimatflugplatz zurück. Die RAF verlor dagegen nur 13 Maschinen.

Die während der Schlacht um England genannten Zahlen von in Luftkämpfen bei Tag abgeschossenen Feindflugzeugen erwiesen sich auf beiden Seiten als übertrieben, als es nach dem Krieg möglich wurde, die tatsächlichen Verluste in amtlichen Aufzeichnungen nachzuprüfen.

Oft waren zerstörte Flugzeuge unter gleichzeitigem Beschuss von zwei in entgegengesetzter Richtung fliegenden Maschinen oder unter Beschuss durch ein Flugzeug und mehrere Flakgeschütze. RAF-Piloten war es verboten, ein vermutliches Opfer nach unten zu verfolgen, um sich eine Bestätigung seines Aufschlags auf dem Boden oder seiner Bruchlandung zu verschaffen. Die Kämpfe im August und September 1940 waren so hektisch und zahlreich, dass eine Befragung von Piloten in den kurzen Zeiten zwischen Landung und Start schwierig war. Ausserdem landeten Piloten oft ausserhalb ihrer Heimatbasen. Die sich so ergebenden zu hohen Zahlen hatten sehr verschiedene Wirkungen auf die beiden kämpfenden Parteien. Keinesfalls der Selbsttäuschung erliegend, dass die Luftwaffe schnell zu schlagen sei, waren die Piloten des Jägerkommandos stolz auf ihre Erfolge, und natürlich schöpfte die britische Öffentlichkeit frischen Mut und Ansporn aus den täglichen «Erfolgslisten».

In Deutschland erinnerte General Stapf General Halder an seine Prophezeiung vom 11. Juli, dass in 14 Tagen bis höchstens einem Monat die RAF zerstört sei. Nur fünf Tage nach dem 8. August berichtete er, dass acht britische Flugplätze zerstört seien und dass auf jeden Abschuss einer Maschine der deutschen Luftwaffe drei verlorene Flugzeuge der RAF entfielen – für die Jägerverluste stünde das Verhältnis fünf zu eins. Halder mag das geglaubt haben. Der alte Jagdflieger Reichsmarschall Göring scheint weniger überzeugt gewesen zu sein. Er versammelte am 15. August die Luftwaffenkommandeure in seinem Landhaus und gab Befehl, die Einsätze ausschliesslich gegen die Royal Air Force und die Fabriken zu richten, die ihre Flugzeuge lieferten. Wie verlockend andere Ziele, besonders grosse Schiffe, auch sein mochten, sie müssten unberücksichtigt bleiben. Ausserdem sollte, zur Verringerung der Verluste unter den erfahrenen Besatzungen, kein über England eingesetztes Flugzeug mehr als einen Offizier an Bord haben.

Das war ein guter Rat, aber Göring erlag dennoch einem fatalen Irrtum. In der Erkenntnis, dass es nach der Erfahrung vom 12./13. August weniger leicht war, Radarstationen niederzukämpfen als man angenommen hatte, sagte er, es habe wenig Sinn, Angriffe darauf zu wiederholen. Seine Bemerkung wurde als Befehl ausgelegt, und es geschah kaum noch etwas, um zu verhindern, dass jeder einfliegende Luftwaffenjäger und -bomber durch Radar und Beobachterkorps erfasst und verfolgt werden konnte.

Den Tagangriffen vom 13. August war die erste Serie von Nachtangriffen auf Flugzeugwerke gefolgt. Bis dahin hatte die Luftwaffe ausser Minenlegen nur wenig im Schutze der Dunkelheit unternommen. Einer der Nachtangriffe erfolgte durch die Kampfgruppe 100. Die Besatzungen der He 111 brachten es fertig, das Spitfire-Werk in Castle Bromwich beim ersten Versuch mit sieben Bomben zu treffen.

Zum Glück für England konnte die deutsche Nachtbomberstreitmacht einen solchen Erfolg nicht wiederholen. Im Verlauf der nächsten zehn Nächte richteten acht Angriffe auf das Bristol-Werk in Filton nur in zwei Fällen Schäden an. Bei neun Einsätzen gegen die Werke von Gloster, Rolls-Royce und Westland schlugen die Bomben nur zweimal in einem Umkreis von 8 km vom Ziel ein.

Am 14. August war das bedeutsamste Ereignis ein Angriff auf Manston durch neun Me 110, die die Aufgabe der früheren Ju 87 übernommen hatten. Die Me 110 war dem Jägerkommando der RAF klar unterlegen. Als die Deut-

schen das erkannten, verzichteten sie auf ihren Einsatz in diesem Kampfgebiet.

Der 15. August brachte eine Vorentscheidung über den Ausgang der Luftschlacht über England. Zum erstenmal war die Wetterlage für die Luftwaffe so günstig, dass man den Plan verwirklichen konnte, die gesamte Schlagkraft von drei Luftflotten in den Kampf zu werfen.

Während die Luftflotte 2 den ersten von fünf grösseren Angriffen auf den Südosten Englands flog, jeden mit 70 bis 150 Flugzeugen, und die Luftflotte 3 sich anschickte, mit 200 bis 300 Flugzeugen im Süden zu starten, stellte General Stumpff zwei Kampfgeschwader der Luftflotte 5 von Stützpunkten in Norwegen und Dänemark ab. Die ersten wurden fast 160 km vor der britischen Küste durch Radar erfasst. Als die Signale etwa 20 feindliche Flugzeuge anzuzeigen schienen, flog die 72. Staffel in Acklington unverzüglich den ersten Abfangeinsatz. Die Spitfire-Piloten liessen sich nicht beirren, als sie feststellten, dass es in Wirklichkeit etwa 100 He 111 mit einem Geleitschutz von 70 Me 110 waren. In die riesige Formation hineinstossend, überraschten und erschütterten sie die deutschen Besatzungen so, dass die Streitmacht in zwei Teile aufgesplittert wurde.

Die 79. Spitfire-Staffel, ebenfalls aus Acklington, stürzte sich als nächste auf die immer noch riesige Formation und erzielte solche Wirkungen, dass die inzwischen an Treibstoff knappen Me 110 bei Erreichen der Küste kehrmachen und ihre Heimatstützpunkte aufsuchen mussten. Daraufhin traten die 41., 605. und 607. Staffel in Aktion, deren «Spits» und «Hurris» sich mit solcher Wut auf die nun ohne Geleitschutz fliegenden Bomber stürzten, dass diese nicht ein einziges ihrer militärischen Ziele trafen. Der zweite Angriff der Luftflotte 5 verlief für die Deutschen etwas günstiger. Ihre 50 Ju 88 stiessen auf vier Staffeln des Jägerkommandos, die sie im Anflug auf Scarborough erwarteten.

Sie belegten ein Munitionslager bei Bridlington mit Bomben, wahrscheinlich durch Zufall, und beschädigten den Flugplatz von Driffeld schwer, wobei 10 Flugzeuge am Boden vernichtet wurden. Diesen bescheidenen Erfolg musste die General Stumpff unterstehende Luftflotte allerdings so teuer erkaufen, dass sie in den verbleibenden Wochen der Schlacht nicht mehr an Gefechten bei Tage über Nordost-England teilnehmen konnte. An einem Tag hatte sie ein Achtel ihrer Bomber und ein Fünftel ihrer Langstreckenjäger eingebüsst. Die Erfahrung, dass eine Bomberstreitmacht, die sich ohne wirksamen Jagd-

schutz bei Tag über Feindgebiet wagt, mit solchen Verlusten rechnen muss, machte einige Zeit später auch die US Air Force bei Angriffen auf deutsche Städte.

Im Süden war die Luftwaffe an jenem Augusttag erfolgreicher. Mehrere Flugplätze wurden getroffen, und die Flugzeugindustrie erlitt schwere Schläge. In Rochester wurden die Werke von Short und Pobjoy für mehrere Wochen ausser Betrieb gesetzt. In Croydon wurden die Werke von Rollason und Redwing schwer beschädigt. Aber auch die 11. Gruppe der RAF zeichnete sich aus. Einem Angriff stellte sie die Rekordziffer von 150 Spitfires und Hurricanes entgegen. Die Zerstörung am Boden war nur gering, wenn man bedenkt, dass nicht weniger als 520 Bomber und 1'270 Jäger an den Angriffen dieses Tages beteiligt waren.

Am jenem Abend sagte BBC den Hörern in der Heimat und im Ausland, dass 182 Feindflugzeuge bestimmt und 53 weitere wahrscheinlich vernichtet worden seien. Die tatsächliche Zahl betrug an diesem Tag 76 gegenüber dem Verlust von 34 Flugzeugen der RAF, schlimm genug für die Deutschen, die diesen 15. August dann als «Schwarzen Donnerstag» bezeichneten.

Tag für Tag gingen die Kämpfe weiter. Den strapazierten Jagdfliegern und Bodenmannschaften der Royal Air Force mag die deutsche Luftwaffe wie eine Hydra des 20. Jahrhunderts erschienen sein, der jedesmal, wenn ihr einer der neun Köpfe abgeschlagen worden war, zwei weitere nachwuchsen.

Am 16. August dröhnten 1'720 Flugzeuge (davon 1'300 Jäger) über den Kanal. Die Wucht des Angriffs zeigte sich auf verschiedenste Weise. In Brize Norton wurden 46 Flugzeuge in den Hangars zerstört. Auf drei von den weiteren sieben an diesem Tag angegriffenen Flugplätzen waren Jägerkommandos stationiert. Am 18. August waren bis auf einen in diesem wichtigen Bereich, den Flugplatz Kenley, alle Hangars zerstört.

In zehn Tagen hatte das Jägerkommando bei 183 eigenen Flugzeugverlusten im Luftkampf und 30 am Boden 367 feindliche Flugzeuge abgeschossen. Auf dem Papier mochte das glänzend erscheinen, tatsächlich aber war es ein Rückschlag, denn die Produktion von Spitfires und Hurricanes erreichte wenig mehr als 100 Stück pro Woche, und die Reserve betrug nur noch 230 Stück. In der gleichen Zeit waren 154 Piloten gefallen, vermisst oder schwer verwundet; aus den Ausbildungsstellen kamen nur 63 Ersatzleute.

Wegen starker Bewölkung konnte die Luftwaffe zwischen dem 19. und 23. August keine grösseren Angriffe fliegen, so dass die RAF die dringend nötige

Atempause erhielt. Danach richtete die Luftwaffe ihre Angriffe gegen die sieben Bereichsplätze der 11. Gruppe: Tangmere, Debden, Kenley, Biggin Hill, Hornchurch, North Weald und Northolt. Von jedem dieser Orte wurden je drei Staffeln durch Funk zum Abfangen feindlicher Angriffe geleitet.

Kenley war bereits am 18. August schwer getroffen worden. Am 24. war North Weald an der Reihe; Hornchurch nahm wenig Schaden. Am 26. fielen Bomben auf Debden; entschlossene Angriffe auf Hornchurch und North Weald wurden jedoch abgewiesen. Vier Tage später erlebte Biggin Hill den ersten schweren Angriff. Am 31. August wurde Debden mit Bomben belegt, und Hornchurch und Biggin erfuhren die Wucht des letzten grossen Angriffes dieses Tages. Am ersten Tag im September war der Flugplatz von Manston ausser Betrieb, und die Stützpunkte Kenley und Biggin Hill waren angeschlagen. Am Abend schliesslich stand in Biggin Hill kaum noch ein brauchbares Gebäude. Dennoch blieb der Flugplatz in beschränkter Masse betriebsfähig.

Die Angriffe auf die Stützpunkte dauerten weitere sechs Tage an. Vom 24. August bis 6. September waren durchschnittlich fast 1'000 Flugzeuge pro Tag auf Ziele in England eingesetzt. Am 30. und 31. August waren es täglich über 1'600. In den Verbänden machten die Bomber nur selten über ein Viertel aus. Das war aber wenig Grund zu Optimismus, denn die Zahl der für sofortigen Ersatz von Ausfällen bereitstehenden Hurricanes und Spitfires war auf 125 gesunken. Darüber hinaus liessen es Angriffe auf die Vickers- und Hawker-Werke in Weybridge am 4. und 6. September wahrscheinlich erscheinen, dass nunmehr die Flugzeugindustrie ähnlich massiven Angriffen ausgesetzt sein würde wie zuvor die Flugplätze der Stützpunkte. Aber sozusagen über Nacht änderte sich die Lage. Gereizt durch die Reihe von Nachtangriffen auf Berlin, die mehr propagandistischen als militärischen Wert hatten, beschloss Hitler, London mit der ganzen Macht der Luftwaffe zu treffen. Die geplante Invasion war erneut vom 15. auf den 21. September verschoben worden. Man glaubte, sie könnte sich sogar als überflüssig erweisen, wenn der Angriff auf London ähnlich wirkungsvoll wäre wie der im Frühjahr auf Rotterdam.

Am 15. August hatten die Deutschen ihre Hoffnung begraben, die britische Luftabwehr durch gleichzeitige Angriffe mit drei Luftflotten zu zerschlagen. Die neue Entscheidung Hitlers machte jede noch verbliebene Möglichkeit für

die Luftwaffe, die Schlacht um England zu gewinnen, zunichte. Aber im Unterschied zu Rotterdam war London alles andere als eine offene Stadt.

Der erste Tag der neuen Offensive muss Hitler überzeugt haben, dass er richtig gehandelt hatte. Riesige Bomberverbände bahnten sich unter starkem Jagdgeleit den Weg über die Abwehr hinweg und griffen das Arsenal und weitere Ziele in Woolwich, Thameshaven und die Docks in Westham an. 21 RAF-Staffeln warfen sich den Angreifern entgegen, aber die meisten der 40 abgeschossenen deutschen Flugzeuge waren Jäger; die Engländer verloren 21 Spitfires und Hurricanes.

Von Thameshaven gegen Osten schien der ganze Fluss in Flammen zu stehen, so dass die 250 Bomber, die in einem ununterbrochenen Strom von 8 Uhr abends bis 4 Uhr morgens über London kamen, keine Schwierigkeit hatten, ihr Ziel zu finden und mit 300 Tonnen Sprengbomben und 13'000 Brandbomben das Inferno noch zu steigern. Nur ein deutscher Bomber wurde in dieser Nacht abgeschossen.

Durch diesen Anfangserfolg ermutigt, beschlossen die Deutschen, ihre schweren Nachtangriffe auf London fortzusetzen. Bei Nacht blieben ihre Verluste in vertretbarem Rahmen; am Tage wurden nur kleine Bomberverbände mit schwerem Jagdschutz eingesetzt.

Die Ernüchterung kam schnell. Die hundert Bomber, die bei Tageslicht losflogen, um die Brände im Londoner Dockgebiet am 8. September weiterlodern zu lassen, gelangten nicht an ihr Ziel. Am Tag darauf wurde eine noch grössere Streitmacht durch britische Jagdverbände zurückgedrängt. Dann kam den Engländern wieder das Wetter zu Hilfe. In den nächsten fünf Tagen war nur ein Angriff von Bedeutung möglich. Einigen Flugzeugen gelang es, ihre Bomben auf die Admiralität, das War Office und den Buckingham-Palast abzuwerfen. Die Londoner Bevölkerung, die die Tag- und Nachtangriffe besser ertragen hatte, als man hätte erwarten können, fühlte sich verärgert und angespornt zugleich durch die Tatsache, dass der König und die Königin, die wie sie selbst sich weigerten, London zu verlassen, so offenkundig ihre Gefahren und Verluste teilten.

Am 15. September flogen wieder über tausend Flugzeuge gegen London, von denen 185 abgeschossen worden sein sollen. Dieses Datum gilt in England als Höhepunkt der Schlacht, obgleich die Deutschen tatsächlich nur 56 gegenüber 26 Flugzeugen der RAF verloren. Der in London angerichtete Schaden war gering, und der mit der Tagebuchführung im Deutschen Kriegsministerium beauftragte Offizier musste verzeichnen:

«Die feindliche Luftwaffe ist noch keineswegs vernichtet; ganz im Gegenteil zeigte sie gesteigerte Aktivität... Die Wetterlage als ganzes lässt durchaus keine Ruheperiode erwarten... Der Führer entschied daher, das Unternehmen ‚Seelöwe‘ auf unbestimmte Zeit zu verschieben.»

Obwohl niemand in England es bereits zu ermessen vermochte, war die Schlacht gewonnen. Für den Rest des Monats setzte die Luftwaffe ihre Versuche fort, Flugzeugwerke zu vernichten und sich den Weg nach London zu bahnen, aber sie erreichte wenig. Der letzte Fehlschlag kam am 30. September, als drei erfolglose Angriffe sie 47 Flugzeuge kostete; die RAF verlor dabei 20 Spitfires und Hurricanes. Von da ab versuchten bei Tag nur noch die Messerschmitts, die britische Abwehr zu durchstossen, während die Bomber für ihre Angriffe auf London den Schutz der Dunkelheit suchten.

Es war ein überwältigender Sieg für die Royal Air Force, psychologisch wie militärisch. Da es gelungen war, die Angriffe der Luftwaffe auf England am Tage zu verhindern, konnte man den Krieg wohl nicht mehr verlieren, wie lange der Kampf auch noch dauern und wie kostspielig er sein mochte. Wie immer sprach Winston Churchill für das ganze britische Volk, als er im Unterhaus erklärte: «Noch nie im Bereich menschlicher Konflikte schuldeten so viele so vieles an so wenigen.»

Abwehr und Gegenstoss

Oktober 1940 – September 1941

Die Bombe war in Peckham gefallen. Es war eine sehr grosse, wahrscheinlich eine Landmine... Als sie meinen Wagen erkannten, kamen die Menschen aus allen Richtungen herbei... Sie umdrängten uns, jubelten uns zu und brachten uns jede Art von herzlicher Zuneigung zum Ausdruck... Als wir wieder einstiegen, lag eine ernstere Stimmung über diesen verstörten Menschen. Zahl' es ihnen zurück!, riefen sie... Von da ab sorgte ich dafür, dass ihre Wünsche erfüllt wurden: Und dieses Versprechen habe ich gewiss eingelöst.

Winston Churchill

Das Jägerkommando wird zu Recht gerühmt, die Luftschlacht um England 1940 gewonnen zu haben. Aber auch die anderen RAF-Kommandos spielten eine bedeutende Rolle bei der Zerschlagung der Hitlerschen Pläne einer Invasion Englands. Schon am 16. Mai 1940 umriss der Einsatzbefehl Nr. 1 des Ausbildungskommandos einen Plan für den Einbau von Aufhängevorrichtungen für 10-kg-Bomben in Tiger-Moth-Doppeldeckern und Harwards an den Fliegerschulen, so dass die Maschinen gegen Invasoren eingesetzt werden konnten. Dieser Befehl wurde durch einen zweiten aufgehoben, nach dem einatzmässigen Ausbildungseinheiten (Operational Training Units = OTU) zugeteilte Spitfires und Hurricanes zur Ergänzung der Frontverbände nach Ausgabe des Stichworts «Saracen» (für Invasion) in Staffeln zusammengezogen werden sollten. Die OTU wurden von 51 an aufwärts numeriert und sollten als Staffeln zusätzlich zu der Bezeichnung ihrer Einheiten die Zahl 500 erhalten. Später beim Unternehmen «Banquet» sollte jede zwei Staffeln aufstellen; die 58. OTU in Grangemouth hätte z.B. mit ihren Hurricanes die 558. und 563.

Staffel gebildet. Die Parole «Saracen» wurde nie ausgegeben, und so konnten die OTU ihre wichtige Aufgabe fortsetzen, die Kampfstaffeln mit Pilotennachwuchs zu versorgen.

In diesem Zusammenhang muss man auch an die Leistung des Bomberkommandos in jenen Sommermonaten erinnern. Bis Mitte 1940 war dieses Kommando wenig erfolgreich. Anfängliche Verluste führten zu der Umstellung von Tag- auf Nachteinsätze. Eine seiner Aufgaben bestand darin, Flugblätter auf einen Feind abzuwerfen, dessen Stärke und Selbstvertrauen so aber nicht zu erschüttern waren, nachdem er in wenigen Wochen halb Europa unterworfen hatte. Auch der Plan, Ziele in Italien anzugreifen, nachdem dieses Land seinen Kriegseintritt erklärt hatte, konnte nicht wie vorgesehen realisiert werden. In der Annahme, dass Mussolini noch rechtzeitig als Verbündeter Deutschlands auftreten würde, um an dem Sieg über Frankreich beteiligt zu sein, hatte das Oberste Kriegskabinett das Hauptquartier des 71. Geschwaders Anfang Juni zur Anlage von zwei Flugplätzen für den Einsatz von Wellingtons der RAF in das Gebiet von Marseille verlegt. Die Überlegung war, dass die Bomber auf dem Weg von England zu den Industriezentren Norditaliens dort zum Auftanken landen sollten, während Whitleys mit grosser Reichweite auf den Kanalinseln nachgetankt wurden.

Die Franzosen reagierten auf das mit dem Codewort «Haddock» bezeichnete Unternehmen wenig begeistert. Nach ihrer Ansicht sollten sich alle Anstrengungen gegen den Hauptfeind im Norden richten, denn sie befürchteten, dass die RAF-Angriffe auf Italien Vergeltungsschläge gegen Marseille, Lyon und Paris auslösten. Ihren Höhepunkt erreichte die Kontroverse am 11. Juni, als Wellingtons der 99. Staffel zur Eröffnung der Offensive auf dem Flugplatz von Salon (Provence) landeten. Der Kommandeur einer in der Nähe stationierten französischen Bombergruppe erklärte, das Unternehmen müsste abgesagt werden. Das Air Ministry befahl die Fortsetzung des Angriffs. Der französische Luftwaffenstabschef General Vuillemin rief das Hauptquartier der britischen Luftstreitkräfte in Frankreich an und verlangte, Air Marshal Barratt solle den Start verbieten. Barratt nahm Verbindung mit dem Air Ministry auf, das ihn an den Premierminister verwies... aber Churchill war unterwegs nach Frankreich. Nach Stunden des Hin und Her von Befehlen und Gegenbefehlen begannen die Wellingtons, an den Start zu rollen. In diesem Augenblick fuhren französische Lkw auf und bildeten eine Formation, die Start und Landung unmöglich machte.

Die 36 Whitleys der 10., 51., 58., 77. und 102. Staffel erreichten nicht viel mehr. Nach dem Auftanken auf den Kanalinseln kämpften sie gegen schwere Stürme und starke Vereisungen. Nur 13 erreichten Turin und Genua. Auf ähnliche Bedingungen stiessen die Wellingtons der 99. und 149. Staffel, die am 15. Juni von Salon aus starten durften. Nur ein Flugzeug warf seine Bomben auf Genua. Am 16. verfehlten vier von neun Wellingtons ihr Ziel. 24 Stunden später erbat Frankreich einen Waffenstillstand, und die RAF verlor alle vorgeschobenen Basen, die zwei Jahrzehnte in den Plänen des Bomberkommandos als Schlüsselfaktor für den Angriff auf deutsche Ziele gegolten hatten. In einem gewissen Grad war das irrelevant. Viele Hauptziele lagen jetzt nicht mehr in Deutschland, sondern an oder nahe der Kanalküste, nur zu nahe an den Basen in England. Tag für Tag wurden Luftwaffenplätze im besetzten Gebiet angegriffen, um den Druck auf das Jägerkommando zu lockern. Täglich flogen auch die Spitfires und Hudsons von Cottons Bildaufkläreinheit die feindliche Küste in ihrer gesamten Länge von Texel bis Cherbourg ab, um die zunehmende Flotte von Invasionsschiffen frühzeitig zu erfassen.

Am 6. September befanden sich allein in Ostende 205 Leichter. In Vlissingen erhöhte sich die Zahl in einer Woche um 120. In drei Tagen stieg die Gesamtzahl in Dünkirchen und Calais um 87. Diese Vorbereitungen und der plötzliche Wechsel der Angriffsziele der Luftwaffe am 7. September riefen Alarmbereitschaft hervor: «Invasion steht bevor, wahrscheinlich in 12 Stunden.»

In diesem kritischen Augenblick wurde das gesamte Bomberkommando gegen die von den Deutschen besetzten Häfen, ihre Schiffe und Leichter, Truppenzusammenziehungen und Lager sowie Geschützstellungen eingesetzt. Die Grösse der Invasionsflotte nahm zu, bis am 18. September über 1'000 Leichter im Hafen von Antwerpen und weitere 600 flussaufwärts lagen. Um diese Zeit hatten aber das Jägerkommando über Südengland und das Bomberkommando über der Küste die deutsche Führung davon überzeugt, das Unternehmen «Seelöwe» abzublasen. 12 Prozent der Leichter waren binnen 14 Tagen zerstört, 80 davon bei einem einzigen Angriff auf Ostende. Es wäre geradezu Selbstmord gewesen, den Rest auf ein Abenteuer der Kanalüberquerung anzusetzen. Am 23. September meldeten Aufklärungsmaschinen vom Typ Spitfire, dass sich mindestens ein Drittel der Invasionsstreitkräfte bereits aufgelöst hätte.

Zwischen 7. September und 13. November wurden über 12'000 Nachtangriffe gegen England geflogen. Auf London fielen bei diesen sich dauernd wiederholenden Angriffen über 13'000 Tonnen Sprengstoff und fast eine Million Brandbomben. 13'000 Menschen starben allein im September und Oktober, 20'000 weitere wurden verletzt. Aber die Luftwaffe hatte ihr Ziel nicht erreicht. Docks, Bahnanlagen und andere wichtige Ziele waren zum Teil vernichtet, aber das Leben ging weiter. Busse fuhren, Schiffe wurden be- und entladen, und die Londoner, die nachts sicher in U-Bahn-Stationen schliefen und am Morgen die Zeichen der Zerstörung sahen, waren weiterhin entschlossen, durchzuhalten.

Rückblickend ist es einfach, Londons Feuerprobe mit der Bemerkung abzutun, dass später im Krieg einige Städte in Deutschland und in Japan bei einem einzigen Angriff mehr Todesopfer und proportional grössere Zerstörungen erlitten als London in der Zeit vom 7. September bis 13. November 1940. Alte chinesische Folterer wussten bereits, dass der fortgesetzte Fall von winzigen Wassertropfen auf den Kopf eher einen moralischen Zusammenbruch auslöste als eine plötzliche Sintflut. 150 bis 300 Bomber jede Nacht nach London zu schicken und deren Angriff auf so viele Stunden wie möglich auszudehnen, war taktisch richtig, aber das Ziel war, einfach gesagt, zu gross, und die Menge der Bomben, im Durchschnitt etwas über eine Tonne pro Flugzeug, war zu gering – so zynisch das auch klingen mag.

Göring glaubte nicht, dass man London in die Knie zwingen würde. Er setzte sich bei Hitler dafür ein, den Bombern Angriffe auf kleinere, militärisch wichtige Ziele zu erlauben.

In der Nacht vom 14. auf den 15. November startete eine Armada von 437 Flugzeugen der Luftwaffe in drei grossen Wellen, die in Coventry zusammenliefen. Als Pfadfinder an ihrer Spitze flogen die He 111 der Kampfgruppe 100, deren Piloten auf Präzisionsangriffe kleiner Ziele bei Nacht spezialisiert waren.

Dr. R.V. Jones und seine Kollegen vom Wissenschaftlichen Nachrichtendienst (Scientific Intelligence) hatten bereits die Funknavigationshilfe «Knickebein» zu stören gelernt, durch deren Anwendung sich die Luftwaffe die Auffindung ihrer Ziele erhofft hatte. Dieses Mal arbeitete die Kampfgruppe 100 mit dem komplizierten «X-Gerät»-System, wobei auf einem feinen Leitstrahl, zentriert in einem groben Strahl, geflogen wurde, bis eine Folge von

überschneidenden Strahlen die Entfernung zum Ziel anzeigte. Das System arbeitete gut. Die Kampfgruppe 100 warf gegen 20 Uhr die ersten Brandbomben auf Coventry. In fast zehn Stunden warf die Hauptstreitmacht anschließend über der brennenden Stadt insgesamt 394 Tonnen Spreng- und 56 Tonnen Brandbomben sowie 174 Fallschirm-Minen ab.

Für die britische Öffentlichkeit war Coventry bis dahin wenig mehr als eine Domstadt. Nun war der Dom dem Boden gleichgemacht, 380 Menschen waren ums Leben gekommen: Der Name Coventry wurde wie Rotterdam zum Symbol brutaler deutscher Angriffe auf zivile Ziele. Das war nicht ganz korrekt, denn den meisten Luftwaffen-Besatzungen waren spezifische Ziele von militärischer Bedeutung zugewiesen worden, und die getroffenen Bauwerke umfassten auch 12 Flugzeugwerke und 9 weitere wichtige Industriebetriebe. Die Flugzeugproduktion in England ging für kurze Zeit um 20 Prozent zurück. Coventry wurde zum Muster für diese zweite Phase des Luftkrieges gegen England, die bis Ende Februar 1941 dauerte. London kam nicht mehr zur Ruhe: 8 von den 35 Grossangriffen in diesem Zeitraum richteten sich gegen die Hauptstadt; 14 der übrigen konzentrierten sich auf andere Häfen und 9 auf Industriezentren im Landesinneren. Southampton, Birmingham, Liverpool, Bristol, Plymouth, Manchester, Sheffield, Cardiff, Portsmouth und Avonmouth gehörten zu den Angriffszielen, einige dieser Städte sogar mehrere Male. In den ersten Wochen des neuen Jahres änderte sich die Wetterlage, wodurch die Zahl der Einflüge von 6'000 im November 1940 auf nur 1'200 im Februar 1941 sank.

Nur 81 deutsche Flugzeuge – nicht ganz ein Prozent der eingesetzten Maschinen – wurden während der Angriffe auf London als vernichtet gemeldet; acht davon wurden durch Jäger abgeschossen. Die tatsächliche Zahl wurde nach dem Krieg als höher, immer aber noch als unbedeutend ermittelt. In der zweiten Phase des Krieges bis Ende Februar fiel der Prozentsatz weiter: 75 zerstörte Flugzeuge der Luftwaffe kamen auf über 12'000 Einsätze; ein Drittel dieser Abschüsse erfolgte durch Jäger. Zweifelsohne wuchs die Schlagkraft der RAF-Nachtjäger. Die neuen Beaufighters mit einer Höchstgeschwindigkeit von 530 km/h und einer Bewaffnung von vier 20-mm-Kanonen und sechs Maschinengewehren sowie dem Radar A. I. MK-IV erreichten inzwischen die Hälfte aller Abschüsse, die von den in der Nachtjagd eingesetzten RAF-Flugzeugen erzielt wurden. Das Geheimnis ihrer Erfolge war, dass sie durch Bodenleitstellen, die sowohl den feindlichen Bombern als auch den eigenen Ab-

fangjäger auf ihrem Radarschirm verfolgen konnten, an ihre Ziele herangeführt wurden.

Wieder einmal trugen britische Wissenschaft und Erfindergabe reiche Früchte. Einige Geschütze waren nun radargesteuert. Sie wurden ergänzt durch Raketenbatterien und eine Vielzahl von Versuchsgeräten mit mehr oder weniger praktischem Wert. Eines der weniger erfolgreichen Geräte war «Mutton», das einen Klavierdraht von 600 m Länge mit einem Fallschirm an dem einen und einer Bombe an dem anderen Ende in den Flugweg der feindlichen Bomber schleuderte. Die Chance, dass ein Flugzeug im weiten Luftraum ausgeglichen in eine solche Falle geriet, war ganz offensichtlich minimal.

Die einzigen tatsächlich durch «Mutton» gefährdeten Piloten waren die von der Flugerprobungsstelle, die bei der Entwicklung der Wirksamkeit dieser Waffe bewusst in sie hineinfliegen.

Von den wirklichen Erfolgen konnte seinerzeit aus Gründen strenger Geheimhaltung nicht berichtet werden. Heute sind sie bekannt.

Nach Entdeckung und Studium des «Knickebein»-Verfahrens konzentrierte sich Dr. Jones auf das «X-Gerät». Als Bromide bekannte Störmittel wurden an das speziell dafür aufgestellte 80. Geschwader unter Wing-Cdr. E.B. Addison ausgegeben. Der Angriff der sog. Pfadfinder der Kampfgruppe 100 auf Birmingham wenige Tage nach dem Angriff auf Coventry war durch ungenauen Bombenabwurf gekennzeichnet. Die Hauptstreitmacht verflieg sich und verstreute ihre Bomben über ein weites Gebiet. Mitte Januar 1941 war jedes wichtige Ziel in Südengland durch Bromide-Störer geschützt.

Deutsche Wissenschaftler glaubten, mit einer noch komplizierteren Funkhilfe, dem «Y-Gerät», kontern zu können. Aber das RAF-Überwachungssystem nahm die Signale des Gerätes schon auf, als es sich noch in einem frühen Entwicklungsstadium befand. Bis es betriebsfähig wurde, hatte Dr. Robert Cockburn von der Fernnachrichten-Forschungsanstalt (Telecommunication Research Establishment) die perfekte Antwort in Gestalt des «Domino-Störgeräts».

Angesichts ihrer durcheinandergeratenen Funknavigationshilfen fielen die Luftwaffenpiloten in zunehmendem Masse auf Köder herein. Col. John F. Turner, ein pensionierter Air Ministry Director, entwickelte Verfahren, um die Luftwaffe zu täuschen und zu verwirren. Bis Juni 1940 waren etwa 70 Scheinflugplätze zwischen den betriebsklaren RAF-Einsatzplätzen verstreut, einige

mit hölzernen Flugzeugen in voller Grösse, grösstenteils mit Landebahnbefeuerung und anderer Ausleuchtung.

Die Errichtung von Scheinflugplätzen war ein glänzender Erfolg. Das gleiche kann man von den Lockfeuern mit dem Codenamen «Starfish» sagen, die so ausgelegt waren, dass sie in der Flugbahn einer Bomberstreitmacht gerade im rechten Augenblick aufleuchteten, um wie ein von eigenen Pfadfindern gesetztes Zeichen zu wirken. Bei der ersten Anwendung eines «Starfish» am 2. Dezember 1940 lockte dieser 66 für Bristol bestimmte Bomber an. Die Gesamtmenge der auf Col. Turners «Flugplätze» und andere Lockmittel abgeworfenen Bomben war ungeheuer gross. Allein am 17./18. April fielen auf einen solchen «Starfish»-Platz in Hayling Island 170 Sprengbomben, 32 Fallschirm-Minen und 5'400 Brandbomben. Am 9. Mai meldete der deutsche Rundfunk für die vorausgegangene Nacht schwere Schäden in den Städten Derby und Nottingham besonders in den Rolls-Royce-Werken. Tatsächlich aber waren nur zwei Kühe und ein paar Hühner getötet worden.

Bei Anbruch der Endphase deutscher Luftangriffe auf die englische Insel am 10. Februar 1941 war man dort viel besser vorbereitet als ein paar Monate vorher. Bis zum 12. März musste London zwar sieben schwere Angriffe über sich ergehen lassen, Birmingham fünf, Coventry zwei und Nottingham einen, aber die übrigen 46 waren auf Häfen gerichtet.

Hitler beschloss im Juni dieses Jahres, Russland anzugreifen.

Er überliess England zur See der U-Boot-Offensive und zur Luft fortgesetzten Angriffen auf Häfen und Werften. Unter den sonstigen Zielen erhielt die Bombardierung der Flugzeugindustrie Vorrang.

Avonmouth, Belfast, Bristol, Clydeside, Hull, Merseyside, Newcastle, Plymouth, Portsmouth, Sunderland und Swansea waren die besonderen Ziele. Einige deutsche Piloten flogen mit grossem Geschick Tiefangriffe auf Seeschiffe. Ebenso wurde die Verminung britischer Gewässer intensiviert. Die erzielten Wirkungen waren jedoch relativ gering: In den ersten fünf Monaten des Jahres 1941 verlor England nur 70'000 Tonnen Lebensmittel und ein halbes Prozent seines Ölvorrates.

Die RAF-Jäger konnten im März 22, im April 48 und im Mai 96 Feindbomber auf ihren Abschusslisten buchen, Zahlen, von denen wir heute wissen, dass sie sich mindestens um 30 Prozent unter den tatsächlichen deutschen Verlusten hielten. Die Verteidigung wurde merklich schlagkräftiger. Obwohl die Verlus-

te der Luftwaffe immer noch nur etwa 3,5 Prozent betrug, entschied Hitler, seine Bomberverbände von nun ab gegen Osten statt gegen Westen fliegen zu lassen.

Welche Lehren konnte das RAF-Bomberkommando aus alledem ziehen? Die Antwort war durchaus nicht ermutigend. Sie schlug nämlich schwere Angriffe durch stärkere Streitkräfte, die es nicht besass, vor; ferner die Verwendung von schwer zu störenden Funknavigationshilfen, die ebenfalls fehlten; des weiteren Konzentration auf spezifische, besonders verwundbare Zielgruppen, wie die Luftfahrtindustrie.

Die Bilanz war überdeutlich. Anfang September, bevor die Schlacht um England ihren Höhepunkt erreicht hatte, hatte Winston Churchill dem Kriegskabinett einen Rechenschaftsbericht vorgelegt, in dem er feststellte: «Die Navy kann den Krieg verlieren, aber nur die Air Force kann ihn gewinnen. Unsere äussersten Anstrengungen müssen deshalb darauf gerichtet bleiben, die überwältigende Herrschaft im Luftraum zu erringen. Die Jäger sind unsere Rettung. Aber allein die Bomber schaffen die Mittel zum Sieg. Wir müssen deshalb die Macht entwickeln, ein ständig zunehmendes Volumen von Sprengstoff nach Deutschland zu tragen, so dass wir schliesslich die gesamte Industrie und das gesamte wissenschaftliche Gefüge zerstören können, von dem die Kriegsanstrengungen und das Wirtschaftsleben des Feindes abhängen, während wir ihn auf Armlänge von unserer Insel femhalten. In keiner anderen heute sichtbaren Weise können wir die immense Militärmacht Deutschlands zu überwinden hoffen.»

Die Logik des Premierministers war unbestritten, aber die Bomber der RAF waren weder spezifisch ausgelegt noch ausgerüstet für die Aufgabe, die ihnen jetzt zugewiesen wurde. Ihnen fehlte die Reichweite, um solche Ziele wie Berlin zu treffen, das fünfmal so weit von britischen Bomberbasen entfernt war wie London von den Flugplätzen der Luftwaffe.

Am 23./24. September 1940 gelang 84 Maschinen aus einer Gesamtstreitmacht von Whitleys, Wellingtons und Hampdens der lange Flug bis zur deutschen Reichshauptstadt – unter militärischem Gesichtspunkt eine Kraftvergeudung.

Um diese Zeit wurden RAF-Nachtbomberbesatzungen noch spezifische Ziele zugewiesen. Sie brauchten oft lange, um sie zu finden. Wenn nicht eine besondere Landmarke da war, wie eine Flussmündung oder ein grosser See, hatten sie nur selten Erfolg. Andererseits gerieten sie aber auch nicht in irgend-

welche Gefahren. Die deutsche Luftabwehr war nach Einbruch der Dunkelheit noch viel weniger zu fürchten als die englische.

Seit 1936 bemühte sich die britische Führung um die Entwicklung neuer Bomber. In den ersten Monaten des Jahres 1941 wurden sie fertiggestellt. In der Nacht vom 10. auf den 11. Februar 1941 kamen die Short Stirlings der 7. Staffel erstmals zum Einsatz. Ausgerüstet mit vier 1595-PS-Hercules-Sternmotoren erreichten sie eine Höchstgeschwindigkeit von 430 km/h. Sie waren mit acht Maschinengewehren in drei Türmen bewaffnet und schafften mit 6350 kg Bombenlast eine Strecke von 950 km bzw. mit 1600 kg Bombenlast 3230 km.

Aufgrund der Ausschreibung B 12/36 war dieses Flugzeug mit seiner Flügelspannweite so konstruiert, dass es in den Standardhangars der RAF untergebracht werden konnte. Bei einem Fluggewicht von 31 Tonnen waren Tragflächen von relativ geringer Streckung erforderlich, weshalb nur eine Flughöhe von 5'200 m erreicht werden konnte. Das hochbeinige Hauptfahrwerk neigte zu Brüchen, und der unterteilte Bombenschacht konnte nur Bomben bis zu 1'800 kg aufnehmen. Nichtsdestoweniger ermöglichte die schwere Bewaffnung Operationen über Frankreich bei Tag wie bei Nacht im ganzen Jahr 1941, anfangs ohne Jagdschutz und später als Blenheim-Ersatz im geleitgeschützten «Circus» mit dem zusätzlichen Ziel, Luftwaffenjäger zum Eingreifen in den Kampf herauszufordern.

Kurz darauf folgte die Avro Manchester, ausgelegt nach Ausschreibung P 13/36, mit zwei 1'760-PS-Rolls-Royce-Vulture-Motoren. Ganz am Anfang des Entwicklungsprogramms sah es aus, als sei dieser Bomber untermotorisiert und die Motoren würden sich als unzuverlässig herausstellen. Handley Page war bereits verständigt worden, sein Projekt P 13/36, die Halifax, zu revidieren und vier Merlin- anstelle von zwei Vulture-Motoren einzubauen. Avro wollte es ebenso machen, bekam aber keine Genehmigung dazu. Man umging aber normale Zuteilungsstellen, um das Rohmaterial für einen Prototyp mit vier Merlin-Motoren zusammenzubringen, den Nachtbomber Lancaster.

Inzwischen zerstreute die Manchester die Befürchtungen der Avro-Werke. Sieben Staffeln flogen mit ihr über ein Jahr lang Einsatz, während Rolls-Royce fortlaufend Motorfehler zu beheben suchte. Im Juni 1942 wurde die Maschine schliesslich ausser Dienst gestellt.

Der Halifax fiel es schliesslich zu, die Vorkriegsentscheidung, grosse Bomber in Auftrag zu geben, voll und ganz zu rechtfertigen. Sie ging am 11./12.

März 1941 mit der 35. Staffel in Dienst und teilte sich im weiteren Kriegsverlauf schliesslich mit der Lancaster die grossen Nachtbomberoffensiven der RAF. Ihre Besatzungen litten aber anfangs unter den gleichen Frustrationen wie das übrige Bomberkommando. Air Marshal Sir Robert Sandly fasste dies wie folgt zusammen: «Im ganzen Jahr 1941 kämpfte das Kommando bei Durchführung seiner schweren Aufgabe mit zu wenigen und technisch unzureichenden Flugzeugen. Es war ein Jahr frustrierter Bemühungen und aufgeschobener Hoffnungen. Es gab keine effektive Verschiebung von Prioritäten nach den Erfordernissen der Luftoffensive. Vielmehr veranlassten die steigenden Verluste zur See und die Unfähigkeit der Royal Navy, mit der U-Boot-Bedrohung fertig zu werden, den Premierminister am 6. März, der Schlacht im Atlantik absolute Priorität einzuräumen. Weitere Staffeln von Langstreckenflugzeugen für die U-Boot-Jagd konnten nur aus einer Quelle kommen; im Jahre 1941 wurden nicht weniger als 17 Staffeln dem Küstenkommando zugeteilt. Zunächst nahm man an, sie würden nur ausgeliehen, aber keine kam mehr zurück. Weiter wurde eine beträchtliche Anzahl Flugzeuge mit ihren Besatzungen auf den Kriegsschauplatz in Nordafrika verlegt. Als Ergebnis schloss das Bomberkommando ein Jahr grosser Anstrengungen ohne Steigerung seiner Stärke ab, praktisch geschwächt durch Verluste und erfolglose Expansionsbemühungen.»

Eine sorgfältige Auswertung von Angriffsberichten und Aufnahmen mit Leuchtbomben von hundert Angriffen im Augenblick des Bombenabwurfes ergaben, dass nur eins von drei Flugzeugen seine Bomben innerhalb eines Umkreises von 8 km vom Ziel geworfen hatte. Über der Ruhr fiel der Durchschnitt auf ein Flugzeug unter zehn. So viele Anstrengungen, so viele Menschenleben waren für ein so geringes Ergebnis aufgewendet worden. Es stand wirklich noch ein langer Weg bevor.

Afrika, Nahost und Mittelmeer

Juni 1940-Mai 1943

Es gibt noch einen Grund, weshalb die Geschichte von Alamein weiterleben wird. Sie kennzeichnet die Schicksalswende. Fast könnte man sagen: Vor Alamein hatten wir nie einen Sieg; nach Alamein hatten wir nie eine Niederlage.

Winston Churchill

Im Sommer 1917 zerstörten die Piloten eines einzigen Schwarms von fünf Sopwith-Dreideckern der 10. (Marine-)Staffel über der Westfront in drei Monaten 87 deutsche Flugzeuge. Sein Führer, der Kanadier Raymond Collishaw, konnte sogar 60 Luftsiege für sich buchen, eine Zahl, die innerhalb der britischen Luftstreitkräfte nur von zwei Männern übertroffen wurde.

Als Italien am 10. Juni 1940 in den Krieg eintrat, befahl eben dieser Raymond Collishaw die in der 202. Gruppe zusammengefassten RAF-Einheiten in der westlichen Wüste Ägyptens. Er schickte in der Morgendämmerung des nächsten Tages seine Bomber gegen El Adem, die italienische Hauptflugbasis in der Cyrenaika. Gegen Ende des Monats hatte sich die 202. Gruppe moralisch die völlige Überlegenheit über die zahlenmässig stärkeren feindlichen Luftstreitkräfte verschafft. Am Tage griffen ihre Blenheims Flugplätze, Häfen und italienische Truppenansammlungen an, bei Nacht war Tobruk das Hauptziel der Bombay-Bombertransporter der 216. Staffel. Gladiators flogen Geleitschutz für die Blenheims und hielten feindliche Jäger in Schach. Lysanders der 208. Staffel verfolgten jede italienische Truppenbewegung in den vorgeschobenen Bereichen.

