

**Zeitschrift:** ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische  
Militärzeitschrift

**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft

**Band:** 124 (1958)

**Heft:** 10

## **Buchbesprechung**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

---

## LITERATUR

---

*Handbuch der Flieger.* Von Oberstlt. Dierich. Verlag E. S. Mittler & Sohn, Frankfurt a. M.

Die Luftwaffe spielt heute und sicher noch für längere Zeit in der Kriegführung eine ausschlaggebende Rolle. Es bleibt für jeden, der sich mit der Führung des Krieges befaßt, eine Notwendigkeit, über diese Waffe bestens orientiert zu sein. Wir stellen aber immer wieder fest, daß die Kenntnisse über Flugzeuge und das Verständnis für die Flugwaffe auch bei der kombattanten Truppe oft recht bescheiden sind. Deshalb ist jede Möglichkeit zur Vertiefung des Wissens über die Luftwaffe zu begrüßen.

Das «Handbuch der Flieger» des westdeutschen Fliegeroberstlt. Dierich schafft eine ausgezeichnete derartige Möglichkeit. Es gibt in klarem Text und in sehr vielen Abbildungen eine Übersicht über den gegenwärtigen Leistungsstand der Militäraviatik, über die voraussichtliche Entwicklung in der Luftrüstung, über die Aufgaben moderner Luftstreitkräfte und über zahlreiche flugtechnische Gebiete.

Für den Nichtflieger sind die ersten, allerdings knappen Kapitel die aufschlußreichsten. Bei der Besprechung der Jagdflugzeuge vernehmen wir mit Interesse die deutsche Auffassung, daß «Düsenjäger mit einer Geschwindigkeit unter 1000 km/h ‚veraltet‘» seien. Im Abschnitt über die Zukunftsentwicklung interessiert die allgemeine Feststellung, daß «bis auf das Jagdflugzeug die Flugzeugarten eine kontinuierliche Entwicklung durchlaufen» und daß das «bemannte Jagdflugzeug durch das unbemannte ersetzt wird». Die Entwicklung der Bomber ist wie folgt umschrieben: «Der strategische Bomber wird praktisch nur noch durch Hochleistungsjäger in wenigen Anflügen und durch gelenkte Flab-Raketen zu bekämpfen sein. Diese Tatsache und die weitere Entwicklung gelenkter Flab-Raketen zwingen dazu, aus strategischen Bombern fliegende Bomben, Gleitbomben oder Raketen gegen Erdziele einzusetzen, um einer Vernichtung des Bombers vor Erreichen des Zieles zu entgehen. Wahrscheinlich wird der Bomber einmal von ferngelenkten Flugkörpern abgelöst werden.»

Im Hinblick auf die auch bei uns im Zentrum der Militärdiskussion stehende Frage der Luftraumverteidigung verdient die Umschreibung der «Aufgaben moderner Luftstreitkräfte» unsere besondere Beachtung. Dierich schreibt darüber unter anderem: «Hauptträger der Luftverteidigung sind Abfangjäger (interceptor), Flak-Geschütze und Flugabwehr-Raketen, deren Einsatz in engster Verbindung mit dem Flugmeldedienst erfolgt. Bei dem gegenwärtigen Stand der Technik ist die ferngelenkte Flugabwehrrakete die gefährlichste Waffe der Luftverteidigung. . . Die Kampfaufgaben der Taktischen Luftwaffe liegen im Zusammenwirken mit dem Heer. Ihre Ziele werden dort liegen, wo das Heer keine direkten Einwirkungsmöglichkeiten hat. Ihre ersten Angriffe bezwecken die Erringung der Luftüberlegenheit, unter anderm Angriffe gegen Luftwaffenanlagen im Operationsgebiet, Instandsetzungswerkstätten, Betriebsstofflager, Fernmelde- und Radaranlagen, Abschußbasen für Fernlenkwaffen. . . Erst an letzter Stelle steht das direkte Eingreifen von Verbänden der taktischen Luftwaffe in den Erdkampf im unmittelbaren Zusammenwirken mit dem Heer. Träger der Luftangriffe im Kampfgebiet ist der Jabo (Jagdbomber) und das Erdkampf-Flugzeug». Die Übersicht über die deutschen Militärflugzeuge zeigt, daß die Bundeswehr sowohl über Abfangjäger wie Jagdbomber verfügt.

