

Harald Fritz Potempa | [Der Luftkrieg über Europa 1939–1945](#)

Kriege der Moderne

Herausgegeben vom [Zentrum für Militärgeschichte
und Sozialwissenschaften der Bundeswehr](#)

Harald Fritz Potempa

Der Luftkrieg über Europa 1939–1945

Reclam

Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr,
Fachbereich Publikationen (o883-o1)

Der Verlag behält sich die Verwertung der urheberrechtlich geschützten Inhalte dieses Werkes für Zwecke des Text- und Data-Minings nach § 44b UrhG ausdrücklich vor. Jegliche unbefugte Nutzung ist ausgeschlossen.

2025 Philipp Reclam jun. Verlag GmbH,
Siemensstraße 32, 71254 Ditzingen
info@reclam.de

Umschlaggestaltung: Philipp Reclam jun. Verlag GmbH
Umschlagabbildung: Blick in die nach einem deutschen Luftangriff vom
14. November 1940 zerstörte St. Michael's Cathedral in Coventry –

© Rue des Archives / Tallandier / Süddeutsche Zeitung Photo
Druck und Bindung: Firmengruppe APPL, aprinta druck GmbH,
Senefelderstraße 3–11, 86650 Wemding

Printed in Germany 2025



RECLAM ist eine eingetragene Marke der
Philipp Reclam jun. GmbH & Co. KG, Stuttgart

ISBN 978-3-15-011528-2
reclam.de



Alle CO₂-Emissionen, die beim Druckprozess unvermeidbar entstanden sind,
haben wir durch ein Klimaschutzprojekt ausgeglichen.

Nähere Informationen finden Sie hier:

 natureOffice.com/DE-239-2EVAVTR	Rohstoffe Anlieferung Produktion		g CO ₂ e pro Druckprodukt 668,15	CO ₂ e-Emissionen ausgeglichen
--	--	---	--	--

Inhalt

- 1 Eine oberbayerische Kleinstadt im Bombenhagel 7
- 2 Anfänge des Luftkriegs 15
 - Flugzeuge bis 1914 15
 - Erster Weltkrieg 17
 - Flugzeuge 1919–1939 18
 - Militärische Diskussionen der Zwischenkriegszeit 21
- 3 Luftkrieg im Zeichen der »Blitzkriege« 1939–1941 35
 - Die Luftwaffe als taktisches Instrument 35
 - Die Luftschlacht um England 45
 - Die Luftwaffe im Südosten und Osten Europas 54
- 4 Strategischer Bombenkrieg der Alliierten 61
 - Der Auftakt: Bomben auf Deutschland 1939–1942 61
 - Höhepunkt und Endspiel: Luftkrieg gegen Deutschland 1943–1945 74
 - Der Luftkrieg gegen den deutschen Machtbereich in Europa 94
- 5 Luftkrieg real: Zwischen Friktionen, Technik und Logistik 97
 - Flugzeuge: Soll – Ist 98
 - Zielauswahl, Zielfindung und Auswertung 100
 - Irreführung und Störungen 102
 - Reichweiten – Bewaffnung 104
- 6 Der Bombenkrieg
zwischen Kriegspropaganda und Erinnerung nach 1945 111
 - »Muss ein Volk von Fliegern werden«:
 - Wurzeln der deutschen Propaganda 113
 - Deutsche Propaganda: Vergeltung und Durchhalten 116
 - Alliierte Propaganda: Durchhalten und Siegen 119
 - Symbole des Bombenkriegs: Guernica und Coventry 121
- 7 Deutsche Debatten über den alliierten Bombenkrieg nach 1945 125
 - Bundesrepublik 129
 - DDR 132
 - Nach 1990 134
- 8 Fazit 137

Anhang

Zeittafel 151

Literaturhinweise 156

Abbildungsnachweis 158

Personenregister 159

➤ **Bombardierter Erdinger Fliegerhorst mit
dem Düsenjäger Messerschmitt Me 262,
Aufnahme 1945**



1 Eine oberbayerische Kleinstadt im Bombenhagel

Den Deutschen bekam das Wetter am Nachmittag des 18. April 1945 über der Stadt Erding in Oberbayern schlecht. Dabei war der Himmel strahlendblau und die Sonne schien. Doch dies bedeutete hervorragendes Flugwetter für die alliierten Bomber, die sich Südbayern von Italien aus näherten. Die deutsche Luftwaffe hatte ihnen zu diesem Zeitpunkt nur noch wenig entgegenzusetzen, weswegen es sich die Maschinen der United States Army Air Forces leisten konnten, ziemlich tief zu fliegen und so ihre Ziele genauer ins Visier zu nehmen.