Als die Royal Navy am 17. August Bardia bombardierte, schossen die Gla-

diators ohne eigene Verluste acht Bomber SM 79 ab, die zum Angriff auf die Schiffe gestartet waren. Bezeichnend für die den Bodenstreitkräften geleistete Hilfe war die Zerstörung eines grossen Munitionslagers in der Nähe dieses Hafens. Leider waren Flugzeuge so knapp, dass es Collishaw vom 13. August ab verboten war, Ziele im Auftrag der Bodenstreitkräfte anzugreifen, sofern nicht ein feindlicher Angriff bevorstand. In dieser Zeit ersann er u.a. folgende Taktik: Er flog mit seiner einzigen Hurricane von Flugplatz zu Flugplatz, so dass die Italiener zu der irrigen Anschauung kamen, es gäbe schon ganze Staffeln mit diesem modernen Flugzeug.

Der Oberbefehlshaber der Luftstreitkräfte in Kairo, Air Chief Marshal Sir Arthur Longmore, konnte nur wünschen, bereits so ausgerüstet zu sein. Ihm unterstanden nur 29 Staffeln (ca. 300 Flugzeuge) in seinem gesamten Befehlsbereich, der Ägypten, den Sudan, Palästina, Transjordanien, Ostafrika, Aden, Somaliland, Irak, Zypern, die Türkei, den Balkan, das Mittelmeer, das Rote Meer und den Persischen Golf umfasste – nicht ganz ein Flugzeug auf eine Fläche von fast 39'000 qkm. Die Staffeln verteilten sich zahlenmässig wie folgt: $13\frac{1}{3}$ in Ägypten, dazu einige DW I Wellingtons (als Minenleger), eine in Palästina, $3\frac{1}{3}$ im Sudan, $5\frac{1}{2}$ in Kenia, $3\frac{1}{2}$ in Aden, $1\frac{1}{3}$ im Irak und eine in Gibraltar. Die Staffel in Gibraltar wurde am 12. August an das Küstenkommando abgegeben. Gladiator-Doppeldecker und Blenheims der ersten Baureihe waren zu diesem Zeitpunkt die wohl besten Kampfflugzeuge.

Daneben gab es die Kampfflugzeuge Valentia-Doppeldecker (eine Konstruktion von 1922), Battles, verschiedene Hawker-Doppeldecker und Wellesleys. Die Wellesleys hatten zwar Streckenweltrekorde aufgestellt, konnten aber nur 900 kg Bombenlast tragen.

Italien hatte 282 Flugzeuge in Libyen, 150 in Ostafrika und 47 im Dodekanes. Es hätte kaum Schwierigkeiten bereitet, im Bedarfsfall weitere Staffeln abzustellen. Leistungsmässig waren ihre zwei Hauptkampfflugzeuge, der Doppeldecker Fiat CR 42 und der Savoia-Marchetti SM 79, mit der Gladiator und der Blenheim vergleichbar. Aber es gelang weder der italienischen Regia Aeronautica noch später der deutschen Luftwaffe, die von Collishaws Staffeln in den ersten Wochen des Drei-Jahre-Feldzuges in Afrika errungene Luftherrschaft zu brechen.

Bei Ausbruch des Krieges gegen Italien standen britischen Truppen mit 19'000 Mann in Somaliland, Sudan und Kenia 200'000 Soldaten des feindlichen Lagers gegenüber. Hauptsächlich durch Einsatz der Luftstreitkräfte blie-

ben territoriale Verluste unbedeutend. Äthiopier, die gegen ihre italienischen Herren rebellierten, erhielten Geld und militärische Unterstützung aus der Luft. Die Royal Air Force und die Royal Navy behielten über das Rote Meer und dessen Zugänge in einem solchen Umfang die Kontrolle, dass in der zweiten Hälfte des Jahres 1940 nur ein Schiff aus 54 Geleitzügen verlorenging. Das war insofern wichtig, weil fast alle Nachschubgüter und Verstärkungen für General Wavells Armee in Ägypten um das Kap herangeschafft werden mussten, solange mächtige feindliche Luft- und Seestreitkräfte im Mittelmeer operierten. Vergleichsweise war es vom italienischen Mutterland nach Libyen nur eine kurze See- oder Luftreise. Das ungleiche Gewicht verschob sich ein wenig, als beim Angriff auf Tarent am 16. November 1940 Swordfish-Torpedobomber vom Flugzeugträger «Illustrious» aus drei von Italiens sechs Schlachtschiffen ausser Gefecht setzten. Solange sich Italien im Kriegszustand befand, war es riskant und kostspielig, alliierte Konvois durch das Mittelmeer zu schleusen. Aus diesem Grunde nahm Malta von Anbeginn an eine wichtige Stellung ein, die in gar keinem Verhältnis zu seiner Grösse stand. Nur etwa 100 km von feindlichen Basen in Sizilien entfernt und abhängig von den über Hunderte von Kilometern herangeschafften Versorgungsgütern schien es Vorkriegs-Verteidigungsplanern stets so unhaltbar, dass man lange zögerte, die vier Jagdstaffeln bereitzustellen, die für seine Verteidigung vorgesehen waren.

Angesichts des schwierigen Seetransports und der Einstellung des Luftverkehrs über Frankreich, blieb der einzige Weg, Flugzeuge von England nach Ägypten zu überführen, über den Golf von Biskaya nach Gibraltar und von dort nach Malta. Die Insel war offenbar auch von Wert als Basis für Luftaufklärung und als Unterschlupf für Marine-Streitkräfte.

Die Italiener waren sich ihres Potentials voll bewusst. Schon in den ersten 24 Stunden nach Eintritt in den Krieg flogen sie mit ihren über 200 in Sizilien stationierten Flugzeugen gegen Malta. Zwei Monate lang wiederholten sie fast täglich den Angriff. Alles, was Malta zunächst an Luftabwehr aufzubieten hatte, waren vier Doppeldecker Sea Gladiator, die für einen Flugzeugträger als Ersatzteile eingepackt in Kalafra lagerten. Eine dieser Maschinen ging gleich am Anfang des Krieges verloren, die übrigen flogen mit solcher Ausdauer, dass die Italiener glaubten, es müssten 25 Stück dort stationiert sein.

Erst Ende Juni standen vier Hurricanes bereit. Diese sieben Jäger leisteten einen Monat lang eine solche Abwehr, dass die Italiener ihre Angriffe in grössere Höhen verlegen mussten, um nicht abgefangen zu werden. Als diese Taktik nicht wirkte, forderten die Bomber Jagdschutz an. Schliesslich suchten sie den Schutz der Dunkelheit gegen eine inzwischen auf fünf Maschinen zusammengeschrumpfte Abwehr.

Weitere zwölf Hurricanes trafen am 2. August, vom Flugzeugträger «Argus» überführt, ein. Wartungspersonal und Ersatzteile kamen mit U-Booten. Von diesem Augenblick an war die Insel gesichert. Innerhalb von drei Tagen nach dem Eintreffen von zwei Sunderland-Flugbooten in Kalafrana versenkte Flt.-Lt. W.W. Campwell von der 230. Staffel zwei italienische U-Boote. Für den Angriff der Fleet Air Arm auf Tarent führten Marylands und Sunderlands Aufklärungsflüge durch, und im Dezember 1940 erhielt Malta seine erste Wellington-Staffel (Nr. 148) als Vorhut einer Streitmacht, die schliesslich den italienischen Nachschubbemühungen in Nordafrika schwer zusetzte.

In Afrika selbst gab es inzwischen für die britischen Streitkräfte Triumphe und Rückschläge. Wichtig war die Einrichtung einer Luftstrasse quer durch Afrika, auf der Flugzeuge mit geringer Reichweite zur Verstärkung der Longmore-Einheiten überführt werden konnten, da nur Langstreckenmaschinen die Biskaya-Gibraltar-Malta-Strecke befliegen konnten. In Takoradi an der Goldküste entstand ein Stützpunkt, auf dem die aus England kommenden Flugzeuge aufgerüstet und dann auf einer 7250-km-Strecke über Nigeria, Französisch-Äquatorial-Afrika und den Sudan nach Kairo geschafft werden konnten.

Zur Leitung der ersten Überführungsflüge wurden Navigatoren der BO AC eingestellt. Der erste Verband aus sechs Hurricanes unter Führung einer Blenheim verliess Takoradi am 19. September 1940. Er traf am 26. September in Abu Sueir, Ägypten, ein und hatte nur eine Hurricane unterwegs verloren. Bis zum Jahresende hatten 102 weitere Flugzeuge diesen Weg genommen. Am 10. September leitete Marschall Rodolfo Graziani, der italienische Oberbefehlshaber, die Invasion Ägyptens ein. Auf der einzigen Strasse längs der Küste hatte man einen grossen Triumphbogen errichtet, den Mussolini auf seinem Weg nach Kairo bald zu passieren gedachte. Aber es sollte anders kommen. Stattdessen befanden sich die italienischen Soldaten, dichtauf gefolgt von den Truppen Maj.-Gen. Richard O'Connors, auf dem Rückzug.

Nach einem 100-km-Vorstoss nach Ägypten hinein bis zum Dorf Sidi Bar-

rani in nur zwei Tagen, hatte Graziani sechs Wochen zur Vorbereitung des nächsten Abschnitts gebraucht. Gespannt auf eine Kraftprobe griff O'Connor am 9. Dezember an. In zwei Monaten war die ganze Küste der Cyrenaika bis El Aghaila in britischen Händen. Bei ihrem Vormarsch über 965 km verjagten zwei Divisionen mit Unterstützung durch 200 Flugzeuge neun italienische Divisionen mit 400 Flugzeugen. Sie machten 120'000 Gefangene und erbeuteten 1'200 Geschütze und 400 Panzer. Leider erwies sich der Sieg als wertlos, denn die Deutschen eilten dem Verbündeten, der ihnen eher eine Last als eine Hilfe war, zu Hilfe.

Malta fing die ersten Angriffe auf. Ende 1940 stiessen zu den 75 italienischen Flugzeugen, die noch betriebsklar in Sizilien standen, 77 Langstreckenbomber, 61 Sturzkampfflugzeuge, 22 zweimotorige Jäger und 12 Fernaufklärer des X. Luftwaffen-Fliegerkorps. Die Insel konnte dagegen nur eine Staffel Hurricanes, zwei Staffeln Bomber und eineinhalb Aufklärungsstaffeln aufbringen. Es wären mehr Jäger nötig gewesen, aber wegen eines Kalkulationsfehlers mussten 8 von 12 Hurricanes, die vom Flugzeugträger «Argus» am 17. November überflogen worden waren, auf See herunter. Drei von denen, die noch die Insel erreichten, hatten beim Aufsetzen keine 20 Liter Treibstoff mehr in den Tanks.

Nach einem Angriff kleineren Stils am 9. Januar zeigte das X. Fliegerkorps am nächsten Tag seine wahre Stärke mit einem von 60 Maschinen geflogenen Angriff auf einen britischen Geleitzug in der Meerenge zwischen Tunesien und Sizilien. Hauptangriffsziel war der Flugzeugträger «Illustrious», der sich schwer beschädigt nach Malta schleppete. Am 11. Januar ging der Kreuzer «Southampton» bei einem ähnlichen Angriff verloren, und sein Schwessterschiff «Gloucester» wurde schwer beschädigt. Keiner zweifelte daran, dass die Luftwaffe die «Illustrious» endgültig zerstören würde. Um diesem Anschlag zuvorzukommen, griffen Wellingtons deutsche Flugplätze an. Erst am 16. Januar setzte ein konzentrierter Angriff auf Grand Harbour und den angeschlagenen Flugzeugträger ein, gegen den man sich aber erfolgreich wehrte, so dass die «Illustrious» sich am 23. in den sicheren Hafen von Alexandria retten konnte.

Weiter östlich hatte sich die Lage ebenfalls geändert. In der Hoffnung auf einen schnellen Sieg, allerdings zum Unbehagen Hitlers, war Mussolini am 28. Oktober von Albanien aus in Griechenland eingerückt. Die Griechen glaubten, trotz ihrer nur sehr kleinen Luftstreitmacht den Angriff allein abwehren zu

können. Um die griechische Armee dennoch zu unterstützen, erhielt Longmore den Befehl, eine Gladiator-Staffel (Nr. 80) und drei Blenheim-Staffeln (Nr. 30, 84 und 211) für den Einsatz in Griechenland abzustellen. Dazu übergab die umrüstungsreife 112. Staffel ihre Gladiators der griechischen Luftstreitmacht; von Basen in Malta aus leisteten Wellingtons zusätzliche Hilfe.

Trotz schwierigster Einsatzbedingungen gab diese kleine Streitmacht ihr Bestes, um Englands neuem Verbündeten zu helfen. Die italienischen Angriffe auf Athen wurden bald weniger, und zum Jahresende konnte die 80. Staffel 42 zerstörte Feindflugzeuge für sich buchen. Nur sechs eigene Maschinen gingen im Kampf verloren.

Als im Januar 1941 der Feldzug in der Cyrenaika seinen Höhepunkt erreicht hatte, erhielt Longmore Befehl, die 11. Staffel (Blenheims), die 112. Staffel (Gladiators und Hurricanes) und die 33. Staffel (Hurricanes) zur Ergänzung der bereits in Griechenland eingesetzten Maschinen abzustellen. Widerwillig fügte er sich. Aber es sollte noch schlimmer kommen.

Für Hitler war der Gedanke unerträglich, dass Mussolinis «Neue römische Legionen» durch die Streitkräfte einer so kleinen Nation wie Griechenland immer weiter nach Albanien zurückgedrängt wurden. Schon am 13. Dezember 1940 hatte er die erste Direktive für das Unternehmen «Marita» ausgegeben – die Besetzung zumindest der Ägäischen Küste –, hauptsächlich aus Angst, RAF-Bomber könnten von Stützpunkten in Saloniki aus die rumänischen Ölfelder angreifen. Er begann nun eine Invasion Griechenlands und Jugoslawiens in grossem Stil vorzubereiten. Anfang April hatte er 27 deutsche Divisionen an den Grenzen dieser Länder zusammengezogen, ergänzt durch Divisionen aus Italien, Ungarn und Bulgarien und unterstützt durch 1'200 Kampfflugzeuge der Luftflotte 4.

Diese Vorbereitungen wurden durch den britischen Verteidigungsstab bemerkt. Der Vormarsch in Afrika wurde gestoppt, und man beschloss, vier Heeresdivisionen und zwei weitere Staffeln aus Nordafrika nach Griechenland zu entsenden. Die 113. Staffel (Blenheims) wurde im März verlegt, ihr folgten die Lysanders und Hurricanes der 208. Staffel.

Somit verblieben nur noch eine Panzerbrigade und eine halbausgebildete Infanteriedivision in der Cyrenaika, unterstützt durch vier Fliegerstaffeln: Nr. 3 (RAAF), Nr. 73 (Jäger), Nr. 55 (Bomber-Aufklärer) und Nr. 6 (taktische Aufklärung). Sie bemerkten nicht, dass sich ihr alter Feind mit mächtigen Ver-

stärkungen zu einem Gegenangriff Seite an Seite mit dem deutschen Afrikakorps anschickte, das über ein Panzerregiment und eine volle Panzerdivision unter Führung des gefürchteten Erwin Rommel verfügte. Italienische Staffeln bereiteten zusammen mit über hundert Ju 87 und Me 110 der Luftwaffe einen Angriff aus der Luft vor.

Der Erfolg dieser Offensive konnte nicht ausbleiben. Am 31. März, neun Tage nach Anlaufen des Angriffs, war der Gegner wieder in Bardia an der Grenze von Ägypten. Hier stand Rommel – seine Nachschublinien bis zum Äussersten gesteckt – mit dem Bewusstsein, dass Tobruk im Rücken nicht nur unbesetzt war, sondern allen Anzeichen nach auch unbesetzt bleiben würde.

So entmutigend diese Wende für Wawell auch sein musste, in Griechenland war die Lage noch verzweifelter. Während Rommels Panzer am 6. April durch Nordafrika rollten, überschritt eine noch viel grössere deutsche Armee die Grenzen Jugoslawiens und Griechenlands. Belgrad erfuhr schnell das gleiche Schicksal wie vordem Warschau und Rotterdam. Die zahlenmässig starke jugoslawische Armee, grösstenteils aus Infanterie bestehend, wurde aufgegeben und durch die Blitzkriegtaktik von Luftwaffe und Panzern entnervt. Die RAF-Staffeln in Griechenland unter Air Vice Marshal J.H. D'Albiac kämpften tapfer und mit gutem Erfolg. In Ostmazedonien schossen 12 Hurricanes, die für griechische Heeresseinheiten Geleitschutz stellten, im Luftkampf mit 20 Me 109 fünf Maschinen ab. Die Bomber flogen 100 Einsätze gegen deutsche Verbindungslinien und Truppenverbände, ehe sie am 11. April die erste Blenheim verloren. Aber eine Fortsetzung solcher Erfolge zu erwarten, war hoffnungslos, nachdem, wie in Norwegen, der Feldzug am Boden schon verloren war und die Einsätze von einer verschwindend kleinen Zahl von Flugplätzen geflogen wurden, die alle von der Luftwaffe gut aufgeklärt worden waren.

Als sich am 13. April das Wetter besserte, nahmen die Blenheims ihre wirkungsvollen Angriffe gegen deutsche Truppen wieder auf, verloren dabei aber eine ganze Formation von sechs Flugzeugen. Am 15. April wurden alle Blenheims der 113. Staffel bei Larissa durch tieffliegende Me 109 zerstört oder beschädigt.

Weitere fünf Tage später wurden 12 Blenheims in Menidi vernichtet; am 23. April gingen 13 Hurricanes in Argos verloren. Der Rest kämpfte weiter, um die Evakuierung nach Kreta zu decken. Royal Navy und Royal Air Force

ist es zu verdanken, dass vier Fünftel der nach Griechenland entsandten Truppen sicher eingeschifft und nach Kreta gebracht werden konnte. Blenheims flogen Geleitschutz für die Schiffe. Sunderlands der 228. und 230. Staffel landeten auf abgelegenen Plätzen an der Küste und nahmen wichtige Persönlichkeiten, darunter den König von Griechenland, auf. Man kümmerte sich dabei wenig um das offizielle Fassungsvermögen von 30 Personen je Maschine. Eine Sunderland brachte es sogar fertig, 84 Personen zu transportieren.

Der Griechenland-Feldzug hatte Wawell ohne Vorteil um die Cyrenaika gebracht. Er hatte die RAF in Griechenland 198 Flugzeuge gekostet. Demgegenüber wurden etwa 350 italienische und deutsche Flugzeuge zerstört. Den abgekämpften, nach Kreta verschifften Soldaten und Fliegern blieb allerdings nur eine kurze Atempause. Viele hatten selbst ihre Waffen auf dem Festland zurückgelassen, und die Luftwaffe blockierte die Insel so wirksam, dass die gegnerischen Truppen nur 10 Prozent der 27'000 Tonnen Ausrüstung und Versorgungsgüter erhielten, die man ihnen im Mai aus Ägypten geschickt hatte.

Die RAF konnte hier nur wenig helfen. Nur noch etwa ein Dutzend Hurricanes und Gladiators der 33., 80. und 112. Staffel war betriebsklar; hinzu kam eine ähnliche Anzahl von Fulmar-Jägern der Fleet Air Arm. Die Blenheims waren nach Ägypten geschickt worden, und Longmores Nachfolger, Air Vice Marshal A.W. Tedder, hielt es für wenig sinnvoll, weitere Flugzeuge an einen Ort zu entsenden, der möglicherweise einem Grossangriff nicht standhalten konnte, wenn sie andererseits in dem bevorstehenden lebenswichtigen Kampf um Ägypten weit wirksamer eingesetzt werden konnten. Was bestenfalls getan werden konnte, war, ein paar Hurricanes als Ersatz für Verluste zu schicken.

Bald war es klar, dass das Ende bevorstand. Tag für Tag belegte die Luftwaffe die Suda-Bucht mit Bomben. Danach kamen die Flugplätze an die Reihe. Die Hurricanes und Gladiators kämpften, bis jeder weitere Widerstand unmöglich war. Wie sollten sieben Flugzeuge noch länger gegen das VIII. Fliegerkorps, das die Zermürbungsunternehmen ausführte, und gegen das XI. Fliegerkorps, das für die Invasion selbst angesetzt werden sollte, aushalten. Zusammen verfügten diese beiden deutschen Streitkräfte über nicht weniger als 430 Bomber, 180 Jäger, 700 Transporter und 80 Lastensegler. Transportflugzeuge und Lastensegler sollten 15'000 Mann Luftlandtruppen nach Kreta schaffen, weitere 7'000 nahmen den Seeweg.

Am 19. Mai wurden die verbliebenen britischen Jäger nach Ägypten abgezogen. Am Tag darauf setzte die Invasion der Insel ein. Die Seestreitkräfte wurden von der Royal Navy zerschlagen und zurückgetrieben, nachdem sie durch eine Blenheim aus Ägypten ausgemacht worden waren. In Iraklion und Rethymnon wurden deutsche Fallschirmtruppen durch hartnäckige Verteidiger aufgerieben oder zurückgeschlagen; mit Lastenseglern in Khania abgesetzte Truppen wurden schnell vernichtet. Aber durch Entsendung von Fallschirmtruppen und Luftlandeeinheiten konnten die Deutschen den Flugplatz Malemes halten und dort am 27. Mai über 20'000 Soldaten einfliegen.

Zwölf Hurricanes wurden zur Verteidigung Iraklions aus Ägypten zu Hilfe geschickt. Britische, also die eigenen Schiffskanoniere, schossen zwei davon ab und vertrieben drei weitere. Vier der übrigen machten bei der Landung Bruch oder wurden vom Feind abgeschossen, bevor sie überhaupt in den Kampf eingreifen konnten. Weiteren Hurricanes aus Ägypten gelang es, eine Anzahl feindlicher Flugzeuge am Boden und in der Luft zu zerstören. Sie verwendeten Aussentanks für den langen Rückflug. Aber der Ausgang der Schlacht stand bereits fest – Ende des Monats war alles vorüber. Fast 15'000 Soldaten und Angehörige der RAF wurden durch die Royal Navy in Sicherheit gebracht. Der Einsatz war erschreckend hoch: 3 Kreuzer und 6 Zerstörer versenkt, 17 weitere Schiffe beschädigt, u.a. 1 Schlachtschiff und 1 Flugzeugträger. Die Deutschen verloren 220 Flugzeuge, über die Hälfte davon Transportflugzeuge. Kennzeichnend für die Situation war, dass Deutschland später keinen grösseren Luftlande-Einsatz mehr durchführte.

Die erste Jahreshälfte 1941 hatte für die Engländer aber nicht nur katastrophale Aspekte. Siege erschienen im Vergleich zu den Niederlagen unbedeutend, waren aber trotzdem wichtig. In einem schnellen Drei-Monate-Feldzug, der am 6. April in Addis Abeba endete, wurde ganz Ostafrika durch Sudan und Kenia angreifende Armeen mit mächtiger Luftunterstützung und Invasion von See her in Berbera zurückgewonnen. Dies machte 6 Staffeln der Air Force zur Verstärkung der Verbände in Ägypten frei. Gleichzeitig traf eine Beaufighter-Staffel aus England ein.

Inzwischen hatte am 3. April, ermutigt durch die Zusage aktiver deutscher Hilfe, Rashid Ali mit Unterstützung von vier Generälen im Irak die Macht an sich gerissen. Etwa 80 km westlich der Hauptstadt Bagdad lag die grosse RAF-Ausbildungsstation Habbaniya, die neben anderen in Barra und Shaibah im

Einvernehmen mit dem Anglo-Irakischen Vertrag von 1930 betrieben wurde. Am Morgen des 30. April hatten 9'000 Soldaten Rashid Alis auf einem 60 m hohen Plateau, von wo sie den Flugplatz überblicken konnten, mit 28 Geschützen Stellung bezogen. Dies kam nicht unerwartet. Air Vice Marshal H.G. Smart, Oberbefehlshaber Irak, hatte in Habbaniya nur drei Gladiator-Jäger zur Fortgeschrittenen-Ausbildung, aber das Werftpersoneel hatte in dreieinhalb Wochen Maschinengewehre und Bombenaufhängungen in 70 weitere Flugzeuge der 4. Fliegerschule eingebaut. Jede der Audaxes hatte nun Aufhängungen für zwei 110-kg-Bomben, immerhin eine merkliche Verbesserung gegenüber der Bombenlast von 10 kg, die diese Maschinen früher tragen konnten. Die Oxfords wurden auf acht 10-kg-Bomben umgerüstet. Wegen Personalmangels war man gezwungen, die sehr guten Schüler sofort einzusetzen; weitere Schüler wurden, zusammen mit Leuten vom Bodenpersonal, als Beobachter und Bordschützen ausgemustert. Das Ergebnis taufte man «Habbaniya-Luftstreitkräfte»; Stärke: vier «Bomberstaffeln» und mehrere Gladiators, von denen einige aus Ägypten abgezogen worden waren. Gleichzeitig wurden Wellingtons der 37. und 70. Staffel von Ägypten nach Shaibah abkommandiert. Um einem Angriff Rashid Alis vorzubeugen, der durch Bombenwurf auf den Wasserturm oder das Kraftwerk den Fliegerhorst hätte «ausschalten» können, schickte Smart am 2. Mai um 4.45 Uhr seine Luftstreitmacht in den Kampf. Nachdem die Wellingtons ihre Bomben abgeworfen hatten, stürzten sich die ehemaligen Schulflugzeuge aus allen Himmelsrichtungen auf die Rebellenarmee. Die Flugzeuge von Habbaniya flogen 193 Einsätze und verloren dabei zwei Maschinen in der Luft und drei am Boden.

Der Kampf ging am 3. und 4. Mai weiter. Blenheim-Jäger der 203. Staffel halfen, die feindlichen Luftstreitkräfte zu vertreiben.

In der Nacht vom 4. zum 5. Mai setzten nach Einbruch der Dunkelheit einige Audaxes und Oxfords ihre Bombenangriffe auf das Plateau fort. Sie vernichteten den Rest von Rashid Alis Truppen, die keinen Nachschub mehr heranschaffen konnten. Am 6. morgens fand ein Spähtrupp das Plateau verlassen. Sofort zur Verfolgung startende Habbaniya-Flugzeuge jagten den sich zurückziehenden Feind, stiessen auf eine Kolonne motorisierter Infanterie und Artillerie, die als Verstärkungen anrückten, und vernichteten sie.

Ausbrüche von Rebellentätigkeit im südlichen Irak waren mit Luft- und

Landstreitkräften niedergeschlagen worden, die nun mit der Garnison von Habbaniya zusammen auf Falluja und Bagdad anrückten. Am 31. Mai war alles vorbei.

Als neue Bedrohung der britischen Präsenz im Irak erschienen nun He 111 und Me 110 der Luftwaffe sowie eine Staffel italienischer Jäger CR 42.

Viele Verbände hatten am Endsieg im Irak Anteil, aber das Hauptverdienst fiel der 4. Fliegerschule zu. Die offiziellen Historiker der RAF schrieben später: «Die einer organisierten Armee und Luftwaffe beigebrachte Niederlage durch behelfsmässige Besatzungen in Schulflugzeugen mit an die 1'400 Feindeinsätzen in weniger als einem Monat war eine noch nie dagewesene Leistung in den kurzen, aber bewegten Annalen des Luftkrieges.»

Noch ein potentieller Unruheherd in Nahost verdient Beachtung. Die deutschen Flugzeuge überflogen auf ihrer Route nach dem Irak Syrien. Weil dieses Land und Libanon unter Kontrolle der Vichy-Regierung standen, hatte man einen Stützpunkt in einem Gebiet, das strategisch unangenehm werden konnte, weil es im Rücken der alliierten Streitkräfte in Ägypten und nahe an den britischen Erdöl-Nachschubquellen lag.

Am 8. Juni 1941 begannen australische und indische Truppen, unterstützt durch die 1. Kavallerie-Division, viereinhalb RAF-Staffeln von Jägern und Bombern und taktische Aufklärer, sich ihren Weg nach Beirut und Damaskus zu bahnen. Die Luft- und Landstreitkräfte Vichy-Frankreichs lieferten einen harten Kampf, und erst am 12. Juli ersuchten die Franzosen um Feuereinstellung. Ein entscheidender Faktor waren die Angriffe der RAF-Jäger auf Flugplätze, wobei viele der 55 während dieses Feldzuges zerstörten französischen Flugzeuge von ihnen vernichtet wurden und sie selbst nur drei Jäger verloren.

Syrien, Irak und Ostafrika konnten, als das Defence Committee des Kriegskabinetts Mitte Juli zusammentrat, aus der Liste unmittelbarer Unruheherde gestrichen werden. Auf der Tagesordnung standen aber grössere Probleme. Ganz besonders wesentlich erschien es, zum frühest möglichen Zeitpunkt gegen die unter Rommels Führung stehenden Streitkräfte in Nordafrika loszuschlagen.

Im Anschluss an die Offensive gegen Russland (22. Juni) liessen die deutschen Luftangriffe auf England nach. Jedes entbehrliche Flugzeug der Luftwaffe wurde zur Unterstützung der deutschen Armee an die Ostfront abgestellt. Das britische Kriegskabinettt erwartete ebensowenig wie Hitler, dass die Rus-

sen länger als ein paar Wochen Widerstand leisten könnten. Darum war man bemüht, Deutschlands anderweitiges Engagement in Afrika auszunützen.

In Kairo war Wawell von General Auchinleck abgelöst worden. Weder er noch Tedder glaubten, vor November einen erfolgreichen Feldzug garantieren zu können, weil sie damit rechneten, ihre Stärke an Panzern und Flugzeugen bis dahin verdoppelt zu haben. Im September wurden für die Offensive die unter General Sir Alan Cunningham vorbereiteten Landstreitkräfte in 8. Armee umbenannt. Aus den fünf Staffeln Wellington-Bomber in der Kanalzone wurde die 205. Gruppe. Die 201. Gruppe in Alexandria behielt die Bezeichnung 201. Gruppe (Naval Co-operation). Die 202. Gruppe mit Hurricanes, Wellingtons, Marylands und Bombays wurde Lufthauptquartier Ägypten (Air Headquarters Egypt) mit der Verantwortung für die Ortsverteidigung. Die 204. Gruppe wurde offiziell Lufthauptquartier Westliche Wüste (Air Headquarters Western Desert); unter der Bezeichnung Desert Air Force ging sie in die Geschichte ein. Sie sollte durch offensive Störflüge eine Luftüberlegenheit herstellen, feindliche Flugplätze angreifen und die eigene Flak einsetzen anstatt einen Fliegerschutz für die Armee zu bilden. Das bedeutete einen ungeheuren Fortschritt in der Bewertung und Anwendung von Möglichkeiten taktischer Luftmacht.

Weniger spektakulär, aber nicht minder wichtig, war die Aufstellung der 206. Gruppe durch Air Vice-Marshal Graham Dawson vom Ministerium für Flugzeugproduktion. Ihre Aufgabe war die Bergung und Instandsetzung von im Kampf beschädigten Flugzeugen. Ende 1941 hatte sie 23'000 Zivilisten beschäftigt.

Dank der 206. Gruppe und dem Eintreffen neuer Flugzeuge hatte Tedder nahezu 700 Flugzeuge in Ägypten und Malta startklar, als am 18. November 1941 der Countdown für das Unternehmen «Crusader» begann. Es befanden sich 9 Staffeln in Malta, 11 in der Kanalzone und im Nildelta sowie 29 in der Westlichen Wüste unter Air Vice-Marshal Arthur Coningham. Ihnen standen nur 283 deutsche und italienische Frontflugzeuge gegenüber; allerdings waren noch weitere 1'500 in Tripolitanien und jenseits des Mittelmeeres verfügbar.

Am Boden waren beide Seiten etwa gleich stark. Rommels Panzer waren den britischen weit überlegen, aber die über einen Monat lang andauernden Luftangriffe auf seine Nachschublinien waren nicht ohne Wirkung geblieben.

Die RAF hatte inzwischen eine solche Luftüberlegenheit errungen, dass sie wirkungsvolle Aufklärung betreiben konnte und Rommel völlig überrascht war, als die 8. Armee daraufhin mit ihren Angriffen einsetzte. Am 21. November gelang es der seit Rommels Gegenstoss im April eingeschlossenen Garnison von Tobruk auszubrechen und wieder in das Kampfgeschehen einzugreifen. Der Erfolg schien eben gesichert, da stiess Rommel mit seinen Panzerkolonnen in einer Überraschungsaktion zur ägyptischen Grenze vor. Sein kühner Streich wäre ohne den entschlossenen Widerstand der 4. Indischen Division, britischer mobiler Einheiten und die Vernichtungsarbeit von Hurricane-Jagdbombern, Blenheims, Marylands und, bei Nacht, Albacores der Marine, die die Hauptkolonne des Feindes bei Sidi Omar abfingen, geglückt. Drei Wochen lang wogte der Kampfverlauf hin und her. Am 16. Dezember hatte es den Anschein, als seien Rommels Streitkräfte endlich in Gazala eingekreist und zerschlagen. Aber Coningham konnte wegen der Schwierigkeit, Freund und Feind zu unterscheiden, seine Bomber nicht einsetzen, und so gelang es Rommel, der 7. Panzer-Division, die ihm den Rückzug abzuschneiden hoffte, zu entkommen. Tag und Nacht von der Desert Air Force angegriffen, war er Anfang Januar zurück in El Agheila. Die Cyrenaika war von den Alliierten zurückerobert; die Wracks von 458 gegnerischen Flugzeugen lagen auf den Flugplätzen zwischen der ägyptischen Grenze und Bengasi, zahllose ausgebrannte Panzer und Lastwagen zeugten für die Leistungen von Coninghams Verbänden. Aber wie im Frühjahr 1941 änderte sich die Lage bald wieder.

Der Platz reicht hier nicht aus, um den ganzen Kriegsverlauf in Nordafrika während der folgenden zwei Jahre aufzuzeigen. Halten wir nur kurz fest, dass Rommel am 14. Februar wieder in Gazala stand; wieder fast auf Sichtweite von Tobruk. Ein Grund dafür war, dass Japan durch den Angriff auf Pearl Harbor vom 7. Dezember die LISA zum Kriegseintritt veranlasst hatte und damit die britischen Streitkräfte schnell aus Birma und Malaya vertrieb. Die Bedrohung Indiens liess keine andere Wahl für den Rückzug von Menschen und Maschinen aus Mittelost. Ein weiterer Grund war Rommels meisterhafte Taktik in der Wüste und ein dritter schliesslich ein Nachlassen der Offensivtätigkeit Maltas.

Die deutsche Führung hatte im Oktober 1941 beschlossen, Maltas Eingreifen auszuschalten. Vom 1. Juni bis 31. Oktober verloren die Deutschen mindestens 220'000 Tonnen Schiffsraum auf ihren Nachschubstrecken nach Afrika. Drei Viertel der durch Luftangriffe versenkten 115'000 Tonnen entfielen

auf das Konto von in Malta stationierten Einheiten der Royal Air Force und der Fleet Air Arm. Fast die Hälfte der in diesem Zeitraum für Rommel bestimmten Nachschubgüter und Ausrüstung lag auf dem Grund des Mittelmeeres.

Zeitweise traten selbst Operationen in Russland an Bedeutung hinter Malta zurück. Einer von Deutschlands grössten Befehlshabern, Generalfeldmarschall Kesselring, wurde von seinem Hauptquartier vor den Toren Moskaus nach Rom abberufen. Ihm folgten die Verbände des II. Fliegerkorps auf Stützpunkte in Sizilien. 250 deutsche und italienische Langstreckenbomber und Aufklärer und fast 200 Jäger standen für die Vernichtung Maltas bereit, dessen Luftwaffenbefehlshaber Air Vice-Marshal H.P. Lloyd nur 60 Bomber und 70 Jäger aufzubieten hatte.

Am 22. Dezember brach der Sturm los. Der Hauptstoss richtete sich gegen die Flugplätze von Luqa, Hal Far und Takali sowie den Flugboot-Stützpunkt Kalafrana. Die Hurricanes kämpften verbissen; die Blenheims führten sogar Gegenangriffe auf Flugplätze in Sizilien aus. In den ersten Januartagen wurden über 500 Angriffe auf Maltas Flughäfen geflogen, die zudem durch schwere Regenfälle in Moraste verwandelt waren; nur Luqa blieb einsatzklar. Schliesslich mussten die Blenheims nach Ägypten abgezogen werden. Die zurückbleibenden Wellingtons und Swordfishes starteten, wann immer zwischen den Angriffen eine Pause eintrat, aber sie versenkten im gesamten Monat Februar nur ein einziges Schiff.

Obwohl sich die Wucht der Angriffe von Tag zu Tag steigerte, erwies sich Malta als unzerstörbar. Seine Soldaten bauten zum Schutz ihrer wertvollen Jäger Unterstände aus Sandsäcken, Benzinfässern und Schrott. Im Februar fielen auf die Insel insgesamt fast 1'000 Tonnen Bomben, der März übertraf selbst diesen Rekord.

Mitte des Monats waren alle Bomber bis auf einige Wellingtons abgezogen. Malta war der erste Platz ausserhalb des Vereinigten Königreichs geworden, der Spitfires erhielt. Zunächst waren es nur 15 Maschinen zur Unterstützung von 30 dort stationierten Hurricanes, weitere sollten aber folgen.

Bis zu 218 Flugzeuge belegten nun täglich Malta mit Bomben. Die Bilanz für März lautete: 2'850 Angriffe und 2'174 Tonnen Bomben. 60 Flugzeuge kehrten nicht mehr nach Sizilien zurück.

Zweimal im April griffen über 300 Flugzeuge Malta innerhalb von 24 Stunden an. Selbst die in Malta stationierten Zerstörer und U-Boote suchten nun si-

chere Häfen auf. In Würdigung der Tapferkeit von Zivilisten und Soldaten wurde Malta am 16. März als einzigartige Auszeichnung das Georgskreuz verliehen. Im April wurden 4900 Angriffe auf Malta geflogen und 6728 Tonnen Bomben abgeworfen.

Von 47 am 20. April vom US-Flugzeugträger «Wasp» eingeflogenen Spitfires waren am nächsten Morgen noch 27 und am Abend nur noch 17 intakt, bevor auch nur eine einzige Maschine einsatzklar gewesen war. Viel schwerwiegender war die Vernichtung lebenswichtiger Nachschub-Geleitzüge für die Insel im Februar und März. Im April war allein der Versuch, die Insel zu erreichen, unmöglich, und in Sizilien sprachen unmissverständliche Anzeichen dafür, dass die Deutschen eine Luftlande-Invasion auf Malta planten. Aber dazu kam es nie, denn Anfang Mai beschloss Hitler, einen hohen Prozentsatz von Kesselrings Flugzeugen besser in der Sowjetunion und in der Cyrenaika einzusetzen. Malta war wieder einmal davongekommen.

Unter beständigen, aber leichten Angriffen nützte Malta seine Zeit gut zur Vorbereitung auf die nächste Runde. Am 9. Mai wurden weitere 62 Spitfires von der «Wasp» aus eingeflogen. Dieses Mal wurden sie nicht überrascht. Als Feindflugzeuge eintrafen, empfingen sie die Spitfires bereits kampfbereit in der Luft. Eine Schiffsladung mit Munition traf am 10. Mai auf der Insel ein, gefolgt von weiteren 17 Spitfires am 18. Mai. Die Zwischenlandungen von Flugzeugen in Malta auf ihrer Route nach Nahost waren in dieser Zeit nicht unterbrochen worden. Die nun zurückgekehrten Wellingtons kamen aber zu spät, um Rommels Nachschublinien abzuschneiden, als er versuchte, Tobruk und die Festung Bir Hakim einzunehmen und Cunninghams Panzer auf ihrem Weg nach Ägypten zu vernichten. Rommels Stoss schlug fehl. Wäre er erfolgreich verlaufen, hätte er den Auftakt für das Unternehmen «Herkules», die Invasion Maltas, bedeutet.

Nun wollte man versuchen, die feindliche Blockade zu brechen. Am 13. Juni verliess ein Geleitzug von elf Handelsschiffen Alexandria unter dem Schutz von Kreuzern und Zerstörern und unter Luftraumsicherung durch Beauforts, Albacores und Wellingtons aus Malta, Beauforts von der Westlichen Wüste und viermotorige Liberator-Bomber, die eben in Ägypten eingetroffen waren – einige davon mit USAF-Besatzungen –, sowie mit unterstützender Aufklärung, U-Boot-Abwehr-Patrouille, leichten Bombern und Jägern.

All diese Anstrengungen waren jedoch vergebens: Durch Nonstop-Angriffe

feindlicher Flugzeuge, U-Boote und Schnellboote wurden vier der elf Handelsschiffe versenkt. Angesichts eines mächtigen italienischen Schiffsverbandes, der im Anmarsch war, um die restlichen Schiffe anzugreifen, kehrte der Geleitzug um. Für Malta blieb nur der Trost, dass zwei von diesen italienischen Schiffen keinen Kummer mehr bereiten würden: Der Kreuzer «Trento» war durch alliierte Luft- und Seestreitkräfte versenkt und das Schlachtschiff «Littorio» beschädigt worden.

Ein zweiter gleichzeitig von England auslaufender Geleitzug erlitt ebenso schwere Angriffe. Zwei Handelsschiffe, die durchkamen, erreichten Malta am 16. Juni. Die Insel war gerettet, wobei ein Kreuzer, fünf Zerstörer, sechs Handelsschiffe und über zwanzig Flugzeuge verlorengingen.

Als Kesselring seine Grossoffensive im Juli wiederaufnahm, war Malta vorbereitet. Die Hälfte seiner 200 Flugzeuge waren Spitfires, und eine Staffel zweimotoriger Beaufighters bildete die Rückendeckung. Nach Verlust von 44 Flugzeugen in zwei Wochen liess der Druck der Deutschen nach. Sie holten im Oktober noch einmal zu einem letzten verzweifelten Schlag aus, als Göring die Vernichtung Maltas in acht Tagen befahl. Aber zu diesem Zeitpunkt waren die Angreifer oft nur Jagdbomber, die häufig schon zurückgeschlagen wurden, bevor sie noch die Insel erreichten. Ein weiterer Nachschubgeleitzug war zur Insel durchgekommen, wobei man allerdings den Flugzeugträger «Eagle», drei weitere Schiffe der Royal Navy und 18 Flugzeuge verlor. Schliesslich erwie es sich, dass Malta unbezwingbar war und dass der Versuch, es zu vernichten, Flugzeuge gebunden hatte, bei deren Verfügbarkeit die Vernichtungsschlachten in Nordafrika einen ganz anderen Ablauf genommen hätten.

Rommel hatte mit einem taktischen Schachzug im Juni 1942 Bir Hakim und Tobruk ausgeschaltet und war auf dem Vormarsch nach Ägypten. Aber man hatte die 8. Armee, zwar unter einem Verlust von 60'000 Mann, geordnet 650 km weit zurückgenommen. Sie erhielt starken Schutz durch die eigenen Flugzeuge, die von der Luftwaffe nicht vertrieben werden konnten.

Der Platz, an dem sich die 8. Armee neu bildete – bis dahin zu unbedeutend, um überhaupt auf einer Landkarte zu erscheinen –, war El Alamein. Hier verengt sich die Wüste zu einem Streifen von nur 60 km Breite zwischen der Küste und der unpassierbaren Qattara-Senke im Süden. Eine Armee, die unter fähiger

Führung ihrer Kräfte auf einem solchen Platz zusammenzog, konnte wohl einen weiteren Rückzug stoppen und sich eine gute Angriffsbasis schaffen. Und das tat die 8. Armee. Nach Abweisung eines Frontalangriffs am 1. Juli stand fest, dass ein Gegenstoss nur zu übermässigen Verlusten an Panzern führen würde. So setzte sie den Ausbau weiter fort, bis sie rein zahlenmässig dem Gegner überlegen war. Gleichzeitig verdoppelten RAF und Royal Navy mit einem für Rommel vernichtendem Ergebnis ihre Anstrengungen gegen dessen Nachschubverbindungen.

Inzwischen wechselte das Oberkommando. Am 15. August übergab Auchinleck an General Alexander, und Lt.-Gen. B.L. Montgomery übernahm das Kommando der 8. Armee. Tedder und Coningham blieben an der Spitze ihrer Luftstreitkräfte, die nun ergänzt wurden durch Warhawk-Jäger sowie Mitchell- und Liberator-Bomber der USAF unter Maj.-Gen. L.H. Brereton. Am 19. Oktober startete Montgomery seine Offensive unter dem Schutz eines Sperrfeuers von tausend Geschützen von Alamein aus. Er verfügte über 165'000 Mann, 2'275 Geschütze und 600 Panzer; der Gegner hatte 93'000 Mann, 1'450 Geschütze und 470 Panzer. Tedder befehligte 1'500 Flugzeuge, davon 1'200 auf Stützpunkten in Ägypten und Palästina. Sie setzten sich zusammen aus 60 RAF-Staffeln, 13 amerikanischen, 13 südafrikanischen, fünf australischen, einer rhodesischen und zwei griechischen, einer französischen und einer jugoslawischen Staffel. Von Rommels 689 Flugzeugen war etwas über die Hälfte betriebsklar.

Der Angriff erfolgte für Rommel überraschend. Er reagierte zwar schnell, aber alle Versuche, Gegenangriffe zu starten, wurden durch die alliierten Luftstreitkräfte zerschlagen. Die Hurricanes II D, alle mit zwei 40-mm-Kanonen so gross wie Bofors-Flakgeschütze unter den Tragflächen, richteten verheerende Wirkungen unter Rommels Truppen an. Am 3. November befanden sich die Deutschen auf dem Rückzug, und die Strassen nach Westen waren durch eine immer länger werdende Schlange brennender Panzer und Fahrzeuge gesäumt. Wie schon so oft verdankten die Luftstreitkräfte ihre Beweglichkeit auch jetzt wieder dem Geschick und der Einsatzfreude der Royal Engineers, deren Aufgabe es war, mit den Kampftruppen vorzugehen und für betriebsklare Flugplätze zu sorgen. Oft mussten Landestreifen ganz neu angelegt und planiert werden. Ein anderes Mal war es nur nach Beseitigung von Minen oder Stolperfallen möglich, eroberte feindliche Flugplätze wieder verwendbar zu

machen. Das neugegründete Royal Air Force Regiment bewies in diesem Feldzug auch sein Können in der Verteidigung von Flugplätzen und wurde bald wegen seines Mutes im Erdkampf und seines Geschicks bei der Flugzeugabwehr berühmt.

