

Unverkäufliche Leseprobe



Paul Kennedy
Die Casablanca-Strategie
Wie die Alliierten den Zweiten
Weltkrieg gewannen
Januar 1943 bis Juni 1944

Aus dem Englischen von Martin Richter
448 Seiten, Gebunden
ISBN: 978-3-406-63985-2

Weitere Informationen finden Sie hier:
<http://www.chbeck.de/10299275>

Einleitung

«Der junge Alexander eroberte Indien.
Er allein?
Cäsar schlug die Gallier.
Hatte er nicht wenigstens einen Koch bei sich?
Philipp von Spanien weinte, als seine Flotte
Untergegangen war. Weinte sonst niemand?
Friedrich der Zweite siegte im Siebenjährigen Krieg.
Wer Siegte außer ihm?»

Bertolt Brecht,
«Fragen eines lesenden Arbeiters» (1937)

Dieses Buch versucht eine neue Sichtweise auf den Zweiten Weltkrieg. Es ist keine weitere allgemeine Geschichte des Krieges und konzentriert sich auch nicht auf einen bestimmten Feldzug oder Kriegsherrn. Stattdessen betrachtet es Problemlösungen und «Problemlöser» in der mittleren Kriegsphase von Anfang 1943 bis Hochsommer 1944.

In einem Buch wie diesem sollte man gleich zu Beginn sagen, wovon es *nicht* handelt und was es nicht behauptet. Es wendet sich gegen alle Versuche, den Ausgang des Krieges auf eine einzige Ursache zurückzuführen, etwa allein auf materielle Überlegenheit oder eine Wunderwaffe oder ein magisches Dechiffriersystem. Behauptungen, der Krieg sei von den Bombern der Royal Air Force (RAF) oder den T-34-Panzern der Roten Armee oder durch die amphibische Kriegführung des US Marine Corps gewonnen worden, werden im Folgenden ernsthaft geprüft. Doch der Zweite Weltkrieg war so komplex und wurde an so vielen Schauplätzen und mit so unterschiedlichen Mitteln ausgefochten, dass nur ein multi-kausaler Ansatz erklären kann, warum die Alliierten ihn gewannen.

Diese Komplexität spiegelt sich in den fünf Kapiteln dieses Buches. Jedes Kapitel erzählt davon, wie eine begrenzte Zahl von Einzelpersonen und Organisationen aus dem militärischen ebenso wie aus dem zivilen Bereich es der politischen Führung ermöglichte, in den entscheidenden

mittleren Kriegsjahren den Sieg zu erringen. Es beschreibt, was die militärisch-operativen Probleme und wer die «Problemlöser» waren, wie sie Lösungen fanden und warum es wichtig ist, ihre Arbeit zu erforschen. Die Geschichte beginnt mit der Konferenz von Casablanca im Januar 1943, wo die ursprüngliche Strategie der Alliierten zu einem viel kohärenteren und weitreichenderen Plan für die Niederwerfung der Achsenmächte zusammengefasst wurde. Sie endet 18 Monate später im Juni/Juli 1944, als alle fünf in Casablanca definierten operativen Herausforderungen gelöst waren oder kurz davor standen gelöst zu werden. Die fünf an diesen Herausforderungen orientierten Kapitel des Buches analysieren, wie eine Gesamtstrategie, die «grand strategy», in der Praxis umgesetzt wird, und sie zeigen, dass Siege nur zu begreifen sind, wenn man weiß, wie und von wem diese Erfolge tatsächlich ermöglicht wurden. Auf diese Weise kommen Akteure in den Blick, die in gewisser Weise unter die allgemeinere Definition für «Ingenieure» (engineers) in *Webster's Dictionary* fallen: «Eine Person, die auf geschickte oder einfallreiche Weise ein Vorhaben durchführt».

Natürlich beginnen die fünf Kapitel nicht im Januar 1943, denn in jedem Fall gibt es eine Vorgeschichte, die dem Leser das Verständnis von Hintergründen und Konturen der folgenden Analyse erleichtert. Dennoch folgen die Kapitel keinem einfachen schematischen Aufbau. Frachtschiffe in Geleitzügen über den Ozean zu bringen (Kapitel 1) und die Landung an einer feindlichen Küste (Kapitel 4) waren so traditionelle militärische Herausforderungen, bei denen so viele Lehren und Grundsätze aus früheren Kriegen zur Verfügung standen, dass diese Kapitel eine längere historische Einleitung verdienen. Im Gegensatz dazu waren die Panzeroffensiven der Wehrmacht (Kapitel 3) und der Kampf mit feindlichen Abfangjägern (Kapitel 2) so neue Erfahrungen, dass diese beiden Kapitel direkt im Jahr 1943 beginnen. Kapitel 5 bewegt sich in der Mitte. Die Aufgabe, nach 1941 große Streitkräfte über den Pazifik zu bringen, erforderte sicherlich neue Waffen und Organisationen. Aber über diese operative Herausforderung wurde schon seit über zwei Jahrzehnten nachgedacht, so dass hier ebenfalls eine gewisse Einbettung nötig ist.

Der Schluss ist dagegen bei allen Kapiteln recht ähnlich gestaltet. Sie verfolgen das Geschehen ausführlich bis Juni/Juli 1944 und skizzieren dann nur noch in groben Zügen die Entwicklung bis zum Kriegsende. So wird zwar noch kurz dargestellt, wie der Weg bis nach Berlin und

Hiroshima führte, aber die Argumentation dieses Buches ist um den Juli 1944 herum abgeschlossen. In den 18 entscheidenden Monaten seit Januar 1943 neigte sich die Waage zugunsten der Alliierten, und keine noch so verzweifelten Aktionen der deutschen oder japanischen Führung konnten diese Entwicklung abwenden.