Unweit der Altstadt lag seit 1935 der Erdinger Fliegerhorst, die logistische Drehscheibe für die Versorgung der Luftwaffe im Süden. Nun waren dort Fliegende Verbände stationiert, die unter anderem mit dem Strahlflugzeug Messerschmitt Me 262 ausgestattet waren. Eigens angelegte Bahngleise verbanden diesen Fliegerhorst mit dem Erdinger Bahn-



Erdinger Bürger, Angehörige des Reichsarbeitsdiensts und Zwangsarbeiter bei Aufräumarbeiten in der Friedrich-Fischer-Straße wenige Tage nach dem Luftangriff auf Erding

hof und damit mit der Bahnstrecke Erding – Markt Schwaben sowie München – Mühldorf am Inn. Zudem kreuzten sich in der seit 1228 bestehenden Stadt Erding zwei nicht nur zu Kriegszeiten wichtige Straßen, die die Städte Freising, Landshut und München verbanden.

Somit verwundert es nicht, dass der Fliegerhorst schon wiederholt bombardiert worden war, die Stadt und ihr Bahnhof selbst aber waren bislang verschont geblieben. Dennoch war im April 1945, aus heutiger Sicht kurz vor Kriegsende, ständig Sirenengeheul, also Fliegeralarme, zu hören. Dies zehrte an den Nerven der Einwohnerinnen und Einwohner, es unterbrach Alltag, Arbeit, Einkauf, Freizeit und nicht zuletzt den Schlaf. Die Menschen erlebten sie täglich und hatten sich fatalerweise angewöhnt, bereits bei dem Signal »Vorentwarnung« die vermeintlich sicheren Luftschutzräume zu verlassen.

Auch am 18. April 1945 hatte es bis zum Nachmittag bereits »über sechs- bis siebenmal« Alarm gegeben, weswegen die Menschen um 15.20 Uhr schon nach der Vorentwarnung aus den Kellern nach draußen strömten. Der zuständige Luftschutzwart Hans Schmidmayer, nach dem Krieg Erdinger Bürgermeister, berichtete: »Schließlich sichteten wir eine der letzten Kampfgruppen, 14 viermotorige fliegende Festungen in höchstens 2500 Meter Höhe [...]. Plötzlich sah ich beim führenden Bomber ein Rauchsignal und rief: Herr Malterer, schauen Sie, das ist ein Angriffszeichen! [...] Kaum hatte ich mein Haus erreicht, als fürchterliche Detonationen die Erde erschütterten. Es waren furchtbare Schläge. Das Dröhnen und Krachen dauerte keine Minute. Detonationsstaub und Explosionspilze verfinsterten den Himmel. Tiefe Dämmerung hatte sich über die unglückliche Stadt gesenkt. Jede Sicht war durch Rauch und Staub verwehrt. [...] Den Männern bot sich ein Bild grauenvoller Verwüstung. Vor dem Rathaus und auf dem Schrankenplatz riesige Krater, ringsherum eingestürzte und schwer beschädigte Häuser. Leute schrien von überall nach Hilfe.«

Er berichtete entsetzt weiter, dass viele Schwerverletzte beim Krankentransport starben. Sie mussten zunächst in der Toreinfahrt eines Wirtshauses abgelegt werden und kamen anschließend in die Leichenhalle des Krankenhauses, die sich mit 124 Toten füllte. Gleichzeitig bemühten sich die Ärzte sowie das Pflegepersonal verzweifelt, die vielen Verwundeten notdürftig mit Medizin sowie Verbänden zu versorgen und durch Operationen Leben zu retten. Die Krankenzimmer wurden



Das zerstörte Erding wenige Tage nach dem Luftangriff. Die Aufräumarbeiten laufen noch.

knapp, die Verletzten mussten auf den Gängen untergebracht werden. »Fassungslos standen Angehörige und Freunde vor den teilweise schwer verstümmelten Leichen.« Derweil hatte die Beseitigung der größten Trümmer im schwer getroffenen Stadtkern bereits begonnen: »Mir wurde eine Abteilung von 60 bis 70 kriegsgefangenen Franzosen zugeteilt«, erzählte Schmidmayer. »Mit ihnen begann ich die Ausgrabungsarbeiten beim Kaufhaus Widmann. Die Gefangenen haben sich vorbildlich bewährt.«

An diesem 18. April 1945 warfen die alliierten Flugzeuge über 100 Sprengbomben ab. Die Zahl der Toten liegt zwischen 121 und 144, zumeist Zivilisten, bei einer Einwohnerzahl von circa 12 000 Menschen. 350 von ihnen hatten Wohnung oder Haus verloren, waren somit obdachlos und mussten betreut werden.

