

---

Bernhard Menne  
**„Ohne sein Werk hätte der Krieg mindestens ein Jahr länger gedauert“**  
Zur Strategie von Bomber-Harris  
(1945)

Aus:  
Cirt Geyer, Walter Loeb u.a.  
Fight for Freedom. Die Legende vom „anderen Deutschland“  
ça ira 2009, S. 163 - 165

---

Die Erfolge der Schlußphase des alliierten Luftkrieges, der Präzisionsphase, sind zu überwältigend, als daß die Kritik sich an sie heranwagen könnte.<sup>1</sup> Dafür haben die Kreise, denen der Gedanke eines Bombenkrieges gegen Deutschland an sich nicht gefiel, sich die vorhergehende Periode des alliierten Luftkrieges für ihre Kritik ausgesucht. Es ist dies die Periode, für die Bomber-Harris die alleinige Verantwortung trägt, weil sie in die Jahre fällt, in denen eine amerikanische Luftflotte erst in den Blueprints schlummerte.

Diese Periode, die etwa die Jahre 1942 und 1943 umfaßt, ist die Periode des „Area Bombing“, des Bombardements von Städten und industriellen Distrikten. Diese besondere Art von Bombardement war eine Übergangslösung, die jener Zeit entsprach, in der England zwar bereits über eine große Bomberflotte verfügte, in der aber die Technik des Auffindens von Bomberzielen etwa bei schlechtem Wetter oder bei Nacht noch in den Kinderschuhen steckte. Bomber-Harris entschied sich für einen allgemeinen Angriff gegen fünfzig deutsche Städte, die als Konzentrationspunkte wichtiger Industrien bekannt waren. Bereits im Frühjahr 1942 kam es zu den ersten „1000-Flugzeug-Angriffen“ gegen Köln und Essen, und bis zum Sommer 1943 steigerten sich die Angriffe, wenn schon nicht an Umfang, so doch an Gewicht der dabei abgeworfenen Bomben.

Es ist diese Periode des Bombardements deutscher Städte, bei der die Gegner von Harris mit ihrer Kritik einsetzen. Sie werfen ihm, auf eine Formel gebracht, vor, daß er „Frauen und Kinder tötete und die Fabriken verfehlte“. Diese Kritik ist nicht ganz unbeeinflusst von der Goebbelspropaganda, die sich auf die Person von Harris konzentrierte und den Chef des britischen Bomber Command als eine Art sadistischen Massenmörder hinstellte.

Das Material, das Minister Strachey in seiner Rede erwähnte<sup>2</sup>, gibt nun auf die Anklagen in Bezug auf Harris eine hochinteressante Antwort. Es besagt nicht mehr und nicht weniger, als daß beide Teile der oben erwähnten Behauptung falsch sind. Es stellt sich nämlich jetzt heraus, daß die deutschen Frauen und Kinder trotz des Harrisschen Bombenregens am Leben geblieben sind, daß die industrielle Aktivität der deutschen Städte hingegen einen schweren Schlag versetzt bekam, der für die nächste Bombardementperiode von allergrößter Bedeutung wurde.

Was die Zahl der durch alliierte Bomben getöteten deutschen Zivilisten anbelangt, liegt bereits eine offizielle Mitteilung vor, die merkwürdigerweise kaum beachtet wurde. In einer schriftlichen Antwort an Captain Cammans teilte Premierminister Attlee am 22. Oktober 1945 im Unterhaus mit, daß die Gesamtziffer getöteter deutscher Zivilisten 350.000 betrage. Auf die deutsche Gesamtbevölkerung (in den Grenzen von 1937) berechnet, sind das 0,52 Prozent. Großbritannien verlor während der viel kürzeren Zeit seiner Bombardements genau 60.000 Zivilisten oder 0,13 Prozent seiner Bevölkerung. Für die schon erwähnten fünfzig deutschen Städte, die das Hauptziel der Harrisschen Offensive waren, beträgt die Ziffer der Getöteten im Durchschnitt weniger als ein Prozent. Die drei Ausnahmen von dieser Regel sind Hamburg, Dresden und Kassel, aber in allen drei Fällen haben alliierte Studienkommissionen seither ein sträfliches Versagen der deutschen Luftschutzmaßnahmen feststellen können.