Bücher werden aus vielen unterschiedlichen Gründen geschrieben. In meinem Fall legte wohl ein längerer Abstecher in ein neues Forschungsgebiet, den ich in den neunziger Jahren unternahm, den Grundstein für das vorliegende Werk. Damals wirkte ich an einer Studie mit, deren Ziel es war, die Effektivität der Vereinten Nationen zu verbessern. Im Zuge dieser Arbeit begann ich, mich für die Rolle der «Problemlöser» in der Geschichte zu interessieren.¹ Später verstärkten die jährlichen Seminare in «grand strategy», die ich in Yale abhielt, dieses Interesse. Sie beinhalten die Lektüre der großen Klassiker (Sun Tzu, Thukydides, Machiavelli, Clausewitz) und verbinden diese mit einer Reihe historischer Beispiele erfolgreicher oder erfolgloser «grand strategies» und einer Analyse aktueller Weltprobleme.² Pädagogisch ist dieser Ansatz leicht zu rechtfertigen. Wenn wir talentierte künftige Führungspersönlichkeiten in Politik, Militär, Wirtschaft und Bildungswesen ausbilden, ist ihre Lebensphase als fortgeschrittene Studenten wahrscheinlich die beste Zeit, sich mit klassischen Schriften und historischen Fallstudien auseinanderzusetzen. Nur sehr wenige Regierungschefs oder Manager haben die Zeit, mit 50 oder 60 Jahren intensiv Thukydides zu lesen!

Aufgrund ihres Aufbaus stellen diese Seminare jedoch zwangsläufig Strategie und Politik von oben, von der höchsten Ebene der Politik und des Militärs, dar. Was auf der mittleren Ebene oder der Ebene der praktischen Umsetzung dieser Politik geschieht, wird oft für selbstverständlich gehalten. Große Staatslenker befehlen etwas und siehe da, es gelingt, oder siehe da, es scheitert. Nur selten wird wirklich tief in die Mechanik und Dynamik strategischer Erfolge oder Misserfolge eingedrungen, aber dies ist ein sehr wichtiges, wenngleich noch immer vernachlässigtes Forschungsgebiet.³

Historiker wissen zum Beispiel, dass Philipp II. von Spanien und seine Nachfolger zwischen 1568 und 1648, erstaunliche 80 Jahre lang, versuchten, den Aufstand der protestantischen Niederlande zu beenden. Doch nur selten wird gefragt, wie dieser Feldzug weit nördlich von Madrid und von Spanien getrennt durch Europas viele Flüsse und Gebirge

überhaupt so lange so erfolgreich geführt werden konnte, denn Truppen und Material mussten unter Vermeidung französischer Territorien mühsam über das Mittelmeer, Italien und Gebiete des Heiligen Römischen Reiches entlang der sogenannten «Spanischen Straße» Richtung Norden transportiert werden. Forscher wissen auch, dass die englische Marine 1588 die weit größere spanische Armada ausmanövrierte und zusammenschoss, geben sich aber nur selten Rechenschaft, dass erst Sir John Hawkins' entscheidende Verbesserung der englischen Galeonen zehn Jahre zuvor ihnen die dafür notwendige Geschwindigkeit und Feuerkraft verlieh. Die erstaunliche Expansion des britischen Empire im Lauf der großen Kriege des 18. Jahrhunderts ist in vielen Büchern beschrieben, meist aber ohne zu erwähnen, wie stark sie durch die Kaufleute in Amsterdam und anderen kontinentalen Handelszentren finanziert wurde. Die Historiker erzählen uns, dass bei der englischen Kriegserklärung an Deutschland im August 1914 dasselbe Empire rund um den Globus sofort in militärische Alarmbereitschaft versetzt wurde, sagen aber wenig über das erstaunliche Kommunikationssystem unterseeischer Kabel, das diesen Befehl übermittelte.⁴ Strategen, Staatsführer und Professoren setzen vieles als selbstverständlich voraus.

Die Historiker des Zweiten Weltkriegs wissen, dass sich Churchill, Roosevelt und das Gemeinsame Oberkommando (Combined Chiefs of Staff) im Januar 1943 nach den erfolgreichen Landungen in Nordafrika in Casablanca trafen, um über die künftige Kriegführung zu entscheiden, und dass aus diesen intensiven Beratungen sowohl die politischen als auch die operativen Richtlinien für die angloamerikanische «grand strategy» der kommenden Jahre hervorgingen. Der Feind sollte bedingungslos kapitulieren. Da Deutschland als stärkster Gegner galt, sollten für den Sieg in Europa die größten Ressourcen bereitgestellt werden, aber Fleet Admiral Ernest J. King, der Oberbefehlshaber der US-Marine im Zweiten Weltkrieg, stellte sicher, dass diese Entscheidung keine gleichzeitigen Gegenangriffe im Pazifik und im Fernen Osten ausschloss, so ehrgeizig das auch scheinen mochte. Der russische Verbündete musste so viel Hilfe wie möglich beim Widerstand gegen die deutschen Armeen erhalten, auch ohne direkte Unterstützung auf den Schlachtfeldern der Ostfront. Auf kürzere Sicht sollten die westlichen Heere, See- und Luftstreitkräfte drei operative Ziele erreichen: a) die Herrschaft über die Seewege im Atlantik, um Geleitzüge sicher nach England zu bringen; b) die Luftherrschaft über