Wer aber lebte damals in Erding? Sofern sie als kriegstauglich gemustert worden und nicht im Fliegerhorst stationiert waren, befanden sich die meisten Männer nicht mehr in ihrer Heimat, sondern dienten in der Wehrmacht, beim Volkssturm oder in der Waffen-SS irgendwo an den sich täglich verkürzenden Fronten. Viele waren gefallen, galten als vermisst, waren verwundet oder in Kriegsgefangenschaft geraten. Die Einwohnerschaft Erdings bestand im April 1945 vor allem aus alten Männern sowie Frauen, Kindern, Jugendlichen, Verehrten, als untauglich oder unabkömmlich gemusterten jüngeren Männern und den Soldaten des Fliegerhorstes nebst Zivilpersonal mit einigen ihrer Angehörigen. Hinzu kamen Ausgebombte aus den Großstädten, aufs Land verschickte Kinder, Flüchtlinge, Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge sowie Wachpersonal.

Was Erding im Frühjahr 1945 erlebte und überlebte, war beileibe kein Einzelfall. Dasselbe Schicksal hatten bereits Hunderte Städte in vielen Teilen Europas während des Zweiten Weltkriegs erlitten, sei es durch die Angriffe der deutschen Luftwaffe, sei es durch die Nachtangriffe der britischen Royal Air Force (RAF) oder durch die Tagangriffe der US Army Air Forces (USAAF).

Viele dieser Orte lagen unweit militärischer Anlagen wie Kasernen, Marinebasen und Fliegerhorsten oder nahe militärisch nutzbarer Infrastruktur wie etwa Autobahnen oder Bahnhöfen. Meist verfügten sie über Industrie, Manufakturen, Werkstätten und Zulieferbetriebe, die jetzt zu Kriegszeiten Rüstungsgüter produzierten.

Die zunächst noch eingehaltene strikte Trennung zwischen militärischen und zivilen Zielen verschwamm im Laufe des totaler werdenden Krieges zunehmend. Die Bombardierungen zielten auf die Moral des Gegners und sollten die Bevölkerung erschüttern. Eine »Luftkriegsordnung«, analog zur Haager Landkriegsordnung, war nie ratifiziert worden. Derartige Angriffe galten nach einer weiten Auslegung des damaligen Kriegsvölkerrechts als gerechtfertigt.

Zudem ließen die Zielgenauigkeit der Bomber und ihre Navigationshilfen zu wünschen übrig, sodass neben der beabsichtigten Bombardierung von Objekten oft genug die Bomben unabsichtlich andere Ziele trafen. Hinzu kam, dass die Besatzungen der Flugzeuge das vorgesehene Ziel teilweise nicht fanden, es falsch identifizierten oder sich schlichtweg verfliegen. Neuere Forschungen zeigen, dass der Bombenangriff auf Erding am 18. April 1945 eigentlich dem Bahnhof der 17 Kilometer entfernten Bischofsstadt Freising gelten sollte. Es handelte sich offenbar um eine Verwechslung und einen Navigationsfehler.

Der Luftangriff auf Erding verdeutlicht die Bedeutung des Luftschutzes. Bereits vor dem Krieg waren in den meisten Staaten zu diesem Zweck zivile Organisationen aufgebaut worden. Sie richteten öffentlichkeitswirksam Luftschutzräume und -keller ein, führten Luftschutzübungen durch und installierten Sirenen. Ihre Mitglieder bargen, unterstützt von zwangsweise eingesetzten Kriegsgefangenen und KZ-Häftlingen, Tote und Verwundete. Außerdem beseitigten sie Trümmer und räumten Bomben, Bombenreste und Blindgänger. In den meisten Fällen überstieg die Zahl der durch die Angriffe obdachlos Gewordenen die der Toten oder Verwundeten. Um ihre Versorgung und das Bereitstellen von Ersatzunterkünften kümmerte sich ebenfalls der Luftschutz, auch zur NSDAP gehörende Organisationen wie die Hitlerjugend halfen dabei.

Bei Luftangriffen waren grundsätzlich mehrere Komponenten der Luftstreitkräfte im Einsatz: Stäbe wählten die Ziele aus, Kommandeure genehmigten und befahlen die Angriffe, Bombengeschwader führten sie aus. Diese benötigten wiederum Begleitjäger, Aufklärer und Zielmarkierer. Ihnen trat die Luftverteidigung entgegen. Sie bestand aus den Fliegenden Verbänden der Tag- und Nachtjagd sowie der Flak (Flugabwehrkanonen) inklusive der Scheinwerfer nebst Generatoren, um den nächtlichen Himmel zu erleuchten und die Zielfindung zu erleich-