Der Hauptteil des Handbuches ist den technischen Darstellungen über Flugphysik, Flugzeugkunde, Motorenkunde, Gerätekunde, Navigation, Waffenlehre, Luftphoto-

graphie, Wetterkunde und Sicherheits- und Rettungsgeräte gewidmet. Der Flieger findet eine umfassende Zusammenstellung über diese technischen Gebiete, wobei auch neueste Entwicklungen mitberücksichtigt sind.

So bildet dieses Handbuch sowohl für den Flieger wie für den Angehörigen anderer Waffengattungen eine reichhaltige Belehrungsmöglichkeit. U.

*Die deutsche Flottenpolitik von 1933 bis 1939.* Eine Studie über die Rolle des Flottenbaus in Hitlers Außenpolitik. Von Rolf Bense. 77 Seiten. E. S. Mittler & Sohn GmbH, Berlin-Frankfurt a. M.

Die Darstellung der deutschen Flottenpolitik von 1933 bis 1939 ist zugleich die Geschichte der deutschen Außenpolitik gegenüber England und damit des wichtigsten Bereiches von Hitlers Außenpolitik überhaupt.

Die erste Phase wurde durch Hitlers Bestreben bestimmt, durch Revision des Versailler Vertrages die Voraussetzungen für Deutschlands Wiedererstarben zu schaffen. Die deutsche Englandpolitik richtete sich auf das Ziel aus, von England die Zustimmung zur deutschen Wehrfreiheit zu erhalten und gleichzeitig die Flottenrüstung als englisch-deutschen Konfliktstoff auszuschalten; die Erinnerung an Tirpitz' verfehlte Flottenpolitik unter Wilhelm II. war gegenwärtig. Mit dem deutsch-englischen Flottenabkommen vom 18. Juni 1935 glaubte man beidseitig, dieses Ziel erreicht zu haben. Deutschland begnügte sich mit 35 Prozent der britischen Tonnage im Gesamten und mit Bezug auf die einzelnen Schiffskategorien, mit Ausnahme der U-Boote, wo sich Deutschland das Recht sicherte, die gleiche Tonnage zu besitzen wie die Mitglieder des Commonwealth, allerdings im Rahmen der totalen Beschränkung auf 35 Prozent und mit der Zusicherung, nicht über 45 Prozent der britischen Tonnage hinauszugehen, wenn nicht besondere Umstände dazu Anlaß gäben; in letzterem Falle hatten die deutsche und die britische Regierung diese Angelegenheit zum Gegenstand freundschaftlicher Erörterungen zu machen. Dafür verpflichtete sich Deutschland auf die Regeln des U-Boot-Krieges gemäß dem Londoner Flottenvertrag vom 22. April 1930, d. h. kein Schiff ohne vorherige Warnung zu versenken.

Der Rezensent erinnert sich noch des Kommentars, den der unvergeßliche Professor Karl Meyer in seinen aufrüttelnden öffentlichen ETH-Vorlesungen an dieses Abkommen knüpfte. Er erwartete, daß Deutschland seine Bauerlaubnis in den Kategorien schwerster Schiffe nicht, mit Bezug auf U-Boote dagegen sofort voll ausnützen werde. Beides traf nicht zu. Deutschland legte sehr bald zwei Schlachtschiffe auf Kiel, die späteren Bismarck und Tirpitz, und baute nur langsam seine U-Boot-Flotte aus. U-Boote wurden fertiggestellt: 1935 14, 1936 21, 1937 1, 1938 9, 1939 18. Aber dieses Urteil Meyers ging deshalb fehl, weil die Deutschen damals die Lage falsch beurteilten; sie glaubten nicht, je gegen England in den Krieg ziehen zu müssen. Für Meyer stand damals schon fest, daß der Weg, den Deutschland ging, es mit unbedingter Sicherheit erneut in Gegensatz zu Großbritannien bringen müsse. Gegen dieses aber brauchte die Marine U-Boote.

In der zweiten Phase, vom Abschluß des Flottenabkommens bis «München», versuchte Hitler, sich mit England zu einigen, wie er das in «Mein Kampf» vorgesehen hatte: Deutschland sollte die bestimmende Macht in Europa sein und freie Hand im Osten haben, England dafür ungestört im Genusse seines Imperiums verbleiben. Wohl trieb England eine Politik des Appeasement, aber zu so weitgehenden Konzessionen war es nicht bereit.