Als ebenso falsch hat sich die Behauptung erwiesen, daß diese Phase des alliierten Bombardements die Fabriken verfehlt habe. Genaue Untersuchungen haben ergeben, daß wichtige deutsche Industrien während der Jahre 1942 und 1943 Produktionsausfälle bis zu drei Monaten hatten, die auf das Bombardement der Städte zurückzuführen sind. Der wichtigste Punkt aber ist, daß der hohe Prozentsatz zerstörter Häuser (in den größeren Städten im Durchschnitt etwa 60 Prozent) sich in der nächsten Angriffsphase als unerhört wichtig erwies. Als nämlich die Kugellager-, Flugzeug- und Ölfabriken bombardiert wurden und die deutschen Industrieführer sich verzweifelt nach Möglichkeiten für eine Produktionsverlagerung umsahen, da fehlten ihnen die notwendigen Gebäude! Der Konstrukteur der gefährlichen ME 262, die bei der Massenproduktion in der letzten Phase des Krieges Deutschland hätte wertvolle Entlastung

bringen können, hat ausdrücklich ausgesagt, daß eine solche Massenproduktion an der vorausgegangenen Zerstörung deutscher Häuser gescheitert sei.

So gesehen, bekommt die Offensive von Bomber-Harris gegen deutsche Städte doch ein anderes Gesicht. Beide Teile der alliierten Bomberoffensive erweisen sich nunmehr als zusammengehörig. Beide sind Teile eines „Masterplans“. Künftige Historiker werden in der Konzeption, die der alliierten Bomberoffensive zugrunde lag, zweifellos eine strategische Meisterleistung sehen. Es war der erste Versuch einer großen strategischen „Unfassungsbewegung“ aus der dritten Dimension, ein Cannae aus der Luft!

Bomber-Harris war das erste Opfer eines nachträglich schlechten Gewissens der alliierten Völker über die notwendigen und unvermeidlichen Härten des gewiß grausamen Luftkrieges. Das Material, von dem Minister Strachey sprach, wird beweisen, daß Bomber-Harris nichts tat, was über das vermeidbare Maß von Härte hinausging. Ohne sein Werk hätte der Krieg mindestens ein Jahr länger gedauert und mindestens das Leben einer Million alliierter Soldaten gekostet. Auch dann hätte es zerstörte Städte gegeben, aber es wären französische, italienische, holländische und belgische Städte gewesen, in denen sich die dann unerschütterte Armee des Dritten Reiches festgesetzt hätte.

*Unvollständiges Manuskript aus dem Nachlass von Bernhard Menne im Bundesarchiv (BA) Koblenz (Signatur: BA, N 1218, Bd. 3).*

<sup>1</sup> *Anm. d. Hrsg.:* Dieser Text sollte vermutlich der Intervention in die Nachkriegs-Debatten um den Luftkrieg gegen Deutschland und Luftmarschall Arthur Harris („Bomber-Harris“), den Oberkommandierenden des Bomber Command der Royal Airforce, dienen. Nach der Ablösung des Kriegskabinetts Churchill durch die Labour-Regierung unter Clement Attlee im Juli 1945 geriet Harris zunehmend in die Kritik. Ihm wurde neben dem Area-Bombing auf deutsche Städte auch vorgeworfen, daß die Einsätze auch für die Bomberbesatzungen sehr verlustreich waren: Nur jeder Zweite kehrte zurück. Harris wurde schließlich weder auf der Victory Honours List genannt noch – wie fast alle anderen hohen britischen Offiziere des Zweiten Weltkriegs – in den Adelsstand erhoben. Als Resultat dieser Debatten reichte der Marschall im September 1945 seinen Rücktritt ein und zog sich nach Südafrika zurück. Vgl. etwa Henry Probert: *Bomber Harris. His Life and Times*, London 2001, S. 347 ff.

<sup>2</sup> *Anm. d. Hrsg.:* Der Labour-Politiker John Strachey (1901-1963) war im Zweiten Weltkrieg Presseoffizier der Royal Airforce und später Pressesprecher im Luftfahrtministerium. Für Stracheys Versetzung war in erster Linie Harris verantwortlich, der ihm mißtraute. Im Kabinett Attlee war Strachey zunächst Unterstaatssekretär im Luftfahrtministerium. Er war die federführende Kraft hinter der Kampagne gegen Harris und setzte sich in Reden, Memoranden und wohl auch mit den Mitteln der Geheimdiplomatie vehement dafür ein, daß Harris nicht in den Adelsstand erhoben und nicht auf der Victory Honours List erwähnt wurde. Vgl. ebd.