Posieren für die Journalisten: Roosevelt und Churchill in Casablanca. Hinten von links nach rechts die Vereinigten Stabschefs der Westalliierten: Field Marshal John Dill (Leiter der britischen Delegation bei den *Combined Chiefs of Staff*), General Henry «Hap» Arnold (Commanding General, USAAF), Fleet Admiral Ernest J. King (Commander-in-chief, US Navy), General George C. Marshall (Chief of Staff, US Army), Sir Alfred Dudley Pound (First Sea Lord, Royal Navy), Lord Alanbrooke (Chief of the Imperial General Staff, British Army), Sir Charles Portal (Chief of the Air Staff, RAF), Lord Mountbatten (Chief of Combined Operations, Royal Navy).

ganz Westmitteleuropa, damit England nicht nur als Sprungbrett für die Invasion des Kontinents dienen konnte, sondern auch als Plattform für die systematische Zerstörung des Dritten Reichs aus der Luft; c) schließlich die Landung an von den Achsenmächten gehaltenen Küsten, um den Kampf ins Zentrum Europas zu tragen. Als all dies beschlossen war, konnten der Präsident und der Premierminister für die Konferenzfotos posieren, die strategischen Direktiven absegnen und nach Hause fliegen.⁵

Bekannt ist auch, dass kaum ein Jahr später all diese operativen Ziele entweder erreicht waren oder kurz vor ihrer Verwirklichung standen; nur

die «bedingungslose Kapitulation» sollte noch ein Jahr länger auf sich warten lassen. Nordafrika wurde erobert, dann Sizilien, dann ganz Italien. Die Politik der bedingungslosen Kapitulation wurde aufrechterhalten, allerdings wurde Mussolinis zusammenbrechendes Italien aus dem Krieg gezogen und neutralisiert. Das Prinzip «Deutschland zuerst» blieb bestehen, und wie erhofft zeigten die USA ihre Fähigkeit, den Krieg im Pazifik mit so gewaltigen Ressourcen zu führen, dass die japanische Kapitulation nur drei Monate nach dem Fall des Dritten Reichs erfolgte. Die atlantischen Seewege wurden gesichert. Die Luftherrschaft über Europa wurde errungen, und mit ihr kam die verstärkte strategische Bombardierung deutscher Industrieanlagen, Großstädte und Menschen. Die Sowjetunion bekam mehr Hilfe, obwohl ihre eigene Kraft und ihre eigenen Ressourcen die bei weitem stärksten Gründe für ihren Sieg an der Ostfront waren. Amerikanische Truppen stießen über den Pazifik vor. Die Invasion Frankreichs fand im Juni 1944 endlich statt, und weniger als ein Jahr später trafen sich die verbündeten Armeen an der Elbe, um ihren gemeinsamen, hart erkämpften Sieg in Europa zu feiern. Die Beschlüsse von Casablanca waren Wirklichkeit geworden.

Doch wie so oft täuscht der Augenschein. Es führt keine direkte kausale Linie von der zuversichtlichen Verkündung der alliierten Strategie in Casablanca zu ihrer Verwirklichung. Anfang 1943 waren die Alliierten schlicht noch nicht in der Lage, ihre Absichtserklärungen auch erfolgreich umzusetzen. Stattdessen verschlechterte sich in den Monaten nach Casablanca die Situation auf vielen Gebieten, vor allem beim entscheidenden Kampf um See- und Luftherrschaft. Der Sieg von 1945 hat diese Wahrheit fast überdeckt, so wie durch die schließlich errungenen Siege über Philipp II. von Spanien und über Napoleon in Vergessenheit geriet, wie schwierig die Lage für ihre Gegner in der mittleren Kriegsphase gewesen war.

In der Schlacht um die Kontrolle der atlantischen Seewege, dem Feldzug, von dem Churchill bekannte, er habe ihm mehr Sorgen gemacht als jeder andere während des ganzen Krieges, erhöhten sich die Verluste an Frachtschiffen in den Monaten nach Casablanca zunächst noch. So versenkten Dönitz' U-Boote im März 1943 108 alliierte Schiffe mit zusammen 627 000 BRT, eine Verlustrate, die die Planungsstäbe der britischen Admiralität bestürzte, besonders weil sie wussten, sie würden im Sommer mit noch mehr deutschen U-Booten zu rechnen haben. Anstatt große

Mengen an Truppen und Munition für eine zweite Front per Geleitzug über den Atlantik zu bringen, breitete sich nun in England die Sorge aus, auf diesem Weg noch nicht einmal die zum eigenen Überleben nötige Menge an Treibstoff zu bekommen. Unter diesen Bedingungen war an eine Invasion des Kontinents nicht zu denken.