Den Bruch besiegelte die Besetzung der Tschechoslowakei am 15. März 1939, als auch die Engländer nicht mehr von Revision, sondern nur noch von Aggression sprachen.

chen und den Kurs ihrer Außenpolitik schroff änderten. Es folgten die britischen Garantien an Polen, Griechenland, Rumänien. Hitler bezeichnete dies als «Einkreisungspolitik»; bereits 1938 rang er sich zur Einsicht durch, daß eine Auseinandersetzung mit England unvermeidlich sei. Er verlangte eine massive und rasche Aufrüstung der Flotte, der er absolute Priorität gegenüber der Aufrüstung von Heer und Luftwaffe und selbst dem Export zusprach. Den Flottenvertrag zerriß er am 27. April 1939.

Im Herbst 1938 wurden die Möglichkeiten der Seekriegführung gegen England in einem Kriegsspiel überprüft. Dieses führte zur Schlußfolgerung, daß die Hauptwirkung im Kampf gegen den englischen Seeverkehr nicht von U-Booten, sondern von Handelsstörern in Form von schweren Kreuzern und Panzerschiffen zu erwarten wäre; diese schweren Schiffe würden den Gegner zur Zersplitterung seiner schweren Streitkräfte zwingen und damit der zahlenmäßig unterlegenen deutschen Flotte größere Erfolgchancen bieten.

Die Ausführung des sogenannten «Z-Planes» war auf 1945 abgestimmt. Er sollte Deutschland eine Flotte geben, die es ermöglicht hätte, einen intensiven Handelskrieg zu führen, die feindlichen Sicherungskräfte durch schnelle und kampfkraftige Geschwader zu zerschlagen und in der Nordsee eine Fleet in being zu halten, um damit starke englische Kräfte in den Heimathäfen zu binden.

Die Entwicklung ging dann viel rascher vor sich, als sie selbst Hitler vorgesehen hatte. Der Krieg brach in einem Zeitpunkt aus, da die deutsche Flottenrüstung erst angelaufen war. Der Oberbefehlshaber der Marine, Raeder, konnte Hitler nur melden, daß die Möglichkeiten des Flottenabkommens mit England erst acht Jahre nach Ausbruch des Krieges ausgeschöpft gewesen wären und daß in diesem Kriege nun das wenige, was fertig sei oder noch kriegsbereit werde, nur anständig kämpfend untergehen könne.

Diese tragische und katastrophale Entwicklung knapp und gut dokumentiert nachgezeichnet und auf die großen Zusammenhänge hingewiesen zu haben, ist das Verdienst der Studie Bensels, welche als dritte Beilage der «Marine-Rundschau» erschienen ist. Sie stellt ohne Beschönigung dar, wie der Wille zum Krieg und die Fehlbeurteilung Englands sich in der Flottenpolitik Hitlers ausprägten. WM

*Operation Sea Lion.* Von Ronald Wheatley. Oxford University Press, London. 201 Seiten, 5 Karten.

Der vollständige und in der letzten Phase rasche Zusammenbruch der deutschen Wehrmacht im Frühjahr 1945 hatte zur Folge gehabt, daß ihre Archive in die Hände der Alliierten fielen. Amerikaner und Engländer teilten sich in diese wertvolle Beute, unter Zusicherung des gegenseitigen Zutrittes. Teile dieser Archive waren für den Kriegsverbrecherprozeß in Nürnberg herangezogen und damit publik gemacht worden. Die hauptsächlichste Auswertung findet aber im Rahmen der angelsächsischen Kriegsgeschichtsschreibung statt. Diese hat damit einen Vorsprung auf die deutschen Historiker, die allerdings nunmehr ebenfalls Einblick in die Archive nehmen können. Es sei deshalb nachdrücklich auf die Bedeutung der angelsächsischen Geschichtsschreibung hingewiesen, die bereits hervorragende Ergebnisse gezeitigt hat.