Am 13. November wurde Tobruk endgültig von den britischen Truppen eingenommen. Am 19. fiel Bengasi. Am 23. Januar 1943 stand Montgomerys Armee in Tripoli, und Mussolinis Neues römisches Imperium war erloschen. Mittlerweile war Rommel zwischen zwei Fronten geraten, denn am 8. November war die Landung der Alliierten (Unternehmen «Fackel») in Algier unter US-General Eisenhower erfolgt. Das Ziel war ein schneller Durchstoss nach Tunesien, das Abfangen von Rommels zurückflutenden Armeen und die gleichzeitige Landung in Marokko zur Ausschaltung Vichy-französischer Stützpunkte in Nordafrika. Dieses Unternehmen brachte aber nur zu Beginn einige Erfolge. Hitler erkannte die strategische Wichtigkeit der auf dem afrikanischen Kontinent eroberten Stützpunkte und entsandte deshalb Unmengen von Truppen, Gerät und Flugzeugen auf dem kurzen Luft- und Seeweg von Sizilien aus nach Tunis.

Zu diesem Zeitpunkt wurden alle alliierten Luftstreitkräfte im Mittelmeerraum und in Nordafrika dem gemeinsamen Oberbefehl von Tedder unterstellt als Mediterranean Air Command. Dieses umfasste die RAF Middle East unter Air Chief Marshal Sir Sholto Douglas, RAF Malta unter Air Vice-Marshal Sir Keith Park, Northwest African Air Forces unter US-General C. Spaatz einschliesslich Coninghams Einheiten aus Nahost, die Rommel südlich von Tunis zusetzten.

Es bedurfte noch vier Monate harten Kampfes bis zur Beendigung des Krieges in Afrika. In einem kritischen Abschnitt verlief ein Vorstoss Rommels Mitte Februar auf Kassarine so erfolgreich, dass für ihn eine Möglichkeit bestand, die Berge von Zentraltunesien zu durchstossen und sämtliche alliierten Armeen im Norden abzuschneiden. Als dies fehlschlug, machte Rommel in Médenine einen letzten verzweifelten Angriff auf seinen alten Feind Montgomery. Aber umsonst, denn Montgomerys Geschütze warteten geradezu darauf und vernichteten 52 Panzer. Die Nachfolger Rommels standen nach dessen Rückkehr nach Deutschland vor einer unlösbaren Aufgabe. Dennoch kämpften sie besonders in Mareth um jeden Zentimeter Boden, so dass die 8. Armee schliesslich in die Berge ausweichen musste, ein gewagtes Unternehmen, das nur durch ungeheuer schwere und anhaltende Luftunterstützung möglich wurde.

Noch versuchten die Deutschen, Verstärkungen heranzuführen. In einem einzigen Monat wurden 20 deutsche und italienische Nachschubschiffe versenkt. Verzweifelt versuchte die Luftwaffe durch Einsätze von Ju-52-Verkehrsflugzeugen und selbst von langsamen und plumpen 6-motorigen Me-323-Lastenseglern die Lücke zu schliessen. Zwischen 5. und 22. April vernichteten die alliierten Jagdflieger insgesamt 432 feindliche Transportflugzeuge bei einem eigenen Verlust von 35 Jägern. Da die Me 323 oft bis zu 10 Tonnen Treibstoff mitführte, war sie bei Treffern in den Tank unrettbar verloren. Am 12. Mai ergab sich von Arnhem, einer der beiden Nachfolger Rommels. Was von seiner Luftstreitmacht mit Ausnahme einiger Jäger verblieb, hatte sich bereits nach Sizilien geschleppt. Am Tag darauf folgte Messe. Eisenhowers Armeen machten fast eine Viertelmillion Gefangene.

Deutschlands Niederlage

September 1941 – Mai 1945

Nicht nur das Britische Empire, auch die Vereinigten Staaten kämpfen heute um ihr Leben. Russland kämpft um sein Leben, und China kämpft um sein Leben. Hinter diesen vier grossen kämpfenden Gemeinschaften stehen der Geist und die Hoffnungen all der besiegten Länder in Europa.

Winston Churchill, 11. Dezember 1941

Durch den japanischen Angriff auf Pearl Harbor am 7. Dezember 1941 wurden die Vereinigten Staaten von Amerika direkt in den 2. Weltkrieg verwickelt. Ähnlich wie im Falle des anderen britischen Verbündeten, Russland, waren die USA anfangs eher daran, Boden zu verlieren als zu gewinnen. Aber selbst Hitler muss gelegentlich bei dem unangenehmen Gedanken, dass vier Fünftel der Menschheit nun mit England verbündet waren, erschauert sein. Zur Steigerung seines Ärgers schlug zu Beginn des neuen Jahres eine sowjetische Gegenoffensive seine Truppen zurück, die schon bis Rostow und in die Vororte von Moskau vorgedrungen waren. Die Härten des russischen Winters mochten der schlecht bekleideten Wehrmacht die Umstände in Erinnerung gebracht haben, die Napoleon zu seinem Rückzug aus Moskau im Jahre 1812 veranlassten.

Auch Churchill hatte Ärger. Die Ausrüstung zur Erhaltung und Steigerung der Schlagkraft der britischen Streitkräfte kam grösstenteils von jenseits des Atlantiks. Anfangs wurde dafür bezahlt, und die USAAF hatte allen Grund, der aufstrebenden amerikanischen Flugzeugindustrie, die finanziell und technologisch für den britischen Bedarf aufgebaut worden war, dankbar zu sein. Nun aber brauchten die US-Streitkräfte selbst die Ausrüstung in grossen Men-

gen, und da sie seit März 1941 ohne Bezahlung an das Vereinigte Königreich aufgrund des Leih-Pacht-Vertrages geliefert worden war, mochte es für die USA logisch erschienen sein, zuerst den Eigenbedarf zu decken. Damit erfolgte zwangsläufig eine Beschneidung der Lieferung von Kittyhawk-Jagdbombern, Mustang-Jägern, Liberator-Bomben, Catalina-Amphibienflugzeugen, Maryland- und Baltimore-Leichtbomben und weiteren Typen, die der RAF auf allen Kriegsschauplätzen so ausgezeichnete Dienste leisteten. Durch enorme Steigerung der Produktion wurden die Lieferungen allerdings dann doch soweit wie möglich eingehalten. Das Planziel lautete: Gesamtlieferung von 60'000 Flugzeugen im Jahre 1942 und 131'000 im Jahre 1943. Die Lieferung für 1943 an das Vereinigte Königreich umfasste 589 schwere Bomber, 1'744 mittlere Bomber, 2'745 leichte Bomber, 4'050 Jäger, 402 Beobachtungs- sowie 852 Transport- und Schulflugzeuge.

Hauptziel der Alliierten in Europa war die Invasion und Befreiung aller von Hitler besetzten Staaten. Bis zu diesem Zeitpunkt sollte Deutschland durch ununterbrochene Luftangriffe geschwächt werden. Der Plan für das Bomberkommando der RAF war, ihre Nachtoffensive beizubehalten, während die USAAF mit ihren schweren Maschinen in Massenverbänden und im Kreuzfeuer Hunderte von Maschinengewehren bei Tageslicht operieren sollten. Bis April 1943 hoffte man, in England 17 Gruppen schwere Bomber, 10 Gruppen mittlere Bomber, 6 Gruppen leichte Angriffsflugzeuge, 7 Gruppen Beobachtungs- und Bildaufklärer, 12 Gruppen Jäger und 8 Gruppen Transportflugzeuge zu stationieren.

Grossflugzeuge nach England zu schaffen, war kein Problem mehr. Schon im November 1940 hatte die RAF einen Weg gefunden, um wertvollen Schiffsraum zu sparen, als sieben Hudsons, die für das Küstenkommando dringend gebraucht wurden, durch zivile Besatzungen unter Captain D.C.T. Bennett von der BOAC (British Overseas Airways Company) überführt wurden. Aus diesem anfangs bescheidenen Unternehmen war im Juli 1941 das RAF Ferry Command hervorgegangen, dessen Piloten innerhalb von 18 Monaten 16'000 Stunden pro Woche flogen. Atlantikflüge waren Routine geworden, und die USAAF folgte nun dem von der RAF eingeschlagenen Weg, ihre 8. Luftflotte in England aufzubauen. Bomber flogen direkten Kurs, Jäger über Grönland und Irland.

Während die Amerikaner ihre Luftmacht aufbauten, steigerte das Bomber-

kommando allmählich seine Schlagkraft. Die Erfahrung aus den deutschen Nachtangriffen hatte gelehrt, dass die industrielle Produktion nicht so sehr unter dem Verlust von Werkanlagen als unter dem Ausfall der Versorgung mit Wasser, Gas und Elektrizität, dem Zusammenbruch des Nachrichtensystems und dem Fernbleiben der Menschen von der Arbeit als Ergebnis der Zerstörung der Arbeiterwohnungen litt. In Industriegebieten erwiesen sich Brandbomben offensichtlich weit wirksamer als Sprengbomben. Diese Erkenntnis führte zur Politik der Flächenbombardierung grosser Industriegebiete, wobei man etwa eine Eisenbahnstation oder einen Rangierbahnhof als genauen Zielpunkt wählte.

Zur Beschäftigung der Abwehr mussten die Angriffe zeit- und flächenmässig konzentriert werden. So galt es nur noch, das Kriegskabinett davon zu überzeugen, dass eine Offensive dieser Art mehr ausrichtete als eine Aufteilung und Umlenkung der Arbeit des Bomberkommandos auf den reinen Defensivkrieg zur See oder die Unterstützung von Landstreitkräften auf weniger wichtigen Kriegsschauplätzen.

Gerade für diesen Zweck hatte der Oberbefehlshaber des Kommandos, Air Marshal A. T. Harris, das Unternehmen «Millenium», den ersten 1'000-Bomber-Angriff auf Köln, in der Nacht vom 30. zum 31. Mai 1942 organisiert.

Von 52 Flugplätzen aus starteten insgesamt 1046 Flugzeuge mit Kurs Köln. 367 Maschinen steuerten Ausbildungs- und Umschulungseinheiten bei. Der Hauptteil des Bomberstroms bestand aus Wellingtons, Whitleys und Hampdens, es waren aber auch 338 Stirlings, Manchesters, Halifaxes und Lancasters darunter.

Seit Anfang März verwendete die RAF eine neue unter der Bezeichnung «Gee» bekannte Radarnavigationshilfe, die auf eine Reichweite von 650 km eine Position auf 10 km genau angab. Entgegen dem deutschen Knickebein-Gerät, das eine genaue Position am Schnittpunkt der Strahlen angab, legte «Gee» praktisch ein unsichtbares Funkgitter über den ganzen Kontinent, so dass ein Navigator seinen Standort zu jeder Zeit bestimmen konnte. Es brachte die von Harris befehligte Bomberstreitmacht so dicht an das Ziel heran, dass die Besatzungen es mühelos im hellen Mondschein ausmachen konnten.

In rascher Folge luden 898 Besatzungen 1455 Tonnen Bomben auf Köln ab, zwei Drittel davon Brandbomben, so dass sie die brennende Stadt auf dem Heimflug noch aus 250 km Entfernung sehen konnten. Nur 44 Maschinen kamen nicht mehr zurück; das entspricht einer Verlustquote von 3,6 Prozent ge-

genüber den bei früheren Angriffen unter ähnlichen Bedingungen üblichen 4,8 Prozent. Die Abwehr war «beschäftigt» worden, wie Harris es vorausgesagt hatte. Zudem wurden die Eigenverluste durch 50 RAF-Jäger verringert, die über Flugplätzen in Belgien, Frankreich, Holland und Deutschland Ablenkung und Verwirrung schufen.

Die bei diesem einen Angriff auf Köln zerstörte umbaute Fläche entsprach fast dem Gesamtschaden, den alle früheren Angriffe des Bomberkommandos auf Deutschland angerichtet hatten. Der Premierminister war stark beeindruckt, besonders als ein zweiter Grossangriff mit 956 Flugzeugen auf Essen und Nachbarstädte an der Ruhr mit nur zwei Tagen Abstand folgte.

Ein solcher Druck konnte natürlich nicht durchgehalten werden. Tatsächlich wurde 1942 nur noch ein Angriff mit über tausend Maschinen geflogen (am 25./26. Juni auf Bremen). Nach dem 17. September erfolgten keine weiteren Rückgriffe mehr auf Ausbildungseinheiten zur Ergänzung der Hauptstreitkräfte. Sie aber waren auch kaum noch nötig, denn Churchill teilte dem Bomberkommando nun die Prioritäten zu, die es so verzweifelt brauchte. Halifaxes und Lancasters wurden in immer stärkerem Umfang in Dienst gestellt und überwogen von der Stückzahl her allmählich die alten zweimotorigen Flugzeuge. Verbesserte Funk- und Radarnavigationshilfen, wie «Oboe», wurden eingeführt, als die Deutschen das «Gee»-Gerät zu stören gelernt hatten und neue mächtigere Waffen für die «Viermots» entwickelt wurden.

Ein unheilvolles Geräusch hörte man erstmals über Köln am Morgen nach dem Unternehmen «Millenium», als vier Mosquitos den ersten Bombenangriff mit diesem Flugzeugtyp flogen. Der diesem Einsatz zugrunde liegende Gedanke war die Störung des Feindes beim Versuch, die Stadt nach der Bombardierung aufzuräumen. Seit einiger Zeit spezialisierten sich die «Mossies» auf diese Art von Einsatz, wobei sie mit zwei 2-Tonnen-Blockbuster-Bomben bis Berlin eindringen konnten. In Holzbau ausgeführt und mit zwei Merlin-Motoren ausgerüstet, waren sie einfach in der Herstellung, leicht zu fliegen und so schnell, dass sie keine Bewaffnung mitzuführen brauchten. Sie konnten einfach jedem feindlichen Jäger «davonfliegen».

Die Wirkung auf Hitler und Göring war so gross, dass die Indienststellung der Messerschmitt-Me-262-Düsenjäger um ein volles Jahr verzögert wurde, weil sie den Umbau zu einem Mosquito-ähnlichen Jagdbomber forderten. Die

alliierten Bomberkräfte wurden damit vor einer vorzeitigen Abwertung durch ein Flugzeug bewahrt, das die Tagoffensiven abgeschwächt und in einem kritischen Zeitpunkt eine Wende des Kriegsablaufs hätte herbeiführen können. Es hätte aber auch nie eine Mosquito gegeben ohne die Hartnäckigkeit de Havillands und den Glauben Sir Wilfred Freemans, Mitglied des Air Council für Forschung, Entwicklung und Produktion. Nur wenige Leute glaubten nämlich an das Konzept eines unbewaffneten Bombers mit einer Geschwindigkeit von über 600 km/h, als der Gedanke im Oktober 1938 erstmals vorgetragen wurde.

Schliesslich sollten Mosquitos für ein weites Spektrum von Einsätzen in nahezu vierzig verschiedenen Versionen gebaut werden. Aufklärerversionen standen seit September 1941 bei den Bilderkundungseinheiten im Dienst. Sie brachten Aufnahmen aus ganz Westeuropa heim, u.a. von feindlichen Kriegsschiffen, Flugplätzen und Radarstationen; darüber hinaus hielten sie die Ergebnisse der Angriffe des Bomberkommandos im Bild fest. Der deutsche General von Fritsch hatte 1939 gesagt, dass «der nächste Krieg durch die militärische Organisation mit der leistungsfähigsten Bildaufklärung gewonnen werden wird». Die Mosquito bewies die Richtigkeit seiner Feststellung.

Mosquitos ersetzten darüber hinaus Beaufighters als wichtigste radarausgerüstete Nachtjäger für die Heimatverteidigung. Sie erhielten zusätzlich zu ihren vier Kanonen und vier Maschinengewehren noch vier 250-kg-Bomben.

Jagd- und Störflüge über Frankreich begannen bereits im Dezember 1940. Weil sie nach der gewonnenen Schlacht über England nur relativ wenige Einsätze zu fliegen hatten, schickte der neue Oberbefehlshaber des Jägerkommandos, Air Chief Marshal Sholto Douglas, seine Staffeln über den Kanal, um dort den Feind aufzuspüren. Wenn sie in geringer Zahl allein flogen, nannte man sie «Rhubarb», wenn sie in grossen Zahlen und in Bomberbegleitung auftraten, bezeichnete man solche Expeditionen als «Circus».

Im allgemeinen liess die Luftwaffe sich nicht herausfordern. Die 104 «Rhubarbs» und 11 «Circus» bis Mitte Juni 1941 kosteten die RAF insgesamt 33 Piloten bei einer Zerstörung von nur 26 Feindflugzeugen. In den nächsten sechs Wochen wurden die Angriffe gesteigert, um den Druck auf die Russen nach Hitlers Invasion abzuschwächen. Das Jägerkommando flog über 8'000 Einsätze zum Schutz von 314 Bombern.

Die RAF meldete 322 Feindflugzeuge als vernichtet, verlor allerdings selbst 123 Piloten. Tatsächlich standen aber um diese Zeit nur etwa 200 deutsche Flugzeuge in Nordfrankreich, und der wirkliche Verlust der Luftwaffe betrug 81 Jäger. Um der neuen Bedrohung begegnen zu können, holten die Deutschen viele ihrer erfahrensten Piloten aus Russland zurück. Eine noch grössere Hilfe für die Russen waren die unter enormem Aufwand an Schiffen und Menschenleben ab August 1941 entsandten Geleitzüge mit Nachschub. Der erste Konvoi brachte 39 Hurricanes, die zwei Monate lang von der 81. und 134. Staffel zur Verteidigung von Murmansk eingesetzt waren und dann den Russen übergeben wurden. Während dieser kurzen Zusammenarbeit mit der russischen Luftstreitmacht schossen die RAF-Piloten 16 Feindflugzeuge bei einem Eigenverlust von nur einer Hurricane ab.

In diesem Zeitabschnitt operierten auch Catalina-Flugboote des Küstenkommandos von Russland aus als Schutz für britische Geleitzüge im letzten Abschnitt ihrer Fahrt. Andere Flugzeuge schützten die Schiffe von Schottland und Island aus. Insgesamt 111 Flugzeuge von 14 Staffeln eskortierten den Geleitzug PQ 18 im September 1941. Dieser Geleitzug, der auch durch FAA-Jäger des Flugzeugträgers H. M. S. «Avenger» abgeschirmt wurde, versenkte 3 U-Boote und 35 Feindflugzeuge, davon 31 Torpedobomber; 13 von 40 Schiffen des Geleitzuges gingen dabei verloren.

Die Schiffsverluste bereiteten dem britischen Kriegskabinett Sorgen. Sie hätten verringert werden können, wenn die Royal Air Force verstärkt zum Schutz der Geleitzüge eingesetzt worden wäre. Dies war aber nicht möglich, da sie bei nahezu der Hälfte ihrer insgesamt 15'500 Einsätze im Jahre 1942 andere Aufgaben zu erfüllen hatte. Die eigentliche Last fiel dem Küstenkommando zu, das nicht verhindern konnte, dass innerhalb weniger Monate über eine halbe Million Tonnen Schiffsraum der Alliierten durch U-Boote versenkt wurden. So war man gezwungen, nach neuen Wegen zu suchen. Zunächst wurden neue und wirksame Wasserbomben entwickelt und eingesetzt. Im Juli 1942 vernichtete eine Wellington das erste U-Boot bei Nacht, als es mit einem Scheinwerfer über Wasser fahrende deutsche Schiffe suchte (Leigh Light).

Durch ASV-Radar und das Verfahren Leigh Light versenkte das Küstenkommando so viele deutsche U-Boote in der Biskaya, dass Admiral Dönitz alle U-Boot-Kommandanten anwies, dieses Gebiet bei Tag wie bei Nacht nur noch getaucht zu durchfahren. Dieser Befehl blieb nicht ohne eine ernsthafte Aus-

wirkung auf die Moral der Besatzungen. Die Luftwaffe versuchte dies nun ihrerseits durch die Entsendung von Nachtjägern Ju 88 zu ändern, indem sie die Verfolgung der gegnerischen Langstreckenbomber aufnahm. Ihre Bemühung wurde wiederum gekontert durch den Einsatz von zwei Beaufighter-Staffeln, denen es gelang, die Ju 88 zu vertreiben, so dass die gegen die deutschen U-Boote eingesetzten Flugzeuge ab November 1942 ungestört operieren konnten.

In anderer Hinsicht war dieser Monat für die Alliierten der schlimmste des ganzen Krieges: 814700 Tonnen Schiffsraum wurde durch feindliche U-Boote und Flugzeuge versenkt. Aber er deutete auch eine Wende an. Als Air Chief Marshal Sir Philip Joubert das Küstenkommando im Februar 1943 an Air Marshal Slessor übergab, dessen Oberbefehlshaber er seit Juni 1941 gewesen war, konnte er auf die Vernichtung von 27 U-Booten während seiner Amtszeit (19 davon in den letzten fünf Monaten) zurückblicken. Er hatte nun 18 Staffeln, von denen einige vor der Umrüstung auf Liberators mit übergrosser Reichweite standen. Diese Maschinen konnten die Lücke im mittleren Atlantik schliessen, in der die U-Boote bisher ausserhalb der Reichweite an Land stationierter Flugzeuge und Flugboote frei operierten.

Das Radar ASV MK III mit einer Wellenlänge von nur 10 cm gegenüber 1,5 m des ASV MK II setzte der Fähigkeit der U-Boote ein Ende, die ASV-Ausstrahlung einer anfliegenden Maschine des Küstenkommandos auszumachen, die ihnen Zeit liess, wegzutauchen. Das neue Gerät hatte viele Elemente gemeinsam mit der neuen ab Januar 1943 eingesetzten H2S-Navigations- und Bombenwurfhilfe des Bomberkommandos. Vollautomatisch lieferte es eine Radarkarte des überflogenen Geländes und zeigte selbst bei dichter Bewölkung klare Umrisse, wie etwa Küstenverlauf, Flüsse, Seen und Städte.

Fast gleichzeitig wurde «Gee» durch eine viel genauere und weniger leicht zu störende Radarnavigationshilfe namens «Oboe» abgelöst. Diese war zwar noch von Bodenstationen abhängig und besass eine Reichweite von nur 560 km, bildete aber eine ideale Navigationshilfe für die Mosquitos, die nun zu den sog. Pfadfinderverbänden stiessen.

Harris war nicht für die «Pfadfinder», als der Gedanke zum erstenmal aufgeworfen wurde. Er war dagegen, viele der besten Besatzungen von den Einsatzverbänden weg in einer Elite-Formation zusammenzuziehen. Sie sollten die Hauptstreitmacht durch präzise Zielerkennung und deren Ausleuchtung

führen, d.h. «Beleuchter»-Flugzeuge warfen Brandbomben oder über stärkerer Bewölkung Leuchtbomben als Visierpunkte für die Hauptstreitkräfte ab.

Unter Führung von Group Captain D.L.T. Bennett (früher beim Ferry Command) bewiesen die «Pfadfinder» weiter ihren Wert, indem sie die Genauigkeit der Angriffe des Bomberkommandos erhöhten. Überraschenderweise blieben ihre Verluste dabei im Jahre 1942 trotz der besonderen Einsatzrisiken, die manchmal ein sehr langes Verweilen im Zielgebiet verlangten, unter drei Prozent.

Es würde ein grösseres Buch als dieses füllen, wollte man die ganze Geschichte der Leistungen des Bomberkommandos, des Jägerkommandos und des Küstenkommandos in den letzten zwei Kriegsjahren gegen Deutschland aufzeichnen. Einige Unternehmen sind allgemein bekannt, so z.B. der Angriff der 617. Staffel auf die Möhnetalsperre in der Nacht vom 16./17. Mai 1943. Führer des Angriffs war der mit dem Viktoria-Kreuz ausgezeichnete Wing-Commander Guy Gibson; Konstrukteur der dort verwendeten «bouncing bomb» war Sir Barnes Wallis, der auch die 5 Tonnen schwere «Tallboy» und die 10 Tonnen schwere «Grand Slam» – die grösste Bombe, die nur von Lancaster transportiert werden konnte – entwickelte.

Weniger bekannt sind Einsätze, wie die des Bomber- und Küstenkommandos zur Unterstützung des Unternehmens «Torch» (Invasion in Nordafrika im Herbst 1942). Wiederholt griffen grosse Bomberverbände auch Genua, Mailand und Turin an, um Mussolini dazu zu bewegen, seine Jäger und Flakgeschütze in Italien zu belassen. Das Küstenkommando versenkte drei U-Boote, wirkte an der Vernichtung eines vierten mit und beschädigte weitere 23 bei einem Verlust von 17 eigenen Flugzeugen, von denen einige durch übereifrige britische und amerikanische Bordschützen abgeschossen wurden.

Als «Torch» durchgeführt und Afrika gesichert war, leitete Eisenhower das erste Stadium der Befreiung Europas durch die Alliierten ein. Tedder verfügte über nicht weniger als 267 Staffeln: 146 amerikanische und 121 britische. Viele Jagdstaffeln warteten in Malta, für dessen leidgeprüfte Bürger sich nun das Blatt wendete. In Italien, Sardinien, Sizilien und Südfrankreich hatte der Gegner noch ca. 1'000 einsatzfähige Flugzeuge, die aber schon rein zahlenmässig Überboten wurden. Hinzu kam, dass zwischen der Regia Aeronautica und der Luftwaffe keine sinnvolle Koordination stattfand.

Der alliierte Angriff auf Sizilien war gut vorbereitet. Zuerst wurden die feindlichen Nachrichtenverbindungen angegriffen. Dann folgten Anfang Juli 1943 neun Tage lang Angriffe auf Flugplätze. Die nächste grosse Aufgabe war der Schutz der 2'000 Schiffe starken Invasionsflotte auf ihrem Sammelplatz. Als sich am 10. Juli schliesslich die Schiffe den Landestränden näherten, flogen Dakotas des US Troop Carrier Command und 35 Albemaries- und Halifax-Flugzeuge der 296. und 297. Staffel mit 137 Hadrian- und Horse-Lastenseglern im Schlepp und mit 1'200 Mann der 1. Luftlande-Division an Bord die Insel an. Weiter westlich bei Gela und Licata standen Fallschirmtruppen der 82. US-Division zum Absprung bereit.

Das erste Luftlandeunternehmen dieser Art war für die Alliierten durchaus kein Erfolg. Nur 12 von der RAF geschleppte Lastensegler setzten in dem ausgesuchten Gebiet auf; 69 landeten draussen auf See. Der zweiten Welle aus 107 Flugzeugen mit der 1. Fallschirmbrigade in 17 Lastenseglern erging es noch schlimmer. Sie traf mitten hinein in ein Duell zwischen der Flotte und angreifenden Ju 88, wobei 14 Flugzeuge abgeschossen wurden.

Ansonsten lief die fliegerische Seite des Unternehmens ruhig. Der Widerstand war nur gering, und während strategische Bomber Nachschublinien in Italien angriffen, gaben die taktischen Luftstreitkräfte den Armeen alle nur erwünschte Nahunterstützung. Das gesamte Unternehmen war am 17. August 1943 beendet. Bis dahin hatten die Alliierten insgesamt 1'850 Flugzeuge zerstört oder erbeutet und selbst rund 400 Maschinen verloren.

Nach der Absetzung Mussolinis war die Situation in Italien zunächst etwas verworren, änderte sich aber sehr schnell im Anschluss an die Versenkung des Schlachtschiffes «Roma» durch die Deutschen, als die italienische Flotte zur Kapitulation fuhr. Einige italienische Piloten überflogen ihre Jäger auf alliierte Flugplätze, andere entschieden sich für die Fortsetzung des Kampfes an der Seite der Luftwaffe.

Tedder hatte von Anfang an mit seinen 3127 Flugzeugen die Luftüberlegenheit und konnte so die 8. Armee bei ihrem Vormarsch und die 5. Armee bei ihrer Landung in Salerno am 9. September wirksam unterstützen.

Die Luftwaffe versuchte ihr Äusserstes, die Amerikaner zurückzudrängen, und erzielte gegen alliierte Schiffe der Invasionsflotte durch Angriffe mit funkgesteuerten Gleitbomben (PC 1400 FX und Hs 293), die sie aus Do 217 ab-

warf, beachtliche Erfolge. Die alliierten Jäger mussten über Salerno die Grenzen ihrer Reichweite ausnutzen, und eine Zeitlang war der Ausgang des Kampfes in der Schwebe. Schliesslich aber wurde der Kampf durch starke Luftunterstützung und den Einsatz von Luftlandetruppen entschieden. Am 16. April trafen sich die britischen und amerikanischen Armeen südlich Salerno. Am 1. Oktober wurde Neapel besetzt. Um diese Zeit waren die amerikanischen strategischen Bomber bereits auf Stützpunkte im Raum Foggia verlegt. Das bedeutete, dass Ziele in Deutschland, in der Tschechoslowakei, in Österreich, Rumänien, Ungarn, Polen und Frankreich von England und Italien aus erreicht werden konnten. Von Foggia aus begann auch die 205. Gruppe der RAF die Verminung der Donau, die der feindlichen Schifffahrt schwere Verluste zufügte.

Die Luftwaffe konnte noch mit Überraschungen aufwarten: Das zeigte sie am 2./3. Dezember, als Ju 88 bei einem Nachtangriff auf den Hafen von Bari 17 Handelsschiffe versenkten. Aber solche Ereignisse wirkten sich auf den Ausgang des Feldzuges nicht mehr entscheidend aus. Schlechtes Wetter und die hartnäckige Verteidigungstaktik der Gruppe Kesselring hielt den Vormarsch noch mehrere Monate auf. In dieser Zeit arbeiteten Eisenhower, Montgomery und Tedder die Invasion über den Kanal nach Frankreich aus und gaben die Führung der alliierten Truppen an General Sir H. Maitland Wilson und General Ira Eaker von der USAAF (Kommandeur der Luftstreitkräfte) ab, die am 4. Juni in Rom einmarschierten.

Zwei Tage später lief das Unternehmen «Overlord» an. Die Vorbereitungen für diese Operation waren seit Monaten, ja sogar Jahren, im Gange. Einige davon waren auch für den Feind deutlich erkennbar. Zu ihnen gehörten die Angriffe des Bomberkommandos auf seine Produktionsstätten und seine Verkehrsverbindungen, die RAF und USAAF gemeinsam durchführten. Von 1942 bis zum Frühjahr 1944 zerstörten sie über 40 deutsche Grossstädte. Aber immer noch war die deutsche Waffenproduktion, einschliesslich Flugzeuge, zweieinhalbmal grösser als im Januar 1943. Zur Vorbereitung der Invasion gehörte auch, dass Jagdbomberangriffe gegen Eisenbahnen und andere Verbindungslinien sowie Ziele in Frankreich 1944 verstärkt wurden: In den zwei Monaten vor dem 6. Juni warfen 21'949 britische und US-Bomber zusammen 66'517 Bomben auf 80 sorgsam ausgewählte Ziele, insbesondere auf Eisenbahnlinien.

Wo und wie würde die Invasion erfolgen? Praktisch gab es seit Jahren eine Menge Verschleierungstaktiken. Eine besondere Aufgabe fiel einigen schwarz gestrichenen Lysanders der 138. und 161. Staffel zu, die nachts von Tempsford bei Bedford aus starteten und Agenten und Versorgungsgüter für Ausschüsse der französischen Untergrundbewegung absetzten bzw. abwarfen. Gelegentlich landeten diese Maschinen auch im Feindgebiet, um «Joes» aufzunehmen. So wurden, etwas respektlos, Prominente bezeichnet, die sich aus verschiedensten Gründen absetzen wollten, oder Leute, die durch den Kontakt zur Widerstandsbewegung wichtige Nachrichten zu überbringen hatten.

Besondere Leistungen vollbrachte die Gruppe Nr. 100 unter Air Vice-Marshal E.B. Addison, der 1940 den Kampf gegen den Funkverkehr der Luftwaffe führte. Sie wurde am 8. November 1943 gegründet und hatte die Aufgabe, die Peilungen des Gegners zu stören. Mitte 1944 umfasste sie bereits 12 hochspezialisierte Staffeln.

Die 171. Staffel mit Halifaxes, die 199. mit Stirlings, die 214. mit Fortresses und die 223. mit Liberators arbeiteten mit Funk- und Radarstörgeräten, um Verwirrung zu stiften. So gab es einen Hochleistungssender mit dem Namen «Jostle», der einen dudelsackähnlichen, rauhen Trillerton auf den Jägerleitfrequenzen der Luftwaffe abgab; «Mandrei» und «Piperack» störten die Radargeräte des Feindes in Boden- bzw. Bordanlagen; Metallstreifen mit der Codebezeichnung «Window» (deutsche Bezeichnung «Düppel») wurden so abgeworfen, dass sie auf feindlichen Radarschirmen eine Menge falscher Leuchtpunkte auslösten, wodurch sie die Abfangjäger vom Bomberstrom ablenkten.

Von besonderer Natur war die Arbeit der 192. Staffel, die mit ihren Halifaxes, Wellingtons und Mosquitos feindliche Radargeräte in Deutschland aufspüren sollte.

Für die «Zerstörungsarbeit» hatte dieses Kommando schliesslich die Mosquitos der 23., 85., 141., 157., 169., 239. und 515. Staffel eingesetzt, die mit «Serrate» ausgerüstet waren. Dadurch konnten sie die Peilung der Luftwaffen-Nachtjäger empfangen und deren Standorte genau ausmachen. Das Gerät «Perfectos» setzte den Kennsender der deutschen Flugzeuge ausser Betrieb und verriet ihre Standorte. «Monica», ein Heckwarn-Radar, machte jeden sich von hinten annähernden Feind aus. Mit dieser Ausrüstung schafften es diese Flugzeuge, jede Nacht durchschnittlich drei Luftwaffen-Flugzeuge abzuschliessen, oft über deren eigenen Fliegerhorsten. Das hatte eine nachhaltige

Wirkung auf die Moral feindlicher Nachtjagdpiloten, deren Einsatz wahrscheinlich durch den Zusammenbruch der Verbindung mit dem Boden vereitelt wurde.

Luftwaffen-Jäger versuchten ähnliche Eindringtaktiken über britischen Flugplätzen, z.B. indem sie sich unter einen Strom zurückkehrender Bomber mischten und angriffen, wenn die Flugzeuge zur Landung ansetzten. Ende 1942 wurde der schnelle und gefürchtete Jagdbomber Fw 190 für Störflüge auf die britische Südküste und gelegentliche Vorstösse bis London eingesetzt. Die Spitfires dieser Zeit waren nicht schnell genug, die Fw 190 abzufangen. Aber die Hawker Typhoon, die gerade beim Jägerkommando in Dienst gestellt worden war, erwies sich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 660 km/h bald als dem Angreifer überlegen.

Etwa ein Jahr später startete die Luftwaffe einen Angriff mit etwa 550 Flugzeugen des IX. Fliegerkorps gegen England. Unter Übernahme der Harris-Taktik – Einsatz von sog. Pfadfindern und Konzentration des Angriffs auf einen kurzen Zeitraum – begann die Offensive am 21./22. Januar 1944 mit 95 Flugzeugen mit einem Angriff auf London. Weitere Angriffe folgten bis April; dann liessen sie allmählich nach.

Inzwischen war die Typhoon zu einem Jagdbomber entwickelt worden, der statt Bomben auch Raketen tragen konnte. Damit spielte sie eine wichtige Rolle in der Jäger-Offensive der 2. Tactical Air Force (TAF) unter Coningham. Insbesondere half sie der Invasionsflotte durch Zerstörung von vier schwer verteidigten Radarstationen an der Kanalküste.

Ein noch grösserer Beitrag zum Erfolg war das Unternehmen «Taxable», bei dem 16 Lancaster der 617. Staffel in 1'000 m Höhe ein sorgfältig gearbeitetes Schema über dem Kanal abflogen, dabei «Window» abwarfen und 18 kleinere Schiffe umkreisten, die Ballons im Schlepp hatten, welche auf feindlichen Radarschirmen Lichtpunkte erzeugten, die denen von viel grösseren Schiffen ähnlich waren. Dieses Unternehmen vor der Meerenge von Dover und ein ähnliches, das die 218. Staffel vor Boulogne flog, liessen den Feind vermuten, die Invasionsflotte käme durch den Ärmelkanal, während sie praktisch für die Normandie bestimmt war.

Das Mass der Luftüberlegenheit, das die Alliierten erreicht hatten, war nun ganz offenbar. Es gab bei der Zusammenstellung der Invasionsflotte praktisch keine Einmischung der Luftwaffe mehr, und die ausgewählte Invasionsküste

war durch die Zerstörung von Brücken, Eisenbahnverbindungen und Radar isoliert. Bei 200'000 Einsätzen und einem Abwurf von 200'000 Tonnen Bomben innerhalb von zwei Monaten betrug der Verlust der alliierten Luftstreitkräfte nicht mehr als ein einziges Flugzeug pro tausend Einsätze.

Die Lehren aus den Feldzügen in Afrika, Sizilien und Italien waren wohl beherzigt worden. Mit Fallschirmtruppen und Lastenseglern als Auftakt rollten Montgomerys auf Schiffen verladene Hauptinvasionskräfte auf die Strände der Normandie, gedeckt durch die Bordgeschütze der Flotte und der Luftstreitkräfte, die am Invasionstag bei einem Verlust von 113 Flugzeugen 14'674 (davon 5'656 britische) Einsätze flogen.

Im entscheidendsten Augenblick des Krieges versagte die Luftwaffe.

Fast ein Jahr schwerer Kämpfe stand bevor, und Deutschland verpasste nie eine Gelegenheit, zurückzuschlagen. Am 12. Juni zischten die ersten von 7'541 insgesamt abgefeuerten V-1-Raketen gegen London. Die erste V-2-Rakete folgte im September. Das Jägerkommando machte kurzen Prozess mit den V-1 über England. Die ersten Staffeln der Tempest-V-Jäger erzielten ganz besondere Erfolge. Ihre Marschgeschwindigkeit von 550 km/h war allen anderen Jägern überlegen. Diese Jäger konnten schnell auf die 482 km/h der fliegenden Bomben beschleunigen und vernichteten 1'847 Stück dieser Waffe; 1'866 wurden durch Flakgeschütze, 232 durch Ballonsperren und 12 durch die Marine zerstört.

Dass der Angriff nicht so überwältigend war, wie Hitler es geplant hatte, war der gewissenhaften Arbeit der Aufklärungsstaffeln und der zentralen Bildauswertungseinheit in Medmenham zu danken. Aufnahmen der geheimen deutschen Erprobungsstelle in Peenemünde hatten ein kleines Flugzeug auf einer Rampe gezeigt, wie sie in grosser Zahl an der französischen Kanalküste errichtet wurden. Agentenberichte wussten von Versuchen mit Langstreckenraketen und anderen Vergeltungswaffen sowie Plänen für einen Bombenangriff auf London.

Peenemünde wurde in der Nacht vom 17. auf den 18. August 1943 durch 1937 Tonnen Bomben aus 597 Flugzeugen getroffen. Ab Oktober war die Abschussrampe in Frankreich regelmässig Ziel von Jäger- und Bomberangriffen. Die V-1-Offensive wurde deshalb nie mehr als eine Störung. Sie war aber wie die V-2 so lange nicht endgültig besiegt, bevor nicht die Abschussbasen durch die vorrückenden Armeen erbeutet waren.

Der Ausbruch aus dem Landekopf war anfangs durch Montgomerys Vor-

sicht und durch den hartnäckigen Widerstand der Wehrmacht verzögert worden. Das Hauptwiderstandsnest war Caën. Am 7. Juli griff das Bomberkommando ein und legte einen Bombenteppich von 2'363 Tonnen im Norden der Stadt. Noch Stunden darauf hoben alliierte Truppen Schlupfwinkel von verwirrten und hilflosen feindlichen Soldaten aus. Aber die Deutschen hielten immer noch einen Teil der Stadt. Am 18. Juli warfen 1'919 britische und amerikanische Flugzeuge weitere 7'700 Tonnen Bomben; darauf folgten zwischen 25. Juli und 15. August weitere vier schwere Tagangriffe an anderen Stellen des Landekopfes.

Feldmarschall von Kluge, Oberbefehlshaber der deutschen Armeen, schrieb verzweifelt an Hitler: «Angesichts der völligen Beherrschung des Luftraumes durch die feindlichen Luftstreitkräfte sehe ich keinen Weg, eine Strategieform zu finden, die, wenn wir uns nicht vom Schlachtfeld zurückziehen, ihre vernichtende Wirkung aufhebt.» Aber selbst ein Rückzug war unmöglich, wie später klar werden sollte.

Am 7. August schickte von Kluge, der nach einem durch Hitler im Detail ausgearbeiteten Plan vorging, die verbliebenen 400 Panzer von sechs Panzerdivisionen in einem Vorstoss an die See, der General Pattons 3. Armee abzuschneiden drohte. Sie hatten einen mit unerfahrenen Truppen besetzten Abschnitt gewählt und waren gerade dabei, die Abwehr zu durchbrechen, als die ersten raketenfeuernden Typhoons der 2. TAF erschienen. Gegen schwachen Widerstand stiessen die Jäger wiederholt auf eine Zusammenballung von 60 Panzern und 200 Fahrzeugen bei Mortain herunter. Als der Feind floh, hinterliess er an diesem Frontabschnitt 78 Panzer-Kampfwagen, 4 Selbstfahrlafetten und 50 ungepanzerte Fahrzeuge.

Ein schnelles Zufassen der Bodenstreitkräfte schloss die Überreste von 16 deutschen Divisionen, davon neun Panzerdivisionen, in einem Kessel in Falaise ein. Ein bereits in Tunis für die Führung von Nachtbomben in Fronträumen mit Erfolg angewendetes Verfahren wurde nun unter Einsatz gepanzerter «Kontaktfahrzeuge» zum Ausmachen feindlicher Ziele und zur Anforderung von Typhoons, Spitfires und Mustangs per Funk durch die 2. TAF verbessert.

In einer für viele typischen Aktion griffen die Typhoons eine lange feindliche Kolonne an, vernichteten zuerst die Panzer-Fahrzeuge an der Spitze und am Ende und zerstörten dann systematisch mit Raketen und Kanonen jedes einzelne Fahrzeug und alles, was sich noch bewegte. Das Bild, das sich hier

und in der ganzen Falaise-Zone bot, war das einer kompletten Vernichtung. Die Schlacht in der Normandie war zu Ende. Montgomerys Geduld war gerechtfertigt, und Pattons Panzer rollten weiter vor bis zum Rhein.

Im Norden stand Montgomery vor einer schwierigen Aufgabe. In dem Bestreben, den Krieg noch vor Weihnachten zum Abschluss zu bringen, hatte er einige stark verteidigte feindliche «Festungen», wie Le Havre, Boulogne und Calais, umgangen und sie dem Bomber Command und anderen alliierten Bomberstreitkräften überlassen. Trotz Führerbefehl, bis zum bitteren Ende zu kämpfen, ergaben sich alle nach wenigen Tagen.

Montgomery umging die stark befestigte Siegfried-Linie und setzte am 17. September Fallschirm- und Luftlandetruppen in Grave, Nimwegen und Arnheim in Holland ab, um die wichtigsten Brücken über Maas, Waal und Niederrhein zu besetzen. Nicht weniger als 3'887 Flugzeuge und 500 Lastensegler wurden eingesetzt, aber 1240 davon waren Jäger für die Erdkampf-Unterstützung und 1'113 Bomber. Zur Heranschaffung aller für den Erfolg nötigen Truppen mit einem Flug fehlte es an ausreichenden Transportflugzeugen. Als der zweite Transport Arnheim erreichte, war es schon zu spät.

Der Misserfolg von Arnheim zwang die Alliierten, im neuen Jahr weiterzukämpfen. Inzwischen hatte Alexander 8 seiner Divisionen aus Italien für das Unternehmen «Dragon», die Invasion Südfrankreichs am 1. August, abgegeben. Es lohnte sich, denn alliierte Armeen rückten mit starker Luftunterstützung so schnell vor, dass schon am 12. September der Kontakt mit Pattons 3. Armee in Avallon zustande kam. Die geschwächten Armeen in Italien brauchten viel Zeit zum Durchbruch nördlich von Florenz, aber es gelang ihnen, noch vor Kriegsende die norditalienische Tiefebene bis Turin, Mailand und Venedig zu überrennen.

An der Südfront flog die Balkan Air Force, die im Juni 1944 u.a. aus 8 Staffeln und Personal aus fünf Nationen gebildet worden war, 11'600 Einsätze nach Jugoslawien, wo sie es schaffte, 20 deutsche und bulgarische Divisionen zu binden.

Zwei südafrikanische Liberator-Staffeln, die Sonderstaffel Nr. 148 und das polnische Sondereinsatzkommando Nr. 1586, versuchten im August und September 1944 22 Nächte lang, Waffen und Munition für die kleine polnische Heimat-Armee unter General Bor heranzuschaffen, die sich in einem Versuch, den Feind aus Warschau zu vertreiben, erhoben hatte, als die sowjetischen Ar-

meen vor der Stadt standen. Erst als es zu spät war, wollten die Russen mithelfen und USAAF-Flugzeuge aus England auf Plätzen landen lassen, die die ganze Zeit freistanden. Bors Aufstand wurde zusammengeschlagen, und die alliierten Luftstreitkräfte im Mittelmeerraum hatten 31 von 181 Flugzeugen, die helfen wollten, umsonst geopfert.