Auch bei der strategischen Bombardierung Deutschlands verschärften sich im Lauf des Jahres 1943 die Probleme. Durch Albert Speers außergewöhnliche Reorganisation der deutschen Kriegsindustrie verdoppelte sich die Zahl der Nachtjäger. Air Marshal Arthur «Bomber» Harris' berühmte 1000-Bomber-Angriffe, etwa auf Köln und Hamburg, fügten dem Deutschen Reich ein paar schwere Schläge zu, aber bei Angriffen auf das weiter entfernte Berlin wurden so viele Bomber der Royal Air Force abgeschossen, dass das Bomberkommando kurz vor der Lähmung stand. Bei den 16 großen Luftangriffen auf die Reichshauptstadt von November 1943 bis März 1944 verlor es 1047 Maschinen, 1682 weitere wurden beschädigt. Die bei Tag erfolgenden Angriffe der US Army Air Forces (USAAF) brachten pro Einsatz noch größere Verluste. Bei dem berühmten Angriff am 14. Oktober 1943 auf die wichtigen Kugellagerfabriken von Schweinfurt wurden von den 291 Flying Fortress-Bombern 60 abgeschossen und 138 beschädigt. Die englische wie die amerikanische Luftwaffe mussten mit der Tatsache fertig werden, dass das geflügelte Wort der Zwischenkriegszeit «Der Bomber kommt immer durch» nicht stimmte. Damit war die alliierte Luftherrschaft ebenso illusorisch wie die Seeherrschaft. Ohne diese beiden war ein Sieg über Deutschland aber unmöglich.

Nicht geklärt hatten die Westalliierten zudem, wie ihre dritte militärische Aufgabe zu lösen sei – wie man an einer vom Feind gehaltenen Küste mit den defensiven Kapazitäten des Atlantikwalls landete, die ausweichlichen und massiven Gegenangriffe der Wehrmachtspanzer gegen die Landeköpfe zurückschlug und wie man zwei bis drei Millionen Soldaten von den Kanalstränden nach Deutschland brachte. Die Landungen in Nordafrika vor der Konferenz von Casablanca waren relativ einfach gewesen, da der militärische und politische Widerstand dort schwach war. Denn diese Gebiete gehörten zum Vichy-Regime unter Marschall Pétain, das nach der Niederlage Frankreichs 1940 den unbesetzten Teil Südfrankreichs und die französischen Kolonien verwaltete. Dies trug vielleicht zum allgemeinen Optimismus bei, den Roosevelt und Churchill in Casablanca ausstrahlten (gewiefte Praktiker wie Alanbrooke und Eisenhower aller-

dings weniger). Doch die Eroberung des deutschen Atlantikwalls war etwas völlig anderes, wie die Stabschefs wissen mussten. Denn der einzige Versuch, diese Befestigungen zu testen – der katastrophale Angriff auf Dieppe im August 1942 –, führte zum Tod oder zur Gefangennahme der meisten eingesetzten kanadischen Soldaten. Die alliierten Planer zogen daraus den Schluss, es sei nahezu unmöglich, einen gut verteidigten Hafen einzunehmen. Wenn das aber der Fall war, wo sollte man dann mit Millionen von Männern und Tausenden von Schiffen landen? An einem offenen Strand, über dem die üblichen Atlantikstürme tosten? Auch das schien nicht praktikabel. Wie sollte der Westen also erfolgreich eine Invasion Frankreichs durchführen – oder Japans bei turbulentem pazifischem Seegang?

Die Herausforderung, deutsche Gegenangriffe an den Landeköpfen zurückzuschlagen, führt zu einer weiteren wichtigen Frage. Wie stoppt man einen Blitzkrieg? Aus bestimmten historischen und operativ-technischen Gründen hatten die deutschen Truppen der späten dreißiger und frühen vierziger Jahre eine Form der kombinierten Kriegführung entwickelt (Stoßtruppen, mobile tragbare Waffen, motorisierte Infanterie, Panzer, taktische Luftunterstützung), die rasch die gegnerischen Stellungen durchbrach. Polnische, belgische, französische, dänische, norwegische, jugoslawische und griechische Armeen wurden zerschlagen. 1940/41 wurde die stolze britische Armee auf eine Weise vom Kontinent vertrieben (Norwegen, Frankreich/Belgien, Griechenland/Kreta), wie es seit Mary Tudors Verlust von Calais 1558 nicht mehr vorgekommen war.

Zum Zeitpunkt der Konferenz von Casablanca gab es wenigstens bei dieser Art des Kampfes ein paar gute Nachrichten. Westlich von Kairo hatten britisch geführte Armeen den Vormarsch des charismatischen Wehrmachtsgenerals Erwin Rommel bei El Alamein gestoppt, seine wichtigsten Einheiten geschwächt und mit dem Gegenangriff entlang der nordafrikanischen Küste begonnen. Fast zur selben Zeit hatte die Gegenoffensive der Roten Armee im Südabschnitt der Ostfront die gewaltige deutsche Offensive in Stalingrad zum Stehen gebracht, die Stadt Haus für Haus zurückerobert und die Reste von Feldmarschall Paulus' 6. Armee gefangen genommen.

Angesichts dieser beiden Niederlagen zu Lande legte das Dritte Reich seine Selbstzufriedenheit ab und organisierte sich neu. Seine Waffenproduktion war 1943 mehr als doppelt so groß wie 1941, seine Flugzeugpro-

duktion war 1941 halb so groß gewesen wie die englische, 1943 übertraf sie diese wieder. Die deutschen Truppen erhielten bessere Flugzeuge, bessere Panzer, bessere U-Boote. Hitlers besorgte Reaktion auf die angloamerikanischen Landungen in Nordafrika am 8. November 1942 bestand darin, auch die Kontrolle über das Gebiet des Vichy-Regimes in Südfrankreich zu übernehmen und Elitedivisionen nach Tunesien zu schicken. Während die alliierten Staatschefs nach Hause flogen, schlugen Rommels frische Truppen die unerfahrenen US-Einheiten am Kasserinpass. Nach Stalingrad waren die Fronttruppen der Roten Armee erschöpft, und schon im Februar und März 1943 hatten die verstärkten Panzerarmeen Erich von Mansteins, damals Oberbefehlshaber der Heeresgruppe Süd, die Winteroffensive der Sowjets gestoppt und Charkow zurückerobert. Nun sammelte Manstein eine gewaltige Panzerstreitmacht für eine Sommeroffensive in Richtung Kursk. Wenn Berlin außerdem weiterhin die Atlantikgeleitzüge stören, die Luftoffensive des Westens stoppen und den angloamerikanischen Truppen die Landung in Frankreich verwehren konnte, würde es womöglich auch weitere Kräfte an der Ostfront konzentrieren können, bis vielleicht sogar Stalin auf eine Kompromisslösung einging.