Das zeitgenössische **Kriegsvölkerrecht** ließ bezüglich der Bombenangriffe auf zivile Ziele und insbesondere auf Städte Fragen offen. Die damals gültige Haager Landkriegsordnung (HLKO) stammte aus dem Jahre 1907. Sie wurde in jeweils nationales – auch deutsches – Recht umgesetzt. Aber damals hatte es noch keine Bombenangriffe aus der Luft gegeben. Die in der HLKO genannten und untersagten »Bombardierungen unverteidigter Städte« bezogen sich auf die Artillerie, speziell auf Mörser und Haubitzen. »Unverteidigte Städte« durften nicht bombardiert werden. Voraussetzung aber war das Fehlen von Militär sowie von militärischen Einrichtungen in diesen Städten. Eine geplante Erweiterung der HLKO um den Luftkrieg kam bis 1945 nicht zustande. Folglich wurden weder deutsche Militärs noch Vertreter des NS-Regimes in den Nürnberger Kriegsverbrecherprozessen deswegen angeklagt. Einzige Ausnahme war Generaloberst Alexander Löhr, dem in einem der Nachfolgeprozesse unter anderem der Luftangriff auf Belgrad 1941 vorgeworfen wurde. Insofern ist es äußerst schwierig, beim Luftkrieg 1939 bis 1945 die Kategorie Kriegsverbrechen nicht allein moralisch, sondern auch juristisch-historisch anzuwenden.

tern. In Deutschland waren in der zweiten Kriegshälfte Oberschüler ab dem 16. Lebensjahr als Flakhelfer im Einsatz. Der Großteil des Personals der deutschen Luftwaffe diente nicht bei Fliegenden Verbänden, sondern bei der Flak oder bei der Luftnachrichtentruppe, die die vielfältigen Kommunikationsverbindungen, darunter auch den Flugmeldedienst, sicherstellte, was im Laufe des Krieges angesichts der immer stärkeren alliierten Luftüberlegenheit zunehmend weniger gelang. Kurz vor Kriegsende hatten all diese Luftverteidigungsmaßnahmen bei blauem Himmel über Erding offensichtlich versagt.

➤ Louis Blériot (1872–1936), hier im Führerstand des von ihm konstruierten Flugzeugs »Blériot«, überquerte am 25. Juli 1909 als Erster den Ärmelkanal in einem Flugzeug.



2 Anfänge des Luftkriegs

Flugzeuge bis 1914

Luftfahrzeuge waren immer schnell, nun wurden sie noch schneller und ihre Leistungsparameter Reichweite, Flughöhe sowie Zuladung stiegen gewaltig an. Sensationen bestimmten ihre Anfangsjahre: 1909 überwand Louis Blériot als Erster die 36 Kilometer zwischen Calais und Dover mit einem Flugzeug. Die Erfindung versprach aus zweierlei Gründen Zeitersparnis: Zum einen konnte er die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten nutzen: die Luftlinie. Zum anderen erreichte sein Eindecker Blériot XI, bestehend aus Holz, Draht, Leinwand und angetrieben von einem 25-PS-Motor, eine Geschwindigkeit von 74 km/h. Das mag aus heutiger Warte langsam sein, zeitgenössische Generalstäbe aber planten mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 22,5 km/h bei Eisenbahnen, mit 8 km/h bei bespannten Kolonnen und mit 6 km/h bei marschierender Infanterie. Nur die wenigsten PKW, LKW und Krafträder erreichten vor 1914 die Geschwindigkeit eines Flugzeugs; zudem waren sie von den Straßenverhältnissen abhängig.

Angesichts dieser Entwicklung überlegten bereits im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts die meisten Armeen und Marinen weltweit, wie die neue Erfindung militärisch zu nutzen sei. Um 1910/12 wurden in vielen größeren Staaten die ersten Fliegertruppen aufgestellt. Die logistischen Herausforderungen waren jedoch von Beginn an hoch. Flugzeuge und ihre Bestandteile mussten von der Industrie an mehreren Orten und mithilfe von Zulieferern produziert, endmontiert, eingeflogen und an die Truppe ausgeliefert oder überführt werden. Dazu gehörten Flugzelle, Tragwerk, Fahrwerk, Leitwerk, Flug- und Triebwerk. Hinzu kamen während des Krieges: Waffen, Munition inklusive Abwurfmunition, Kameras und Funkgeräte.

Flugplätze in der Heimat und später im Feld wurden ebenso gebraucht wie Hangars, Werften und Bahnanschlüsse. Die Grasplätze hatten eine Ausdehnung von circa 1000 × 1000 Metern. Zum Entwässern der Start- und Landebahn waren häufig Drainagearbeiten notwendig. Es brauchte Personal mit entsprechender zivilberuflicher Qualifikation, das mit Holz, Leinwand, Lack, Farbe, Draht, Stahlrohr, Kamera, Film, Maschinengewehren (MG), Bomben, Funkgerät, Flugbenzin und Öl umgehen



Die Begeisterung für die Luftfahrt war groß. Vom Flugplatz Johannisthal bei Berlin startete am 11. Juni 1911 der erste Deutschlandflug-Wettbewerb.