Feldmarschall von Rundstedt unternahm am 16. Dezember 1944 einen letzten Angriff gegen die alliierte Hauptfront. Er bahnte sich einen Weg durch die amerikanischen Linien in die Ardennen, als er die bei seinem Durchbruch 1940 gegen die Franzosen angewandte Taktik zu wiederholen versuchte. Eine schnelle Abwehrbewegung Montgomerys und die alliierte Luftüberlegenheit setzten diesen Hoffnungen in neun Tagen ein Ende. Auch die Luftwaffe startete am Neujahrstag eine letzte Grossoffensive mit zwischen 790 und 870 Flugzeugen. Mit erfahrenen Navigatoren führten Ju 88 einen spektakulären Störflog in geringer Höhe und damit unentdeckt über Stützpunkte der TAF durch und zerstörten dabei allein 144 britische Flugzeuge.

Für gut über 200 seiner ihm noch verbliebenen Flugzeuge hatte der Feind den allzu selbstzufriedenen Alliierten eine Lektion erteilt, die die Jagdbomber auf einigen Plätzen der TAF Flügelspitze an Flügelspitze abgestellt hatten. Dieses Unternehmen war insofern ohne besondere Bedeutung, da die Herstellerwerke in den USA und in England in dieser Zeit monatlich ungefähr 10'000 Flugzeuge bauten. Mehr von technischer als einsatzmässiger Bedeutung war, dass RAF und Luftwaffe seit Sommer 1944 Strahlflugzeuge zur Verfügung hatten. Als erste gingen am 27. Juli 1944 die Gloster Meteor bei der 616. Staffel in Frontdienst. Anfangs mit beachtlichem Erfolg gegen V-1-Raketen verwendet, wurde sie schliesslich nach Frankreich verlegt, ohne je auf ihr deutsches Gegenstück, die Messerschmitt Me 262, zu stossen.

Die Messerschmitt mit 30-mm-Kanonen und Luft-Luft-Raketen erzielte dagegen einige beachtliche Erfolge gegen alliierte Bomberverbände, aber sie kam zu spät, um noch eine Wende herbeizuführen. Im Oktober 1944 war der Widerstand so unbedeutend geworden, dass das Bomberkommando seine Deutschland-Angriffe mit Halifaxes, Lancasters und Mosquitos fliegen konnte, Öl war nun das Hauptziel, und im November wurden 14'312 t Bomben auf Ölziele abgeworfen. Wegen des Mangels an Treibstoff und an Öl kam in Deutschland nahezu jegliche Produktion zum Erliegen.

Das Bomberkommando hatte die schreckliche Macht konventioneller Waffen zwischen dem 24. Juli und dem 3. August 1943 in Hamburg demonstriert, als 8'621 Tonnen Bomben aus 3'095 Flugzeugen einen Brand auslösten, der wie ein Feuersturm über die Stadt hinwegfegte und 41'800 Menschenleben kostete. Zusammen mit der USAAF hatte es Deutschlands Flugzeugindustrie gezwungen, sich immer mehr auf die Verteidigung zu konzentrieren, bis 1944 Jäger 78% und Bomber nur noch 11% der Gesamtproduktion ausmachten.

Das Bomberkommando verlor in der am längsten dauernden Schlacht des Zweiten Weltkrieges 47'293 Mann. Die Zahlen der Todesopfer, der abgeworfenen Bomben, der gebauten Flugzeuge und der versenkten Schiffe haben astronomische Grössenordnungen – sinnlose Dimensionen. Das Britische Commonwealth Air Training Scheme brachte in Kanada 137'739, in England 88'022, in Australien 27'387, in Südafrika 24'814, in Rhodesien 10'033 und in Neuseeland 5'609 Piloten und fliegendes Personal hervor.

Das Küstenkommando hatte mit der Versenkung von 188 U-Booten und 343 Schiffen mit insgesamt 513'804 Tonnen und beim Schutz von ungezählten alliierten Schiffen viel geleistet, so dass England nie Mangel an Nahrungsmitteln oder Waffen hatte und einen Krieg gewinnen konnte, der schon einmal verloren schien. Das Transportkommando war zwar neu gewesen, hatte aber in den letzten zwölf Monaten des Krieges eine wichtige Rolle gespielt, nicht zuletzt während des höchst erfolgreichen Luftlandeangriffes am 24. März, der den Anfang des Kriegsendes in Europa ankündigte.

Am 8. Mai 1945 nahm Feldmarschall Montgomery die bedingungslose Kapitulation Deutschlands entgegen. Nur Japan blieb noch zu schlagen – aber der Pazifik schien fern.

Der Krieg gegen Japan

Dezember 1941 – August 1945

Kein Amerikaner wird es mir verübeln, wenn ich erkläre, dass es mir die grösste Freude war, die Vereinigten Staaten auf unserer Seite zu haben. Ich konnte den Ablauf der Ereignisse nicht voraussagen. Ich behaupte nicht, die Kriegsmacht Japans genau eingeschätzt zu haben. Heute aber weiss ich, die Vereinigten Staaten waren bis zum Hals und auf Leben und Tod im Krieg. Damit hatten wir also gewonnen.

Winston Churchill

Im Jahre 1920 hatten die Japaner die britische Regierung um Entsendung einer Luftfahrtmission aus erfahrenem RAF-Personal zur Heranbildung der Kaiserlich Japanischen Marineflieger auf den einer grösseren Seemacht angemessenen Stand ersucht.

Die britische Delegation, die 1921 in Japan eintraf, brachte die Vielfalt moderner britischer Schul- und Kampfflugzeuge mit, darunter sechs Sopwith-Cuckoo-Torpedobomber. Die britischen Ausbilder sahen sehr bald, dass die Fähigkeiten ihrer Flugschüler «von betont hohem Durchschnitt» waren. Ausserhalb Japans hielt kaum jemand viel von der Militärfliegerei dieses Landes. Kriegsberichte aus China besagten zwar, die Japaner hätten einige gute und leistungsfähige Jäger und Bomber, man hielt sie aber meist für schlechte Kopien britischer und amerikanischer Konstruktionen. Darstellungen in amerikanischen Zeitungen über die hohe Qualität der Zero-Jäger, die 1940 von der Marine gegen die Chinesen eingesetzt wurden, hielt man für übertrieben. Als zuverlässigere Einzelheiten aus anderen Quellen beim Luftfahrtministerium in Tschungking eingingen, wurden die Informationen an das Hauptquartier der Luftstreitkräfte in Singapur weitergegeben. Sie kamen aber nie dort an. Ein

zweiter Bericht, eine Übersetzung aus dem Chinesischen, traf zwar dort ein, wurde aber vermutlich in einer Akte abgelegt und sollte später studiert werden, was aber unterblieb. Welch unbedeutende Kleinigkeiten doch oft den Lauf der Geschichte ändern! Kein Mensch zweifelte 1941 daran, dass Singapur bei Ausweitung des Krieges auf den Pazifik von besonderer strategischer Bedeutung sei. Die Stabschefs in London legten sogar fest, dass die RAF im Fernen Osten zum Ende dieses Jahres aus 336 modernen Kampfflugzeugen mit entsprechenden überall von Hongkong bis Kalkutta und Ceylon einsetzbaren Reserven zu bestehen habe. Die Behörden in Singapur hielten 566 für eine realistischere Ziffer. Kaum einmal war das Sprichwort, dass der Weg zur Hölle mit guten Vorsätzen gepflastert ist, zutreffender als hier.

Am 7. Dezember 1941 vernichtete die japanische Marine die amerikanische Pazifikflotte in Pearl Harbor mit Torpedobomben und Sturzkampftaktiken. In Malaya hatte der Oberbefehlshaber Air Chief Marshal Sir Robert Brooke-Popham zu diesem Zeitpunkt 362 Flugzeuge, von denen 233 einsatzklar waren.

Er war nicht wenig überrascht, als er seine vier Staffeln mit in den USA gebauten Brewster-Buffalo-Jägern einsetzte und die Stärke der japanischen Zeros erlebte. In 3'000 m Höhe erreichten seine Flugzeuge eine Höchstgeschwindigkeit von 430 km/h gegenüber 505 km/h der Zeros, und selbst diese Leistung war nur durch Austausch der ursprünglichen Bewaffnung von zwei 13-mm-MG gegen zwei vom Kaliber 7,5 mm möglich. Die Buffalos waren leistungsschwächer und konnten sich auch mit der Wendigkeit der feindlichen Maschinen nicht messen.

Die grosse Gefahr für Singapur befürchtete man in einer Invasion von See her. Deshalb wiesen alle grossen Geschütze seewärts, und die offensive Luftmacht bestand aus zwei Staffeln (Nr. 36 und Nr. 100) veralteter Vildebeeste-Torpedobomber-Doppeldecker und drei Catalina-Flugbooten der 205. Staffel. Eine weitere Flugbootstaffel war 1940 nach Nahost abgezogen worden. Die Stabschefs erklärten Brooke-Popham ihre Absicht, die Vildebeeste durch in Australien gebaute Beauforts zu ersetzen. Die Produktion blieb aber hinter der Planung zurück; schliesslich mussten die Luftstreitkräfte in Nahost sowie die Russen vordringlich beliefert werden.

Als schliesslich der Angriff erfolgte, kam er von Norden auf dem Landweg und nicht von See her. Die grossen Geschütze waren somit unnütz. Am wertvollsten von allen Flugzeugen Brooke-Pophams waren noch die Blenheims der

RAF-Staffeln Nr. 27, 34, 60 und 62 sowie die Hudsons der RAF-Staffeln Nr. 1 und 8. Die holländische Luftwaffe konnte noch 9 Buffalos und 22 Martin-B-10-Bomber beisteuern. Die Japaner hatten 300 moderne Flugzeuge auf Landbasen in Indochina und dazu ihre grosse trägergestützte Luftstreitmacht.

Als eine Hudson von der 1. Staffel am 6. Dezember zwei riesige japanische Geleitzüge von Handels- und Kriegsschiffen mit Kurs West, etwa 500 km von Malaya entfernt, ausmachte, gab es keinen Zweifel mehr, dass der Krieg unmittelbar bevorstand. Zwei Tage später war es soweit, als Kota Bharu im Norden an der thailändischen Grenze von See her mit Bomben belegt wurde und Singapur den ersten Luftangriff erlebte.

Zunächst schien es, als sei eine japanische Invasion in Kota Bharu vereitelt worden, als Hudsons der 1. Staffel einen von acht Transportern vor der Küste versenkten, zwei weitere schwer beschädigten und nahezu 3'000 in ihren Landungsbooten eingeschlossene feindliche Soldaten töteten. Tatsächlich aber griff der Feind bald mit viel grösserer Macht erneut an.

Zu diesem Zeitpunkt hätten die britischen Bomber gegen feindliche Ansammlungen in Singapur und Patani in Thailand eingesetzt werden müssen. Stattdessen wurden sie gegen die neuen Landstreitkräfte in Kota Bharu verwendet. Die feindlichen Flugzeuge griffen von Thailand aus die RAF-Flugplätze in Sungei Patani, Penang, Butterworth und Alor Star an. Bis zu 60 Jäger und Bomber griffen jeden Stützpunkt mit Sprengbomben an, die zwar Maschinen und Menschen vernichteten, die Flugplätze aber relativ intakt hinterliessen, so dass sie nach der Vertreibung der Briten sofort wieder benutzt werden konnten.

Bald waren nur noch 50 von den ursprünglich 110 britischen Flugzeugen in Nordmalaya flugtauglich. Am 9. Dezember unternahmen die verbliebenen Blenheim-Staffeln der 34. und 62. Staffel mit Verstärkung durch eine weitere Blenheim-Staffel einen erfolgreichen Angriff auf den vollbelegten Flugplatz von Singora. Als die gleichen Flugzeuge anschliessend von Butterworth aus einen weiteren Angriff flogen, wurden sie durch japanische Flugzeuge mit Bomben und MG angegriffen. Nur eine Maschine kam überhaupt in die Luft.

Am 10. Dezember wurden die zwei mächtigsten Einheiten der Fernostflotte, H.M.S. «Prince of Wales» und H.M.S. «Repulse», als sie sich ohne Fliegerschutz auf See hinauswagten, durch japanische Torpedobomber versenkt, deren Piloten ihre Angriffe durch schweres Flakfeuer hindurch ausführten. Noch

am gleichen Tag wurde die Räumung der Flugplätze im Norden beschlossen. Nur zwei Blenheims und sechs Buffalos waren von Butterworth aus noch flugklar.

Die Piloten der Buffalo-Staffeln taten ihr Bestes, um eine Art Sicherung für die zurückströmenden Truppen zu schaffen, aber es war hoffnungslos. Zwar wurden 5 japanische Flugzeuge in der Nähe von Ipoh abgeschossen, aber die Verluste wurden bald so hoch, dass die Jagdverbände Befehl erhielten, sich auf die Aufklärung zu beschränken.

Von See her wurde inzwischen am 26. Dezember Borneo besetzt. Hongkong hatte am Weihnachtstag kapituliert. Beide hatten nicht ein Flugzeug zur Verteidigung. Singapur besass nun nach dem Eintreffen von 6 Hudsons und 7 Blenheims 75 Bomber und Aufklärungsflugzeuge und 28 Jäger. 51 Hurricanes, verpackt in Transportbehältern, sollten unterwegs sein. Sie trafen dann auch am 13. Januar ein und gingen am 20. an die Front, wobei sie acht aus einem Verband von 27 japanischen Bombern vernichteten, die sich ohne Geleitschutz über Singapur gewagt hatten. Am Tag darauf erschienen die Japaner mit einer Zero-Eskorte, die prompt 5 Hurricanes abschoss. Das wäre nicht passiert, wenn die von Ägypten abgezogenen britischen Jäger nicht noch mit Sandfiltern ausgerüstet gewesen wären, die ihre Geschwindigkeit um 50 km/h drückten.

Tag für Tag erfolgten Bombenangriffe, und die ganze Zeit über rückte der Feind näher an die Insel heran. Am 15. Januar erhielt die Air Force Befehl, sich mit Ausnahme von 8 Hurricanes und 6 Buffalos, die die Räumung sichern sollten, nach Sumatra abzusetzen. Sie taten dies auch mit viel Mut, aber vier Schiffe gingen verloren, und die Verlegung nach Sumatra bot denen, die dort hin gingen, nur eine vorübergehende Entspannung.

Am 15. Februar kapituliert Singapur. Inzwischen waren die nach Sumatra verlegten und zur Bombergruppe Nr. 225 formierten Blenheims und Hudsons mit Geleiten von Konvois und Angriffen auf Flugplätze in Malaya beschäftigt, von denen aus sie noch ein paar Wochen zuvor eingesetzt waren. Die Unsicherheit zeigte sich, als die Japaner am 23. Januar Palembang mit Bomben belegten und am 14. Februar auf dem wichtigen Flugplatz von Sumatra, bekannt als P. I, Fallschirmtruppen absetzten. Daraufhin konnten die Bomber nur noch vom Geheimflugplatz P. II aus operieren, als sie die japanische durch Schiffe und Flugzeuge gesicherte und zur Besetzung von Sumatra abgestellte Flotte von 25 bis 30 Transportern entdeckten.

Bei ihrem ersten Angriff auf den Geleitzug versenkten bzw. beschädigten die Bomber sechs von den Transportschiffen bei sieben eigenen Verlusten. Am 15. schlugen sie, durch Hurricanes begleitet, nicht nur den feindlichen Landeversuch gänzlich nieder, sondern töteten auch auf der Insel Banka Tausende japanischer Soldaten und vernichteten eine Anzahl Zeros am Boden. Der Feind schickte weitere Fallschirmtruppen, und die Air Force musste wieder abziehen, dieses Mal nach Java. Bald rückten die Japaner mit drei Geleitzügen auch gegen dieses letzte Bollwerk von Holländisch-Ostindien an. Die Bomber kämpften bis zum Ende, wobei eine ihrer grössten Unternehmungen ein Angriff auf den Geleitzug war, der am 27. die ganze Flotte des holländischen Admirals Karil Doorman versenkt hatte. In Begleitung von amerikanischen B 17 versenkten sie 15 feindliche Schiffe, vier weitere folgten am 1. März. Selbst nachdem der Feind bereits die Küste in Besitz hatte, gaben die Hurricanes der 232. und 605. Staffel den Versuch nicht auf, Batavia zu verteidigen und japanische Landstreitkräfte Flügelspitze an Flügelspitze mit holländischen Kittyhawks und Buffalos anzugreifen. Die noch verbliebenen Vildebeeste schlossen sich dem Angriff auf einen besetzten Flugplatz an. Am 8. März endete der ungleiche Kampf mit der Kapitulation des holländischen Armeebefehlshabers.

Es verblieb noch Birma, das von 280 Flugzeugen verteidigt worden wäre, wenn man den bestehenden Plan auch durchgeführt hätte.

Die 221. Gruppe mit Hauptquartier in Rangun konnte noch 16 Buffalos der 67. Staffel und 21 P 40 der legendären amerikanischen Freiwilligen-Gruppe Flying Tigers vorweisen. Unter ihrem Kommandeur General Claire Chennault lagen die Tigers zur Verteidigung der Birma-Strasse in Kunming. Generalissimus Tschiang Kai-schek hatte ihnen aber gestattet, über Rangun neue Einsätze zu suchen. Sie brauchten auch gar nicht lange darauf zu warten. Etwa 400 japanische Jäger standen als Spitze für den Vorstoss nach Birma bereit, und Rangun erlebte am Weihnachtsabend seinen ersten Fliegerangriff. Am zweiten Weihnachtsfeiertag hatte die 221. Gruppe 36 Maschinen der Angreifer abgeschossen und erhielt bald darauf zur Verstärkung ca. 30 Hurricanes und eine Staffel Blenheims.

Die Neuzugänge machten bald durch den Abwurf von 5-t-Bomben auf den Flugplatz von Bangkok von sich reden. 58 Feindflugzeuge wurden dabei zerstört und Dutzende weiterer in den ersten zwei Monaten des Jahres 1942 abgeschossen, als die Japaner Rangun 31mal bei Tag und Nacht angriffen und um

die gleiche Zeit einen kühnen Versuch unternahmen, die Luftherrschaft an sich zu reißen, was ihnen aber nicht gelang. Die alliierten Luftstreitkräfte setzten sich nun nach Norden ab, weil die Armeen, die sie zu schützen hatten, unter überwältigenden feindlichen Angriffen zurückgehen mussten. Ihr Erfolg kam schliesslich am 21. März, als 10 Hurricanes und 9 Blenheims vom Zivilflugplatz Magwe aus 50 Feindflugzeuge in Mingaladon am Boden erbeuteten, 16 auf dem Flugplatz und 11 beim Start vernichteten.

Das war zu viel für die Japaner. Sie schickten nicht weniger als 230 Flugzeuge, um Magwe zu zerstören. Einige britische Flugzeuge entkamen nach Akyab, wo sie in einen drei Tage lang andauernden Bombenangriff gerieten. Damit endete die Luftschlacht um Birma.

Um diese Zeit taten sich die unbewaffneten Dakotas der 31. (Transport-)Staffel und der 2. USAAF-Truppentransport-Staffel hervor, die Tausende von Zivilisten in Sicherheit brachten und für die Rückzugsarmeen und zahllose Flüchtlinge, die nordwärts in die Imphal-Ebene und in die Naga-Berge strömten, lebensnotwendige Güter abwarfen.

Mit Anbruch der Monsunzeit hielten die Feinde an der Grenze Indiens ein. Der fast einzige Fehlschlag (des Feindes) bei den fünf Monate dauernden unglaublichen Eroberungen war weiter südlich eingetreten, wo der Versuch, den Erfolg von Pearl Harbor im Flottenstützpunkt Trincomalee zu wiederholen, abgewehrt wurde. Gleichwohl konnte Admiral Nagumo, als er sich Mitte April ostwärts zurückzog, mit Befriedigung verzeichnen, dass seine Trägerflugzeuge nördlich von Ceylon 23 Handelsschiffe und ausserdem den Flugzeugträger «Hermes», die Kreuzer «Dorsetshire» und «Cornwall» sowie den Zerstörer «Vampire» versenkt hatten. Hingegen wusste er nicht, dass sein Erfolg paradoxerweise zu Japans späterer Niederlage beitrug. Er hatte im Kampf gegen Ceylons Hurricanes und Seeflugzeuge vom Typ Fulmar so viele Maschinen verloren, dass drei seiner Träger zur Neuausrüstung nach Japan zurückkehren mussten und daher an der Schlacht im Korallenmeer nicht teilnehmen konnten.

Darüber hinaus mag sich auch der Verlust so vieler seiner erfahrensten Piloten auf den Ausgang der folgenden Schlacht von Midway am 4. Juni ausgewirkt haben, in der die japanische Marine viele ihrer besten Träger verlor, wodurch das Gleichgewicht der Seestreitkräfte im Pazifik wieder hergestellt und eine Wendemarke im Krieg gesetzt wurde.

In Indien brachte der Oberbefehlshaber der Fernost-Streitkräfte, General Sir

Archibald Wawell, soeben von seinem erfolgreichen Feldzug in Nordafrika eingetroffen, die zweite Hälfte des Jahres 1942 mit dem Aufbau seiner Streitkräfte für die Rückkehr nach Birma zu. Gegen Jahresende hatte sein Oberbefehlshaber der Luftstreitkräfte, Air Chief Marshal Sir Richard Peirse, einen Gesamtbestand von 1'443 Flugzeugen, die wie folgt aufgeteilt waren: 221. Gruppe – Bomben- und Aufklärungseinsatz an der Birma-Front und über dem Golf von Bengalen –, 222. Gruppe – Standort Colombo, mit Operationsbereich Indischer Ozean und dessen Inseln –, 224. Gruppe – Führung der Jäger in Bengalen und Assan.

Blenheim IV und in Amerika gebaute Vengeance-Bomber verstärkten die aus Birma abgezogenen drei leichten Bomberstaffeln. Weitere in Dienst stehende Maschinen waren Hurricanes, einige Wellington-Nachtbomber, Beaufort-Torpedo-Bomber, Hudsons und Catalinas. Mitte Januar 1943 kamen dazu noch mit Radar ausgerüstete Beaufighters, die in zwei Nächten fünf feindliche Bomber abschossen und der japanischen Begeisterung über die Bombardierung Kalkuttas ein Ende setzten.

Wawells erste kleine Offensive, die auf die Wiederbesetzung von Akyab abzielte, schlug fehl. Aber im Februar 1943 führte die erste Expedition tief hinter die feindlichen Linien in das zentrale Birma. In vier Monaten, in denen diese Streitkräfte ausschliesslich aus der Luft versorgt wurden, zerstörte man vier Brücken und sprengte Bahngleise an über 70 Stellen. Nicht minder wichtig war, dass das Vertrauen der feindlichen Truppe erschüttert war, die sich als die einzige betrachtete, die den Dschungel gemeistert hatte.

Wieder wurde die Monsunperiode für den Aufbau verwendet. Ende 1943 standen 49 Staffeln mit modernem Gerät. Dazu gehörten drei Staffeln Spitfires VC, fünf neue Staffeln Hurricane-Jagdbomber für den Erdkampf und Liberators für Bombeneinsatz und Aufklärung. Ebenso bedeutend war die Vergrößerung der Transportflotte, die jetzt in der Lage war, ganze Divisionen in die Schlacht zu werfen und sie in der Kampfzone ausschliesslich aus der Luft zu versorgen.

Anfang 1944 waren alle alliierten Kräfte in diesem Abschnitt im Südostasien-Kommando unter Admiral Lord Louis Mountbatten mit Peirse als Befehlshaber der Luftstreitkräfte zusammengefasst. Den 64 RAF- und 28 USAAF-Staffeln konnte der Feind rd. 750 Flugzeuge, die Hälfte davon in Bir-

ma, entgegenstellen. Mit zwei schon auf die 750-km/h-Spitfire-VIII umgerüsteten Staffeln war Peirse zuversichtlich, die Luftüberlegenheit wieder zu erringen.

Zunächst unternahmen die Japaner noch einen letzten Versuch, die Imphal-Ebene zu überrennen und nach Indien durchzubrechen. Vom 4. Februar bis April hielt der Druck von drei japanischen Divisionen an, aber die alliierten Armeen standen fest. Sie wurden aus der Luft versorgt, und Verstärkungen wurden nach Imphal zur Entsetzung von Kohima eingeflogen. Direkte Unterstützung erhielten sie durch Peirses Jäger und indirekte Hilfe durch die Langstrecken-Lightning- und Mustang-Jäger der US-Staffeln, die im März und April schwere Angriffe auf vorgeschobene japanische Flugplätze ausführten.

Zwischen den zwei Phasen der japanischen Offensive hatte man eine weitere Armee in den Dschungel von hinten gegen den Feind geführt. Dieses Mal wurden die 9 052 Mann, 175 Ponies, 1'183 Mulis und 227 Tonnen Vorrat mit Dakotas und Lastenseglern 240 km hinter die Linien geschafft. Die Lastensegler landeten auf in den Dschungel geschlagenen Lichtungen, die US-Pioniere und britische Truppen vor den Augen der Feinde anlegten. Selbst Bulldozer wurden mit Lastenseglern eingeflogen.

Jeder dieser Kolonnen (Chindit-Kolonnen) war auch ein RAF-Offizier zugeteilt, der Jagdbomber mit Funk an die Ziele heranführte, die die Chindits aus dem Weg geräumt haben wollten. Gleichzeitig richteten sie Landstellen für die kleineren L-1- und L-5-Ambulanzflugzeuge ein, mit denen Col. Philip Cochrans Kommandos Verwundete abtransportierte. Eine zweite Chindit-Brigade folgte am 23. März. Über 5'000 feindliche Soldaten waren gefallen, als die Chindits sich im August 1944 zurückzogen.

Von März bis Juni hatten die Japaner 30'000 Mann und fast 100 Geschütze in Nordbirma verloren. Trotz Einsetzen des Monsuns beschloss Mountbatten, sie auf dem Rückzug entscheidend zu schlagen. Um Erkrankungen innerhalb der alliierten Streitkräfte auf dem Vormarsch durch das Malariagebiet zu verringern, teilten die Hurricanes ihre Zeit zwischen Bombenwurf auf den Feind und Absprühen von DDT auf die Landstrassen.

Anfang November hatten die alliierten Armeen den Chindwin-Fluss überquert, und nun wurden drei getrennte Stosskeile entfaltet. Von Myitkyina ging Stilwells sog. amerikanisch-chinesisches Nördliches Kampfzonen-Kommando nach Süden durch die Nord-Shan-Staaten. In der Mitte marschierte die von

General Sir William Slim führte 14. Armee gegen Mandalay und Rangun. Im Südwesten rückte das XV. Corps in Richtung auf Akyab vor. Durch die Schaffung völliger Luftüberlegenheit machten es die alliierten Luftstreitkräfte möglich, 300'000 Mann dieser Armeen mit Nahrungsmitteln und Munition zu versorgen.

Am 2. Januar 1945 wurde Akyab ohne Widerstand genommen. Die gestellte Aufgabe des XV. Corps war erfüllt. Unter starker Luftsicherung erfolgten nun als nächstes Angriffe auf Myebon und Ramree Island. Nun setzte ein Rennen ein, noch vor Eintritt der Monsunzeit Rangun zu besetzen. Mandalay fiel am 20. März, und am 3. Mai landete die 26. indische Division als Teil des XV. Corps und besetzte Rangun kampfflos. Wenige Stunden später brach der Monsun los.

Der Beitrag, den die Liberator-Fernbomberstaffeln leisteten, darf hier nicht übersehen werden. Die Japaner verliessen sich auf 8'000 km Bahnstrecke für die Heranschaffung ihres Nachschubs. Die berühmteste Strecke über 400 km, von Bangkok nach Moulmein, kostete das Leben von 24'000 alliierten Kriegsgefangenen. In den kritischen ersten vier Monaten 1945 machten vier Staffeln Liberators Flüge von bis 4'500 km, um den Japanern diese Bahn wegzunehmen. Mit der funkgesteuerten Azon-Bombe zerstörten sie viele Brücken. Der Feind, dem es nie an guten Einfällen mangelte, konstruierte leichte Lokomotiven, die auf Schienen und auf Festland laufen konnten. Mitunter bauten sie in lebenswichtigen Gebieten bis zu drei Ersatzbrücken neu. Trotz dieser Anstrengungen sank die per Bahn aus Bangkok beförderte Fracht von 750 auf 150 Tonnen pro Tag.

England beabsichtigte, Truppen und Flugzeuge zur Invasion des japanischen Mutterlandes zu schicken, hatte aber zuvor noch Malaya, Singapur und die anderen Länder zu befreien. Bestenfalls konnte Churchill den Amerikanern drei Divisionen für den Hauptangriff und 400 schwere Bomber anbieten. Sie wurden aber nicht mehr gebraucht, weil die im August auf Hiroshima und Nagasaki geworfenen Atombomben den Zweiten Weltkrieg durch die Kapitulation Japans beendeten.

In fünfeinhalb Jahren war die RAF mit einem Bestand von 9'200 Flugzeugen und 1'079'835 Offizieren und Mannschaften aus den Dominionen und alliierten Ländern, darunter 193'313 Mann fliegendes Personal, zu einer der mächtigsten Streitkräfte geworden. Für die, die alles überlebten, hatten die Glocken, die am 15. August 1945 ertönten und das Kriegsende verkündeten, einen besonderen Klang.

Anmerkungen

1. Maße und Gewichte wurden aus den in England gebräuchlichen Einheiten umgerechnet.
2. Erklärungen zu häufig benutzten Abkürzungen:

AASF	Advanced Air Striking Force
ASV	Air-to-Surface-Vessel
ATA	Air Transport Auxiliary
BEF	British Expeditionary Force
FAA	Fleet Air Arm
OTU	Operational Training Unit
RAF	Royal Air Force
RCAF	Royal Canadian Air Force
TAF	Tactical Air Force
USAAF	United States Army Air Force
USAF	United States Air Force
3. Erklärungen zu den im Text verwendeten Abkürzungen für Dienstgrade innerhalb der Royal Air Force (in alphabetischer Reihenfolge):

Capt.	Captain
Col.	Colonel
Flt.-Lt.	Flight-Lieutenant
Lt.-Gen.	Lieutenant-General
Maj.-Gen.	Major-General
Sqn.-Ldr.	Squadron-Leader
Wing-Cdr.	Wing-Commander
4. Das Bildmaterial wurde den Autoren von folgenden Personen und Institutionen zur Verfügung gestellt:
Charles E. Brown, Whitney Straight, Aeroplane, Flight International, Fox Photos, Imperial War Museum.



Eine Hurricane der 17. Staffel am 3. September 1939 in Alarmbereitschaft auf dem Flugplatz Croydon (oben). – Das erste RAF-Flugzeug, das im Zweiten Weltkrieg die deutschen Grenzen überflog, war eine Blenheim MK-IV der 139. Staffel. Die Maschine stand seit 1. September 1939 startbereit und hatte den Auftrag, die deutsche Flotte in ihren Nordseebasen ausfindig zu machen und im Bild festzuhalten. Unsere Abbildung (unten) zeigt den Eintrag im Flugbuch der Einheit.

Appendix *attached to* R.A.F. F

OPERATIONS RECORD BOOK.

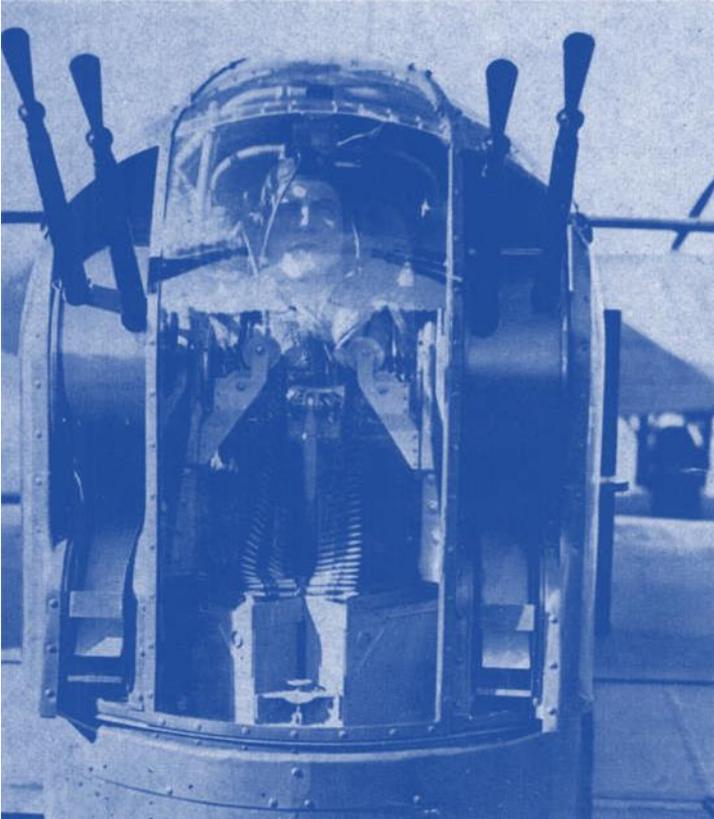
DETAIL OF WORK CARRIED OUT.

Date hrs 3/9/39 to hrs 8/9/39 By 139 Sqdn. No. of pages used for day

Aircraft No. and No.	Crew.	Duty.	Time Up.	Time Down.	Remarks.	Refer
14 15	Flt Lt P. Hanson. Edw. Thompson. Flt. Lt. Smith.	Photo. Recs.	1550.	1650.	Duty successful. 75 photos taken of German fleet. The first Royal Air Force aircraft to cross the German frontier.	



Links In den ersten Kriegsmonaten flogen die Blenheims, Wellingtons und Hampdens des Bomberkommandos bei Tag bewaffnete Aufklärung über der Nordsee und längs der deutschen Nordwestküste, während die bei Nacht fliegenden Whitleys Flugblätter über Deutschland abwerfen mussten. Hier zeigt ein Besatzungsmitglied einer Whitley V von der 102. Staffel, wie die Flugblattbündel durch den Schacht für den Leuchtfallschirm abgesetzt wurden.



Unten Der Heckschütze einer Whitley V. Der motorgetriebene Nash & Thompson-Heckstand mit vier 7,5-mm-Browning-MG, der erstmals in der Baureihe Mark-IV eingebaut wurde, verschaffte der mit Merlin-Motoren ausgerüsteten Whitley die gefürchtetste Heckbewaffnung aller bei Kriegsausbruch und noch lange nachher in Dienst stehenden Bomber. Die schlimmsten Feinde der Whitley-Besatzungen auf ihren einsamen Langstreckenflügen im ersten Kriegswinter waren jedoch nicht so sehr die feindlichen Jäger, die sich nur wenig sehen liessen, oder die Flak, die um diese Zeit noch keine Bedrohung darstellte, als vielmehr das Wetter, weil es damals noch keine Cockpit-Heizung, elektrisch beheizte Fliegeranzüge oder in allen Lagen verwendbare Sauerstoffmaske gab.

Rechts Ein RAF-Corporal deutet auf Einschusslöcher im Leitwerk der Heinkel He 111 K, die von Spitfires der 602. und 603. Staffel am 28. Oktober 1939 bei einem Aufklärungsflug über dem Firth of Forth abgeschossen wurde. Sie machte eine Bruchlandung in der Nähe des Dorfes Humber, in den Lammermuir Hills bei Dalkeith, und war das erste deutsche Flugzeug, das im Zweiten Weltkrieg auf britischem Boden abgeschossen wurde.







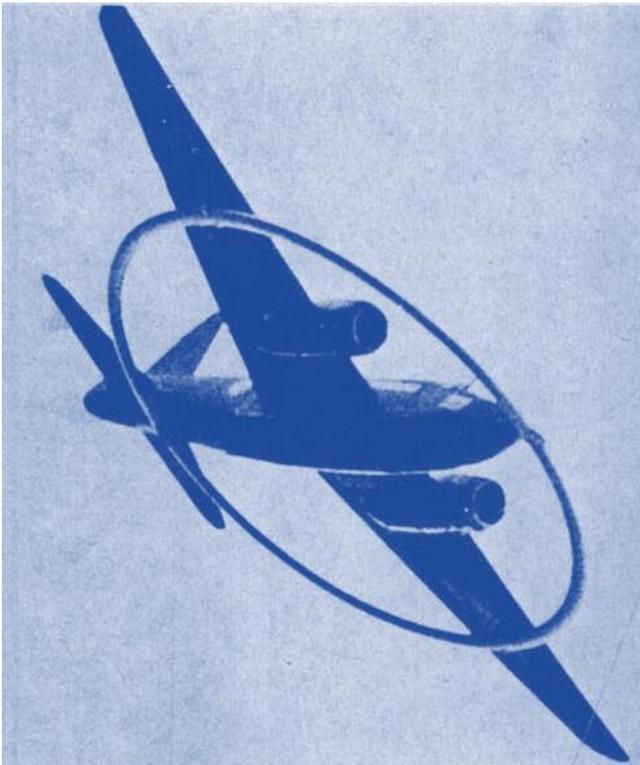
Oben Seitliche MG-Stände eines Sunderland-Flugboots. Die Sunderland-Flugboote besaßen als erste ihrer Art einen motorgetriebenen Bug- und Heckstand. Einige Modelle hatten dazu noch Gefechtsstände auf dem Rumpfrücken bzw. weitere MG im Bug. Wegen ihrer starken Abwehrwaffen nannten die Deutschen sie «Fliegendes Stachelschwein».

Links oben Luftwaffen-Fliegerhorst Langenhagen, 16 km nördlich Hannover, 1939 von einem RAF-Aufklärer aufgenommen: A = Kasernen, B = Eisenbahn, C = Station und Bahnsteig, D = Hangars, E = Fahrzeugpark, F und G = Wartungsplatz für die Flugzeuge, H = Rollfeld, I = wegrollendes Flugzeug Heinkel He 111, darunter zwei Ju 52.

Links unten Avro-Anson der 502. Staffel des Küstenkommandos kreist über einem Geleitzug im Nordatlantik. Mit der Anson, der «Treuen Annie» in der Fliegersprache, waren bei Kriegsausbruch 11 Staffeln des Küstenkommandos ausgerüstet. Am 5. September 1939 flog eine Anson der 500. Staffel aus Detling (Kent) den ersten Angriff der RAF auf ein U-Boot. Dieses erste Flugzeug der RAF mit einziehbarem Fahrwerk wurde beim Küstenkommando schliesslich ersetzt durch die Lockheed Hudson.



Oben Die Wartung von Flugbooten wie dieser Sunderland der 210. Staffel bedeutet Arbeit im Freien auf einer zugigen Arbeitsbühne, zehn Meter über der eisbedeckten Wasserfläche.



Links Als die Deutschen Ende Oktober 1940 die Magnetmine einführten, fanden britische Wissenschaftler, dass diese Mine, die beim Passieren eines Magnetfeldes durch ein Schiff krepierete, auch durch ein Flugzeug zur Auslösung gebracht werden konnte, wenn dieses ein ähnliches Feld erzeugen konnte. Wellingtons erwiesen sich für diesen Einsatz als am besten geeignet und wurden mit einem an Bug, Heck und Tragflächen befestigten Alu-Reifen von 12 m Durchmesser ausgerüstet. Im Inneren des Reifens verlief eine aus einer Bordstation (Ford-V-8-Motor) gespeis-te Magnetspule. Im Januar 1940 besorgten mehrere Wellingtons des Küstenkommandos die Minenräumung vor den englischen Küsten. Diese riskante und unangenehme Arbeit dauerte etwa vier Monate. Danach erübrigte sie sich, weil inzwischen die Schiffe mit einer Anlage ausgestattet waren, die die Minen unwirksam machte.



Oben Blenheim IV der 139. AASF-Staffel unterwegs zur Erkundung der Maginot-Linie. In den Anfangsstadien der Schlacht in Frankreich wurde diese Staffel dezimiert. Nach dem französischen Zusammenbruch wurde sie in Britannien rechtzeitig umgerüstet zum Einsatz ihrer «neuen» Blenheims gegen die deutschen Invasionsschiffe während der Schlacht um England.

Unten Gloster Gladiators und Besatzungen der 615. Staffel in Frankreich. Diese Einheit flog zusammen mit dem Northern Air Component der BEF und wurde während der Schlacht um Frankreich im Mai/Juni 1940 eingesetzt. RAF-Gladiators dienten auch in Norwegen und in Nahost, und während der Schlacht um England war damit die 247. Staffel in Roborough ausgerüstet, die die Werften der Royal Navy in Plymouth verteidigte.





Oben Gladiators der 263. Staffel im April 1940 auf einem zugefrorenen See in Norwegen. Als die Deutschen vom Einsatz britischer Jäger in Norwegen erfuhren, flogen sie am 25. April mehrere Angriffe, wobei zehn Gladiators vernichtet wurden. Am nächsten Tag wurden die vier unbeschädigten Maschinen nach Aandalsnes im Norden überführt, wo sie ohne ausreichenden Treibstoff für weitere Einsätze zerstört wurden.

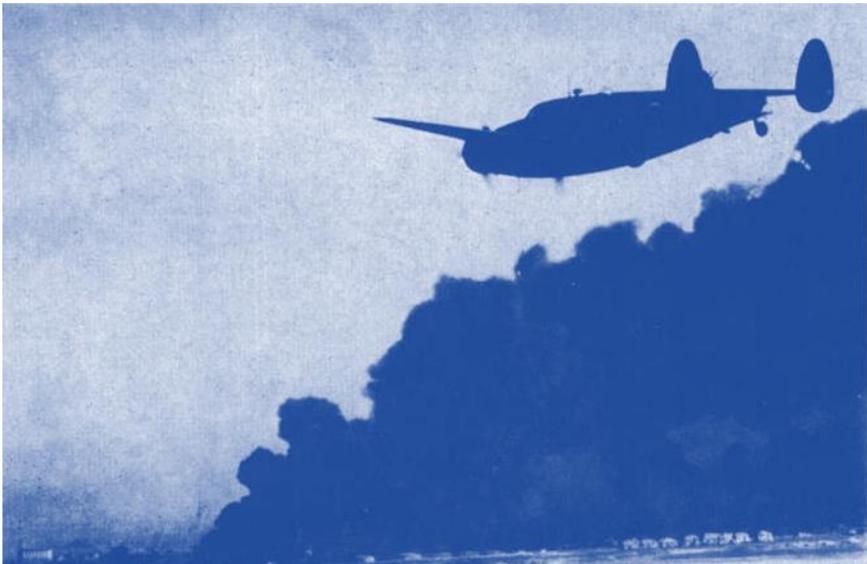
Unten Whitley V der 77. Staffel in Driffield, Yorkshire, im April 1940. Mitunter operierten Whitleys von vorgeschobenen Basen in Frankreich aus und drangen bis Wien, Prag und Warschau vor. Sie waren u. a. beteiligt am ersten Angriff auf deutsches Festland (Hörnum 19./20. März 1940) und am ersten Angriff auf Italien (Fiat-Werke Turin 11./12. Juni 1940).

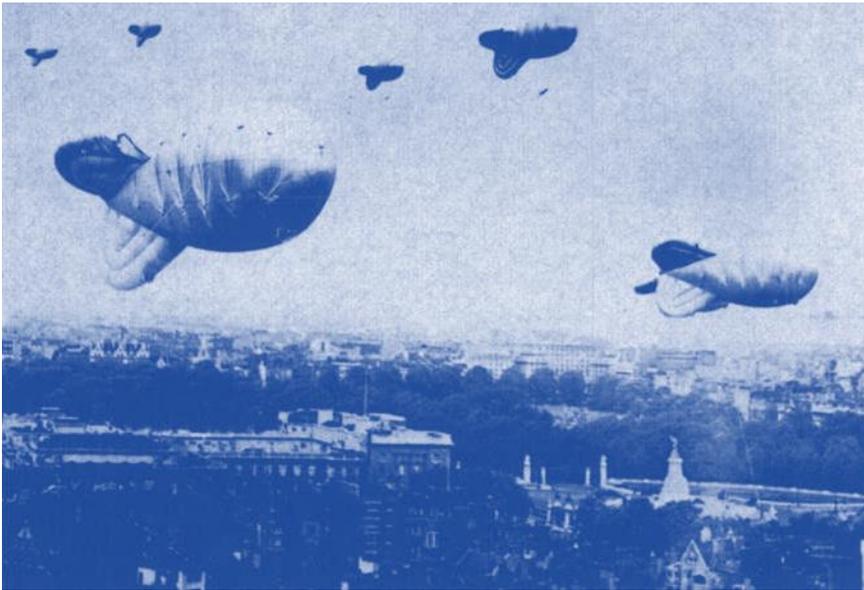




Oben Tiefangriff von Battles auf eine Marschkolonne während des Frankreichfeldzuges im Mai 1940. Deutsche Soldaten rennen nach rechts über das Feld in Deckung.

Unten Lockheed Hudson des Küstenkommandos im Anflug auf Dünkirchen während eines Aufklärungsfluges im Juni 1940. Im Hintergrund brennende Öltanks.

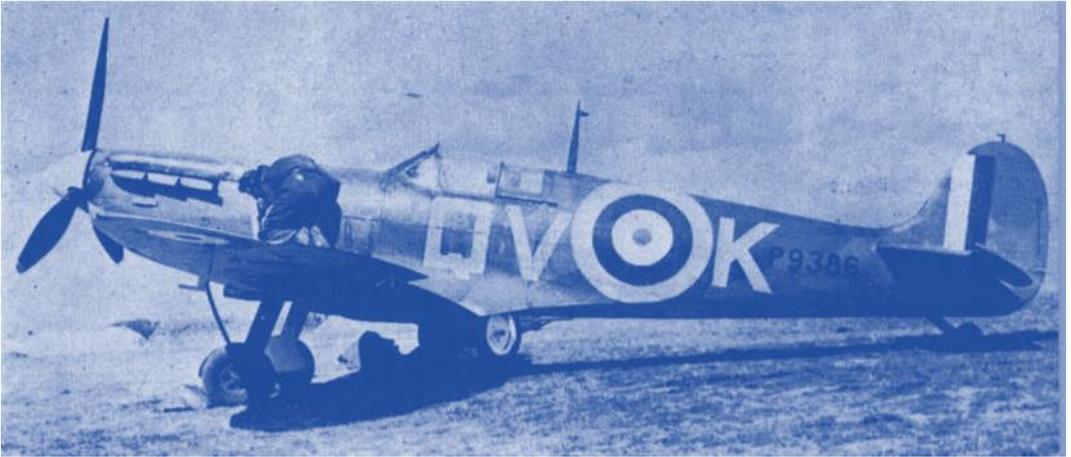




Oben Sperrballons über London.