Die fünfte große operative Aufgabe war der Sieg über Japan. Sie stellte sich in erster Linie den USA, wenn nicht ausschließlich, so doch zum größten Teil. Natürlich würden britische und britisch-indische Truppen die Rückeroberung Burmas, Thailands und der malaiischen Halbinsel versuchen, und australische Divisionen würden sich einer Eroberung Neuguineas und einem Vorstoß auf die Philippinen anschließen. Doch die sinnvollste operative Route bestand darin, den Dschungeln Neuguineas, Burmas und Indochinas auszuweichen und stattdessen über den Zentralpazifik zu «hüpfen», von Hawaii direkt nach Westen zu den Philippinen, dann nach China, schließlich nach Japan. Innovative US-Offiziere hatten mit diesem «War Plan Orange» schon vor dem Krieg gespielt, und auf dem Papier sah er höchst vielversprechend aus; es war schließlich der einzige Feldzugsplan, der nach den großen Erfolgen der Achsenmächte zwischen 1939 und 1942 nicht verworfen oder stark verändert werden musste.

Wie im Fall einer Invasion Frankreichs war das Problem ein praktisches. Wie genau landete man auf einem Korallenatoll, dessen Küstengewässer voller Minen und Barrieren und dessen Strände mit Sprengfallen

übersät waren und wo der Feind sich in tiefen Bunkern verschanzt hatte? Erst im November 1943 begann das Kommando Zentralpazifik (Central Pacific Command) seine langerwartete Offensive mit einem Großangriff auf die 3000 Mann starke japanische Garnison auf Tarawa, eine der Gilbert-Inseln. Der Erfolg stand außer Frage, weil die japanische Armeeführung beschlossen hatte, die Gilbert-Inseln lägen außerhalb ihrer «absoluten nationalen Verteidigungszone» im Pazifik; aber die Verluste der US-Marines, die an den äußeren Korallenriffen unter schwerer Feuer gerieten, schockierten die Bevölkerung in der Heimat. Egal welchen Weg man über den Pazifik nahm, die Aussichten waren düster. Es war gut und schön, wenn der publicitybewusste General MacArthur versprach: «Ich komme zurück», als er Anfang 1942 von den Philippinen abzog, aber die japanische Garnison zählte dort inzwischen 270 000 Mann, von denen sich keiner ergeben würde. Wie lange würde es also dauern, die japanischen Küsten zu erreichen? Fünf Jahre? Und um welchen Preis, wenn die feindlichen Garnisonen auf den Philippinen 20- oder 50-mal so groß waren wie auf Tarawa?

Es war also eine wahrhaft eindrucksvolle Liste von Hindernissen, die von den Alliierten zu überwinden waren, und sie wurde dadurch nur noch eindrucksvoller, dass fast alle dieser Herausforderungen nicht unabhängig voneinander existierten, sondern von Erfolgen an anderer Stelle abhingen. So setzte das «Hüpfen» über die Pazifikinseln die Seeherrschaft voraus und die wiederum die Luftherrschaft und danach die Errichtung gewaltiger Stützpunkte auf kleinen Koralleninseln – und ein großer Rückschlag im Atlantik oder in Europa würde verzweifelte Rufe nach einer Umleitung amerikanischer Ressourcen vom Pazifik an die dortigen Kriegsschauplätze erzeugen (sowie einen gewaltigen Krach zwischen den alliierten Stabschefs). Eine Invasion Frankreichs war unmöglich, solange die Bedrohung der Atlantikgeleitzüge durch deutsche U-Boote nicht beseitigt war. Erst wenn alliierte Werften genug von den neuen, seltsam aussehenden Landungsbooten bauten, die Barrieren überwinden und sich an Land vorkämpfen konnten, war eine Invasion von See möglich, egal wo. Obwohl Stalin es nie zugegeben hätte, wurden die Erfolge der Roten Armee dadurch erleichtert, dass der strategische Bombenkrieg der Anglo-amerikaner Deutschland dazu zwang, enorme Zahlen von Arbeitern (und Arbeiterinnen) für die Flugabwehr, die zivile Kontrolle und den Wiederaufbau bereitzustellen, um das Dritte Reich funktionsfähig zu halten.

Die äußerst wichtigen Dodge Studebaker-Lastwagen, die Lastengäule der sowjetischen Divisionen auf ihrem Weg nach Westen, konnten nicht von Amerika nach Russland gebracht werden, wenn die britische Marine nicht die Seewege offen hielt. Umgekehrt ist schwer zu sehen, wie die angloamerikanischen Armeen im Westen hätten vorstoßen sollen, wenn nicht Dutzende von kampferprobten Wehrmachtsdivisionen im Osten festgehalten und dezimiert worden wären. Kurz gesagt, während ein Teilerfolg der Alliierten ihnen an anderer Stelle helfen konnte, konnte umgekehrt ein schwerer Rückschlag die Chancen auf das Erreichen der anderen Ziele mindern.