Deutsches Aufklärungsflugzeug, vermutlich Albatros C III, im Flug über Frankreich. Der Beobachter-Offizier grüßt den Fotografen, 1915/16.

konnte. Nicht umsonst kamen schon bei einer Feldfliegerabteilung ab 1914 auf einen Mann in der Luft rein rechnerisch zehn bis zwölf Mann am Boden, Tendenz steigend. Das bedeutete für die Verlegung einer Einheit, dass es nicht reichte, die Maschinen zu einem neuen Standort zu fliegen. Bodenpersonal und Logistik musste ebenfalls vor Ort sein, schließlich verbrauchte jedes Flugzeug pro Stunde etwa 40 Liter Treibstoff und einige Liter Öl. Zur weiteren Vergrößerung oder Veränderung der Fliegertruppen waren zusätzliche Ausbildungskapazitäten, neue Flugplätze, erfahrenes Ausbildungspersonal und Schulmaschinen notwendig: Es entstanden Flieger-, Fliegerbeobachter-, Flieger-Funker-, Flieger-Schützen- und Jagdflieger-Schulen.

Erster Weltkrieg

Der Erste Weltkrieg begann als Bewegungskrieg und mündete besonders an der Westfront in einen jahrelangen Stellungskrieg mit lückenhaften Fronten oder Hauptkampflinien von der Nordsee bis zur Schweizer Grenze. Die Kavallerie konnte somit eine ihrer klassischen Rollen, die Nahaufklärung, nicht mehr erfüllen. An ihre Stelle traten in der Fol-

ge die damals neuen Luftstreitkräfte. Nur ihnen war der Blick hinter die gegnerische Front möglich. Sie sorgten mit Meldeblock, Fernglas und Luftbildern für die Aufklärung im Nah- und Fernbereich. Zudem waren sie ein wichtiges Hilfsmittel der eigenen weitreichenden Artillerie, deren Batterien sie die Ziele und Lage ihres Feuers per Signalpistole und (Morse-)Funkgerät meldeten sowie nötigenfalls korrigierten. Der Gegner aber wollte natürlich weder entdeckt noch zum Angriffsziel werden. Daher wurden ab 1915 wendige einsitzige Jagdflugzeuge konstruiert, die diese Aufklärer mit Maschinengewehren bekämpften. In der Folge wurden die Aufklärer selbst bewaffnet und man gab ihnen eigene Jagdflieger zum Schutz bei.

Ein weiterer Auftrag der neuen Luftstreitkräfte bestand darin, die Front, das gegnerische Hinterland, aber auch die Heimat des Gegners mit Bomben anzugreifen. Die ersten Bomben waren bereits 1911 im Osmanisch-Italienischen Krieg, also noch vor dem Ersten Weltkrieg, abgeworfen worden. 1914 wurde von Anfang an bombardiert. Ab 1916 steigerte sich der Bombenkrieg, in dem nun auch Luftschiffe und mehrmotorige Groß- und Riesenflugzeuge in Staffel- und Geschwader-Stärke eingesetzt wurden. Hinzu kam die unmittelbare Bekämpfung des Gegners an der Front durch Maschinengewehr- und Bombenangriffe.

Als Maßnahmen gegen diese Bedrohung aus der Luft wurden an der Front, im Hinterland und in der Heimat Flakbatterien, Flugabwehr-Maschinengewehre, Sperrballons und -drachen sowie Jagdstaffeln oder Heimatschutzstaffeln eingesetzt. Letztere sollten zusammen mit Verdunkelungsmaßnahmen für den Luftschutz sorgen.

Die meisten Aufträge, Einsatzarten und Flugzeugtypen der Luftstreitkräfte gab es somit bereits im Ersten Weltkrieg. Auch Bomberoffensiven waren schon angedacht. Über ihre Doktrinen wurde in der Zwischenkriegszeit intensiv diskutiert und die Luftkriegsmittel wurden als Tötungsinstrumente perfektioniert.

Flugzeuge 1919–1939

Zehn Jahre nach Blériot und einen Weltkrieg später folgte eine weitere Sensation: John Alcock und Arthur Whitten Brown überflogen als Erste die 3667 Kilometer lange Strecke von Neufundland nach Irland nonstop.



Der Pilot John Alcock (li., 1892–1919) und sein Navigator Arthur Whitten Brown (1886–1948) überquerten am 14./15. Juni 1919 als Erste den Atlantik von Neufundland nach Irland in einem Nonstop-Flug. Wenige Tage später schlug König Georg V. (1865–1936) sie zu Rittern.

Sie nutzten einen umgebauten Doppeldecker aus Stahlrohr, Holz und Leinwand vom Typ Vickers Vimy, einen Bomber mit zwei 367-PS-Motoren, dessen Geschwindigkeit bei 225 km/h lag.