Unten Hurricanes der 85. Staffel während der Schlacht um England auf Patrouille über den Wolken. Am 15. September 1940 gab es in Grossbritannien 32 Hurricane-Staffeln; bis Ende des Monats kamen drei weitere hinzu. Sie wurden in der Hauptsache gegen die deutschen Bomber eingesetzt, die selten höher als 5'200 m flogen.

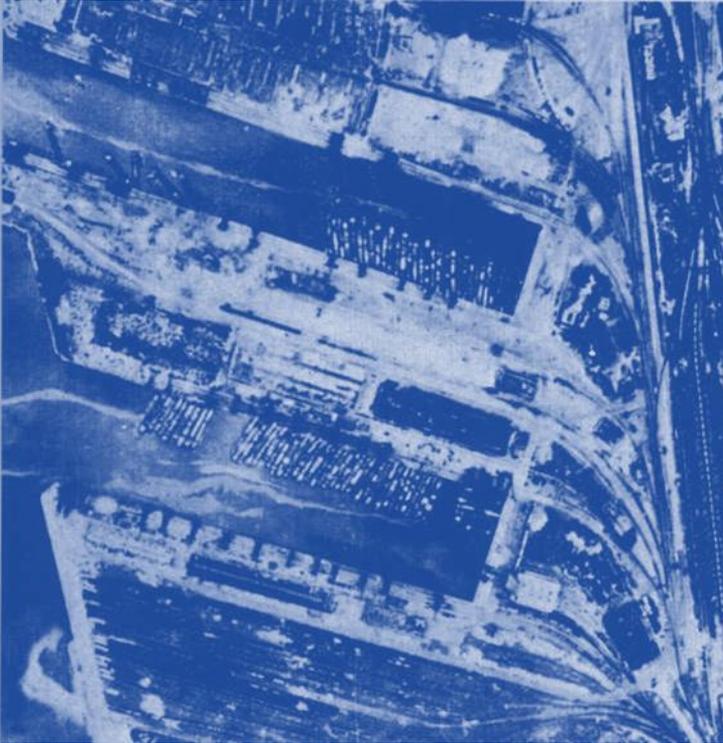




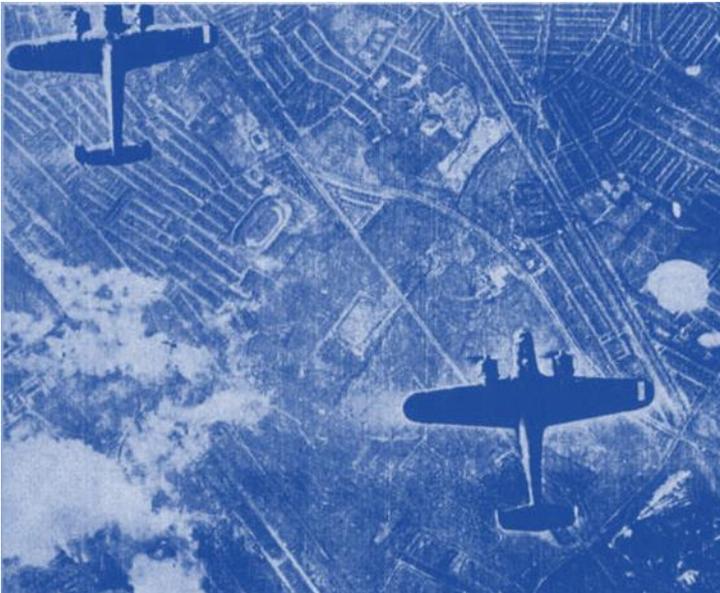
Oben Eine Spitfire I der 19. Staffel im September 1940 in Duxford.

Rechts Boulton & Paul-Defiant-Jagdweisitzer der 264. Staffel im Verbandsflug. Nach einigen anfänglichen Erfolgen 1940 erwies sich diese Maschine als den deutschen Einsitzern nicht gewachsen; ab August 1940 wurde sie nur noch auf Nachtjagd eingesetzt. Mit Abfangradar ausgerüstet, bewährte sie sich im Winter 1940/41. Ab Frühjahr 1942 wurde sie nur noch im Zielscheibenschlepp verwendet.

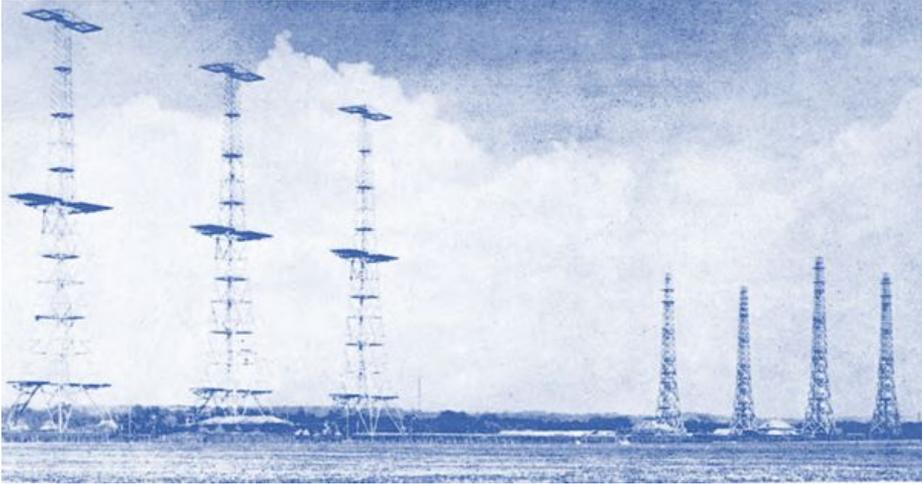




Links Deutsche Schiffe im Sommer 1940 in Dünkirchen. Hafenanlagen, Entladekräne, Lagerhäuser, Werften, Strassen und Verschiebegeleise sind zerstört oder beschädigt.

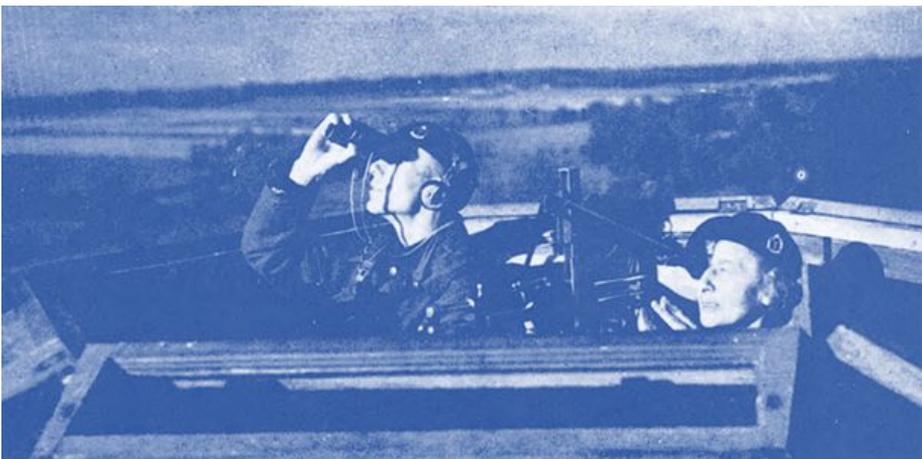


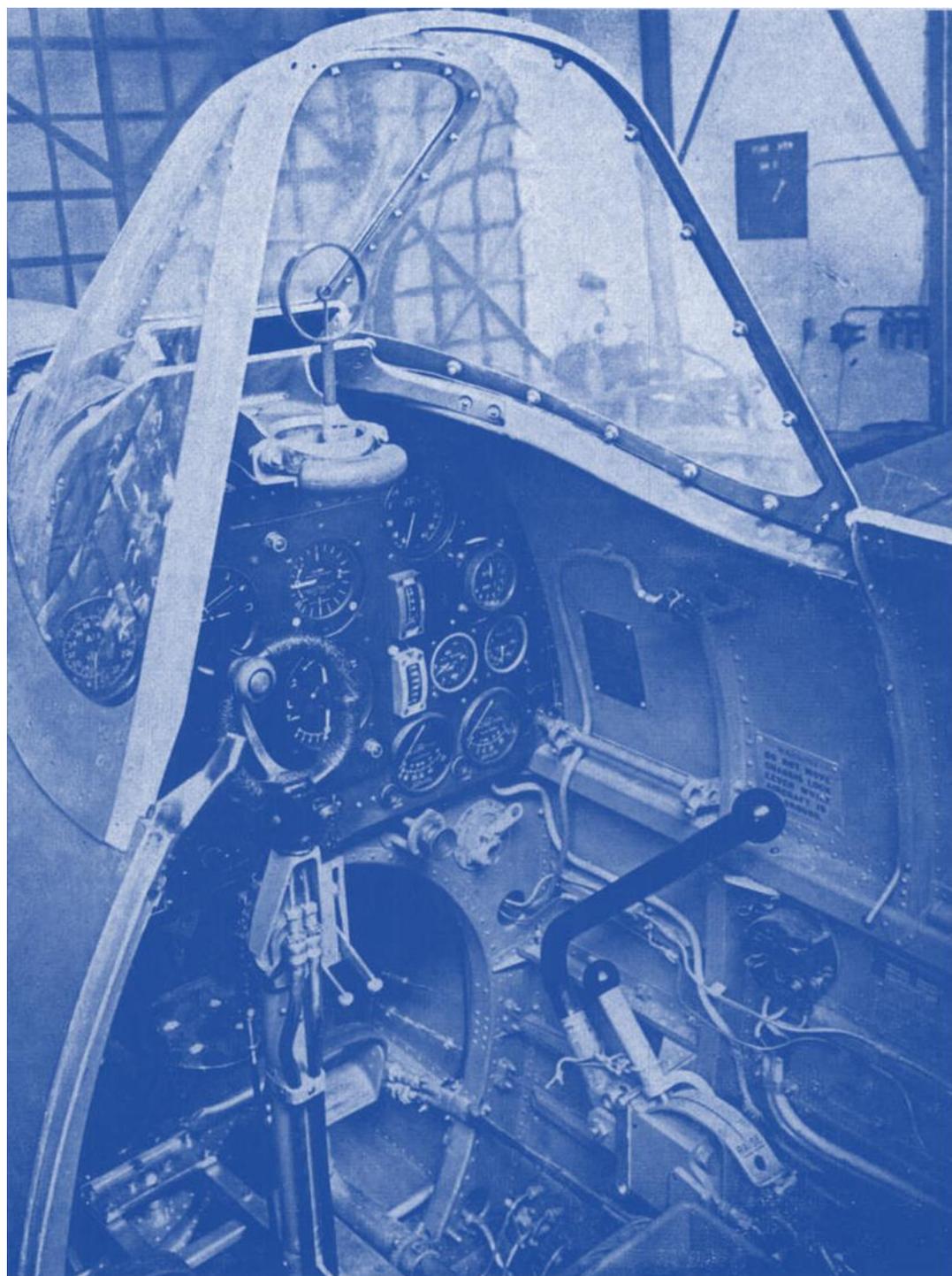
Unten Dornier Do 17 bei einem Tagangriff auf London am 7. September 1940 über den Gaswerken von Beckton. Die weissen Streifen auf den rechten Tragflächen weisen auf die Zugehörigkeit zur 1. Gruppe hin.



Oben Das Leit- und Meldesystem, in dem das Royal Observer Corps die Hauptrolle spielte, ermöglichte den Erfolg in der Schlacht um England. Unser Bild zeigt eine CH-(Chain Home)Station des frühen RDF (Radio Direction Finding, Funkpeilverfahren), das im Juni 1941 als Radiolocation bekannt wurde. Aus der offiziellen Bezeichnung Radio Detection and Ranging System wurde das Wort Radar abgeleitet.

Unten Zwei Angehörige des Royal Observer Corps suchen auf ihrem Beobachtungsposten den Himmel nach Feindflugzeugen ab. Männer und Frauen aus allen Volksschichten meldeten sich freiwillig für diese Tätigkeit. Diese Posten waren durchgehend Tag und Nacht über ganz England besetzt. Feindflugzeuge wurden im Anflug beobachtet, und beim Überfliegen wurde ihr Kurs aufgezeichnet. Von eigenen wie von Feindflugzeugen wurde der Typ identifiziert sowie Geschwindigkeit und Höhe geschätzt. Diese Posten arbeiteten eng mit der RAF zusammen.





Links Cockpit einer Spitfire L

Rechts Kampfbericht von Flt.- Lt. A. G. «Sailor» Malan vom 19. Juni 1940, einem Mitglied der 74. (Spitfire-)Staffel.

Unten Hurricane I der 312. (Tschechischen) Staffel. Zur RAF gehörten in den Kriegsjahren Männer vieler Nationalitäten. Ausser allgemeinem Dienst in reinen RAF-Einheiten gab es z.B. belgische, tschechische, holländische, griechische, norwegische, polnische und jugoslawische Sonderstaffeln inner- halb der RAF. Die Staffelnnummern von 300-399 und von 400 bis 499 sind praktisch bis auf den heutigen Tag erhalten geblieben, da mehrere der mit England während des Krieges Verbündete bzw. Länder des Commonwealth die Original-RAF-Staffelnummern in ihren heutigen Streitkräften weiterführten.

77th. Squadron, R.F.C. X
21/4

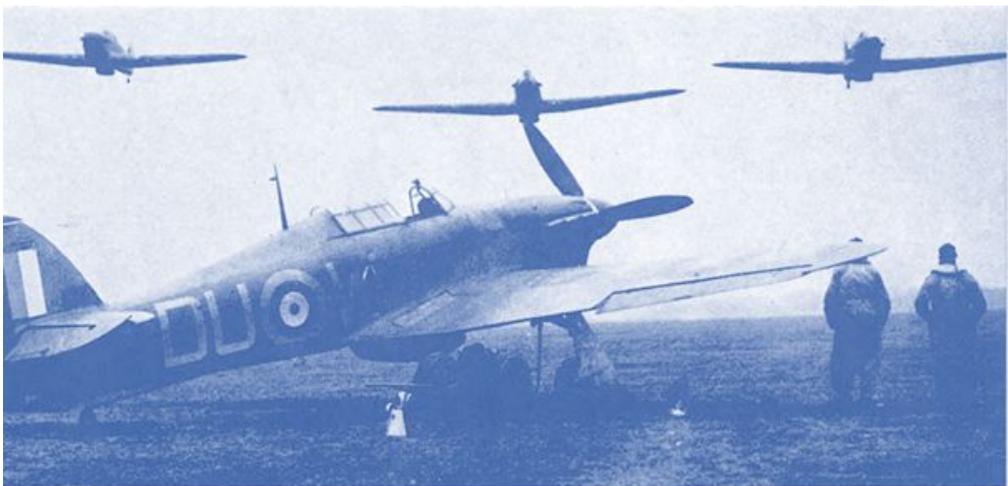
SECRET CONFIDENTIAL

GENERAL REPORT

Sector Serial No. (A).....
 Serial No. of Order (B).....
 Installing Patrol. (C).....
 Date (D) 19th June, 1940.....
 Flight, Squadron. (E).....
 Number of Enemy Aircraft (F).....
 Type of Enemy Aircraft. (G).....
 Time attack was delivered (H) 0000 to 0000 hours [approximately]
 Place attack was delivered (I) Off Poolesea - 8,000 feet.
 (J) Holford - Chalfont - 12,000 feet.
 Height of Enemy (K).....
 Enemy Composition.. (L) Confirmed...Yes...
 Unconfirmed...Nil.
 Our Composition...Aircraft... (M).....
 Personnel... (N).....
 Did Searchlight illuminate enemy (O).....
 Searchlight operated against pilot.. (P).....
 Fire from Fighters..... (Q) Range opened (a) 2000-3000 yards. (b) 300-500 yards.
 (R) Length of burst (a) 1-2 sec. burst (b) 5-7 sec. bursts 10000 rounds.
 (S) oriented

General Report. (S) During an air raid in the locality of Poolesea various e/a were observed and held by searchlights for prolonged periods. On request from Squadron I was allowed to take off with one Spitfire. I climbed towards e/a and saw searchlight search and hold it several minutes at 8,000 feet. I positioned myself between and opened fire at 800 yards and closed to 50 yards with one burst. Searchlight ceased following e/a and had no windows opened in all. Searchlight to the left and immediately after we e/a spiralled down to ground. I climbed to 12,000 feet towards another e/a held by searchlight on Holford ground. I opened fire at 500 yards. Searchlight went to overhead this time. Saw 2 H-bombs burst and observed falling within 1000 yds of e/a with slight deflection as he was turning to port. e/a rolled away and I observed one parachute open very slow. e/a was seen to spiral down. Searchlight to the right following the night deep until he crashed in flames some distance. As I returned to base in such case I classified possession of data as confirmed irrespective of whether having to be stated. I did not notice A.G. after first attack. Following second e/a seen I finished by searching lights for duration of 10 minutes. I saw e/a. Saw latter of period only one that searched at 8,000 feet and observed that one searchlight searched for me. View Centre 010 10 in air.

Almalan
 Flt. Lt. Lieutenant, R.F.C.,
 77th. Squadron, R.F.C.





Oben König George VI. und Königin Elizabeth in Begleitung von Air Chief Marshal Sir Hugh Dowding, Oberbefehlshaber des Jägerkommandos, bei einem informellen Besuch des Hauptquartiers in Bentley Priory im Jahre 1940. «Stuffy» Dowding, wie er in der RAF verehrungsvoll genannt wird, erwarb sich unvergänglichen Ruhm als «Führer der Wenigen» in der Schlacht um England.

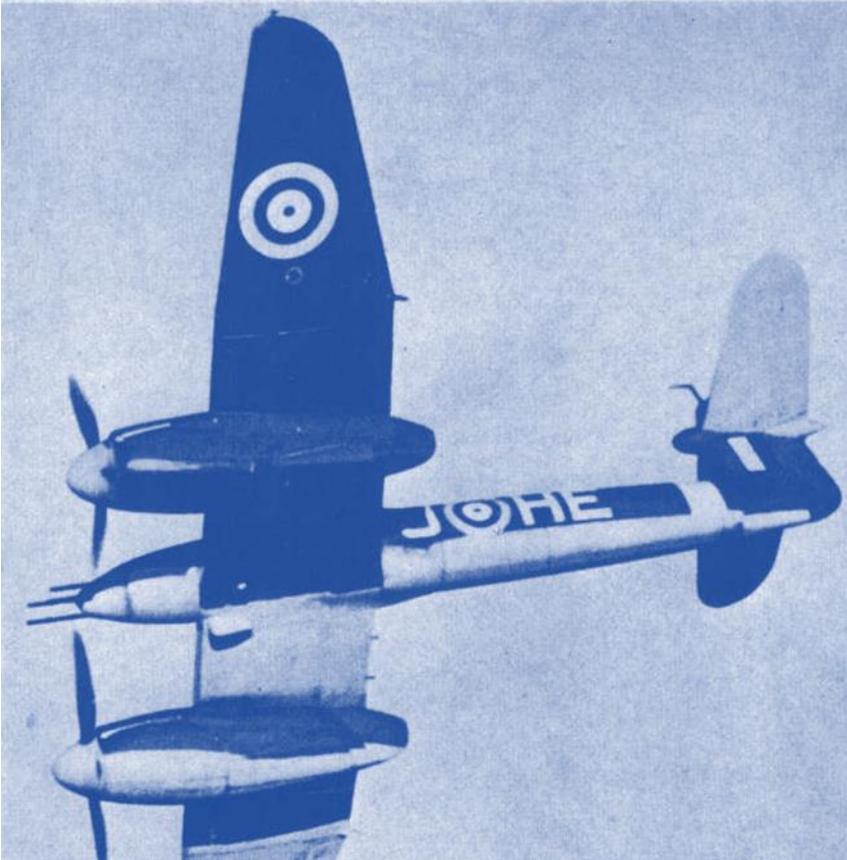
Unten Männer der Home Guard im September 1940 in einem Ausbildungslager, wo sie die Abwehr von Tieffliegern mit Gewehren üben.

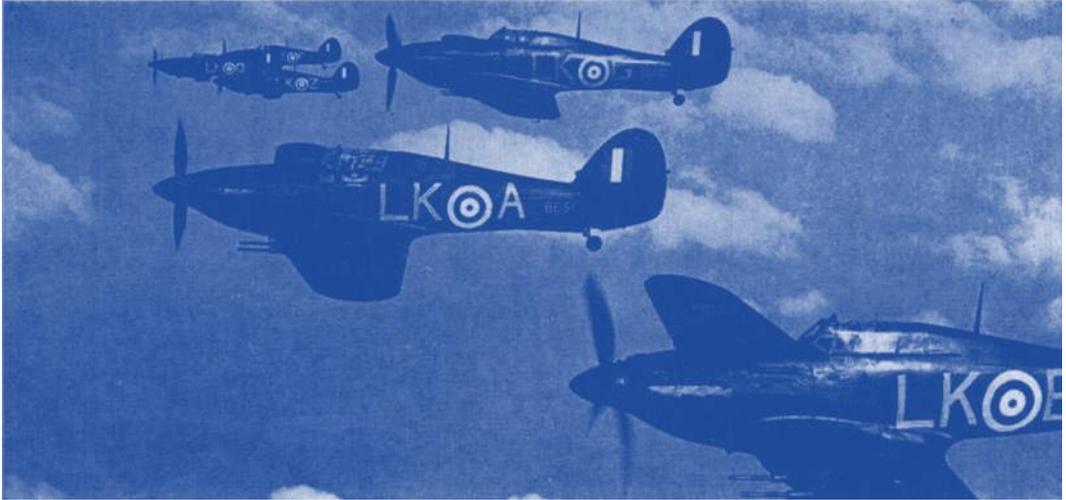




Oben Beaufighter IF der 604. Staffel (ausgerüstet mit Abfangradar) im Jahre 1941. Die «Beau» war der erste wirklich leistungsfähige Nachtjäger des Zweiten Weltkrieges und ersetzte die Blenheim IF, der es an Geschwindigkeit und Feuerkraft fehlte. Die Beaufighter spielte auch eine wichtige Rolle im Erdkampf.

Unten Eine Westland Whirlwind der 263. Staffel, die sich wegen ihrer konzentrierten Feuerkraft für Störflüge hervorragend eignete.





Oben Hurricane II C mit schwarzem Anstrich für Nachtflüge.

Links Navigator bzw. Bombenschütze liegend im Bug einer Douglas Havoc der 23. Staffel in Ford, Sussex, im Winter 1940/41. Die Staffel war spezialisiert auf nächtliche Flüge über Frankreich. Ihre dreisitzigen Jagdbomber waren anfangs bekannt unter der Bezeichnung «Moonfighter».

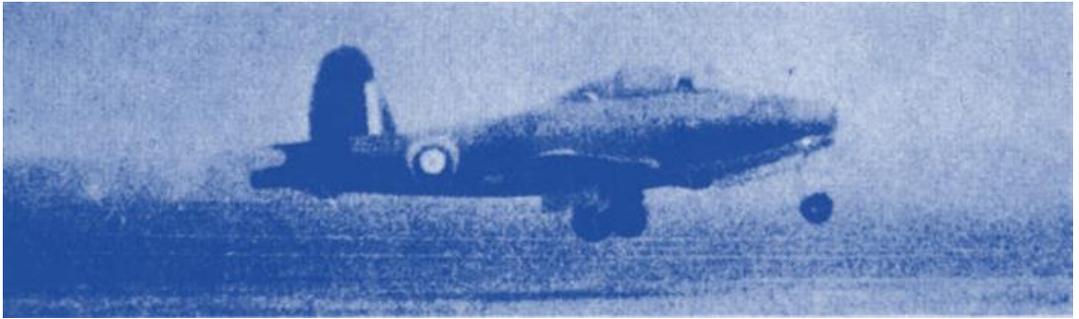


*Oben Spitfire V B der 92. Staffel Anfang 1941.
Unten Spitfire-Piloten der 43. Staffel warten mit angelegten Schwimmwesten auf den Einsatzbefehl auf dem Flugplatz Drem in Schottland.*





Eine Blenheim IV der 101. Staffel verfolgt das Ende eines feindlichen Tankers, der, von Bug bis Heck brennend, im Kanal vor der französischen Küste sinkt.



Oben Erster offizieller Start des britischen Strahlflugzeugs Gloster Whittle E 28/39, ausgerüstet mit der von Air Commodore Sir Frank Whittle erfundenen Gasturbine W 1. Ort und Zeit: Cranwell, 15. Mai 1941.

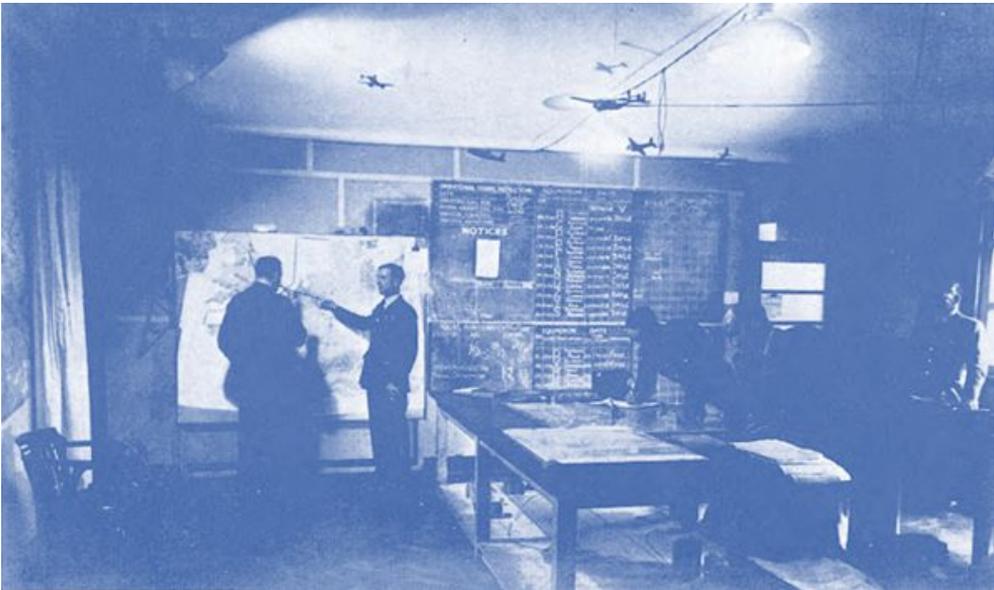
Unten Bodenpersonal hievt einen Torpedo in die Aufhängung einer Bristol Beaufort auf einem Stützpunkt des RAF-Küstenkommandos (Juli 1941). Die Beaufort kam über der Nordsee, dem Kanal, dem Atlantik und dem Mittelmeer zum Einsatz.





Oben Gefechtsstand des Bomberkommando-Hauptquartiers mit Air Marshal Sir Richard Peirse (1940-1942 Oberbefehlshaber) mit seinem Stab bei der Planung von Nachteinsätzen.

Unten Einsatzzentrale auf einem Bomberstützpunkt, in der die vom Bomberkommando befohlenen Unternehmen nach Streckenführung, Zielerkennung usw. im Detail ausgearbeitet wurden.





Oben Stirling-Besatzungen des Bomberkommandos bei der Einsatzbesprechung für eine Minenlege-Operation. Flugzeuge des Bomber- und Küstenkommandos legten an den Küsten Europas so viele Minen, dass 1945 die Küstenschifffahrt praktisch lahm lag. 759 Schiffe unter deutscher Flagge (ohne U-Boote) mit einer Gesamttonnage von 721'977 Tonnen wurden während des Krieges in den nordwesteuropäischen Gewässern versenkt.

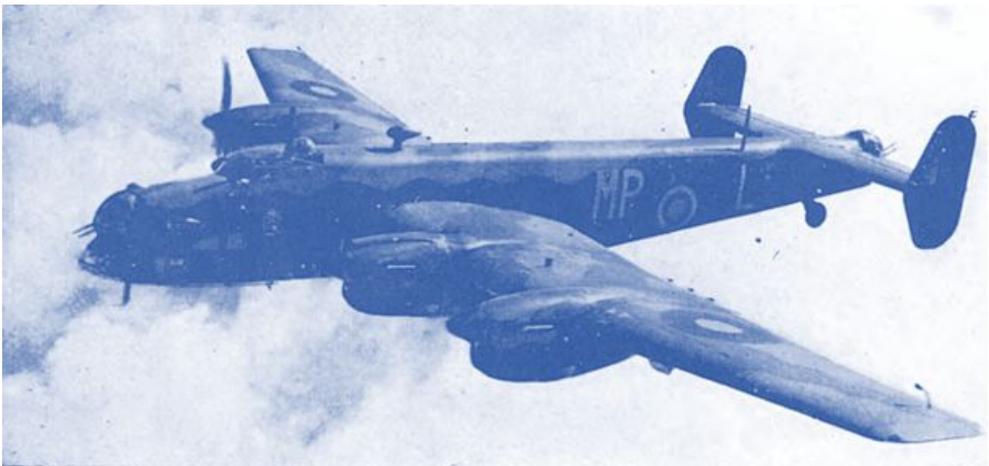
Unten Zwei Wellingtons I C der 149. Staffel, etwa Juni 1940. Die «Wimpey» trug zusammen mit zwei weiteren zweimotorigen Flugzeugtypen (Hampden und Whitley) in den ersten Kriegsjahren die Hauptlast der Nachtangriffe des Bomberkommandos.

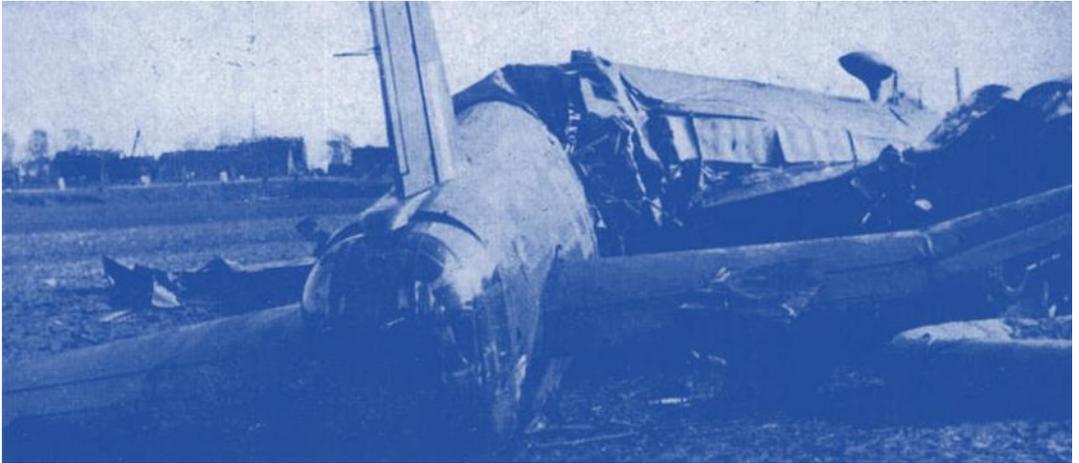




Oben Hampdens des 16. Operational Training Unit. Von den Übungsstellen des Bomberkommandos wurden für viermotorige Bomber bestimmte Besatzungen in Umschulungseinheiten auf den gleichen Flugzeugen ausgebildet, die sie später in den Frontverbänden fliegen sollten.

Unten Halifax I der 76. Staffel. Nach der Stirling war die Halifax der zweite viermotorige Flugzeugtyp, den das Bomberkommando im 2. Weltkrieg in Dienst stellte. Trotz vieler Verbesserungen in den späteren Versionen mit Sternmotoren, reichte sie nicht an die Leistungsfähigkeit der Lancaster heran. Dennoch leistete sie wertvolle Arbeit und gehörte zur Standardausrüstung der 4. und lange Zeit auch 6. Gruppe, die die meisten ihrer Staffeln später auf Lancaster umrüstete.





Oben Wrack einer Wellington des Bomberkommandos, die bei einem Angriff im April 1941 über Norddeutschland abgeschossen wurde. Im Verlauf des Krieges wurden 8655 Maschinen des Bomberkommandos vermisst und weitere 2'054 zerstört oder beschädigt. (Diese Ziffern schliessen nicht die Verluste an Flugzeugen ein, die für das Küstenkommando abgestellt worden waren.)

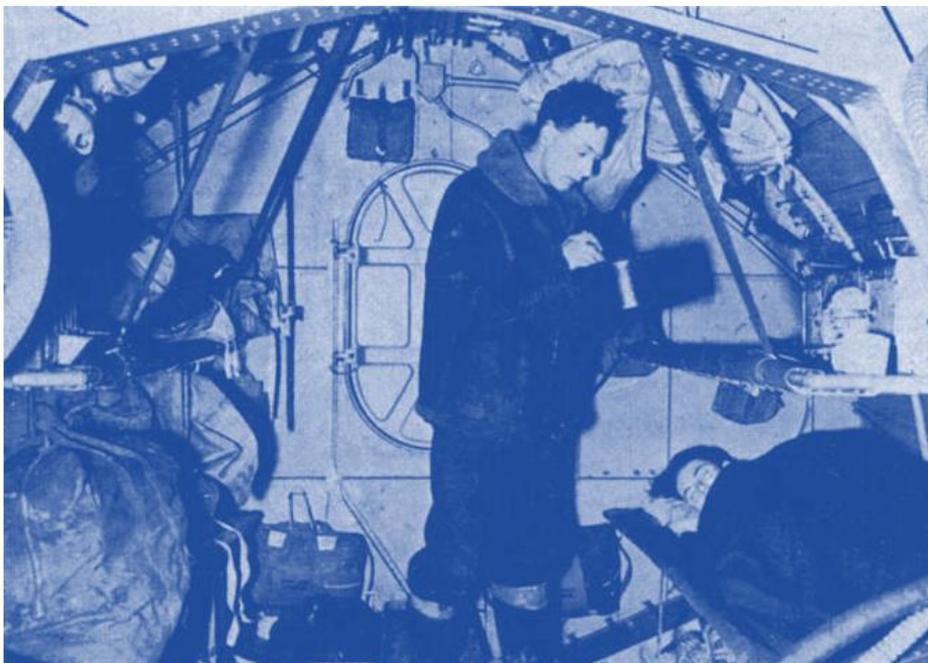
Unten Durch den Ausbau der RAF im 2. Weltkrieg wurden auch neue Flugplätze benötigt; viele stattliche Landsitze wurden enteignet und in Stabsquartiere, Kasernen usw. umgewandelt. Einer der vier eindrucksvollsten Landsitze – Heslington Hall, York – wurde zum Hauptquartier der 4. Bombergruppe.

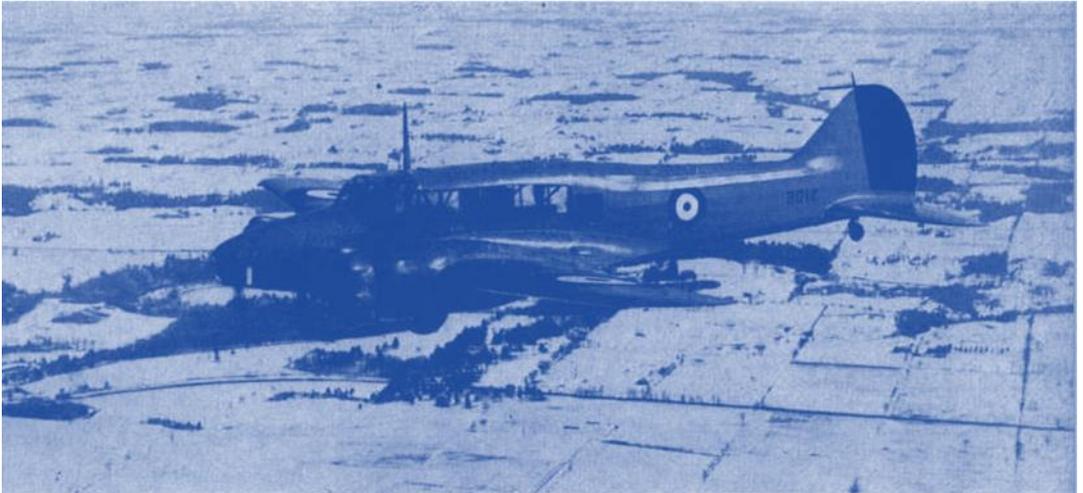




Oben Eine Consolidated Catalina der 210. Staffel. Das Flugboot wurde Anfang 1941 bei der RAF in Dienst gestellt.

Unten Frühstück für die dienstfreie Besatzung einer auf mehrstündigen Patrouillenflügen eingesetzten Catalina.





Oben Einen enormen Beitrag zum Wachstum der RAF im 2. Weltkrieg leistete das Empire Air Training Scheme, später British Commonwealth Air Training Plan. Zwischen Mai 1940 und März 1945 errichtete es allein in Kanada nicht weniger als 360 Schulen und verwandte Einheiten. Auf der Abbildung ist eine Anson I von der Flugbeobachter-Schule Nr. 1 über der Schneelandschaft Kanadas im März 1941 zu sehen.

Unten Drei Harvards der Advanced Training School Cranbourne, Rhodesien, auf Verband-sübungsflug (September 1941).





Oben Auf einem schottischen Flugplatz des Flying Training Command wird eine Miles Master für einen Nachtflug vorbereitet.

Unten Ein Lehrer unterrichtet künftige Funker in einer umgebauten Dominie, einer speziell für diesen Zweck hergestellten Version der Rapide.





Oben Einbau einer Kamera in eine Lysander. Das im Dezember 1940 aus der 22. Army Co-operation Group gebildete Kommando hatte die Aufgabe, die Zusammenarbeit zwischen RAF und Heer zu organisieren. Staffeln dieses Kommandos wurden der Armee unterstellt und hatten einschliesslich derer, die Panzerdivisionen zugeteilt waren, eine mobile Organisation. Nach den Erfahrungen der taktischen Luftstreitkräfte in der Westlichen Wüste und in Nordafrika wurde das Army Co-operation Command im Juni 1943 der 2. Tactical Air Force zugeteilt.

Unten RAF-Flugschüler beim Flugerkennungsunterricht in einer Fliegerschule für Grundausbildung.

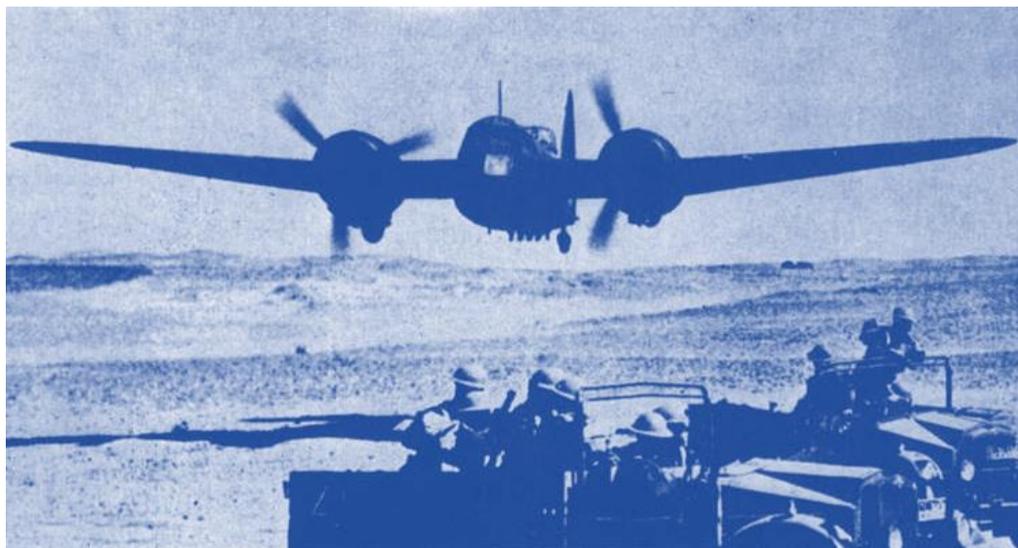






Oben Eine Wellesley über der Landschaft von Eritrea. Am 11. Juni 1940, dem ersten Tag des Ostafrikanischen Feldzugs, zerstörten Wellesleys der 14. Staffel von Port Sudan aus 1,2 Millionen Liter Benzin auf dem eritreischen Flugplatz Massawa. Seit Ende 1941 verwendete man die Wellesleys nicht mehr für Bombeneinsätze bei Tage, wohl aber noch bis Februar 1943 bei der 201. Gruppe für Hochseeaufklärung. *Unten* Eine Blenheim I im Tiefflug über einem britischen Truppentransport.

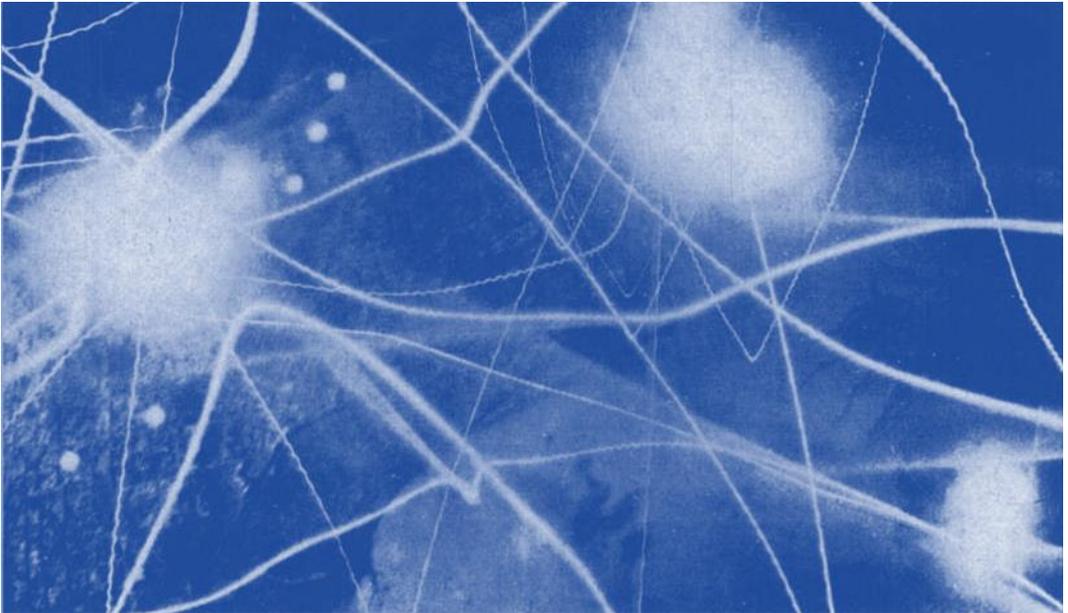
Links Absetzen von Fallschirmspringern und einem Lastenbehälter aus einer Whitley der Fallschirmtruppenschule Nr. 1 Ringway, Manchester. Obgleich weit entfernt von einer Ideallösung, spielte die Whitley bei der Ausbildung dieser britischen Truppen von Anfang an eine grosse Rolle. Im Februar 1941 schleppten Whitleys bei dem Unternehmen «Colossus» die Fallschirmspringer, die die Acquedetto Pugliese in Tragino, Süditalien, zerstörten und im Januar 1942 das Würzburg-Gerät von der Radarstation in Bruneval an der französischen Küste wegholten.





Oben Fallschirmtruppen des Sonderkommandos der britischen Armee beim Verladen in eine Bristol Bombay. Mitte 1940 waren diese Flugzeuge bei drei Staffeln in Nahost eingesetzt. Einige Maschinen der 216. Staffel wurden eiligst mit Aufhängevorrichtungen für Bomben versehen und zu Nachtangriffen gegen die italienischen Streitkräfte von Sidi Barrani bis Bengasi verwendet. Später evakuierten Bombays Truppen aus Griechenland, und im November 1941 flogen sie den ersten Luftlandeeinsatz in Nahost mit 54 Fallschirmspringern, die in Tmimi, Libyen, abgesetzt wurden.

Unten Nachtangriff auf Bengasi von einem britischen Bomber aus gesehen. Das Zickzackmuster ist Flakfeuer; die weissen Flecke sind Bombeneinschläge.





Oben Ein Maryland-Aufklärungsbomber kommt vom einsamen Flug über Feindgebiet zu seinem Landeplatz in der Wüste zurück, während Bodenpersonal eines seiner Schwesterflugzeuge wartet. Die Maryland war der erste amerikanische Bomber der RAF in Nordafrika. Ihr bekanntester Einsatz war wohl das Ausfindigmachen der italienischen Flotte in Tarent vor dem Angriff der Fleet Air Arm vom 11. November 1940. Sie wurde auch bei den südafrikanischen Luftstreitkräften geflogen.