Bemerkenswerterweise wurden alle fünf der unterschiedlichen, aber miteinander verbundenen Herausforderungen zwischen Anfang 1943 und Sommer 1944 gelöst – ungefähr zwischen Casablanca und dem vierfachen Erfolg der Landung in der Normandie, dem Fall Roms, der Landung auf den Marianen-Inseln im Zentralpazifik und der Operation Bagration an der Ostfront. Manche strategischen Probleme (Luftherrschaft über Deutschland, «Inselhüpfen» im Pazifik) nahmen mehr Zeit in Anspruch als andere (Kontrolle der atlantischen Seewege, Stoppen des Blitzkriegs), aber binnen anderthalb Jahren trat im größten Krieg der Menschheitsgeschichte die Wende ein.

Warum war das so und wie ging es vor sich? Eine Antwort liegt nahe, dass nämlich die faschistischen Staaten so unklug waren, den Rest der Welt anzugreifen. Wegen ihrer früheren Aufrüstung in den dreißiger Jahren erzielten die Achsenmächte große und atemberaubende Erfolge, aber sie konnten keinen ihrer drei Hauptfeinde besiegen. Als der Rest der Welt sich von diesen Rückschlägen erholt hatte, setzte er seine weit größeren Ressourcen ein, kämpfte sich zurück und errang schließlich den Sieg. (So die Argumentation in meinem Buch *Aufstieg und Fall der großen Mächte*. Frankfurt 1987, S. 519–532.)

Doch ein weiterer, ebenso wichtiger Punkt muss untersucht werden. Wie genau erholten sich die Alliierten und kämpften sich zurück? Die relativen Produktionskapazitäten beider Seiten deuteten 1943/44 tatsächlich auf die wahrscheinlichen Sieger. Aber was, wenn die U-Boote im Sommer 1943 nicht besiegt oder die deutsche Luftwaffe Anfang 1944 nicht zerstört worden wären oder wenn die Rote Armee keinen Weg gefunden hätte, die deutschen Panzer zu stoppen? Was, wenn die legendären Waffen der «Wende» wie der Langstreckenjäger und das mobile Radar – deren Ein-

führung auf den Schlachtfeldern 1943/44 die meisten Historiker anscheinend als gegeben hinnehmen – nicht zu diesem Zeitpunkt zur Verfügung gestanden hätten oder gar nicht entwickelt worden wären?

All dies legt zumindest nahe, der «unausweichliche» alliierte Sieg hätte sehr viel später als Mai bzw. August 1945 kommen und viel verlustreicher sein können. Die Geschichte der zweiten Hälfte des Zweiten Weltkriegs hätte ganz anders aussehen können, als wir sie heute kennen.

Wer die Geschichte der strategischen, operativen und taktischen Wende zwischen Anfang 1943 und Mitte 1944 erzählen will, der kann nicht bei den bloßen Erklärungen der obersten Politiker und Militärs stehen bleiben. Vielmehr muss der Blick nach *unten* gerichtet werden, dorthin, wo die verkündeten Ziele tatsächlich verwirklicht wurden. Es war eine Sache, den Sieg über die deutschen U-Boote zur Priorität zu erklären. Aber wie erreichte man das? Und es war zweifellos nobel (und klug), dass London und Washington dem besorgten Stalin 1942 und 1943 immer wieder versicherten, bald eine zweite Front in Frankreich zu eröffnen. Aber wie? Bestimmte Personen und Organisationen mussten diese Fragen beantworten; sie mussten diese Probleme lösen und damit die Anstrengungen von Millionen alliierter Soldaten, Matrosen und Flieger ermöglichen.

Hier unterscheidet sich das vorliegende Buch von anderen, weil es die Geschichte eben dieser Personen und Organisationen darstellen will; nicht nur anekdotisch oder romantisch oder für Fans der Militärgeschichte, sondern als Schlüsselemente für das Verständnis des Zweiten Weltkrieges. Viele Leser werden etwas vom Ultra-Dechiffrierteam in Bletchley Park und seinen Kollegen im Pazifik gehört haben. Manche werden die – in dem Film *Mai 1943 – Die Zerstörung der Talsperren* erzählte – Geschichte kennen, wie Barnes Wallis die Rollbomben erfand, die die Möhne- und Eder-Talsperren im Ruhrgebiet zerstörten. Nur wenige kennen die Entwicklung ungewöhnlicher Panzer durch den exzentrischen Percy Hobart, die mitten durch die Minenfelder und den Stacheldraht der normannischen Strände pflügen konnten, oder die Konstrukteure der schwimmenden Mulberry-Häfen. Nur sehr wenige Leser im Westen haben eine Ahnung von den schwachen Leistungen des berühmten T-34-Panzers oder kennen gar die extrem wichtige Rolle der Panzerabwehrwaffen der Roten Armee. Und nur wenige wissen etwas von der Bedeutung des Hohlraumagnetrons oder warum es so wichtig war, einen Merlin

61-Motor von Rolls-Royce in den eher schwachen Jäger P-51 Mustang einzubauen, oder wie bedeutsam die außergewöhnliche Laufbahn Admiral Ben Moreells, des Gründers der «Seabees», der Pioniere der US Navy, war. Vieles von dieser Weltkriegsfolklore ist für die, die sie kennen, in sich faszinierend. Doch nur selten, wenn überhaupt, wird der Blick erweitert und die Arbeit der «Problemlöser» genauer untersucht. Wie kam es zu Neuentdeckungen und Erfindungen, wie wurden diese weiterentwickelt und dann auf die aktuellen Probleme angewandt? Und wie fügten sich all diese höchst unterschiedlichen Puzzleteile der taktischen und technischen Neuerungen ins Gesamtbild des Kriegsverlaufs mit seinen vielfältigen und miteinander verwobenen Schauplätzen ein?⁶