Das vorliegende Werk über die deutschen Landungsabsichten gegenüber England im Jahre 1940 (Operation Seelöwe) bildet einen wertvollen Teil der vorgesehenen Publikationsreihe, das trotz der englisch-nüchternen Darstellung den heißen Atem des dramatischen Geschehens im Jahre 1940 ausströmt. Die sorgfältige Abstützung auf das reiche Aktenmaterial ergibt ein Resultat, das wohl keine wesentlichen Korrekturen mehr erfahren wird. Die Ausstattung des Buches, die beigelegten Karten, die Auswahl

ins Englische übersetzter Originalbefehle der deutschen Befehlsstellen, ein hilfreiches Sachwortverzeichnis und ein Überblick über die benützten Quellen und Literatur ergänzen das Buch wertvoll und entlasten den flüssig und klar geschriebenen Textteil. Das Buch ist deshalb jedem militärisch Interessierten sehr zur Lektüre zu empfehlen.

Vor 1938 hatte Hitler den Gedanken an einen bewaffneten Konflikt mit England stets von sich gewiesen. Diesen Standpunkt änderte er erst, als er sah, daß die Engländer ihm zwar entgegenkommen, aber doch nicht freie Hand im Osten gewähren wollten. Es führte dies zu einer völligen Neu-Orientierung der deutschen Flottenpolitik, die sich aber im Kriege nicht mehr auswirken sollte. Im Frühjahr 1939 wurden Überlegungen gemacht, wonach ein Feldzug in Westeuropa die Gewinnung der französischen Küste zum Ziele haben müsse, um den See- und Luftkrieg gegen England intensiv führen zu können. Erst am 15. November 1939 gab Groß-Admiral Raeder den Auftrag, das Problem einer Landung in England zu studieren. Planungs-Grundlage war eine Landung aus dem Raume Rotterdam-Amsterdam gegen die Küste nördlich der Themse bis zum Wash. Erst nach dem Sieg in Nordfrankreich, am 27. Mai, wurde umgestellt auf eine Landung an der Kanalküste. Aus dem Stadium der Planung in dasjenige der aktiven Vorbereitung trat das ganze Unternehmen aber erst anfangs Juli, als die Hoffnung sich zerschlug, es könne mit England nunmehr ein Kompromiß gefunden werden, und sich gleichzeitig das Denken Hitlers einer Ausschaltung Rußlands zuzuwenden begann.

Nun sollte alles bis zum 15. September bereit werden. Spezielle Landungsbarken standen überhaupt nie, improvisierte nur in geringer Zahl zur Verfügung. Wie viel realistischer war dagegen die angelsächsische Strategie, welche die Kadenz ihrer Unternehmungen im Mittelmeer, im Pazifik und die Invasion Europas ganz durch den Aufbau einer genügenden Flotte von Landungsfahrzeugen bestimmen ließ.

Der erste Plan einer Landung an der Südküste umfaßte Operationen von Ramsgate bis zur Lyme Bay. Dies hätte die Möglichkeit gegeben, die englische Armee zu schlagen und damit den Frieden zu diktieren. Die Marine erklärte sich außerstande, diesen Plan auszuführen. Deutschland fehlte die erforderliche Seemacht. Sie hätte nach den anfangs 1939 festgelegten Plänen bis 1945 bereitstehen sollen. Die Luftwaffe war nicht in der Lage, die fehlende Seemacht zu ersetzen, zugleich die Artillerie-Unterstützung beim Angriff zu übernehmen und die errungene Luftherrschaft (die sie aber nie errang) aufrecht zu erhalten. So kam es zum reduzierten Plan der Landung nur noch zwischen Ramsgate und Brighton. Eine militärische Entscheidung ließ sich damit nicht mehr erzwingen, wenn der Engländer nicht aufgab. Deshalb sollte diese Landung lediglich den Gnadestoß darstellen, wenn die Luftwaffe den Kampfwillen des Inselvolkes bereits bezwungen hatte.

Der Autor kommt zur Schlußfolgerung, daß Hitler an sich gewillt war, die Invasion durchzuführen, daß er sich aber deren Schwierigkeit bewußt war und am 14. September richtig erkannte, daß die Luftherrschaft von der Luftwaffe nicht errungen war. Das ganze Unternehmen hatte wenig Erfolgsaussichten, weil wichtige Voraussetzungen nicht bestanden und in der überstürzten, viel zu kurzen Vorbereitungszeit auch nicht geschaffen werden konnten. Einmal verschoben, war die spätere Ausführung wenig wahrscheinlich, weil die Gedanken bereits um den bevorstehenden Krieg mit Rußland kreisten.

WM.