Unten Der von der RAF in der Nacht vom 12. auf den 13. Juni 1940 im Hafen von Tobruk in Brand gebombte italienische Kreuzer «San Giorgio». Trotz vieler alliierter Angriffe blieb das ausgebrannte und auf Grund gesetzte Schiff in der Folgezeit noch als Flak-Träger im

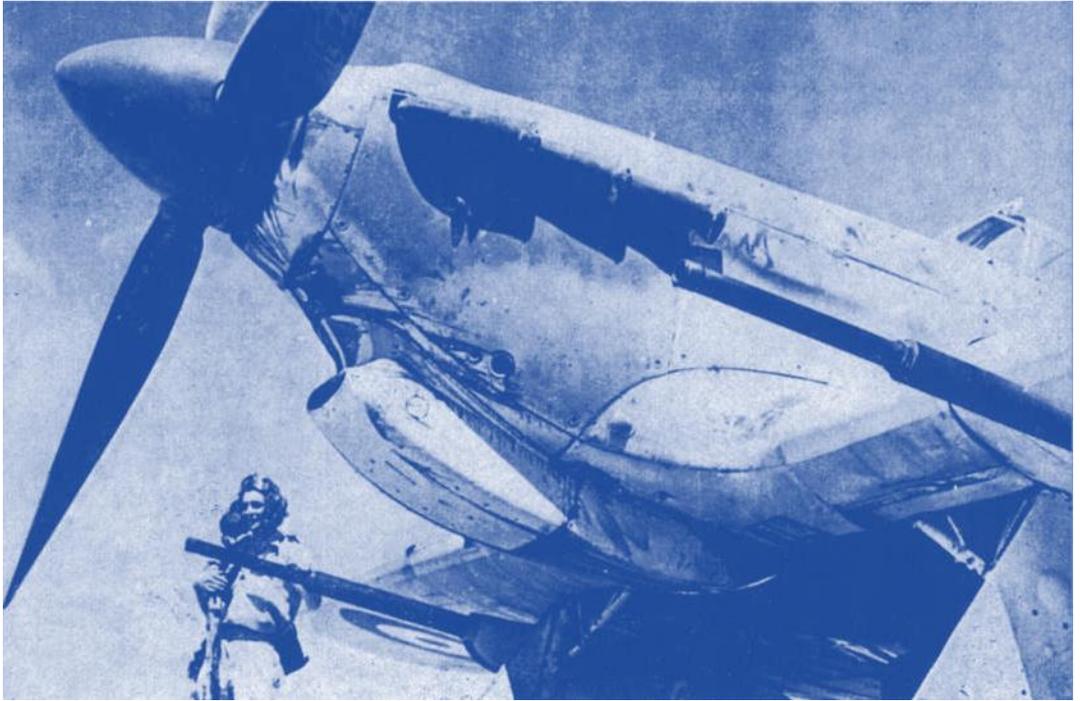




Oben Zur Beschleunigung des lebensnotwendigen Nachschubs an Jagdflugzeugen nach Nahost wurde gegen Ende 1940 folgender Plan ausgearbeitet: Die Flugzeuge wurden nach dem Seetransport aus England in Takoradi an der Goldküste (Westafrika) ausgeladen, aufgerüstet und in Etappen nach Ägypten geflogen. Der Flug über 6'500 km war ein Wagnis, aber nach einem unglücklichen Beginn lief das Verfahren schliesslich ganz gut. Bis Mai 1943 nahmen über 5'300 britische und amerikanische Flugzeuge diesen Weg zum Nahost-Kommando. Auf dem Bild wird gerade eine Hurricane aus dem Transportbehälter entladen.

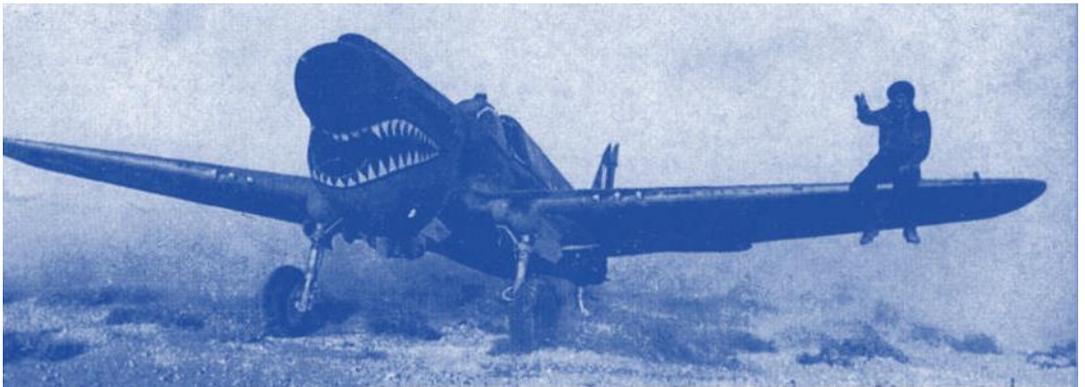
Unten Eine Blenheim I der 211. Staffel landet nach einem Angriff auf die italienischen Stellungen in Albanien Ende 1940 auf ihrer Basis in Griechenland.





Oben Hurricane II D der 6. Staffel in der Westlichen Wüste. Die zwei 40-mm-Kanonen waren für automatisches bzw. Einzelfeuer eingerichtet.

Unten Curtiss Kittyhawk I A der 112. Staffel nach der Landung in einem Sandsturm auf dem Landestreifen von Sidi Haneish, Ägypten. Der auf dem Flügel sitzende Mechaniker leitet den Piloten zum Abstellplatz.

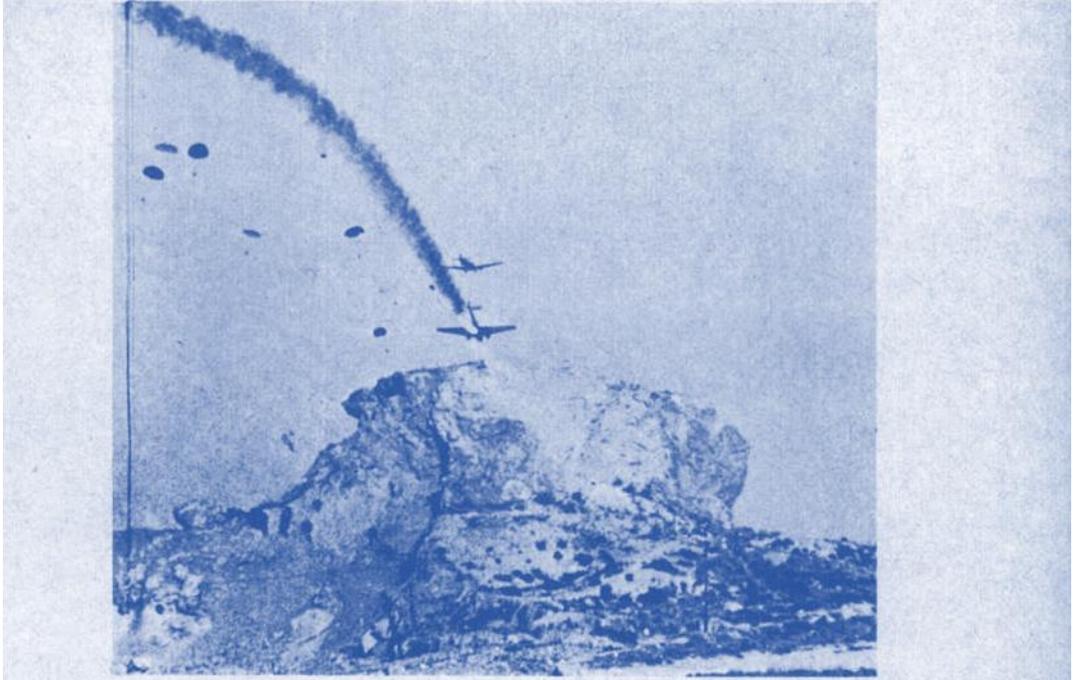




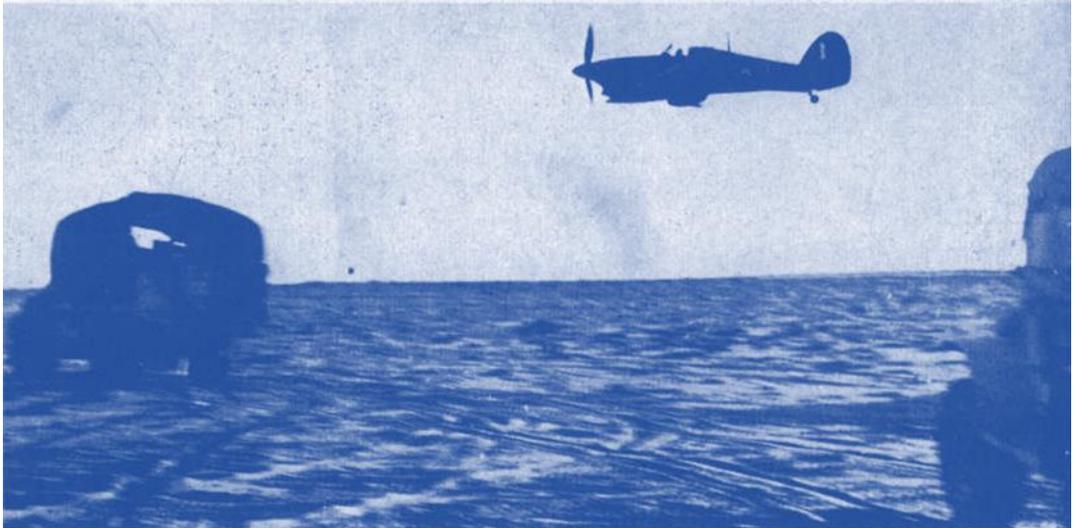
Oben Wachposten der Arabischen Legion verfolgen während der Aufstände im Mai 1941 die Entladung einer Vickers Valentia der 216. Staffel auf einem Flugplatz im Irak. Für den Truppen- und Munitionstransport nach dem Irak waren gleichzeitig fünf Valentins und fünf Bombays der 216. Staffel eingesetzt.

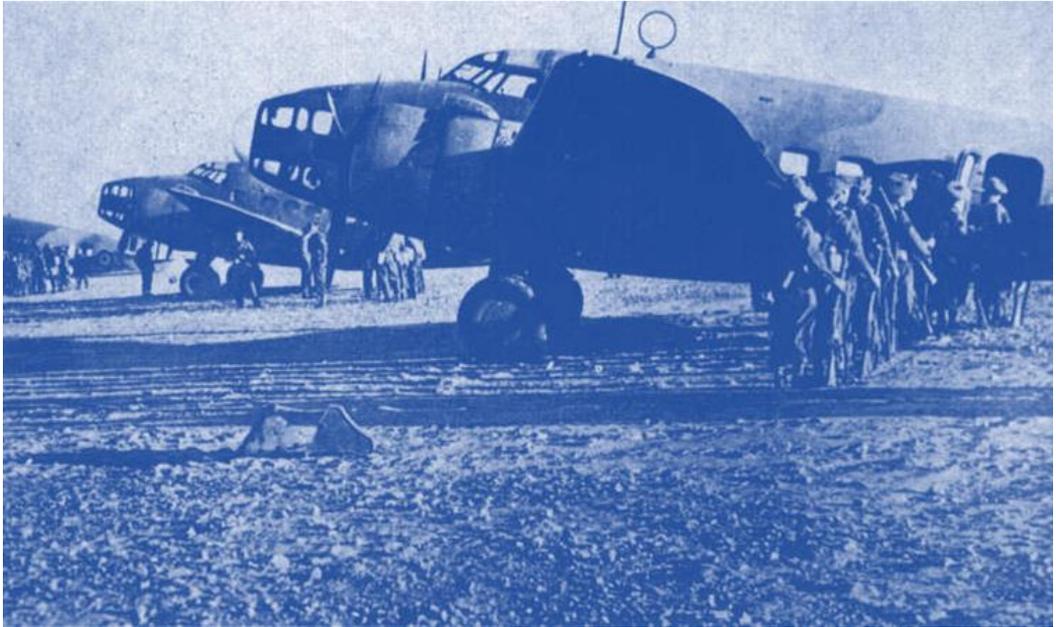
Unten RAF-Personal wird zu einem der Sunderland-Flugboote gebracht, die beim Rückzug aus Griechenland im Mai 1941 so hervorragende Dienste leisteten.





Oben Ein in Brand geschossener Ju-52-Transporter für Fallschirmtruppen.
Unten Eine Hurricane II C begleitet Lkw einer neuseeländischen Einheit Anfang 1942 in Ägypten.

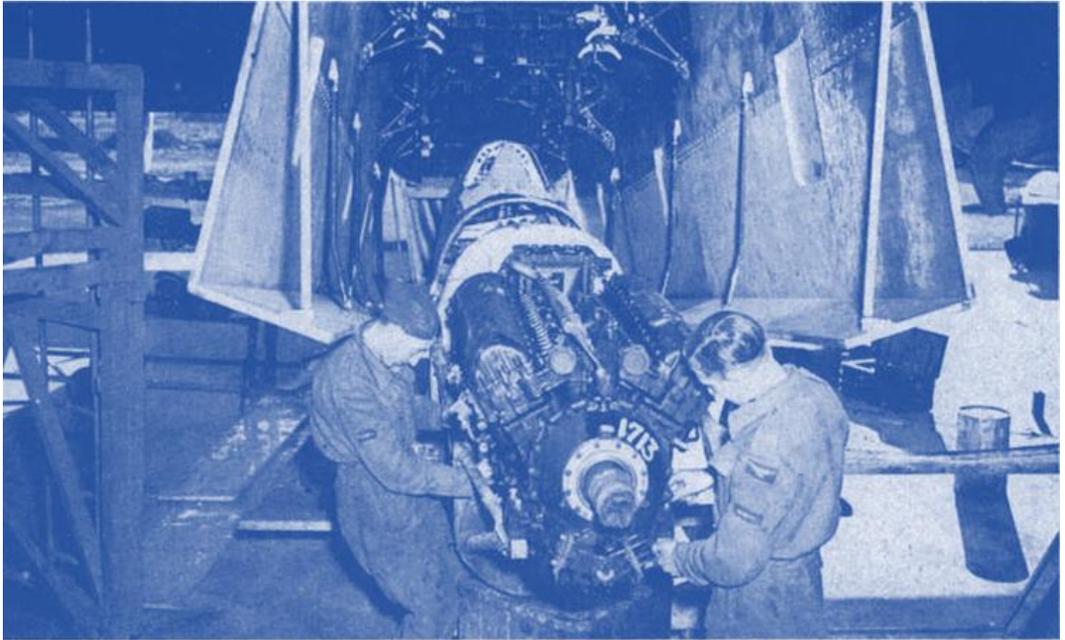




Oben Truppenverladung in eine Hudson des Transportdienstes in der Westlichen Wüste im Frühjahr 1943. Durch laufende Ergänzung der Truppen und des notwendigen Nachschubs erleichterte dieser Dienst den Vormarsch der Armee in jedem Stadium. Verwendet wurden Flugzeuge jeden Musters von mittleren Transportern, wie Hudsons, bis zu den grossen Bom-bays und DC-3.

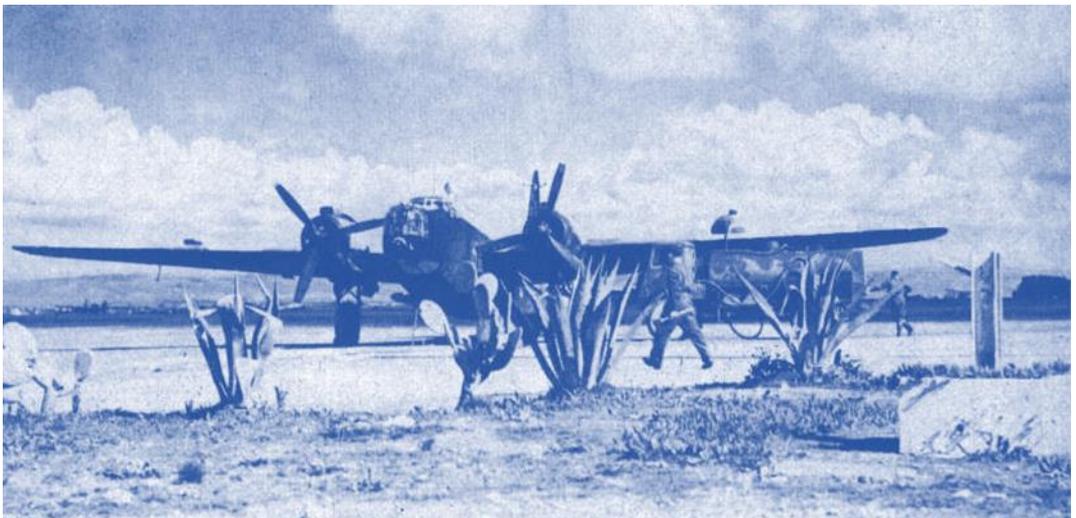
Unten Eine Hurricane beim Angriff auf deutsche Truppen während der Kämpfe in Tunesien.





Oben RAF-Mechaniker in Nordafrika arbeiten am Triebwerk einer Spitfire unter dem Bomberschacht einer Halifax, die für die Aufnahme eines Spitfire-Rumpfes umgebaut wurde.

Unten Eine Wellington bei der Betankung zwischen Kakteen auf einem Flugplatz in Algerien. Als Rückgrat der 205. Gruppe in Nahost spielte die Wimpey bis 1944 dort eine beachtliche Rolle.

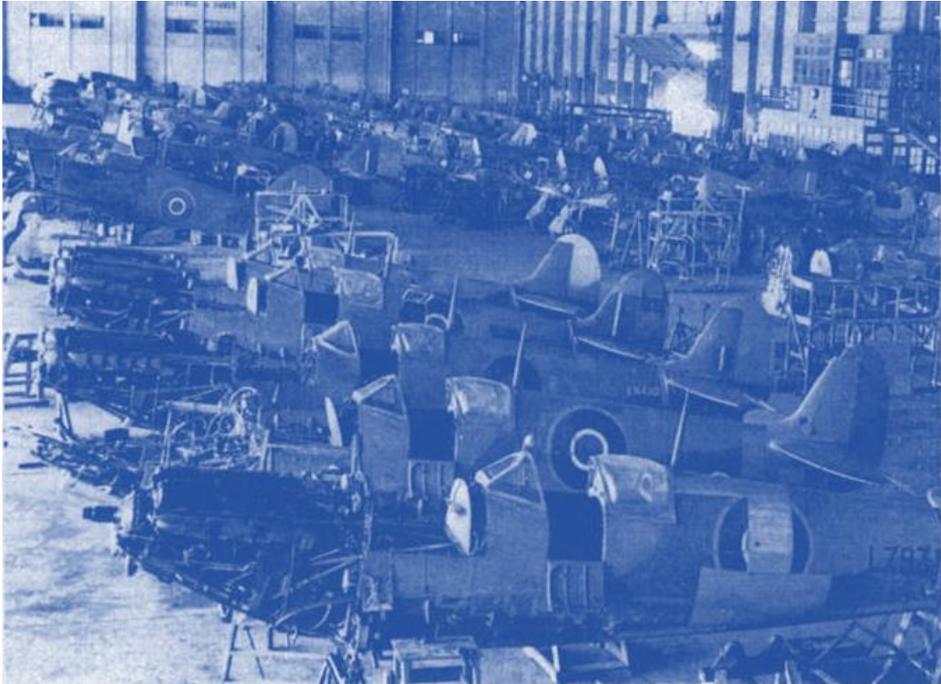




Oben Bodenpersonal auf einem algerischen Flugplatz, das eine Blenheim V flugklar macht. In Nordafrika flogen viele RAF-Staffeln diese Maschine.

Unten Boston – leichte Bomber – starten auf einem Landstreifen in der Wüste, um sich ihrem Geleitschutz anzuschließen. Wenn es sich um ein wichtiges Ziel handelte, griffen die Bomber wahrscheinlich ein zweites und möglicherweise ein drittes Mal an, so dass sie praktisch einen ganztägigen «Pendeldienst» unterhielten.





Oben Spitfires und Hurricanes in einer nordafrikanischen Reparaturwerft 1943.

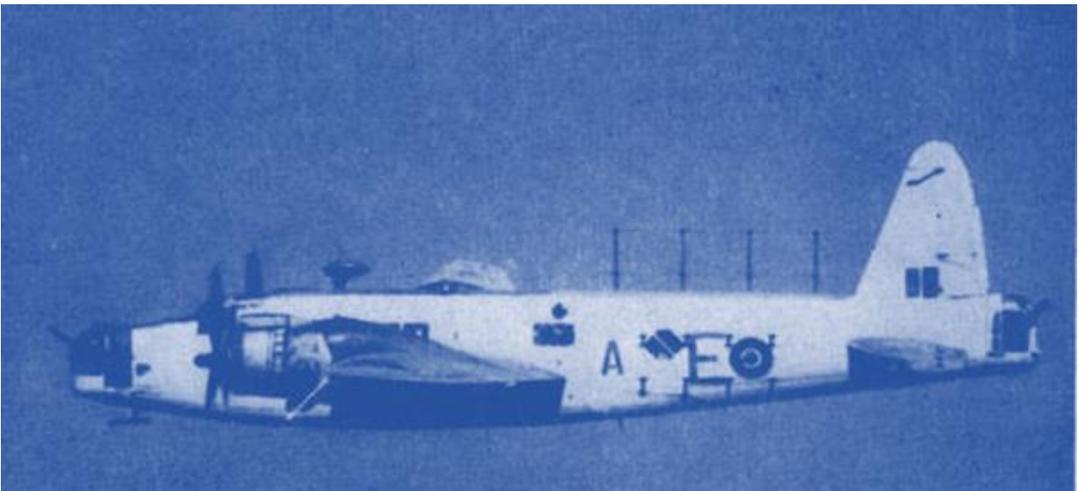
Unten Spitfires überfliegen Marschkolonnen amerikanischer Truppen während der alliierten Siegesparade in Tunis am 20. Mai 1943. Alle alliierten Kommandeure waren anwesend. Abgenommen wurde die Parade von den Generalen Eisenhower, Alexander, Anderson und Giraud.





Oben Air Chief Marshal Sir Arthur Tedder, Oberbefehlshaber Nahost (links), und Air Vice-Marshal (später Air Marshal) Sir Arthur «Mary» Coningham, Oberbefehlshaber Westliche Wüste.

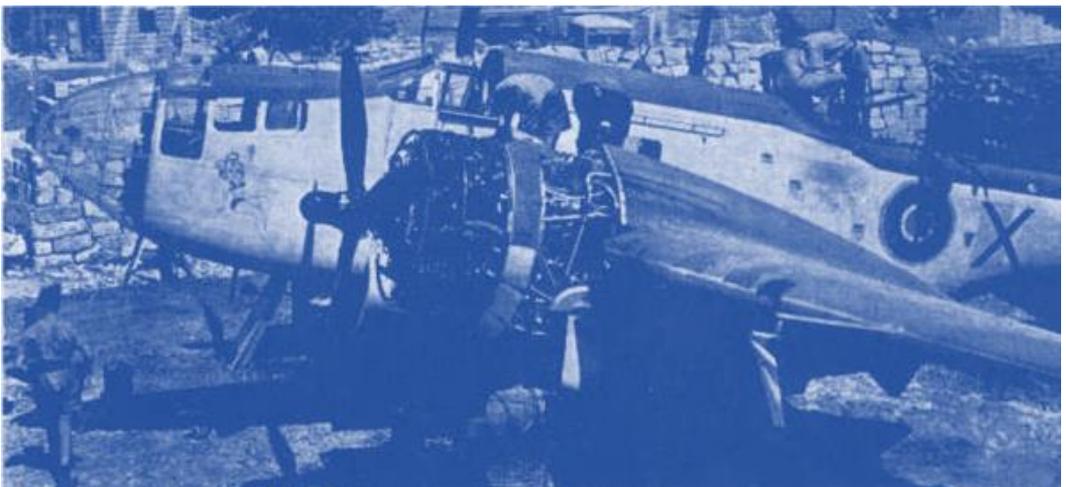
Unten Wellington XIII der 8. Staffel, Aden. Von Aden aus operierenden Aufklärungsflugzeugen war der Schutz der alliierten Schiffe über ein Gebiet anvertraut, das nicht nur den Golf von Aden, sondern auch den Persischen Golf umfasste. Allein im April 1944 flogen sie über 2'000 Stunden und, wenn auch «ohne besondere Vorkommnisse», geleiteten zwei Millionen Tonnen Schiffsraum sicher durch ihren Überwachungsraum.





Oben Bomben in einer Halifax der 462. RAAF-Staffel in Libyen (etwa Dezember 1943). Diese Einheit flog Nachteinsätze gegen die Deutschen in Griechenland, auf den Dodekanes-Inseln und in Sizilien. Sie warf als letzte vor der Landung der Alliierten Bomben auf Sizilien.

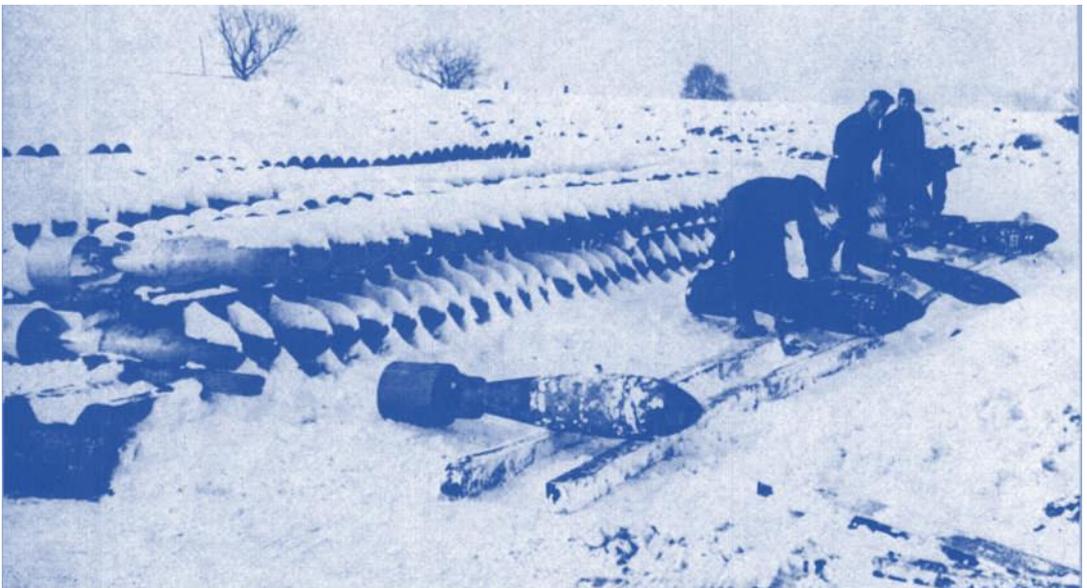
Unten RAF-Bodenpersonal bei der Wartung einer Baltimore in einer gemauerten Nische auf einem Flugplatz auf Malta.

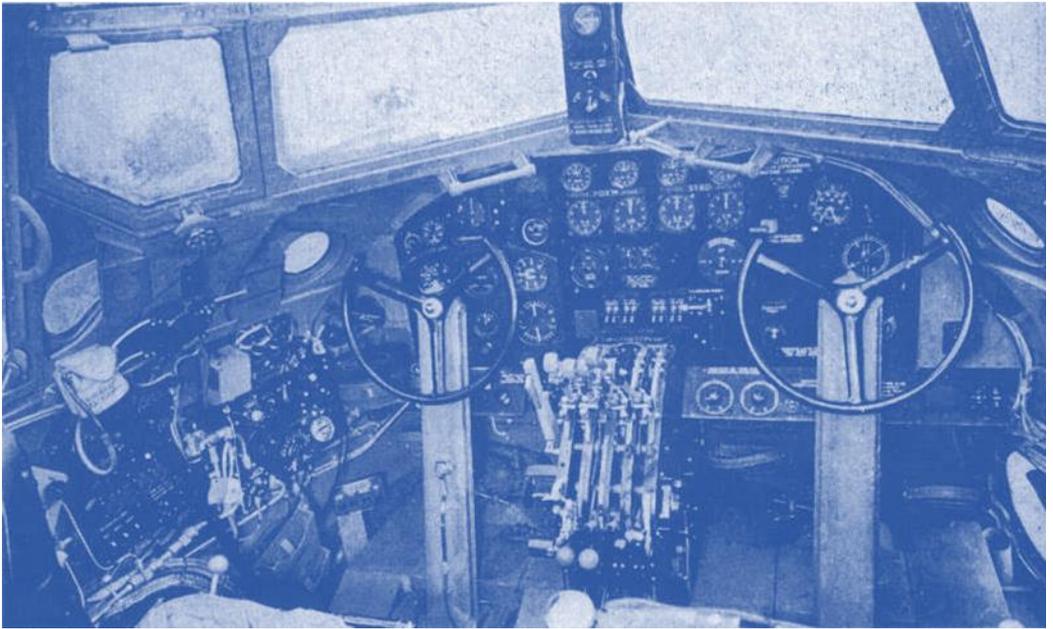




Oben Winterszene auf einem von der kanadischen 408. Staffel mit Hampden-Bombern belegten Feldflugplatz in den Midlands. Die Staffel setzte als letzte des Bomberkommandos diese zweimotorigen Maschinen ein. Ihr letzter Angriff erfolgte in der Nacht vom 14. auf den 15. September 1942 auf Wilhelmshaven.

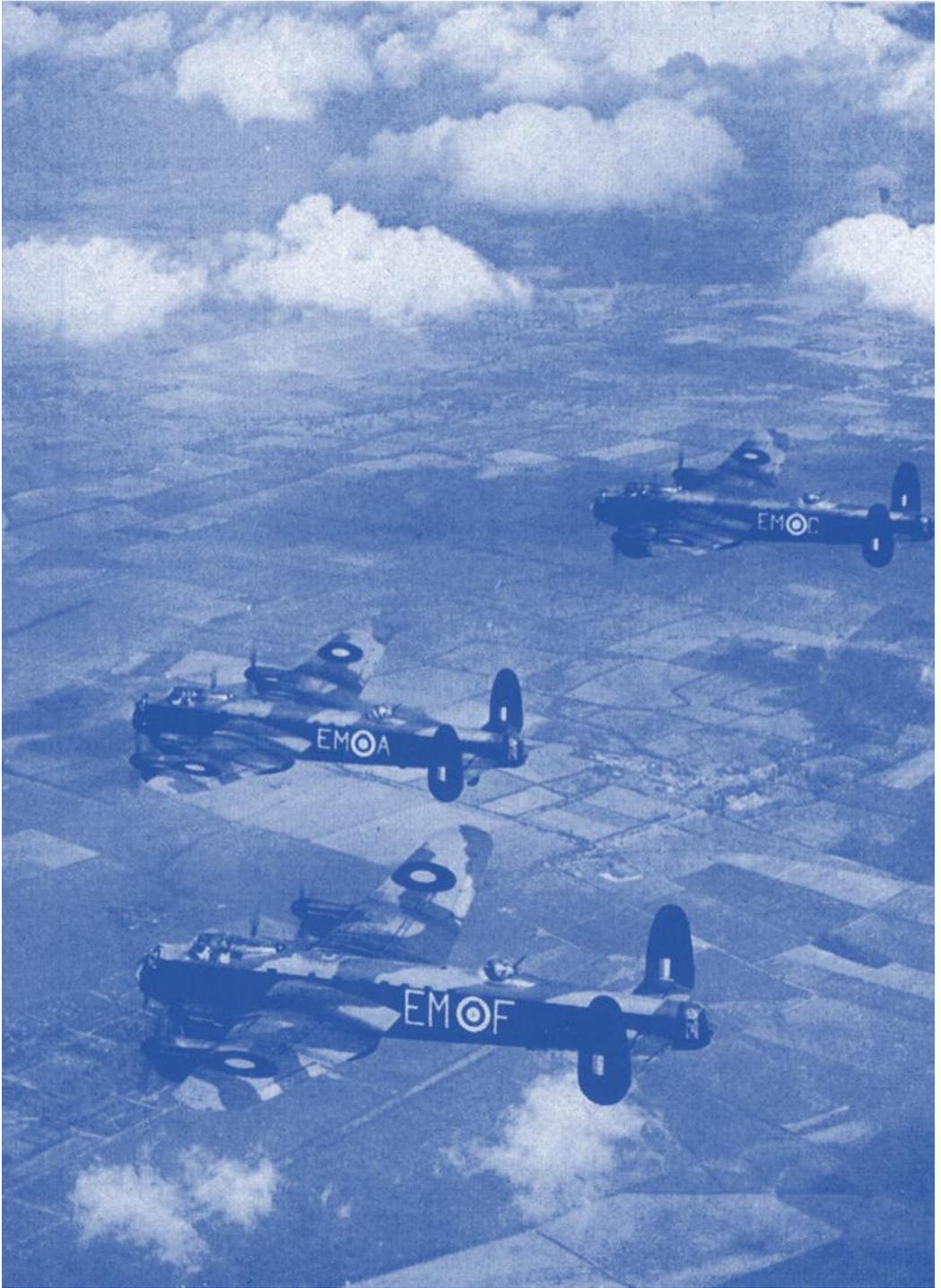
Unten Angehörige des Bodenpersonals rollen bei winterlichen Verhältnissen auf einem Flugplatz in Yorkshire die Bomben für Halifaxes zur Verladung auf Transportgeräte zu-recht.





Oben Cockpit eines Short-Stirling-Bombers.
Rechts Navigator in einer Stirling.



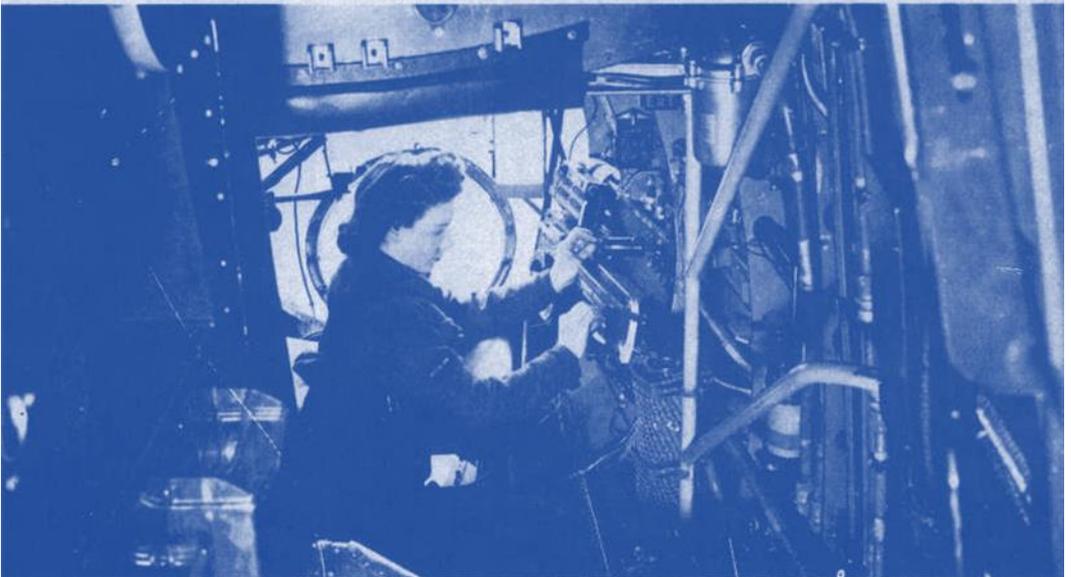


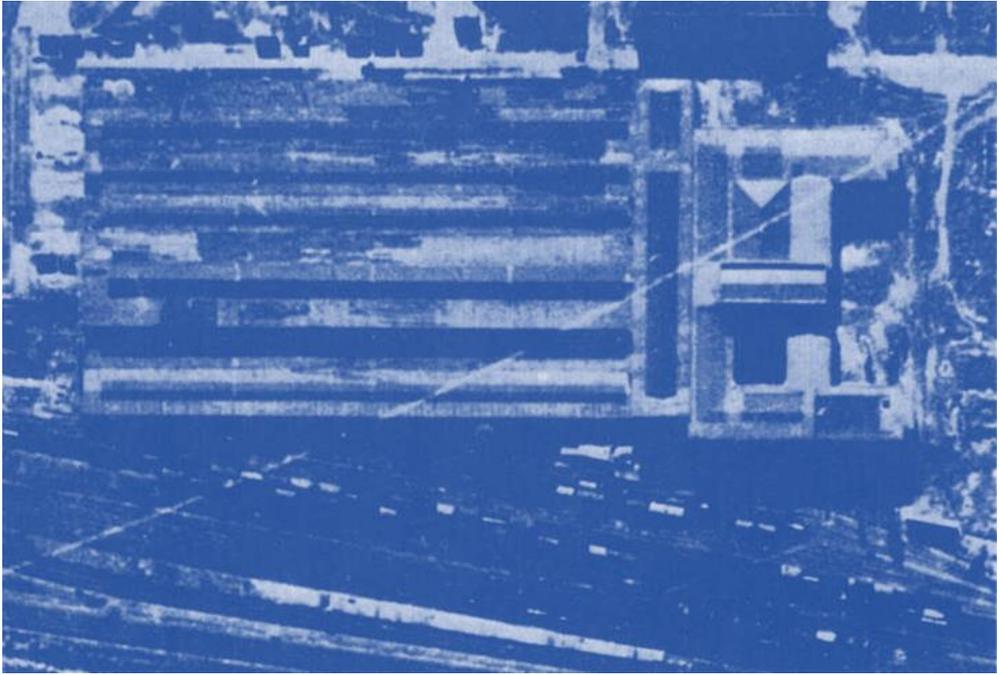


Oben Funker in einer Lancaster.

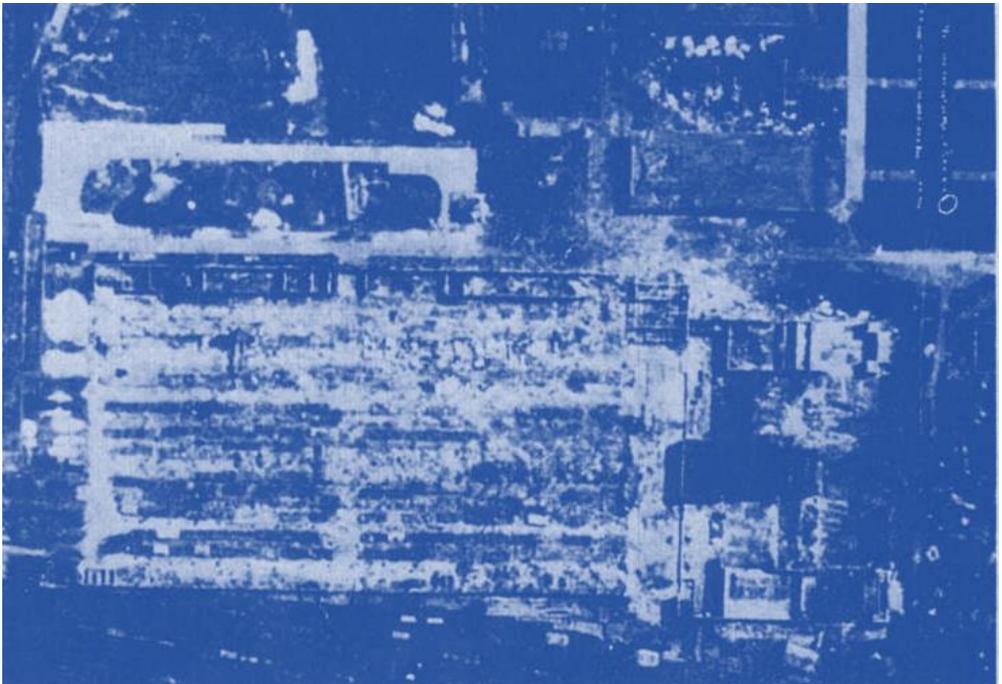
Unten Weibliches Bodenpersonal bei der Arbeit an der Bombenabwurfanlage einer Lancaster.

Links Avro Lancaster I der 207. Staffel (Bottesford, Leicestershire) im Juni 1942 im Verband über England. Die «Lane» war der schnellste der schweren Bomber der RAF im Zweiten Weltkrieg. Sie flog insgesamt 156192 Einsätze und warf 608 6121 Bomben und eine grosse, aber unbekannte Menge Minen ab. Bis März 1945 waren nicht weniger als 56 Staffeln des Bomberkommandos mit diesem Flugzeugtyp ausgerüstet.





Werksanlagen in Köln-Deutz, vor und nach der Zerstörung im Mai 1942.

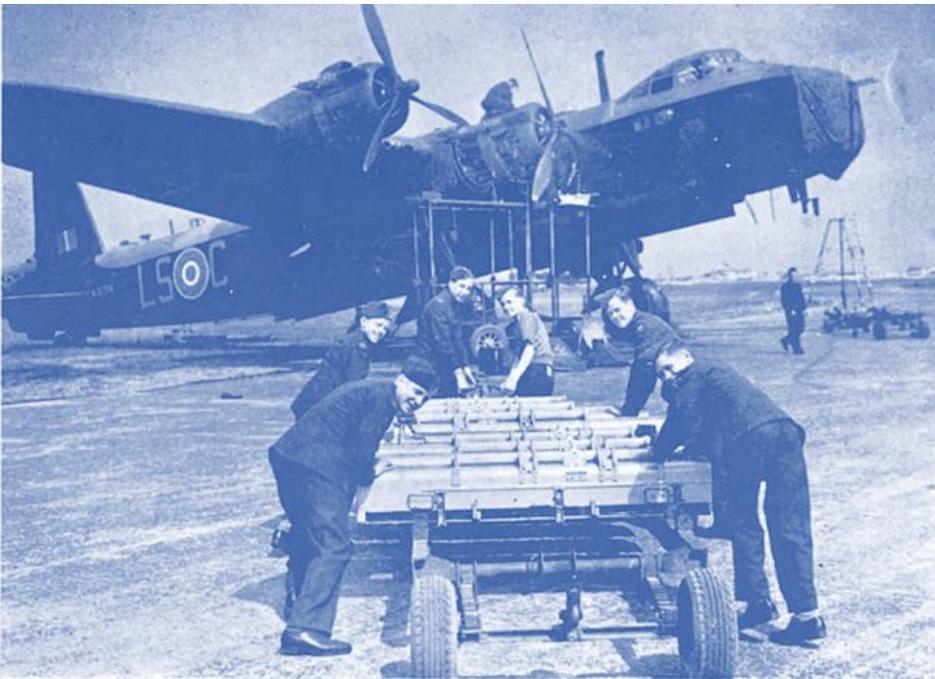




Oben Bostons über dem Ziel bei einem Grossangriff auf die Philips Radio- und Röhrenwerke in Eindhoven, Holland, am 6. Dezember 1942. 93 Flugzeuge der 2. Gruppe nahmen an diesem Unternehmen teil. Trotz des angerichteten schweren Schadens gingen 15 Bomber (16% des Verbandes) verloren, und weitere 53 Maschinen wurden beschädigt.

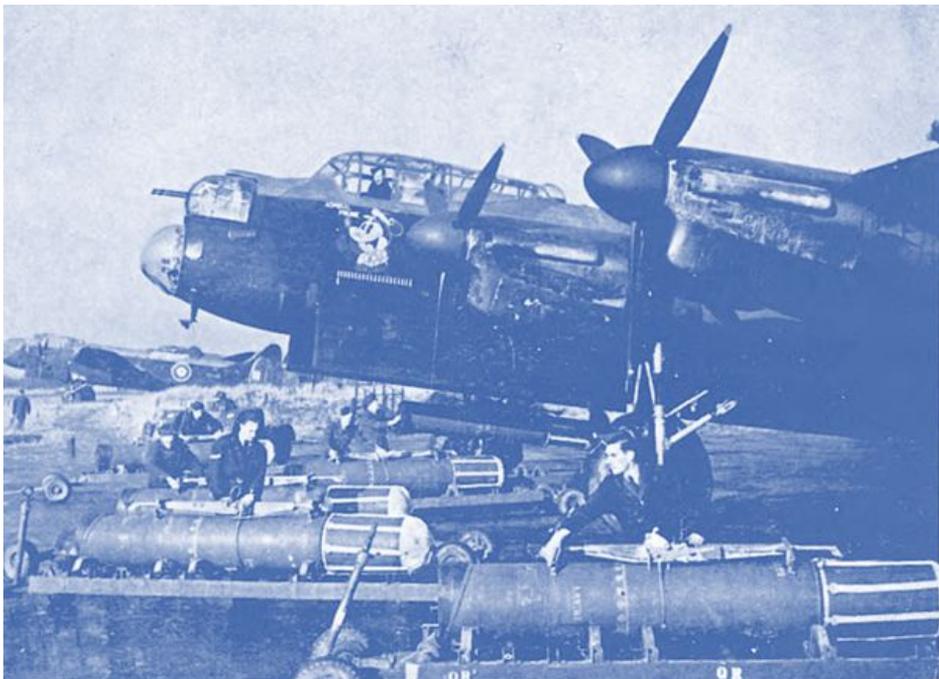
Unten De Havilland Mosquito B IV der in Marham, Norfolk, stationierten 105. Staffel im Dezember 1942. Die «Mossie» war vielfältig eingesetzt, wurde aber wohl am bekanntesten durch die Präzisions-Tagangriffe der 2. Gruppe (und später 2. Tactical Air Force) sowie die nächtlichen «Pfadfinder»- und Störflüge. Wegen ihrer hohen Geschwindigkeit wurde sie selten durch feindliche Jäger abgefangen. So hatte sie die geringste Verlustrate aller Flugzeuge des Bomberkommandos.





Oben Hunderte von Kadetten des Air Training Corps verbrachten ihren Kriegsurlaub auf RAF-Flugplätzen, um mit der Aussicht auf Mitnahme bei einem Werkstattflug zu helfen. Hier ziehen die Jungen einen Transportwagen mit Brandbombenbehältern zu einem Stirling-Bomber der 15. Staffel in Wyton, die für einen Nachtangriff Anfang August 1942 bestimmt sind.