Dieses Buch versucht zu einem solchen Verständnis beizutragen. In mancherlei Hinsicht ist es eine Rückkehr zu meiner Arbeit für Sir Basil Liddell Harts *Geschichte des Zweiten Weltkrieges* vor rund 40 Jahren, obwohl ich hoffe, diesmal eine klarere Sicht der Dinge zu haben. Mein Buch ist jedoch keine persönliche Pilgerfahrt, sondern ein Versuch, die Debatte über Entscheidungsfindung und Problemlösung in der Geschichte auszuweiten. Diese Geschichte scheint mir wert, erzählt zu werden. Und wenn dem so ist, könnte es auch produktiv sein, die hier benutzte Untersuchungsmethode anderswo anzuwenden.

Kapitel 1

Wie schickt man Geleitzüge sicher über den Atlantik?

Als Churchill und Roosevelt im Januar 1943 nach Casablanca und wieder zurück reisten, war das Wetter im Nordatlantik so rau geworden, dass sich erfahrene Seeleute kaum an Schlimmeres erinnern konnten, und es ließ nicht nach. Gewaltige Stürme behinderten im Dezember und Januar Marine und Luftwaffe. Handelsschiffe wurden von gewaltigen Wellen getroffen, ihre schwere Fracht riss sich los und rutschte im Laderaum umher. Kleinere Kriegsschiffe, die sie eskortierten, wurden wie Korken umher geworfen. Kriegsschiffe mit größeren Aufbauten und Geschütztürmen rollten hin und her. Deutsche U-Boote konnten beim Auftauchen nicht über die 30 Meter hohen Wellen sehen und tauchten lieber in ruhigeres Wasser ab oder nahmen Kurs nach Süden. Hunderte, vielleicht Tausende von Seeleuten wurden verletzt und nicht wenige bei Unfällen getötet oder über Bord gespült. In einigen Extremfällen waren Geleitzugkommandanten gezwungen, die Rückkehr zur Basis zu befehlen oder wenigstens beschädigte Schiffe zurückzuschicken. Alanbrooke, britischer Generalstabschef und engster Berater Churchills, hielt in seinen Tagebüchern fest, wie er, die übrigen britischen Stabschefs und Churchill ihre Reise nach Casablanca in der Luft (oder auf dem Wasser) immer wieder verschieben mussten.¹ Die Natur hat keinen Respekt vor VIPs.

Daraus folgte natürlich, dass die Konvoiaktivität auf den sturmgepeitschten Nordatlantikrouten in diesem Winter weit unter der normalen Stärke lag. Ganz abgesehen von diesem physischen Hindernis gab es einen zweiten und angenehmeren Grund, warum sie abnahm. «Operation Torch», die alliierte Landung in Nordafrika, erforderte eine große Zahl von Geleitzügen, um die Besetzung der Vichy-Kolonien Marokko und Algerien zu unterstützen – die Royal Navy stellte 160 Kriegsschiffe verschiedener Typen dafür bereit² –, darum mussten die Gibraltar-, Sierra

Leone- und Arktis-Konvois zeitweise unterbrochen werden. Da Schiffe mit alliierten Soldaten, Landungsgerät und unmittelbarem Nachschub den höchsten Grad an Schutz genossen und die Achsenmächte wegen ihrer starken Konzentration auf die Ostfront bzw. im Mittelmeerraum auf Ägypten schlecht auf die Invasion in Nordafrika vorbereitet waren, überrascht es nicht, dass die Landungstruppen kaum auf Widerstand durch U-Boote stießen.

Die alliierten Verluste durch U-Boote gingen daher im Winter 1942/43 stark zurück. Weniger Konvois überquerten den Atlantik, und diese wenigen wurden zwar von Stürmen geschüttelt, aber durch das schlechte Wetter auch geschützt. Manche fuhren weit im Norden auf einer Art Umgehungsroute und nahmen die Gefährdung durch Treibeis in Kauf, um vor den U-Boot-Rudeln sicher zu sein. Die monatliche Zählung der Verluste durch die Admiralität spiegelte diesen Rückgang wider. Im November 1942 verloren die Alliierten 119 Handelsschiffe mit beängstigenden 729 000 BRT. Viele dieser Schiffe wurden in entfernten Gewässern vor der Küste Südamerikas versenkt, aber diese Nachschubrouten waren essentiell. Jeder Frachter, der eine Ladung von einem freundlichen Hafen zu einem anderen und dann nach Großbritannien brachte, zählte, und ebenso jeder, der versenkt wurde.