Hatten Luftfahrzeuge zunächst im Ersten Weltkrieg große Steigerungen in puncto Reichweite, Geschwindigkeit, Flughöhe, Zuladung und Zuverlässigkeit erfahren, so war es in den 1920er und -30er Jahren die Zivilluftfahrt, die für neue Entwicklungen sorgte. Post, Fracht und Passagiere konnten mit den nun ein- sowie mehrmotorigen Metallflugzeugen und mit Luftschiffen wesentlich schneller transportiert werden als mit Bahn, Schiff, Automobil oder LKW. Daran waren vor allen Dingen Staaten interessiert, die über große Landflächen verfügten, wie etwa die USA oder die Sowjetunion, sowie Staaten mit Kolonien und Überseeterritorien, wie etwa Großbritannien, Frankreich, die Niederlande oder Italien. Am Anfang dieser Entwicklung standen spektakuläre Rekordflüge wie die erste Nonstop-Atlantiküberquerung von New York

nach Paris durch Charles Lindbergh 1927, die erste Überquerung des Nordatlantiks von Europa aus durch eine deutsch-irische Besatzung 1928 oder die erste Weltfahrt des Luftschiffes »Graf Zeppelin« 1929.

Nun entstanden reguläre Fluglinien mit entsprechenden Stationen und Flughäfen. Luftverkehrsgesellschaften wie die niederländische Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM), die US-amerikanische Pan American Airways (Pan Am), die französische Air France und ganz besonders die Deutsche Lufthansa wurden staatlich unterstützt, um Welt- und Luftgeltung zu erlangen.

1938, 29 Jahre nach Blériot und 19 Jahre nach Alcock / Whitten Brown fand eine dritte Sensation statt: Flugkapitän Alfred Henke und Hauptmann Rudolf von Moreau sowie zwei weiteren Besatzungsmitgliedern gelang mit einer Focke-Wulf Fw 200 »Condor« der Lufthansa der erste Nonstop-Flug von Berlin-Staaken nach New York. Ihr Ganzmetalltiefdecker verfügte über vier 1000-PS-Motoren und erreichte auf der über 6300 Kilometer langen Strecke eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 255 km/h auf dem Hin- und 321 km/h auf dem Rückflug.



Der nächste Meilenstein in der Luftfahrtgeschichte war der Nonstop-Flug von Berlin-Staaken nach New York. Das Foto zeigt eine Focke-Wulf Fw 200 »Condor« beim Überfliegen des Verwaltungsgebäudes auf dem Floyd-Bennett-Flugplatz in New York, August 1938.

Unterschieden sich in den Anfangsjahren Zivil- und Militärflugzeuge noch kaum voneinander, so wurden nun die mehrmotorigen Maschinen so konstruiert, dass sie mit einigen Umbauten zivil oder militärisch eingesetzt werden konnten. Dies galt für Passagier- und Frachtmaschinen, die als Transporter, Bomber, Aufklärer oder Absetzmaschine für Luftlandetruppen dienen konnten. Dazu gehörten die Junkers Ju 52, die Douglas DC 3/C 47, die Heinkel He 111 oder die Fw 200.

Für eine Gruppe von Flugzeugen aber gab es kein ziviles Äquivalent: die aus Metall hergestellten einsitzigen Jäger. Anders als zwischen 1914 und 1918 waren ihre Cockpits inzwischen geschlossen. Sie verfügten über Einziehfahrwerke, teilweise über Verstellpropeller. Ihre Triebwerke leisteten über 500 PS. Die Höchstgeschwindigkeiten lagen jenseits der 500 km/h, konnten aber durch eine Erfindung im Jahre 1939 noch gesteigert werden, an der zeitgleich, aber unabhängig voneinander Deutsche und Briten arbeiteten: das Strahl- oder auch Düsentriebwerk.

Militärische Diskussionen der Zwischenkriegszeit

Nach Ansicht aller kriegführenden Parteien durfte sich ein langandauernder Stellungskrieg wie im Ersten Weltkrieg mit geringen Geländegewinnen bei hohen Verlusten niemals wiederholen. Die möglichen Wege zur Lösung dieses Problems waren sehr unterschiedlich, wobei Luftstreitkräfte in den Überlegungen eine immer größere Rolle spielten.

Zunächst allerdings rüsteten alle beteiligten Mächte nach dem Ende des Ersten Weltkriegs erheblich ab, die Siegernationen aus Mangel an Geld oder weil sie dieses nicht für die Streitkräfte einsetzen wollten, die Verlierernationen wurden dazu durch die entsprechenden Friedensverträge gezwungen. Zugleich begann bei allen das Nachdenken darüber, wozu Luftstreitkräfte in Gegenwart und Zukunft dienen sollten. Die Ergebnisse müssen heute quellenkritisch gelesen werden. Sie geben zum einen Auskunft über damalige Luftkriegstheorien und -planungen. Zum anderen wurden die entsprechenden Papiere aber auch deshalb verfasst, um die herausgehobene und entscheidende Wirkung von Luftstreitkräften zu untermauern und ihnen somit einen guten Platz im Rennen um die Verteilung der knappen Rüstungsressourcen gegenüber Marine und Heer zu sichern.