Unten «Flugzeuge des Bomberkommandos legten vergangene Nacht Minen in feindlichen Gewässern.» Hinter diesem vertrauten Satz der RAF-Kommuniqués verbergen sich ausgezeichnete Planung und fliegerische Leistungen der Piloten unter höchst gefährlichen Verhältnissen. – Bodenpersonal beim Verladen von Minen in eine Lancaster der 106. Staffel, im November 1942. Im Hintergrund des Bildes ist eine der von der

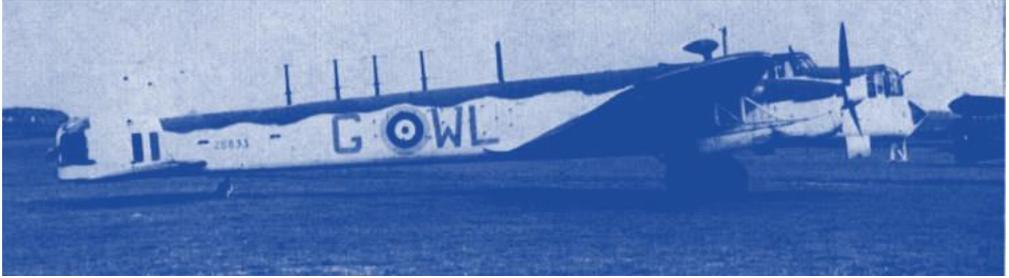




Oben Douglas Boston III der 107. Staffel im Jahre 1942. Mit dem in Amerika gebauten Leichtbomber waren vier in der Heimat stationierte sowie zwei Intruder-Staffeln der RAF ausgerüstet. Sie waren bei Tagangriffen auf kontinentale Randziele beteiligt. Die Boston war schneller als die Blenheim IV, die sie ersetzte, und bei den Besatzungen der 2. Gruppe auch viel beliebter.

Unten Eine Boston-Besatzung der 88. Staffel der 2. Gruppe bei der Einsatzbesprechung.

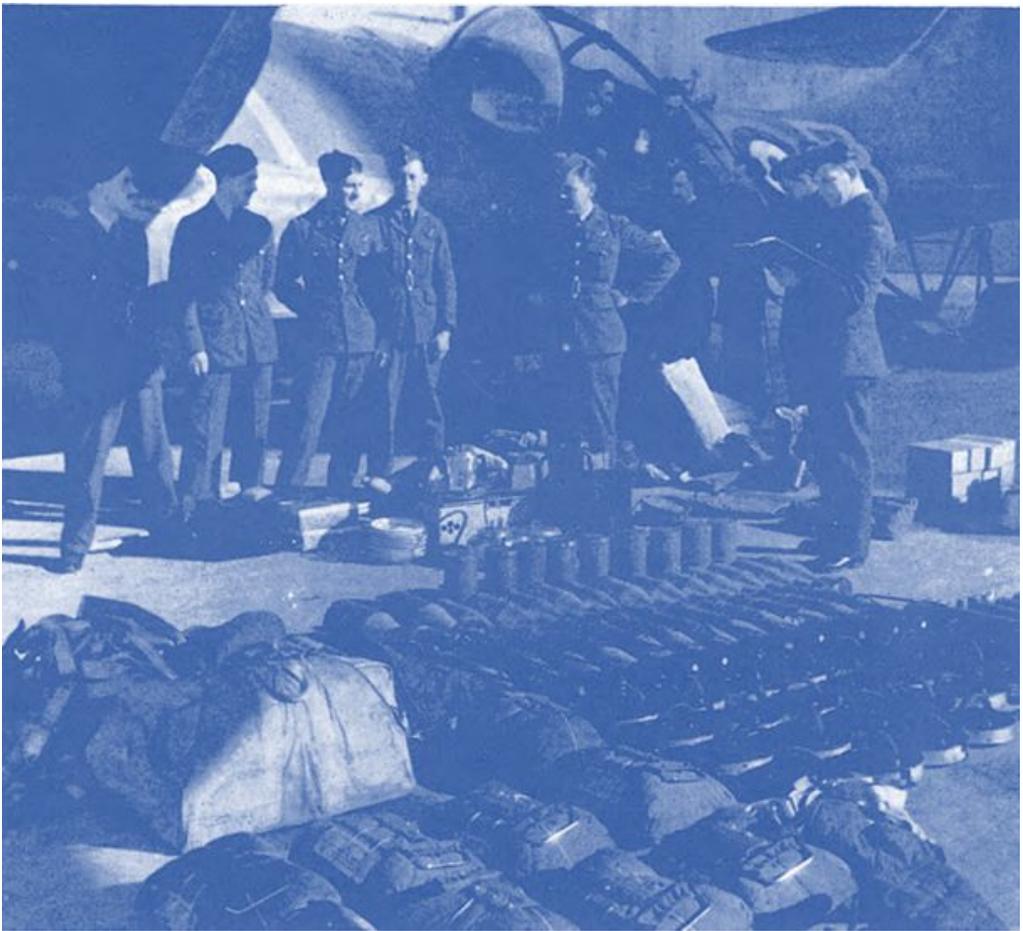




Oben Whitley GR VII der 612. Staffel mit ASV-Radarantennen. Die Whitley VII wurde Ende 1941 beim Küstenkommando eingeführt und wurde dort bis Anfang 1943 in der Staffel eingesetzt.

Unten RAF-Offiziere prüfen einen 1942 zu Besuch auf einem Flugplatz des Küstenkommandos eingetroffenen Rota-Hubschrauber vom Typ Cierva C 30. Die Rotas wurden für Radarkalibrierung verwendet und operierten als selbständige Einheiten. Sie pendelten zwischen den Küstenradarstationen, flogen auf See hinaus und sandten Signale aus, die von den Radarstationen aufgefangen wurden. Beim Überfliegen von vorherbestimmten Punkten warf die Rota eine Markierungsboje ab und umkreiste diese in einer bekannten Höhe.





Oben Ausrüstung der Besatzung einer Catalina des Küstenkommandos in Gibraltar. Von Gibraltar aus suchten diese Flugboote gemeinsam mit Sunderlands den Atlantik und das Mittelmeer nach feindlichen U-Booten ab.

Unten Auf einem Stützpunkt in Westafrika wurden (im März 1941) unter den Tragflächen eines Sunderland-Flugbootes Wasserbomben befestigt, die für Einsätze auf den Südatlantik benötigt wurden.





Oben Eine North American Mustang I der 2. Staffel über ihrem Heimatflugplatz Sawbridgeworth, Essex. Dieser in Amerika hergestellte Jäger wurde ursprünglich 1940 nach britischen Plänen gebaut und erst später bei der USAAF in Dienst gestellt. Die erste Baureihe der RAF-Mustangs hatte Allison-Motoren. Sie wurden wegen der abfallenden Leistung ihrer Triebwerke in grösseren Höhen statt für normalen Jägereinsatz zur bewaffneten taktischen Aufklärung eingesetzt. Sie ersetzte bei den Verbänden des Army Co-operation Command die Tomahawk und war im Oktober 1942 bei einem Angriff auf den Dortmund-Ems-Kanal der erste einmotorige Jäger der RAF über Deutschland.

Unten Zur Vermeidung einer Verwechslung mit der Focke-Wulf Fw 190 der Luftwaffe erhielt die Hawker Typhoon schwarz-weiße Streifen auf der Unterseite der Tragflächen. Zusätzlich zu den vier Kanonen war sie mit Bomben und Raketen ausgerüstet. Sie unterstützte den Vormarsch der alliierten Armeen durch Frankreich und Holland entscheidend.





Oben Ein Schnellboot im Seenoteinsatz, das der RAF unterstand. Der Air-Sea Rescue Service, wie er offiziell hiess, nahm während der Schlacht um England seine Tätigkeit auf. Bis Kriegsende hatte er insgesamt 3'723 RAF- und 1998 amerikanische Flieger aus den britischen Küstengewässern sowie nahezu 8'000 Soldaten, Matrosen und Zivilisten aus der offenen See gerettet.

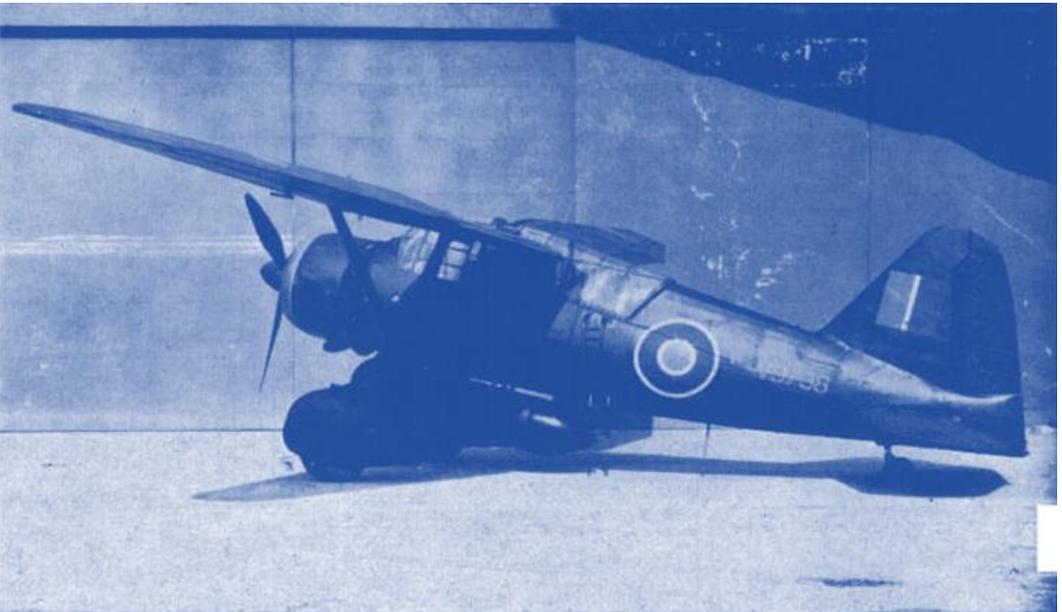
Unten Unter verschiedenen Flugzeugtypen des Seenotdienstes (Air-Sea Rescue Service) befand sich auch die Supermarine Walrus. In der Regel führte dieses Flugboot die eigentliche Rettung durch, nachdem Lysanders in Seenot befindliche Besatzungen in ihren Schlauchbooten ausgemacht hatten. Hier kämpft sich eine solche Maschine durch die bewegte See zum Schlauchboot eines Überlebenden durch.





Oben Einer der weniger bekannten Typen des Transportkommandos war die Wellington C XVI, eine Abwandlung des Bombers Mk IC mit ausgebautem Gefechtsstand, abgedecktem Bombenschacht, im Rumpf eingebauten Sitzen und Gefechtsstand-Attrappen zur Tarnung der Verteidigungsunfähigkeit. Ähnliche Umbauten der Wellington I und I A erhielten die Bezeichnung C I und C XV.

Unten Mehrere Staffeln der RAF in der Heimat wie in Übersee wurden für Geheimeinsätze verwendet, wie z.B. Absetzen und Wiederaufnehmen alliierter Geheimagenten im Feindesland. Im Heimatgebiet stationierte Staffeln (138. und 166.) flogen diese äusserst gefährlichen Einsätze von Tempsford aus. Die am häufigsten verwendete Maschine war die Lysander. Hier die Sondereinsatz-Version MK 5 mit schwarzem Anstrich, Einstiegleiter und Langstreckentank.





Oben Wie schon im Ersten Weltkrieg wurde die britische Flugzeugindustrie auch im Zweiten Weltkrieg ihrer Aufgabe in grossartiger Weise gerecht, die RAF mit Hochleistungswaffen in entsprechenden Mengen zu versorgen. Sie beschäftigte 1'800'000 Menschen, davon 40% Frauen, und brachte insgesamt 124109 Flugzeuge sowie über eine Viertelmillion Flugmotoren heraus. Das Bild zeigt Avro Lancasters in der Endmontage bei Armstrong Withworth in Coventry, einem von mehreren Grosszentren der Lancaster-Kriegsproduktion.

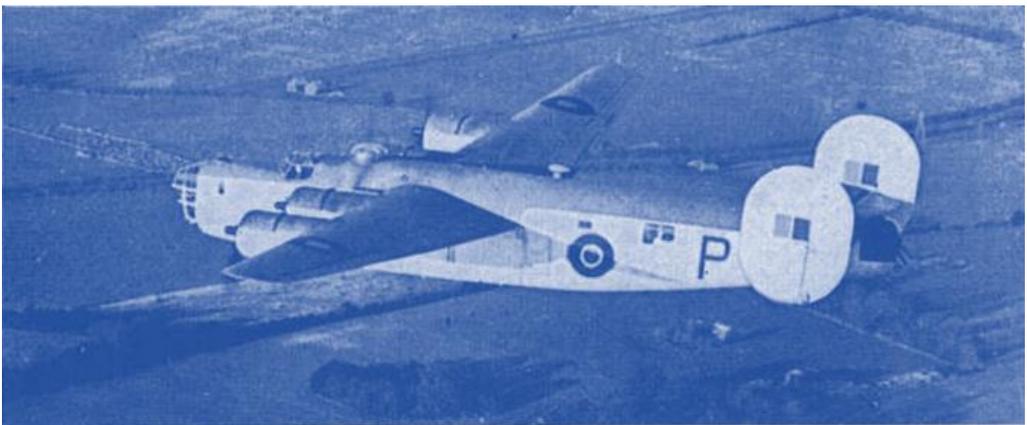
Unten Verantwortlich für die Lieferung der neuen Maschinen von den englischen Werken sowie der in England eingetroffenen amerikanischen Flugzeuge war die Air Transport Auxiliary, die mit 30 Amateur-Piloten ihren Dienst aufnahm und schliesslich insgesamt über 700 Männer und Frauen umfasste, die zwischen 1939 und 1945 mehr als 308'000 Flugzeuge von über 100 verschiedenen Typen zu den RAF-Stützpunkten überführten. Mit wenigen Ausnahmen flogen die ATA-Piloten ganz ohne Funk. Das Bild zeigt Piloten einer solchen Einheit in einer Avro Anson.

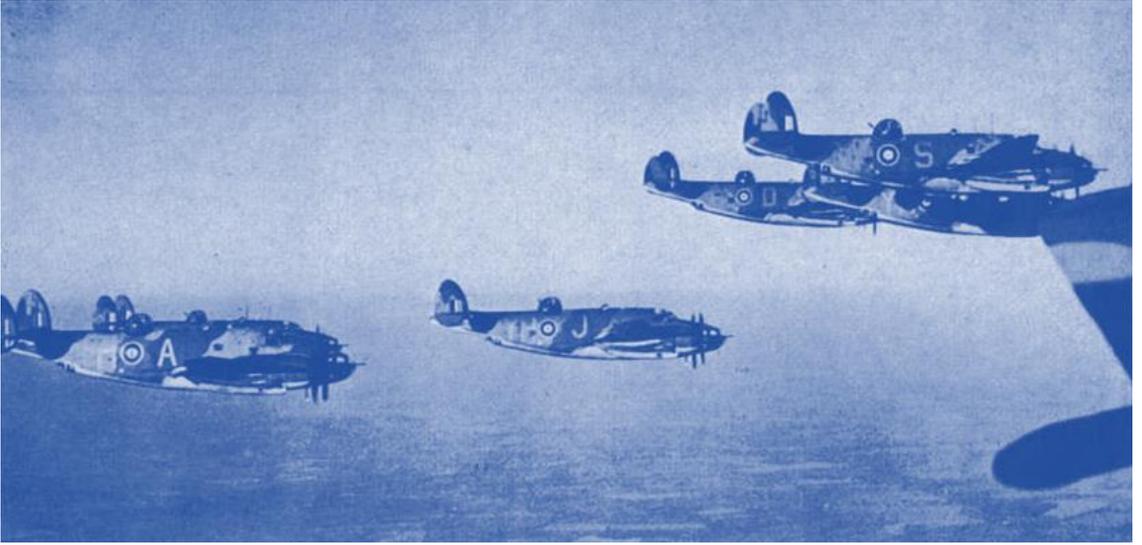




Oben Eine Fortress II A auf Atlantik-Patrouille. Maschinen dieses Typs, die von in Südwest-England, auf den Hebriden, in Island und auf den Azoren gelegenen Stützpunkten aus operierten, engten, zusammen mit Liberators, das Gebiet, in dem deutsche U-Boote noch ungestört waren, ganz empfindlich ein und konnten viele U-Boote im Atlantik versenken.

Unten Eine Liberator GR III im Flug. Beim Küstenkommando wurden die «Libs» hauptsächlich als Super-Langstreckenmaschinen mit Zusatztanks und unter Ausbau gewisser Ausrüstungen verwendet. Viele Maschinen erhielten ASV-Radar und sog. Leigh Lights (Scheinwerfer) zur U-Bootbekämpfung.





Oben Lockheed Ventura der 21. Staffel auf einem Flug von Methwold, Norfolk, Januar 1943. Aufgrund ihrer Rumpfform «Fliegende Schweine» getauft, wurden die Venturas von drei Staffeln der 2. Gruppe im Tagbomber-Einsatz geflogen. Wegen ihrer Unterlegenheit den feindlichen Jägern gegenüber waren sie kein Erfolg und wurden deshalb Ende 1943 aus dem Bomberkommando ausgeschieden. Sie leisteten aber anschliessend noch gute Arbeit beim Küstenkommando, hauptsächlich für Wetteraufklärung.

Unten North American Mitchell II der 180. Staffel in Foulsham, Norfolk, Juli 1943. Dieser Tagbomber nahm seinen Dienst in der 2. Gruppe im Januar 1943 auf und flog schliesslich in sechs Staffeln der 2. Gruppe und der 2. Tactical Air Force. In den letzten Monaten des Krieges operierten einige Maschinen von sechs Flugplätzen auf dem Kontinent aus.

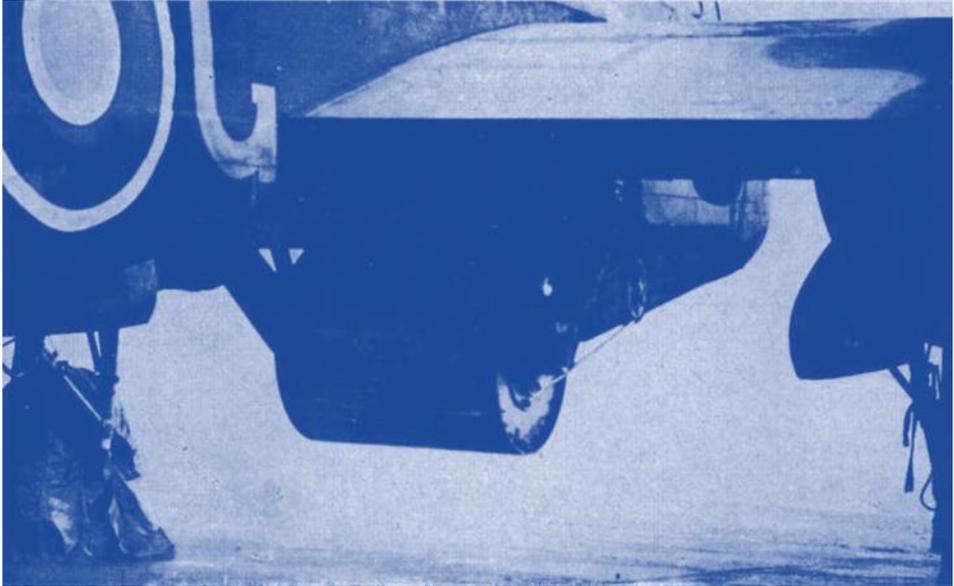




Oben Bei Einbruch der Dämmerung erhält eine Halifax II Srs. I (Special) der 102. Staffel in Pocklington, Yorkshire, in der Nacht vom 19. auf den 20. Juni 1943 das Startfrei-Zeichen für den Angriffsflug auf die Waffenfabriken in Le Creusot, Frankreich. Das Fahrzeug links mit dem Schachbrettmuster ist der Wagen der Startleitung.

Unten Lancaster I der 207. Staffel, ausgestellt auf dem Londoner Trafalgar Square während der «Wings for Victory Week» im März 1943.

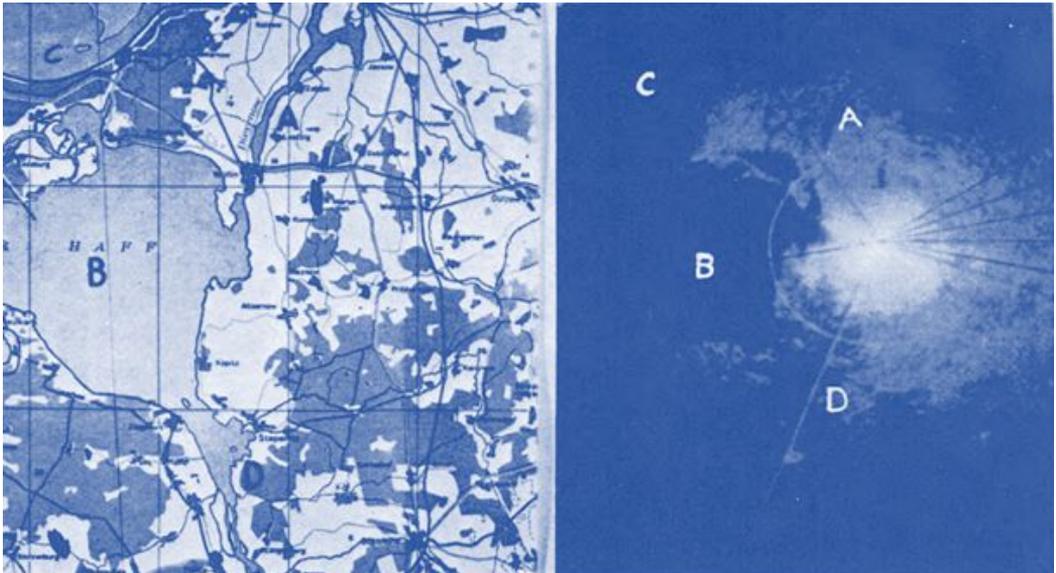




Oben Eine Lancaster der 617. Staffel mit einer der von Sir Barnes Wallis entwickelten Spezialbomben (Springbombe), wie sie auch für die Zerstörung der Staudämme im Mai 1943 in Westdeutschland verwendet wurden.

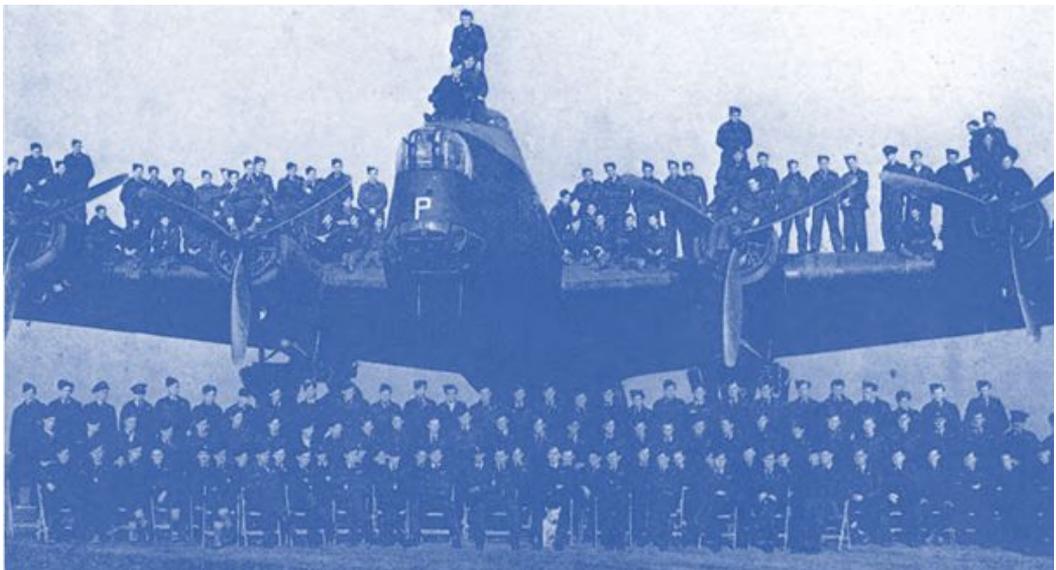
Unten Bruch des Staudamms der Möhnetalsperre nach dem Angriff der 617. Staffel. Der Angriff auf diese und andere Talsperren in Westdeutschland wird offiziell als «eine Waffentat, die nie ausgezeichnet wurde», beschrieben. Von den 19 Lancaster, die an dem Angriff mit 133 Mann Besatzung teilnahmen, kamen acht nicht mehr zurück.





Oben Das «Magische Auge» des Bomberkommandos, Das Gebiet südwestlich von Swinemünde (Ostsee) auf dem Schirm eines H2S-Gerätes in einem Bomber. Im Vergleich mit der Landkarte erscheint das Festland heller als die Wasserfläche.

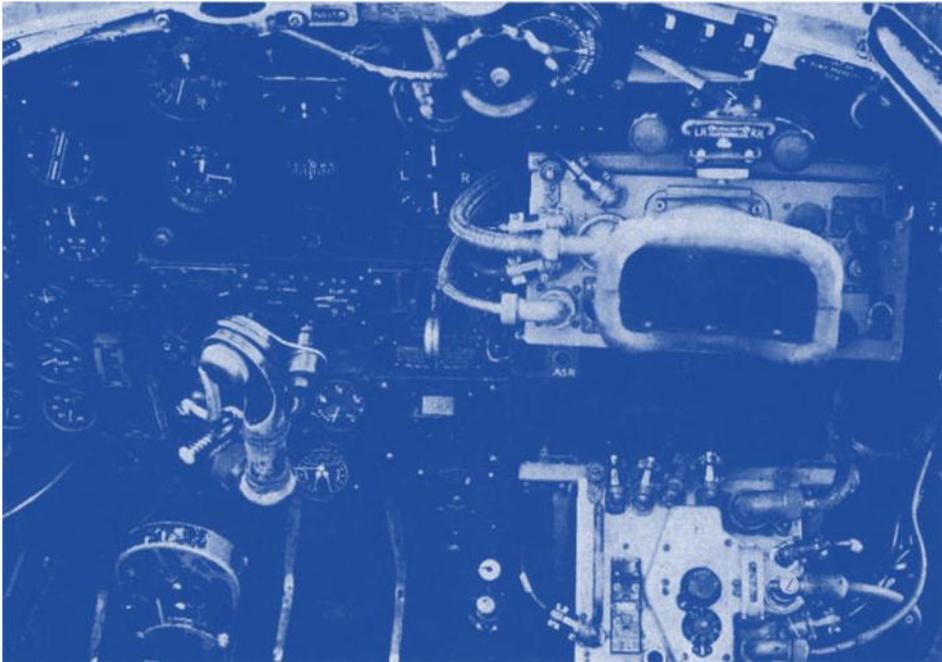
Unten Angehörige der 75. Staffel mit einer ihrer Stirlings. Diese neuseeländische Staffel wurde im April 1940 als Wellington-Einheit aufgestellt und flog in den letzten Monaten des Krieges neue Lancasters, in der Zwischenzeit Stirlings.





Oben Waffenmeister beim Gurten von Kanonenmunition auf einer Bomberstation der 2. TAF in England. Im Hintergrund einige Spitfire IX der 56. und 332. Staffel.

Unten Cockpit eines Mosquito-Nachtjägers mit einem speziellen Radarempfänger.

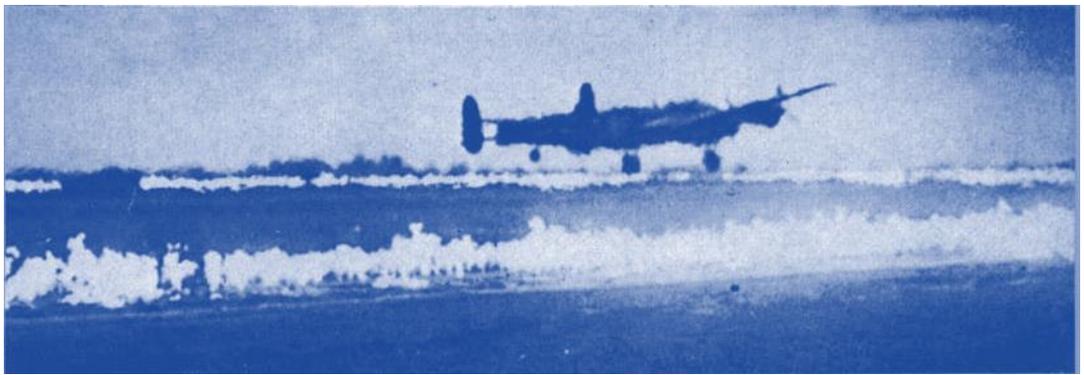




Oben Eine 5,5-t-Hochleistungsbombe vor einer Lancaster der 57. Staffel. Diese Bombe bestand aus drei Hauptteilen und einem Leitwerk und wurde zum erstenmal in der Nacht vom 15. zum 16. September 1943 durch Lancaster der 617. Staffel bei einem Tiefangriff auf den Dortmund-Ems-Kanal eingesetzt, wobei fünf von acht Maschinen verloren gingen.

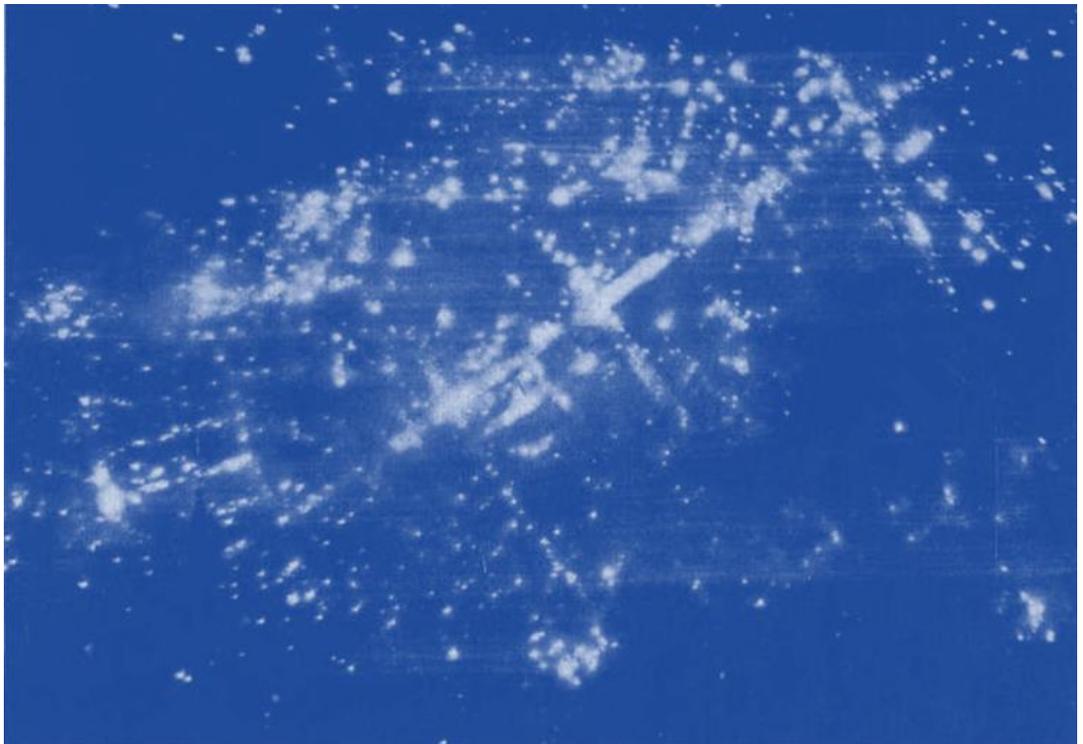
Unten Postausgabe auf einem Wellington-Bomberstützpunkt der Royal Canadian Air Force. Die erste kanadische Staffel innerhalb des Bomberkommandos wurde im April 1941 gebildet, später stellte Kanada eine ganze Gruppe (Nr. 6). Bei Kriegsende umfasste diese Gruppe 14 Staffeln mit Halifax- und Lancaster-Bombern. Von 1942 an diente die ursprünglich schwere Bombereinheit der RCAF in der 8. Gruppe, in der «Pfadfinder»-Einheit.





Oben FIDO (Fog Investigation and Dispersal Operation) rettete viele wertvolle Flugzeuge und Menschenleben. Die Anlage bestand aus Benzinbrennern, die in kurzen Abständen auf der Hauptrollbahn ausgewählter Flugplätze in England aufgestellt wurden und die Luft anheizten, so dass der Nebel ausreichend zerstreut wurde, um das Flugzeug sicher starten und landen können zu lassen. FIDO-Anlagen besaßen die Hauptflugplätze Carnaby (Yorkshire), Manston (Kent) und Woodbridge (Suffolk) sowie 12 weitere seit 1942. Insgesamt wurden im 2. Weltkrieg 2'524 Landungen und 182 Starts mit FIDO-Hilfe durchgeführt. Das Bild zeigt eine startende Lancaster.

Unten Aufnahme unmittelbar nach dem Angriff auf Hannover am 8./9. Oktober 1943, der von 430 Flugzeugen des Bomberkommandos geflogen wurde. Man sieht das Feuer von Brandbomben und Brandstellen im Gebiet südöstlich des Hauptbahnhofs. Viele Strassenzüge sind durch dieses Grossfeuer so klar sichtbar, dass die genaue Auswertung kein Problem bildet. (Das breite weisse Band von links unten nach rechts oben ist die Salle-Strasse.) Bei diesem Angriff wurden 5 qkm der Stadt zerstört.

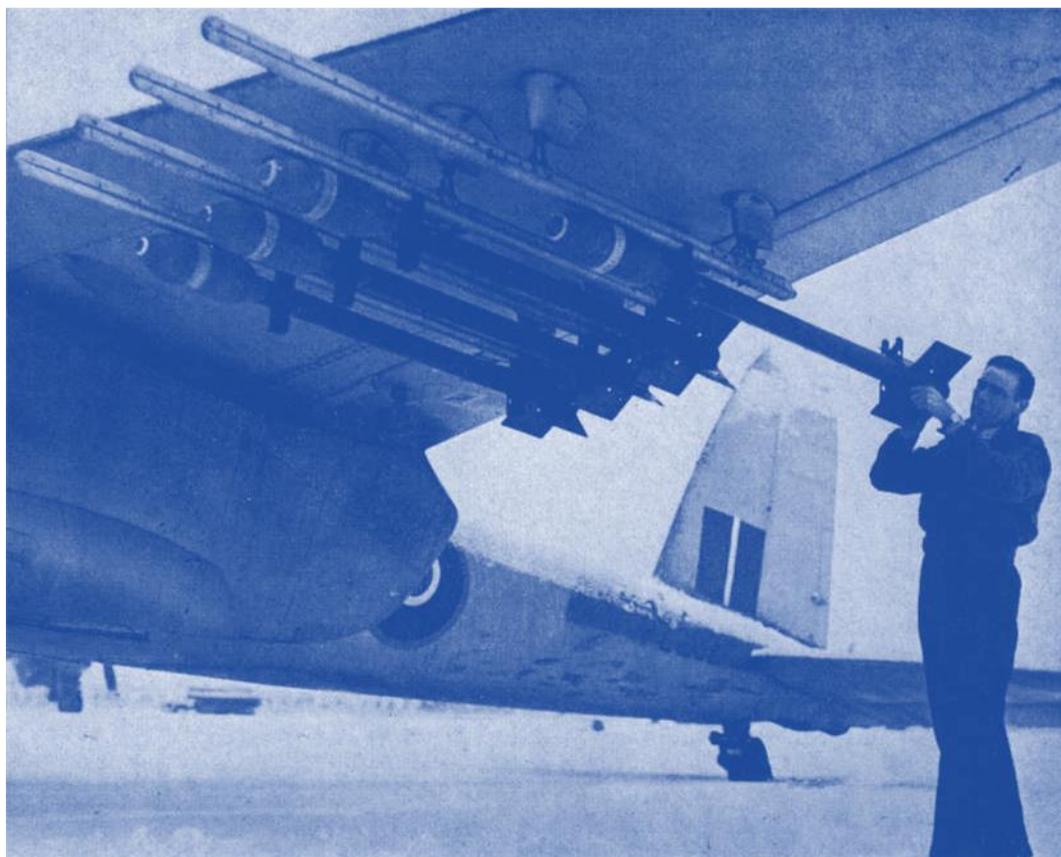




Oben Einige der von der Empire Central Flying School verwendeten Flugzeugtypen (vordere Reihe von rechts): Mosquito, Typhoon, Spitfire, Proctor, Tarpon, Hurricane, Masters (3). Hintergrund: Anson, Oxford, Tiger Moth, Lancaster, Magister, Wellington, Havoc, Mitchell, Master, Stirling. Im Vordergrund ein Hotspur-Lastensegler.

Unten Eine Mosquito FB VI prüft ihre vier 20-mm-Kanonen und vier 8,5-mm-MG. Mit zusätzlich zwei 225-kg-Bomben oder mitunter acht Raketengeschossen operierten die «Mossie»-Jagdbomber rund um die Uhr bei praktisch jedem Wetter.





Oben Ein Waffenmeister schiebt Raketengeschosse in die Aufhängungen unter den Tragflächen einer Mosquito FB VI.

Unten Mosquito FB VI des Küstenkommandos greifen ein U-Boot mit Raketengeschossen an.





Oben Dakotas der RAF, die zum Fallschirmabwurf von Nachschub für die Partisanen auf dem Balkan verwendet wurden, auf einem Flugplatz in Italien. Diese Versorgungs- und Sondereinsatzflüge der Transportstaffeln waren ein Hauptfaktor für den Erfolg der Kämpfe hinter den italienischen Linien. Bei Kriegsende hatten alliierte Flugzeuge ungefähr 11'600 Einsätze allein nach Jugoslawien geflogen und über 16'400 Tonnen Versorgungsgüter abgeworfen bzw. auf speziell angelegten Landestreifen abgesetzt. Es wurden etwa 2'500 Personen in dieses Land eingeflogen und über 19'000, meist Verwundete, ausgeflogen.

Unten Eine Baltimore rollt auf einem italienischen Flugplatz zu einem Nachteinsatz an den Start. Auf dem Bug sind 80 Einsätze (davon 66 bei Nacht) vermerkt.

Rechts Martin Marauder der 39. Staffel der Desert Air Force bombardieren eine Eisenbahnbrücke über den Asino in Chiaravalle nahe der Adriaküste. Zwei RAF-Staffeln flogen die Marauder: die 14., hauptsächlich für See-Erkundung eingesetzt, und die 39. als normale Tagbombereinheit.







Oben Eisenbahnwaggons und Öltanks auf einer zerstörten Eisenbahnstrecke bei Arezzo (Italien).

Unten Wellington X der 205. Gruppe auf einem Flugplatz der Foggia-Gruppe (Italien) startklar zu einem Nachtbombereinsatz. Die letzten Wimpeys der 205. Gruppe wurden im März 1945 durch Liberators ersetzt.

Rechts Die Liberator wurde in Italien und in Südostasien der wichtigste strategische Bomber der RAF. In beiden Fällen ersetzte sie die Wellington. Diese Maschine der 37. Staffel wurde bei einem Angriff auf Monfalcone (Italien) am 16. März 1945 durch Bomben aus einem darüberfliegenden Flugzeug getroffen. Der innere Backbord-Propeller wurde abgesprengt, ein klaffendes Loch in den Rumpf gerissen und der Gefechtsstand auf dem Rumpfrücken zerschlagen. Zum Glück gab es keine Verluste unter der Besatzung. Die «verkrüppelte» Liberator schleppte sich noch über 480 km zum Einsatzhafen zurück und landete glatt.

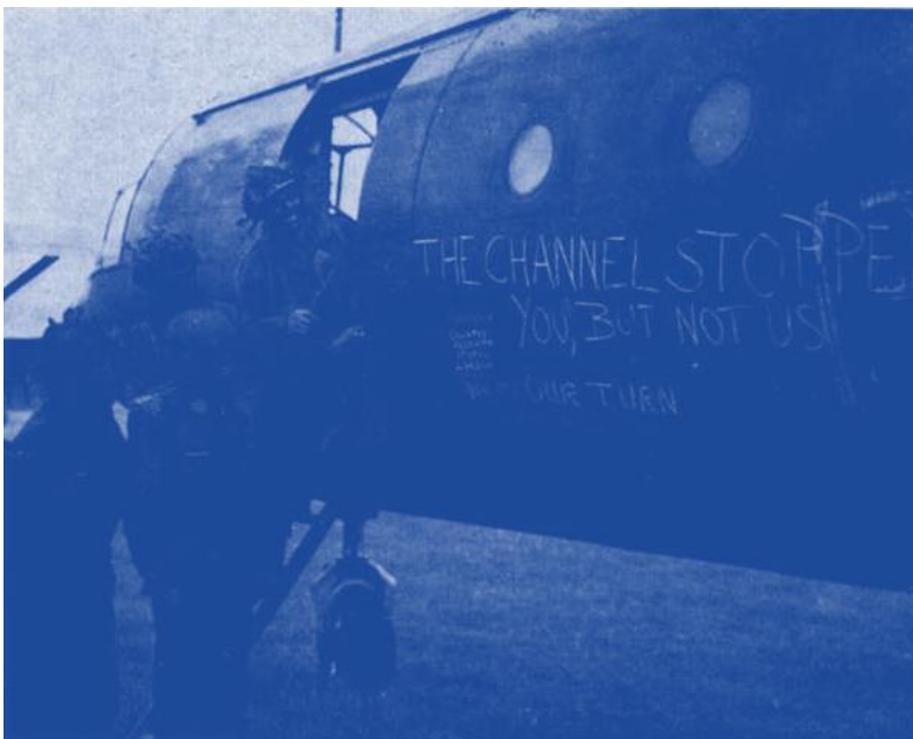






Oben Douglas Boston der 88. Staffel der 2. TAF starten im Juni 1944 mit Kurs auf die Normandie, wo sie den Strand vernebeln.

Unten Männer des Luftlande-Regiments mit ihrem Airspeed-Horsa-Lastensegler vor dem Start in die Normandie am Vorabend des 6. Juni 1944.





Oben Ein Teil von 250 RAF-Lastenseglern und deren Schleppern, die am Vorabend des 6. Juni 1944 im grössten bisherigen Lastenseglereinsatz in das Gebiet von Caen (Nordfrankreich) einflogen. Schiffe der alliierten Invasionsflotte liegen dicht vor der französischen Küste, wo Brände an den Stränden zu erkennen sind.

Unten Auf Funkanforderung einer der alliierten Luftlande-Divisionen in der Normandie im Juni 1944 werden Nachschubgüter aus Stirlings mit Fallschirmen abgesetzt.

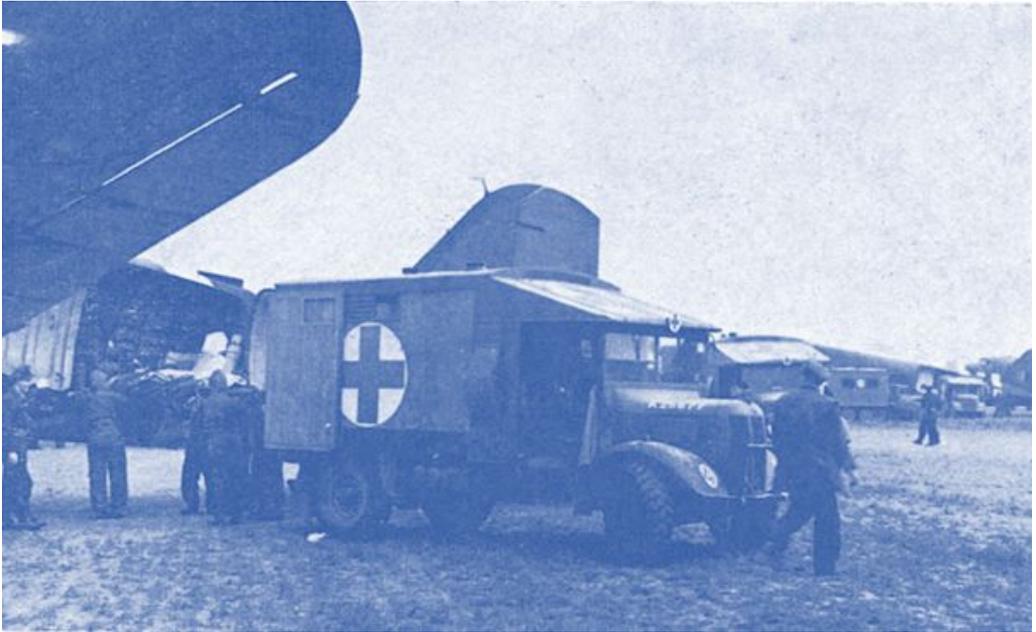




Oben Eine der Sofortaufgaben der Alliierten während der Normandie-Landungen war die Anlage von Landestreifen unmittelbar hinter der Front. Die RAF Servicing Commands mussten beim Eintreffen der ersten RAF-Flugzeuge zur Stelle sein und ihnen volle Bodendienste bereitstellen. Hier einige dieser Männer auf einem Mustang-Landestreifen der 2. TAF beim Kartenspiel während einer Dienstpause.

Unten Eine Spitfire rollt nach Rückkehr von einem Feindflug an einer Typhoon vorbei auf einem Landestreifen in Frankreich (Sommer 1944).





Oben Vielen in der Normandie verwundeten Soldaten wurde das Leben durch schnelle Lufttransporte in englische Lazarette gerettet. Das Bild zeigt eine Dakota-Sanitätsmaschine auf einem Flugplatz in der Normandie im Juni 1944.