Wegen des rauen Wetters gingen die Verluste alliierter Schiffe durch U-Boote im Dezember und Januar auf 200 000 BRT zurück, und die meisten fielen auf südlicheren Routen (z. B. Trinidad-Gibraltar) an. Aber diese Zahlen waren eben die Ausnahme, daher gaben sich Churchill und Roosevelt bei ihrem Treffen in Casablanca keinen Illusionen über die Schwere der Krise bei den Schiffsverlusten hin. Im Jahr 1942 hatten die alliierten Handelsflotten atemberaubende 7,8 Millionen BRT verloren, davon fast 6,3 Millionen durch U-Boote. Die großen amerikanischen Werften waren noch in der Ausbauphase, aber selbst ihre Jahresproduktion 1942 (rund 7 Millionen BRT) bedeutete, dass die alliierte Transportkapazität in absoluten Zahlen gesunken war und das zu einem Zeitpunkt, als weitere Schiffe zusätzlich für die noch größeren Anforderungen des Pazifikkriegs gebraucht wurden. Anfang 1943 lagen britische Importe daher ein Drittel unter denen von 1939. Amerikanische Lastwagen und zerlegte Flugzeuge konkurrierten mit Lebensmitteln, Eisenerz und Benzin aus den Kolonien um den Platz auf den gefährdeten Frachtschiffen. Diese düstere Tatsache bedrohte *alle* Elemente der Kriegsstrategie in Europa. Sie beein-

trächtigte die britische Kriegsanstrengung; wenn es noch schlimmer wurde, drohte der englischen Bevölkerung die Unterernährung. Die großen Verluste an Tankschiffen bedeuteten, dass nur noch für zwei bis drei Monate Benzin in Reserve war, und wie konnte man ohne Benzin kämpfen oder leben? Die Transportschwierigkeiten bedrohten auch die arktischen Hilfskonvois für die Sowjetunion und die Mittelmeergeleitzüge zur Unterstützung von Malta und Ägypten. Dadurch gefährdeten sie den ganzen Feldzug in Ägypten, denn England konnte kaum militärische Verstärkungen über Sierra Leone und das Kap nach Suez schicken, wenn seine eigenen Lebensadern abgedrückt wurden. Es war sogar zu befürchten, dass sie Unruhen in Teilen Ostafrikas und Indiens erzeugen würden, die von Nahrungsimporten aus Übersee abhängig waren. Schließlich unterminierten sie die Voraussetzungen von «Operation Bolero» (später umbenannt in «Overlord»), die Invasion in Frankreich, die eine rasche und umfangreiche Stationierung amerikanischer Truppen und Flugzeuge auf den britischen Inseln erforderte; es wäre absurd gewesen, 2000 schwere amerikanische Bomber und Millionen von GIs nach England zu schicken und dann zu merken, dass kein Benzin für sie da war. Churchill schrieb später in seinen Memoiren, von allen Kämpfen habe ihn die Schlacht im Atlantik am meisten beunruhigt; wenn sie scheiterte, konnte es seinem 1940 gefassten riskanten Entschluss zum Weiterkämpfen ebenso ergehen.

Überdies besaß die Admiralität zwar keine genaue Aufstellung der Zahl feindlicher U-Boote, aber es schien sehr viele davon zu geben. 1942 hatten alliierte Kriegsschiffe und Flugzeuge 87 deutsche und 22 italienische U-Boote versenkt, aber auch das Dritte Reich kurbelte seine Kriegsproduktion an (noch bevor Albert Speer oberster Rüstungsorganisator wurde) und hatte in diesem Jahr 17 neue U-Boote *pro Monat* in Dienst gestellt. Ende 1942 kommandierte Admiral Dönitz daher 212 kampfbereite U-Boote. Deutlich mehr als die 91, die Anfang des Jahres Jagd auf Geleitzüge hatten machen können. Insgesamt verfügte er sogar über 393 Boote im Vergleich zu 249 Anfang 1942. Die nicht eingesetzten Boote wurden repariert, überholt oder bekamen neue Mannschaften und Ausrüstung.³ Obwohl der Sieg im Zweiten Weltkrieg entscheidend von Erfindungsreichtum, Technologie, Organisation beider Seiten und nicht nur von bloßen Zahlen abhing, waren Zahlen dennoch wichtig. Und zum Zeitpunkt von Casablanca sah es so aus, als seien die Deutschen erfolgreicher beim Versenken alliierter Frachtschiffe als die Alliierten beim Versenken von U-Booten.

In den folgenden Monaten schien Churchills Alptraum sich also zu bewahrheiten. Als die Geleitzüge nach England im März und April 1943 wieder zunahmen, stiegen auch die Verluste. Im Februar waren sie doppelt so hoch wie im Monat zuvor, und im März verloren die Alliierten 108 Schiffe mit zusammen 627 000 BRT, das war der drittschlimmste Monat des Krieges. Überdies wurden fast zwei Drittel dieser Schiffe in Konvois versenkt; es ging nicht länger um die Versenkung einzelner Handelsschiffe vor der gut beleuchteten amerikanischen Küste wie noch Anfang 1942 oder die fast ebenso einfachen Angriffe auf alliierte Schiffsrouten im Südatlantik. Die meisten Verluste waren nun auf der wichtigsten Konvoiroute überhaupt zu beklagen, der zwischen New York und Halifax und den Zielhäfen Glasgow und Liverpool.

Zwischen dem 16. und 20. März kam es zum größten Gefecht in der Atlantikschlacht. Dönitz griff mit nicht weniger als 40 U-Booten die beiden ostwärts fahrenden Geleitzüge HX 229 und SC 122 an. Das Ergebnis war für die Alliierten alarmierend und wird noch genauer analysiert. 21 Frachtschiffe mit 141 000 BRT wurden versenkt, von den U-Booten ging nur eines verloren. In der offiziellen Kriegsgeschichte der Admiralität heißt es: «Niemals kamen die Deutschen dem Ziel einer Unterbrechung der Verbindungslinien zwischen Neuer und Alter Welt so nah wie in den ersten 20 Tagen des März 1943.»⁴

[...]