*Beurteilungslexikon.* Von Georg Hornig. Verlag E. S. Mittler & Sohn, Frankfurt a. M.

Jeder Vorgesetzte weiß, daß die Beurteilung seiner Untergebenen, die in einer Qualifikation ausmündet, eine heikle Aufgabe darstellt. Es gibt keine Regeln und kein Schema für die persönliche Wertung der positiven oder negativen Merkmale eines

Menschen. Letzten Endes bleibt jede Wertung ein subjektivstes Anliegen. Aber es gibt doch Möglichkeiten, um die Persönlichkeitswerte zu erkennen und zu charakterisieren.

Die kleine Schrift «Beurteilungslexikon», die von Georg Hornig bearbeitet wurde, will jungen Offizieren «als Anhalt und Stütze in der Findung beurteilungstechnischer Ausdrücke dienen». Es scheint, daß in der deutschen Bundeswehr eine viel eingehendere persönliche Beurteilung der Truppenangehörigen vorgenommen wird als bei uns. Wir haben keinen Anlaß, von unserer Praxis abzugehen, solange die Beurteilung rein sachlich und vorurteilsfrei vorgenommen wird. Aber die Kenntnis der verschiedenen Merkmal-Kategorien, die in diesem kleinen «Lexikon» zusammengefaßt sind, ist auch für unsere Beurteilungen wertvoll. U.

*Taschenbuch für die Feldzeugtruppe.* Verlag Wehr u. Wissen, Darmstadt.

Die Feldzeugtruppe ist eine im Rahmen des Wiederaufbaus der westdeutschen Streitkräfte neugeschaffene Truppengattung, die vor 1945 im deutschen Heere noch nicht vorhanden war. Sie hat die Aufgabe der Waffen- und Geräte-Instandsetzungsdienste, der Rad- und Kettenfahrzeug-Instandsetzungsdienste und der Munitionsdienste der früheren Wehrmacht übernommen.

Das «Taschenbuch der Feldzeugtruppe» enthält eine Übersicht über die Organisation der Formationen des Material- und Munitionsdienstes, aus denen sich die Feldzeugtruppe zusammensetzt. Im weiteren kommen die Grundlagen der Versorgung mit Munition und Material im Bundesheer zur Darstellung, ohne daß freilich die Zusammenhänge mit den übrigen Zweigen der rückwärtigen Dienste berührt würden. Das Buch stellt mit seinen zahlreichen, systematisch gegliederten Erläuterungen über die einzelnen Fachgebiete des Material- und Motorfahrzeug-Nach- und -Rückschubs sowie des Motorfahrzeug-Reparaturdienstes einen auch für den Außenstehenden eingehend orientierenden Führer dar. Et.

*Kraftfahrtechnisches Lehrbuch.* Von W. Beeger, H. Dietrich, G. A. König und W. Rippich. Verlag Wehr und Wissen, Darmstadt.

Dank der vielen Skizzen und Abbildungen sowie dem leichtverständlich geschriebenen Text setzt dieses wertvolle Handbuch keine großen Fachkenntnisse voraus. Neben den prinzipiellen Erläuterungen der verschiedenen Arten von Motorfahrzeugen und ihren Teilen enthält es viele beachtenswerte Hinweise für Wehrmänner auf allen Stufen, welche mit Fahrzeugen zu tun haben. Diese Tips sind um so wertvoller, als sie einer reichen praktischen Erfahrung bei der Truppe entspringen (z. B. «Betrieb im Winter, bei Hitze und Staub», illustrierte Tafeln über «häufige Kolbenschäden und Wege zu ihrer Verhütung» usw.). Neben einer Anzahl wichtiger Tabellen und Umrechnungstabellen, sowie den deutschen Normenblättern für Kraftfahrzeug-Begriffe und -Benennungen verdienen die Abschnitte über geländegängige Rad- und Kettenfahrzeuge, sowie die Zusammenstellung der technischen Daten der deutschen NATO-Lastwagen besonderes Interesse. Ba.

---

*Adresse für Abonnements- und Inseratbestellungen:* Huber & Co. AG, Frauenfeld  
Abteilung Zeitschriften, Telephon (054) 7 37 37, Postchekkonto VIII c 10

*Bezugspreise:* Jahresabonnement Fr. 12.—, Einzelnummer Fr. 1.30  
Ausland (unter frankiertem Streifband) Fr. 13.50