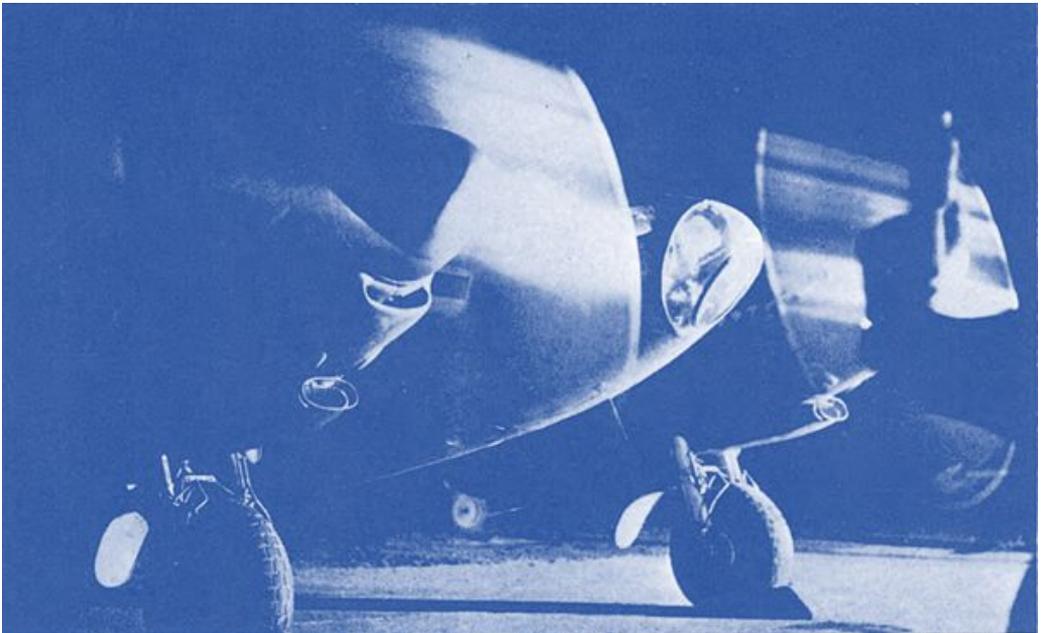
Unten Flugleitung auf einem RAF-Landestreifen in Frankreich 1944 bei der Arbeit.

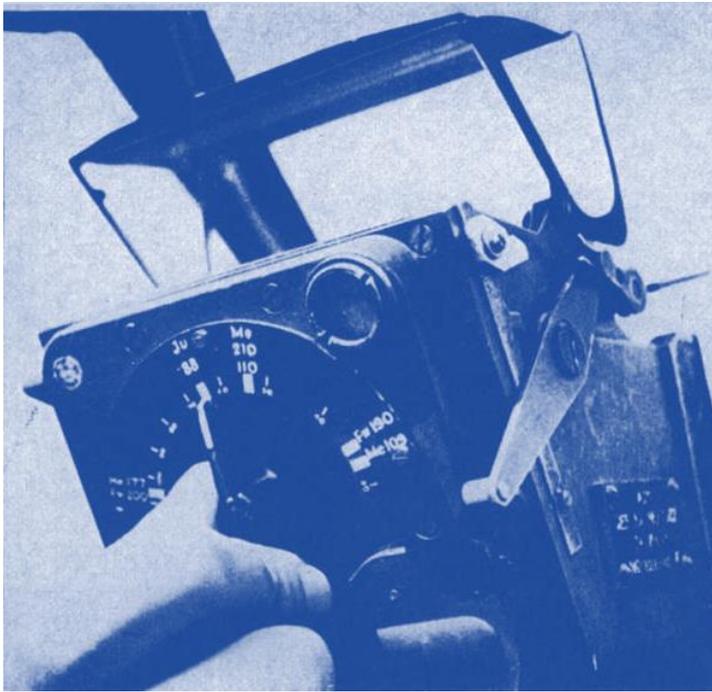




Oben Fassbier wird in umgebaute Treibstoffbehälter gepumpt und mit einer Spitfire zu den RAF-Verbänden in der Normandie gebracht.

Unten Nachtstart einer Mosquito zur Überwachung der deutschen Truppenbewegungen.





Oben Die Einführung des Kreiselvisiers während der letzten Kriegsmonate erhöhte die Schussgenauigkeit enorm. Man darf ohne Übertreibung sagen, sie verdoppelte die Wirksamkeit der RAF-Jäger. Das sinnreiche Elektronik-Gerät lieferte dem Piloten nach zwei einfachen Einstellungen automatisch den Vorhalt zum Ziel und schaltete mögliche menschliche Fehler weitgehend aus. Auf unserem Bild stellt der Pilot die Skala der verschiedenen Typen von Feindflugzeugen ein.

Unten Momentaufnahme aus einer Sunderland der 10. (RAAF-)Staffel des Küstenkommandos unmittelbar nach der Explosion ihrer Wasserbomben unter U 243 am 8. Juli 1944. Eine Spur des MG-Feuers aus dem Heckstand der Sunderland führt gut erkennbar quer über das Wasser. Nach dem Angriff begann das U-Boot zu sinken. Eine zweite Sunderland und eine Liberator gaben dem Schiff den Todesstoß.





Oben J.E. «Johnny» Johnson, höchst ausgezeichnetester RAF-Jagdflieger des Zweiten Weltkrieges, auf der Tragfläche seiner Spitfire. Die Aufnahme wurde in einer Pause zwischen Einsätzen auf einem Feldflugplatz in Frankreich gemacht, wo er ein kanadisches Spitfire-Geschwader führte.

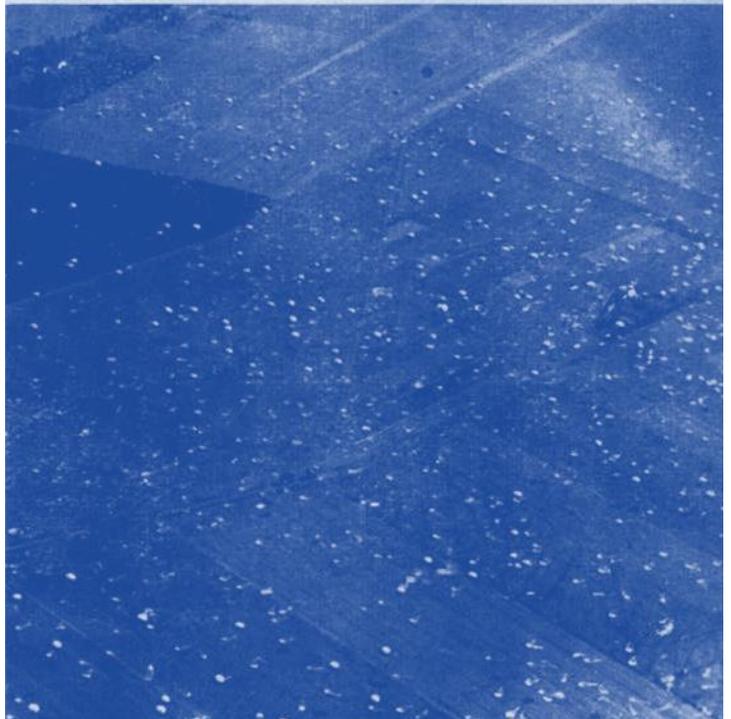


Links Zerstörung des Flugplatzes Volkel am 3. September 1944 ca. 20 km nördlich von Helmond (Holland) durch das RAF-Bomberkommando. Das Bild ist eines von mehreren, die von einer Bildaufklärereinheit aufgenommen wurden. Der ganze Satz von Bildern lässt ausser den Schäden an Bauwerken 800 Bombenkrater auf dem Platz erkennen.

Rechts Das zerstörte Darmstadt nach dem Angriff des Bomberkommandos vom 11./12. September 1944.



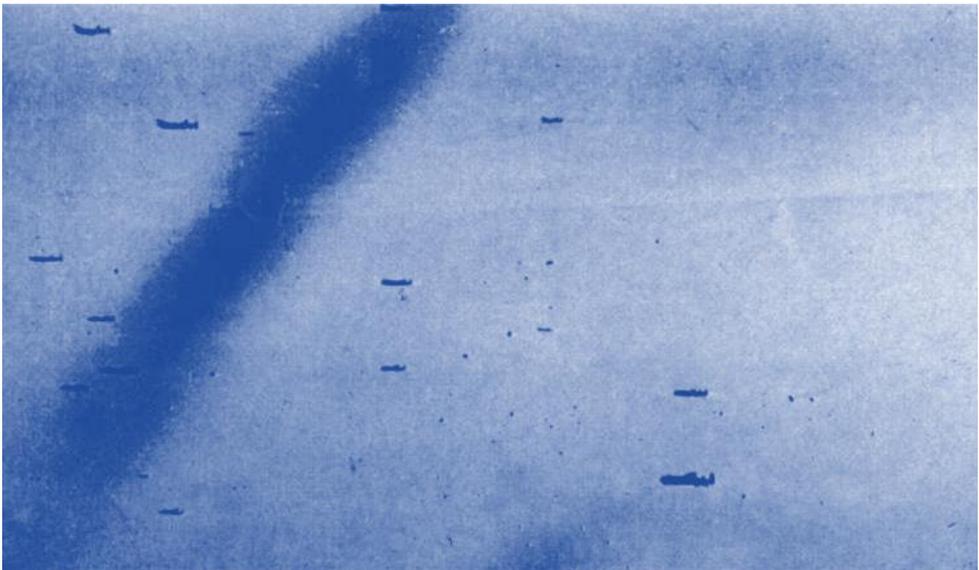
Unten Fallschirmspringer der britischen 1. Luftlande-Division über Arnheim (Holland) am 17. September 1944.





Oben Ein östlich von Boulogne am Morgen des 17. September 1944 während der Armeee-Unterstützungsoperation der 5. und 8. Gruppe aufgenommenes Foto. Es zeigt die Konzentration der Bombeneinschläge und die Zielmarkierungen sowie darüber eine Lancaster der 61. Staffel.

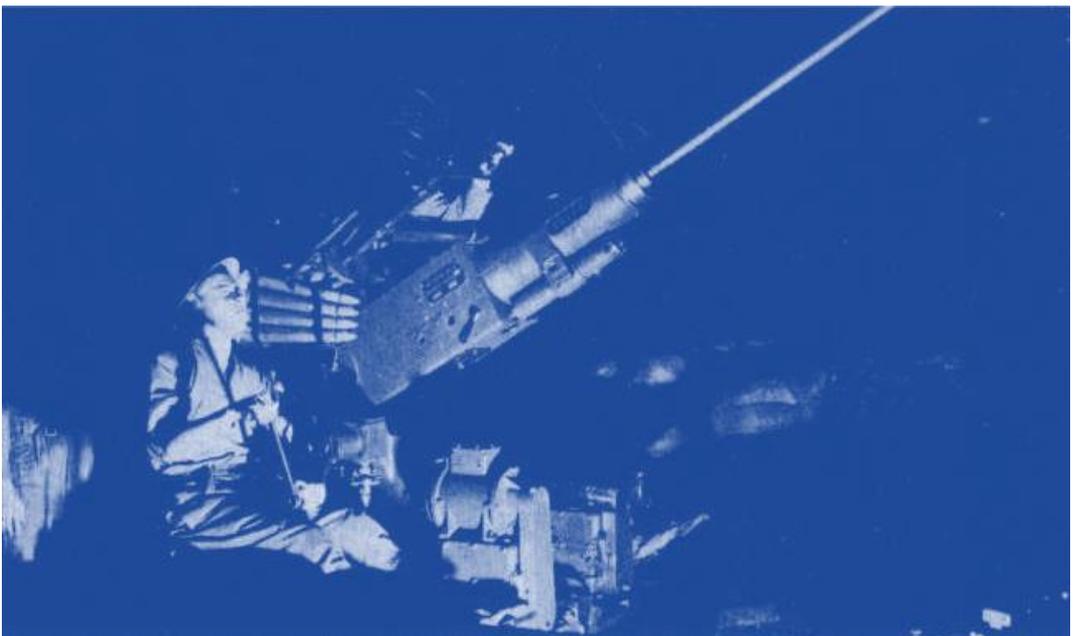
Unten Lancaster des Bomberkommandos auf dem Heimflug nach einem Angriff auf deutsche Ziele im Ärmelkanal, Sommer 1944.





Oben Eine 5'500-kg-Bombe, genannt Tallboy, eine Schöpfung des Vickers-Armstrong-Konstrukteurs Barnes Wallis. Aufgrund des Kreuzleitwerks und der stromlinienförmigen Auslegung hielt die Kreiselwirkung die Superbombe beim Sturz durch die Schallmauer völlig stabil. Diese Bombe wurde ausschliesslich von Lancaster geschleppt und erstmals von der 617. Staffel bei einem Angriff auf den Eisenbahntunnel von Saumur in der Nacht vom 8. zum 9. Juni 1944 abgeworfen.

Unten RAF-Regiment im Kampf gegen die V-1. Eine Flakmannschaft im Lichtschein des Mündungsfeuers.





Diese Aufnahme aus einer P.R.-Mosquito zeigt den bei zwei Angriffen der «Viermots» des Bomberkommandos im Juli 1944 auf eine V-Waffen-Basis in Wizernes am Ärmelkanal angerichteten Schaden. Der komplexe Betonbau mit zahlreichen Tunnels und von einer massiven Kuppel überdacht wurde in einen Kreidebruch gebaut. Beim ersten Angriff vom 17. Juli durch Lancaster der 617. Staffel fielen zwei, möglicherweise drei 5'500-kg-»Tallboys« direkt ins Ziel. Beim zweiten Angriff vom 20. Juli wurde der Grund durch gewöhnliche Bomben umgepflügt und viele Baumaschinen zerstört.

Rechts Eine Spitfire stösst durch ein Wolkenloch auf eine für England bestimmte V-1.

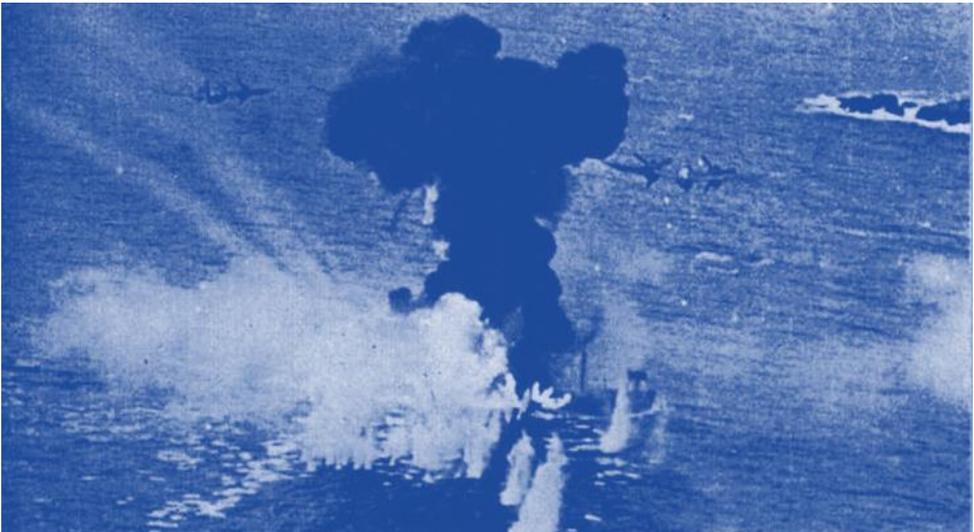
Unten Hawker Tempest V der 501. Staffel. Die aus der Typhoon entwickelte Tempest wurde im April 1944 in Dienst gestellt. Das erste Tempest-Geschwader wurde in Newchurch aufgestellt und zerstörte zwischen dem 13. Juni und dem 5. September 638 V-1. Tempests flogen später zur Unterstützung (der alliierten Streitkräfte auf dem Kontinent und vernichteten 20 Me 262 im Luftkampf.





Oben Eine Mitchell über der Eisenbahnbrücke von Deventer, 13 km nördlich Zutphen (Holland), dem Angriffsziel der 2. Taktischen Luftflotte im August 1944.

Unten Beaufighter setzen am 15. Oktober 1944 im Skagerrak einen Tanker in Brand. Zwei der angreifenden Beaus ziehen im Tiefflug über das Opfer, aus dem eine Explosionswolke hochsteigt.



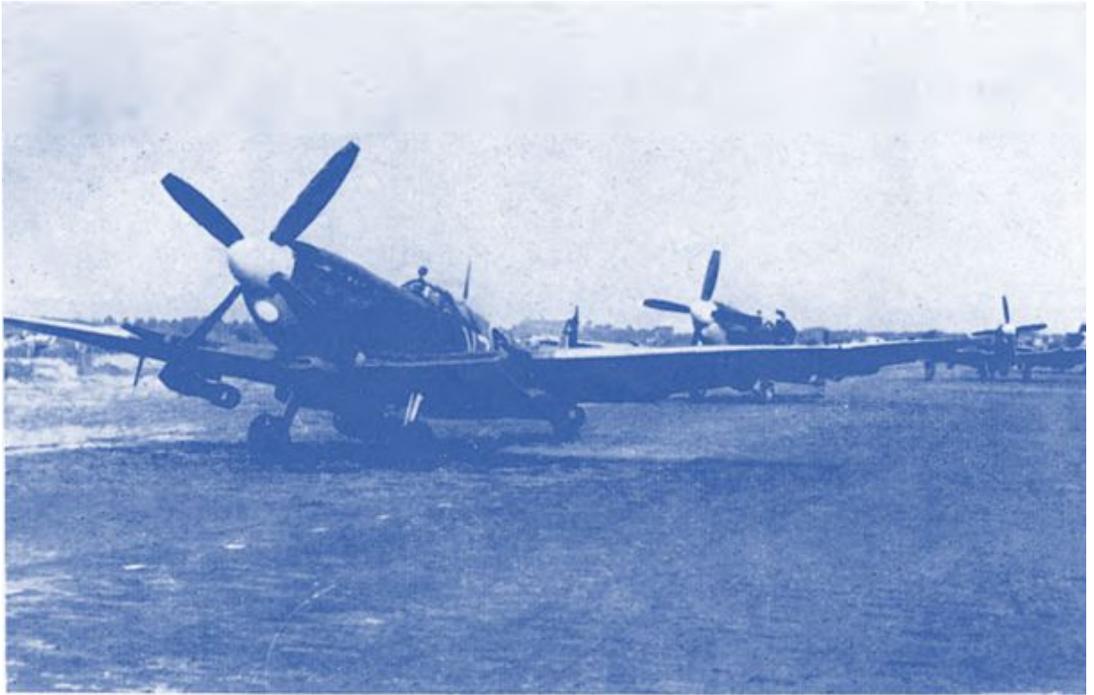


Oben Das deutsche Schlachtschiff «Tirpitz» liegt nach dem Tagangriff durch Lancaster der 9. und 617. Staffel mit 5 500-kg-«Tallboy»-Bomben gekentert im Tromsø-Fjord (Norwegen). Der Angriff erfolgte am 12. November 1944. Zwei Lancaster erzielten Volltreffer mit ihren «Tallboys».

Unten Fortresses der 214. und 223. Staffel der 100. Gruppe mit schwarzem Anstrich und ausgerüstet mit mächtigen Funk- und Radarstörgeräten (wie «Jostle», «Mandrei», «Tinsel» und «Piperack») bewirkten in den letzten Kriegstagen in den Frühwarn- und Jägerleitsystemen der Luftwaffe ein Chaos und verminderten so die Verlustziffern der schweren Bomber beträchtlich.







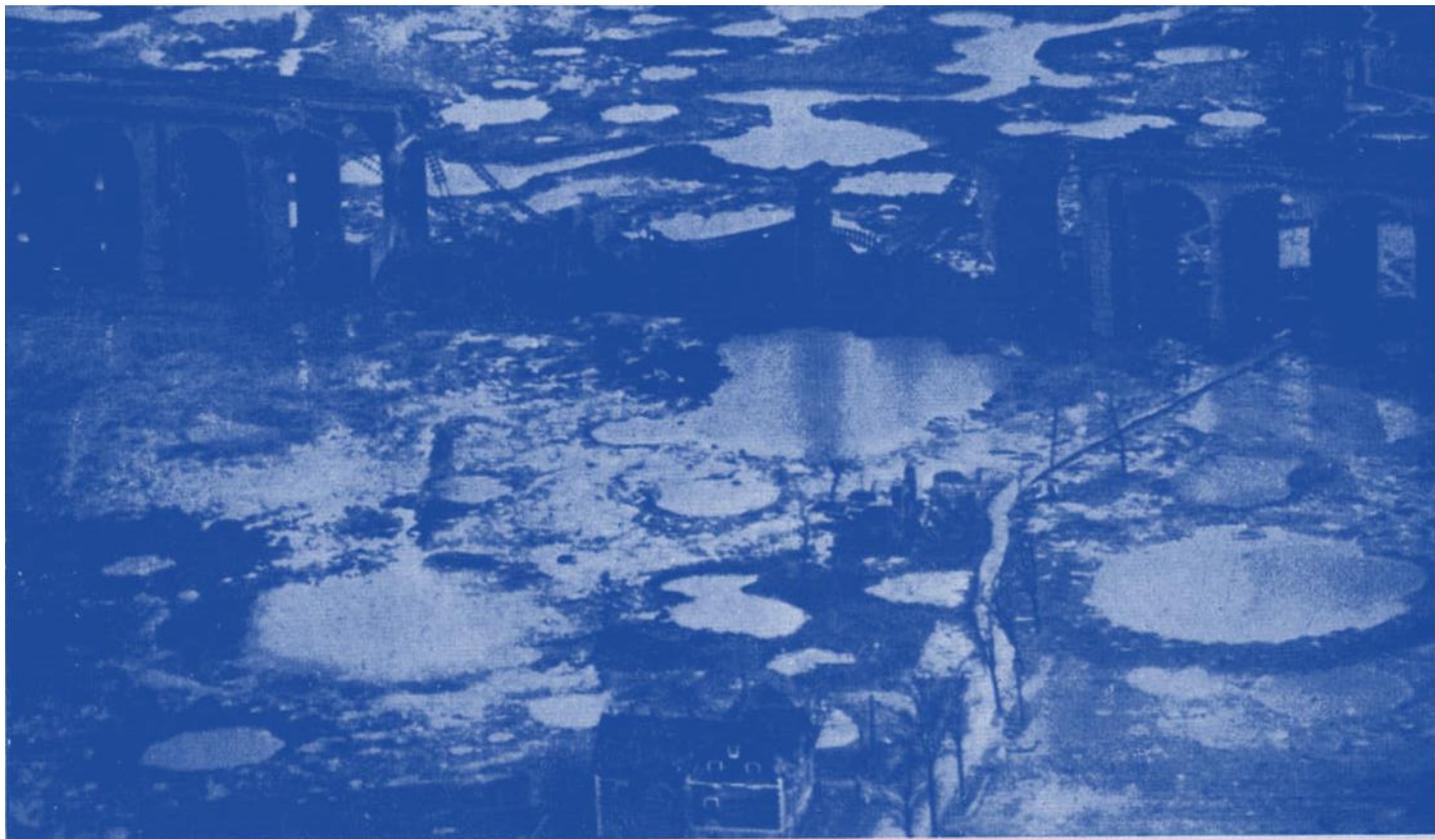
Spitfire-Jagdbomber, beladen mit einer 225 kg schweren und zwei 125 kg schweren Bomben, auf einem vorgeschobenen Flugplatz in Holland Ende 1944.

Links oben Ein luftverlastetes Rettungsboot des Typs, das von der Vickers Warwick bei Seenoteinsätzen seit Mitte 1943 mitgeführt wurde. Das 8,2 m lange Boot in Holzbau ist mit zwei Schwimmkammern ausgestattet, hat zwei Motoren, Takelung, Proviant und Funkgerät. Es ist kentersicher und kann mit Fallschirm zur Rettung von ausser Reichweite der Schnellboote auf See treibenden Fliegern abgesetzt werden. Erstmals wurden diese Rettungsboote von Hudson-Flugzeugen des Air-Sea Rescue Service mitgeführt.

Links unten Spitfire P. R. XI auf einem verschneiten Flugplatz in Holland, aufgenommen durch eine Rolle Drahtgeflecht, die der Anlage von Landestreifen diente.



Gloster Meteor III der 616. Staffel der 2. Tactical Air Force starten auf dem Flugplatz Nimwegen. Die 616. Staffel wurde im Juli 1944 in Culmhead die erste RAF-Staffel, die Strahlflugzeuge (Meteor I) erhielt und sie nach der Verlegung nach Manston als erste am 27. des Monats gegen die V-1 einsetzte. Den ersten Abschuss erzielte sie am 4. August bei Tonbridge.



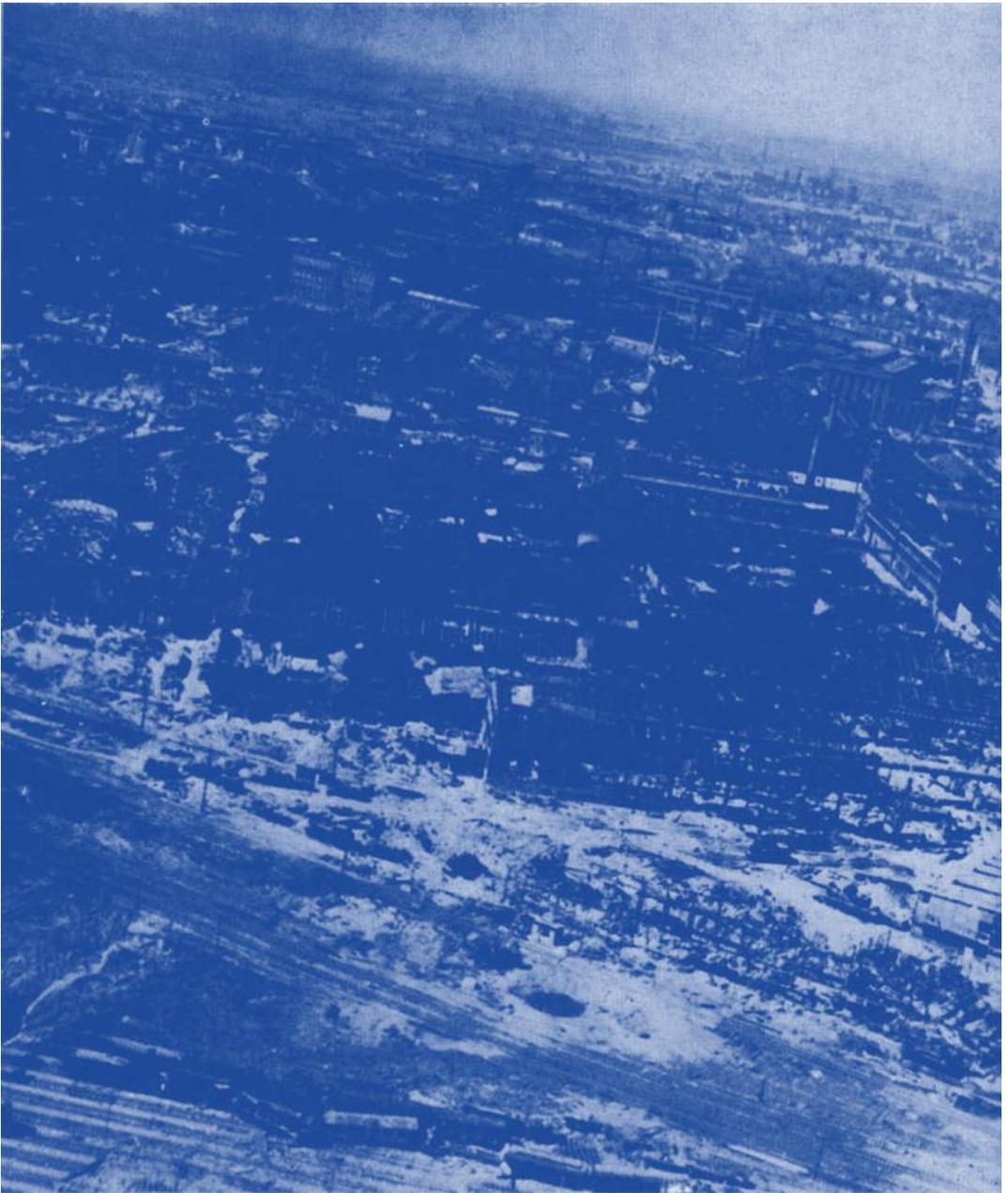
Oben Der Eisenbahn-Viadukt auf der Strecke Hamm-Hannover bei Bielefeld, aufgenommen am 17. März 1945 nach dem drei Tage vorher erfolgten Lancaster-Angriff der 617. Staffel sowie dem vorausgegangenen Angriff schwerer US-Bomber.
Unten Die großen Wandtafeln gegenüber dem Tisch des Kommandeurs im Einsatzraum des Bomberkommando-Hauptquartiers zeigten täglich den aktuellen Einsatzstand. Unser Bild gibt die Situation vom 21. März 1945 wieder.



Oben Rheinübergang. Ein Teil der Luftlande-Armada startbereit auf dem Flugplatz Tarrant Rushton, Dorset, am 24. März 1945. In der Mitte der Startbahn stehen Hamilton-Lastensegler, zu beiden Seiten Halifax-Schlepper. Die gesamte anglo-amerikanische Luftlande-Armada umfasste 4'616 Motorflugzeuge (einschliesslich Jagdgeleitenschutz) und 1'326 Segler, zusammen also 5'942 Flugzeuge.

Unten Flugzeugmonteure bei der Arbeit an einer Liberator in Windsor Field, Nassau, auf den Bahamas. Die Libs betrieben einen planmässigen Passagier- und Frachtdienst zwischen Florida, den Bahamas und der Goldküste über eine Strecke von mehr als 4'800 km.





Bombenschäden in dem Krupp-Werk Essen, aufgenommen aus einer Mosquito der 2. Tactical Air Force. Das Werk nahm eine Fläche von 4'000 X 1'500 m ein und wurde im Verlauf des Krieges mehrmals schwer beschädigt, aber bis 1944 ebensooft von den Deutschen wieder instandgesetzt. Nach einem besonders schweren Angriff im Oktober 1944 war die gesamte Produktion praktisch lahmgelegt.



Oben Bombenschäden im Flugzeugwerk Blohm & Voss in Hamburg. Im Hauptgebäude wurden Reihen von 50 Flugzeugen, einschliesslich der Messerschmitt Me 109 G, durch Dacheinsturz zerstört. Auf dem sich anschliessenden Flugplatz befanden sich hinter Stahldraht Lager für die im Werk beschäftigten Zwangsarbeiter.

Unten Als erste britische Truppe traf im Mai 1945 in Dänemark ein Teil der Luftlandtruppen ein. Volksmassen, die die Sperren zum Flugplatz Kastrup durchbrochen hatten, trugen die Soldaten auf den Schultern aus ihrer Dakota.





Oben Unternehmen «Exodus». Als die Offensive des Bomberkommandos eingestellt wurde, wandten sich die Besatzungen den Aufgaben der Rückführung von Kriegsgefangenen zu. Auf diesem am 8. Mai 1945 aufgenommenen Bild wird einer der RAF-Offiziere nach seiner Rückkehr nach England in einer Lancaster der 97. Staffel von einem Senior Officer begrüßt.

Unten Nach dem 8. Mai 1945 sicherten Flugzeuge des Küstenkommandos weitere Geleitzüge als Vorkehrungsmaßnahme gegen U-Boote, die sich möglicherweise noch nicht ergeben hatten. Die letzte Konvoi-Patrouille hier im Bild wurde von der 201. Staffel in der Sunderland V ML 778 ausgeführt.

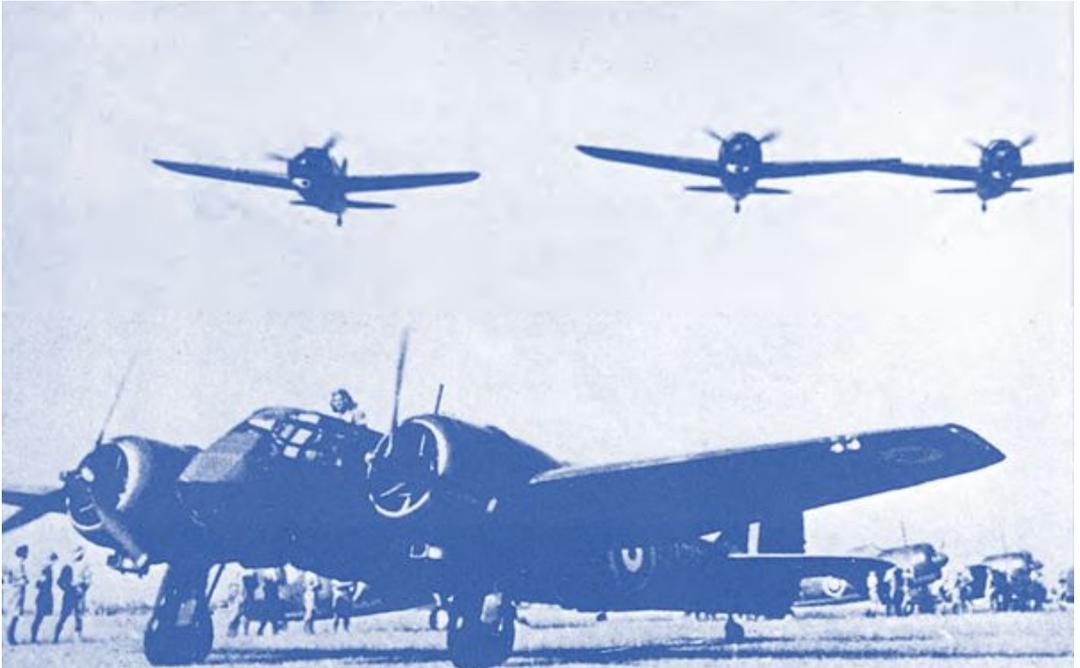




Vildebeeste über dem Hafen von Singapur. Diese Vorkriegsaufnahme zeigt das von der in Singapur liegenden 36. und 100. Staffel 1941 gegen die Japaner eingesetzte Flugzeug. Beide Einheiten wurden dezimiert, obgleich zwei Vildebeeste der 36. Staffel bis März 1942 noch in Java weiterkämpften; auf dem Rückzug nach Birma gingen sie in Sumatra verloren.



Blenheims über Akyab während eines Tiefangriffs auf japanische Schiffe im Hafen. Obgleich veraltet, blieben die Blenheims in Birma bis Ende 1943 im Fronteinsatz. Gegen Ende zu waren praktisch keine Ersatzteile mehr aufzutreiben.



Oben Brewster-Buffalo-Jäger und eine Blenheim I der 62. Staffel vor der japanischen Invasion Ende 1941 in Singapur. Beiden Flugzeugen waren die japanischen Zero-Jäger und Mitsubishi-Bomber überlegen.

Unten Wellington X der 99. Staffel auf einem Flugplatz in Birma während der Belagerung von Imphal. In dieser Zeit unternahmen die Wimpeys den Behelfstransport von 115-kg-Bomben für die Hurri-Bomber-Staffeln, die von Flugplätzen in der Imphal-Ebene gegen die Strasse Tiddim-Imphal eingesetzt wurden.





Unter dem Kommando von Charles Orde Wingate drang eine kleine Streitmacht von britischen Truppen, bekannt als Chindits, in Birma mehrmals weit hinter die japanischen Linien ein und fügte dem Gegner schweren Schaden durch Zerstörung von Nachschublagern und Unterbrechung von Nachrichtenverbindungen zu. Häufig lebten sie ohne Verpflegung bis zum Eintreffen des Nachschubs, der aus RAF-Flugzeugen in die Dschungel-Lichtungen abgesetzt wurde, von dem, was sie finden konnten. Das Bild zeigt eine Dakota auf einem Landeplatz im besetzten Birma, bereit zum Ausfliegen kranker und verwundeter Chindits gegen Ende der ersten dreimonatigen Chindit-Expedition im Juni 1943.



Oben Hurri-Bomber beim Angriff auf eine Brücke der Tiddim-Strasse 1944. Als die japanische 15. Armee in Manipur, Indien, sich auf der Tiddim- und Tamu-Strasse während der Monsunperiode 1944 absetzte, griffen sie Bunkerstellungen, Schlupfwinkel und Transportfahrzeuge sowie Truppen im Marsch unerbittlich an. Bei dem Gefecht an der Strasse nach Kalemyo vernichteten die Bomber buchstäblich alles und erleichterten so den Vorstoss der Truppe.

Unten Ein Sturzbomber vom Typ Vultee Vengeance kehrt nach einem erfolgreichen Angriff auf japanische Stellungen zu einem vorgeschobenen Flugplatz in Birma zurück. Vier RAF-Staffeln flogen diese Maschine in Birma. Nach einem wenig verheissungsvollen Start wurde dieser Typ ein äusserst erfolgreiches und zielsicheres Angriffsflugzeug. Punktziele unmittelbar vor den eigenen Truppen wurden mit unerhörter Genauigkeit bombardiert und im Tiefflug angegriffen.





Feldküche in Birma aus alten 150-Liter-Benzinkanistern, Zwiebackschachteln und Schlamm; Bauzeit drei Stunden.



Oben Monsunwetter in Birma. Das Bild von einem vorgeschobenen Landstreifen zeigt Waffenmeister mit dem Transportwagen einer amerikanischen 225-kg-Bombe für eine Spitfire L F VIII der 607. Staffel.

Unten Eine Beaufighter auf vorgeschobenem Feldflugplatz an der Mandalay-Front in Birma. Das Bodenpersonal schart sich um den Piloten, der eben von einem Einsatz über japanisch besetztem Gebiet zurückkehrte. Beaufighters trafen erstmals in Fernost im Januar 1943 zur Verteidigung von Kalkutta ein. Die folgenden Verstärkungen mit Beaus erwiesen sich bei Angriffsoperationen als äusserst wertvoll. Ihr grosser Aktionsradius ermöglichte tiefes Eindringen nach Birma, wobei sie mit ihrer hohen Feuerkraft Ziele wirkungsvoll angriffen.





Liberators der 99. Staffel belegen einen japanischen Flugplatz bei Rangun mit Bomben. Dank dem Geschick des Führers einer RAF-Liberator-Staffel der Strategie Air Force – Wing-Cdr. J. Blackburn von der 159. Staffel –, der Versuche mit dem Treibstoffverbrauch durchführte, waren die Liberators in der Lage, von ihren Heimatbasen in Bengalen aus das 1770 km entfernte Bangkok mit 4-t-Bomben zu erreichen. Allmählich führten die Bomber Flüge von 3750 km zum Kra-Isthmus und von 4500 km zu der Malaya-Halbinsel durch. Bei mehreren Gelegenheiten wurde der Hafen von Penang vermint.



Oben Thunderbolts starten zum Angriff auf feindliche Verbindungswege und Landestreifen in Birma, beobachtet vom Bodenpersonal, das ein Flugzeug wartet, und von ihren Fliegerkameraden in Alarmbereitschaft. Ab Ende 1944, dem Zeitpunkt ihrer ersten Einsätze von Birma aus, flogen Thunderbolts Patrouillen nach Sichtzeichen am Boden und manchmal in der Luft. Mit ihren drei 225-kg-Bomben und acht 12-mm-MG richteten sie schweren Schaden unter japanischen Truppen und Nachschubverbindungen an.

Unten Thunderbolt «Jungle Queen» wird Weihnachten 1944 an der Birma-Front mit einer 225-kg-Bombe beladen.

Rechts Ein RAF-Thunderbolt-Pilot von der 135. Staffel im «Beadon» (Fliegeranzug mit Dschungel-Bereitschaftstasche, Schwimmweste, Buschmesser und Schraubenzieher).









Oben Die Flak-Mannschaft eines RAF-Regiments an der Arakan-Front in Birma winkt einem vom Aufklärungsflug zurückkehrenden Hurricane-Piloten zu.

Links Eine der Hauptaufgaben der Liberators der Strategie Air Force war bei der RAF wie bei der USAAF die Unterbrechung der ferneren feindlichen Nachschubwege. Ziele waren ca. 8'000 km Eisenbahn und besonders die berühmte Siam-Birma-Bahn zwischen Bangkok und Moulmein, die von 24'000 alliierten Kriegsgefangenen gebaut worden war. Da es nur wenige grosse Ziele gab, konzentrierten sich die Liberators auf die Zerstörung von Brücken und Gleisanlagen. Unser Bild zeigt eine RAF-Maschine über dem Wrack einer 65 m spannenden Brücke, die durch 450-kg-Bomben zerstört wurde.



Oben Eine RAF-Bergungseinheit bringt in Birma eine bruchgelandete Hurricane heim. Hurricanes leisteten hervorragende Arbeit auf diesem Kriegsschauplatz. Ein besonderer Einsatz erfolgte Mitte Februar 1945 bei Myinmu während der abschliessenden alliierten Offensive. Hier hatte der Feind die grösste Zahl seiner wertvollen Panzer zusammengezogen und sie sehr geschickt in anscheinend kleinen Eingeborenenhütten versteckt, die mit Zweigen überdeckt waren. Ein Pilot, der Verdacht schöpfte, riss das Dach mit einer MG-Garbe auf und entdeckte dabei einen Panzer. Weitere Hurricanes schlossen sich an. Zwölf Panzer wurden so in kurzer Zeit vernichtet.

Unten Nachschubzug, durch Bordkanonen einer Beaufighter getroffen, bei Kanbalu in Birma.





Eine Dakota wirft mit Fallschirm Nachschubgüter für Truppen der 14. Armee an einem Brückenkopf südlich des Irawaddy-Flusses in Zentralbirma Anfang 1945 ab.



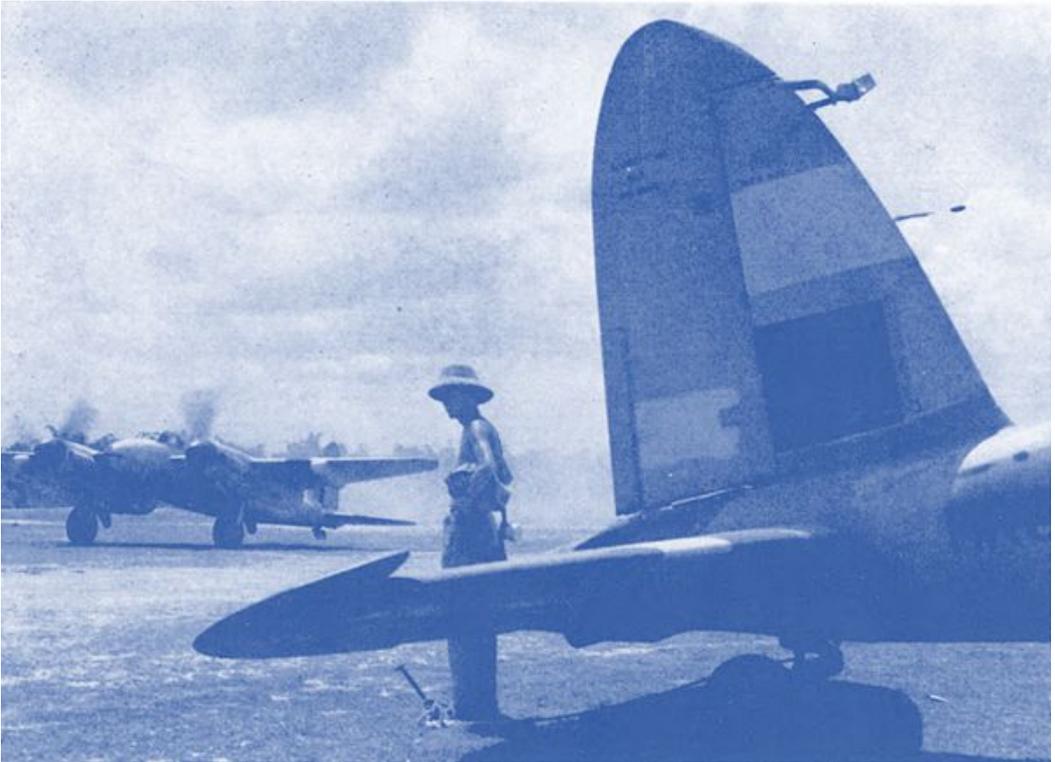
Oben Bodenpersonal einer RAF-Staffel an der Arakan-Front in Birma 1945. Entladen eines Stinson-L-5-Sentinel-Verbindungsflugzeugs aus einem Landungsboot. L 5 wurden an der Mandalay- und Arakan-Front in grosser Zahl für den Verwundetentransport von der Kampfzone zum Verbandsplatz und weiter in das Lazarett des Flugstützpunktes verwendet.

Unten Waffenmeister tragen eine Rakete zu einer Hurricane auf einem vorgeschobenen Feldflugplatz in Zentralbirma.





In Birma wird Anfang 1945 eine Hurricane zur bewaffneten Aufklärung fertiggemacht. Die 20-mm-Kanone wird gegurtet. Im Hintergrund wird eine Kamera eingebaut.



Oben Mosquitos leisteten im Birma-Feldzug von Arakan oder anderen Basen aus hervorragende Arbeit bei der Unterstützung der 14. Armee durch Angriff auf befestigte Stellungen, Infanterie und motorisierte Verbände der Japaner. Hier rollt eine Mosquito F B VI 1945 auf einem Flugplatz bei Arakan an den Start.





Oben Eine Catalina kehrt nach einem langen Hochsee-Einsatz zur Heimatbasis auf Ceylon zurück. Catalina- und Sunderland-Flugboote der RAF überflogen bei Tag und Nacht von Ceylon aus alliierte Geleitzüge und Schifffahrtslinien zum Schutz gegen japanische Über- und Unterwasserangriffe. Die Besatzungen mussten ihre langen Überwasserflüge oft unter extrem strengen tropischen Wetterverhältnissen durchführen.

Links Eine Catalina wird in Korangi Creek, Karatschi, zu einem Wartungscheck auf den Slipway gezogen. Diese Basis, eine der grössten in Indien, führte den grössten Teil der Wartungsarbeiten an Catalinas und Sunderlands in diesem Bereich aus. Von hier wurden die Flugboote zu ihren vorgeschobenen Basen abgestellt. RAF-Flugboote spielten viele und verschiedene Rollen während des Krieges in Südostasien. Zusätzlich zu U-Boot-Bekämpfung und Überwachung der Schifffahrt, Beschattung der japanischen Seestreitkräfte, Bombardierung lebenswichtiger Ziele und Rücktransport von Kranken und Verwundeten beteiligten sie sich noch an Heuschrecken-Bekämpfungsflügen.



Spitfire-VIII der 136. Staffel. Diese Staffel war mit 100 abgeschossenen und 150 vermutlich abgeschossenen oder beschädigten Flugzeugen die erfolgreichste in Südostasien bei der Vorbereitung des Unternehmens Zipper, der Invasion Malayas. Im Hintergrund Liberators der 99. Staffel.