Giulio Douhet (1869–1930) gilt als Theoretiker des Luftkriegs. Er zählt zu den Vordenkern des strategischen Luftkriegs.

Eine der radikalsten und gewagtesten Theorien stammte aus der Feder des italienischen Generals Giulio Douhet, der bereits im Ersten Weltkrieg den Gegner mit Bombern hatte niederkämpfen wollen. Sie erschien 1921 unter dem Titel »Luftherrschaft«.

Er ging davon aus, dass ein Krieg allein durch massive Luftschläge, und zwar besonders durch den Einsatz großer Bomberverbände gerade in der Anfangsphase, zu entscheiden und zu gewinnen sei. Dabei sollten sowohl die Einrichtungen der gegnerischen Streitkräfte, aber auch wichtige Industrien sowie die Verkehrswege und zivile Wohngebiete angegriffen und zerstört werden. Douhet beschrieb einen Luftkrieg, der im theoretischen Ansatz vor allem strategische, im geringeren Teil aber auch operative und taktische Dimensionen aufwies. Die Konsequenz daraus wäre eine massive Abrüstung aller anderen Teilstreitkräfte gewesen. Da sich die Luftwaffe mit wesentlich weniger Soldaten als das Heer begnügt hätte, wäre auch eine Wehrpflicht nicht mehr vonnöten gewesen. Somit hätte eine relativ kleine Berufsarmee genügt. Allerdings standen zum Zeitpunkt des Erscheinens von Douhets Buch solch leistungsfähige Bomber mit großer Reichweite noch gar nicht zur Verfügung.

Douhets Überlegungen reihten sich ein in eine ganze Reihe von Ge-

dankenspielen und Planungspapieren der 1920er Jahre, die sich mit dem Krieg der Zukunft beschäftigten, und diesem einen noch totaleren Charakter prognostizierten als den des vorangegangenen Weltkriegs. Ein wesentliches Element eines künftigen Krieges war nach zeitgenössischer Sicht der Einsatz von Giftgas durch Flugzeuge. Zwar waren bereits im Ersten Weltkrieg Giftgasgranaten massenhaft durch Artillerie verschossen wurden, der nun mögliche flächendeckende Einsatz dieser Waffe durch Luftfahrzeuge aber besaß eine neue Qualität. Andere Theoretiker sahen die militärische Zukunft weniger in Flugzeugen, sondern in Panzern, die den Krieg wieder beweglich und damit kürzer sowie gewinnbar machen sollten.

Deutschland

Deutschland musste nach Kriegsende 1918 seine Luftstreitkräfte systematisch abrüsten. Ihr Unterhalt wurde dem Deutschen Reich untersagt und selbst die Zivilluftfahrt stark eingeschränkt. Dieses Verbot wurde allerdings im Laufe der 1920er und 1930er Jahre wieder gelockert. Die ehemaligen Angehörigen der Fliegertruppe, insbesondere die Offiziere, waren nun teilweise in der Zivilluftfahrt angestellt, hielten aber über Veteranenvereine miteinander Verbindung und engagierten sich im vom Versailler Vertrag nicht reglementierten Segelflug. Zudem gab es geheime Militärluftfahrtkontakte mit der Sowjetunion, wo deutsches Personal militärisch ausgebildet wurde.

Im Wesentlichen aber war die Reichswehr damit beschäftigt, die Ergebnisse des Ersten Weltkriegs auszuwerten, die zeitgenössischen Konflikte zu analysieren und die Streitkräfte sowie den Krieg der Zukunft am Reißbrett zu planen. Der Grundgedanke war dabei, das Element der Bewegung, des Angriffs und damit der Entscheidung in die Kriegführung zurückzubringen. Im Mittelpunkt standen für Deutschland als Kontinentalmacht mit maritimer Komponente die entscheidungssuchende Operation, das operative Denken und der einzelne Feldzug, den man für kriegsentscheidend hielt. Dabei sollten alle Waffengattungen des Heeres im Rahmen des »Gefechtes der verbundenen Waffen« zusammenwirken. Eine künftige Luftwaffe sollte aus der Luft das Gefecht unterstützen und ermöglichen. Gleiches galt von See aus bereits für die vorhandene Marine. In beiden Fällen kam es darauf an, möglichst viele und möglichst kampfstärke Kräfte für eine Operation mit direkter Wir-



