

Die „Takoradi Air Route“ - eine strategisch bedeutsame Nachschubroute der Alliierten im Zweiten Weltkrieg



Die „Takoradi Air Route“ - eine strategisch bedeutsame Nachschubroute der Alliierten im Zweiten Weltkrieg

Erwin A. Schmidl

Vielen wurden Westafrika und die Sahelzone, die West- und Nordafrika verbindet und im Osten bis zum Sudan bzw. noch weiter reicht, wohl erst seit den turbulenten Geschehnissen der letzten zehn Jahre – angesichts der Krisen, Kämpfe und Einsätze im Sudan, im Tschad, in Libyen oder zuletzt in Mali - zu einem etwas konkreteren Begriff. Inzwischen spricht man gelegentlich sogar vom „Sahelistan“ als der neuen Problemzone im Kampf gegen islamistische Terroristen. Gleichzeitig wurden die Zusammenhänge innerhalb dieser Region deutlich, während eine traditionelle Sicht eher zwischen Nordafrika nördlich der Sahara und dem südlich davon angenommenen „Schwarzafrika“ unterschieden hatte. Der vorliegende Beitrag beschäftigt sich allerdings mit der Bedeutung dieser Region im Zweiten Weltkrieg, als sie zum wichtigen Element einer alliierten Versorgungsroute wurde, die von den USA über Brasilien und Westafrika in den Nahen Osten und weiter bis in die Sowjetunion und nach China verlief.¹⁾ In der deutschen Nachkriegsliteratur wird diese Verbindung gelegentlich erwähnt - allerdings meist in irreführender Form. So schreibt Werner Brockdorff, dessen Buch über „Geheimkommandos des zweiten Weltkrieges“ Fakten und Phantasie überhaupt recht stark vermischt, *„der Material-Nachschub der 8. britischen Armee verlief [...] [vom] Golf von Guinea [...] auf einer Nachschubstraße quer durch Afrika, am Tschadsee vorbei nach Port Sudan am Roten Meer [...], von wo er [...] auf dem Wasserwege nach Ägypten weitergeleitet wurde.“*²⁾ Ähnlich heißt es in einem der ebenso zahlreichen wie oft unverlässlichen Internet-Foren: *„Auf der West-Ost Route, die im Westen im Golf von Guinea begann und quer durch Zentralafrika nach Port Said führte, lief ein ununterbrochener Strom an Versorgungsgütern der Briten.“*³⁾ Der Abwehr- und SD-Offizier Franz Wimmer-Lamquet, der ab 1942 in Nordafrika eingesetzt war, erwähnt in seinen Memoiren *„die von den Freifranzosen [...] und den Amerikanern in geradezu atemberaubend kurzer Zeitspanne völlig ausgebaute und gut betreute Versorgungspiste von Fort Lamy am Tschadsee nach Ägypten“*, die *„bei der Versorgung der Alliierten mit wichtigen Ersatzteilen etc. eine immer größere Rolle“* gespielt habe.⁴⁾ Der DDR-Publizist Julius Mader verwies auf *„zwei Straßen mit strategischer Bedeutung von Kamerun nach dem Sudan“*; über die *„der westalliierte Nachschub vom Golf von Guinea bis zum Roten Meer“* verlief.⁵⁾ Auch in der deutschen Wikipedia wird eine *„alliierte Nachschubstraße, welche vom Golf von Guinea über das zentralafrikanische Gebiet des Tschad bis nach Port Sudan in der britischen Kolonie Sudan verlief“*, beschrieben.⁶⁾ Die meisten dieser Hinweise stehen übrigens im Zusammenhang mit dem deutschen Unternehmen „Dora“, das Mitte 1942 den Auftrag hatte, die Verbindungen zwischen Libyen und dem Tschad zu erkunden (davon später mehr). Um ein Ergebnis vorwegzunehmen: Einen vierspurigen quer durch Afrika, wie dies einige dieser Zitate suggerieren mögen, hat es nie gegeben; er existierte nur in der Vorstellung der Autoren. Die echte alliierte Transportroute von West- nach Ostafrika verlief nämlich dem Luftweg.