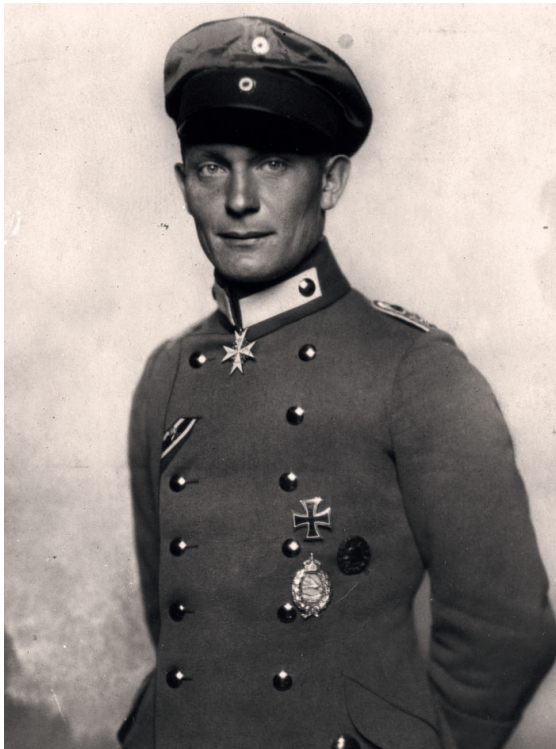
Robert Knauss (1892–1955), hier in Uniform als Generalleutnant, General der Flieger im Zweiten Weltkrieg, entwickelte die Aufgaben der Luftwaffe weiter. Nach dem Krieg wirkte er an den Planungen zum Aufbau der Bundeswehr mit.

kung und unmittelbarem Erfolg einzusetzen. Die deutschen Überlegungen wichen von den Lehren Douhets daher eher ab.

Im NS-Deutschland wurde 1935 die Reichswehr in Wehrmacht umbenannt und die Luftwaffe neu aufgestellt. Letztere war eher taktisch, maximal operativ und weniger strategisch ausgerichtet. Die Luftwaffendienstvorschrift (LDV) 16 legte die grundlegenden Aufgaben der Luftwaffe fest. Sie basierte auf den Überlegungen von Helmuth Wilberg und Hans Ritter aus den 1920er Jahren und wurde unter anderem durch den späteren General der Flieger Robert Knauss weiterentwickelt.

Demnach war die Luftwaffe weniger auf die Luftverteidigung als vielmehr auf den Luftangriff ausgelegt. Dieser richtete sich zunächst gegen das feindliche Luftkriegspotenzial, also gegen Flugzeuge, Fliegerhorste und logistische Einrichtungen. Vor allem aber diente die Luftwaffe der Unterstützung des Heeres und der Kriegsmarine. Erst in dritter Linie sollte sie einen eigenständigen Bombenkrieg im gegnerischen Hinterland oder der gegnerischen Heimat führen und auch dies in den meisten Fällen im Rahmen von Operationen des Heeres und der Marine.

Lediglich der 1936 bei einem Flugzeugabsturz zu Tode gekommene Generalstabschef der Luftwaffe, Generalleutnant Walter Wever, hatte



Oberleutnant Hermann Göring
(1893–1946) mit Orden
Pour le Mérite, Sommer 1918

die Produktion eines für einen ansatzweise strategischen Luftkrieg notwendigen viermotorigen Bombers favorisiert. Nach seinem Tod wurden diese Planungen jedoch gestoppt. Der 1935 zum ersten Oberbefehlshaber der Luftwaffe ernannte Nationalsozialist Hermann Göring, letzter Kommandeur des legendären Jagdgeschwaders 1 »Freiherr von Richthofen« 1918 und Träger des Ordens Pour le Mérite, stand ebenso wie ein großer Teil der Luftwaffengeneralität hinter dem taktisch-operativen Konzept der LDV 16. Sie waren allesamt Veteranen des Ersten Weltkriegs, bestens mit Luftkriegslehren vertraut und kannten sich von Aktivitäten bei Luftverkehrsgesellschaften oder Veteranenverbänden.

Die Idee war, alle Mittel, die zur Führung eines Luftkriegs notwendig waren, in einer Hand, nämlich in der Hand der Luftwaffe, zu vereinen. Dies betraf gleichermaßen alle Fliegenden Verbände und Flugzeugtypen, gleichgültig ob über Land, über See oder auf Schiffen: Bomber, Jäger, Aufklärer, Schlachtflieger und Sturzkampfbomber. Dazu gehörten auch die bodengebundene Luftabwehr mit der Flak, mit Flugabwehr (Fla)-Maschinengewehren (MG), Fla-Maschinenkanonen (MK), Fla-Scheinwerfer, Drachen und Ballonen. Hinzu kamen die Gefechtsstände, die zunehmend genutzten Radarstellungen, der Luftmeldedienst und