Das Vorspiel: Die Unterstützung des Tschad für das „Freie Frankreich“ de Gaulles

Benito Mussolini träumte von einer Neuschaffung des Römischen Weltreiches unter seiner Führung, das auch die Inbesitznahme möglichst weiter Teile des Mittelmeerraumes sowie eine Landverbindung zwischen den italienischen Kolonien in Libyen und in Ostafrika (Abessinien-Eritrea-Somalia) vorsah. Adolf Hitler hatte hingegen schon mit dem „Anschluss“ Österreichs im März 1938 (und dem damit verbundenen Verzicht auf Südtirol) die Alpen als Grenze zwischen den Interessengebieten (und damit Kriegsschauplätzen) der beiden verbündeten Mächte Deutschland und Italien anerkannt. Für ihn standen zunächst der „Ausbruch aus den Fesseln von Versailles“ und dann die Gewinnung von „Lebensraum im Osten“ im Vordergrund; die zunehmende Verstrickung in die italienischen Operationen in Südosteuropa und Nordafrika sah er hingegen höchstens als Ablenkung von seinen eigentlichen Zielen.⁷⁾ Für die Briten und deren Empire hatte dagegen die Behauptung des Nahen Ostens und des Suezkanals höchste Priorität. Ägypten war zwar nominell unabhängiges Königreich, stand aber de facto seit 1882 unter britischer Kontrolle. Aus britischer Sicht musste es nicht nur gegen einen direkten Angriff aus Libyen entlang der Küstenstraße (wie ihn die Italiener dann im September 1940 tatsächlich unternahmen) geschützt werden, sondern auch gegen mögliche Bedrohungen aus dem libysch-sudanesischen Grenzgebiet. Eine Schlüsselrolle spielte die Oasengruppe von Kufra im südlichen Libyen: Dort kreuzte sich die Karawanen-Route vom südlichen Libyen zum Nil mit der Nord-Süd-Verbindung von Libyen in den Tschad und nach Niger. Die in Kufra lebenden Senussi (Sanussiya) hatten sich zunächst der osmanischen, dann - ab 1911 - der italienischen Herrschaft widersetzt und waren erst im Jänner 1931 von den Italienern unterworfen worden (dabei wurden zahlreiche Senussi in die Wüste getrieben; viele verdursteten - dies war mit ein Grund für das negative Image der Italiener in der arabischen Welt). Von den Oasen Kufra und Uweinat aus befürchteten die Briten einen Vorstoß der Italiener ins Niltal, entlang der Routen, die in der Zwischenkriegszeit von den legendären Wüstenfahrern wie Ralph A. Bagnold, Guy L. Prendergast (die später die britische „Long Range Desert Group“ führen sollten) oder László von Almásy erforscht worden waren.⁸⁾ Dementsprechend galten die ersten Vorstöße der im Sommer 1940 aufgestellten „No.1 Long Range Patrol Unit“ (LRP), der späteren „Long Range Desert Group“ (LRDG), den italienischen Aktivitäten im südlichen Libyen. ⁹⁾ Tatsächlich gab es solche kaum; der italienische Angriff auf Ägypten begann am 13. September 1940 an der Küste und endete bekanntlich in einer massiven Niederlage; die Italiener mussten sich im Dezember 1940 bis weit nach Libyen zurückziehen.¹⁰⁾ Ebenso wichtig erschien den Briten der Tschad als Verbindung nach Zentralafrika. Gouverneur Félix Eboué (1884-1944), der erste „schwarze“ Gouverneur einer französischen Kolonie (er stammte aus der Kolonie Französisch-Guyana in Südamerika), weigerte sich im Juni 1940, den Waffenstillstand anzuerkennen, der den deutschen Westfeldzug beendete, und erklärte sich am 26. August offiziell für Charles de Gaulle und gegen die Regierung in Vichy. Damit hatte de Gaulle erstmals eine territoriale Basis für sein „Freies Frankreich“ - auch wenn es „nur“ eine afrikanische Kolonie war. Kamerun und Französisch-Kongo folgten, und Eboué (inzwischen von Vichy in absentia zum Tod verurteilt) wurde am 13. November von de Gaulle zum Gouverneur ganz Französisch-Äquatorialafrika bestellt.¹¹⁾ Die frei-französischen Truppen im nördlichen Tschad umfassten damals freilich nur knapp 1.000 Mann – drei Kompanien und dazu zwei mit Kamelen berittene Groupes Nomades.¹²⁾ Der militärische Befehlshaber, Oberst Marchand, war in seinem Engagement für de Gaulle eher zurückhaltend und meinte, die Besatzungen seiner neun zweimotorigen „Blenheim“-Bomber bräuchten mindestens zwei Monate, um sich für Einsätze in der Wüste vorzubereiten.¹³⁾ In der Folge entsandte de Gaulle einen seiner fähigsten Offiziere, Philippe de Hauteclocque (1902- 47), als militärischen Kommandeur in den Tschad. De Hauteclocque war im Westfeldzug 1940 als Hauptmann verwundet worden, konnte aber der deutschen Kriegsgefangenschaft entkommen und nach England fliehen. Zum Schutz seiner in Frankreich verbliebenen Familie nahm er den nom de guerre „François Leclerc“ an. Schon im November 1940 rückten seine Truppen in Gabun ein, das sich in der Folge ebenfalls für de Gaulle erklärte.¹⁴⁾ Mit der Etablierung der frei-französischen Kräfte im Tschad bot sich auch die Möglichkeit einer engeren Kooperation mit den Briten. Um einen möglichen italienischen Vorstoß von Kufra aus in den Tschad oder nach Nigerien zu vereiteln (die Italiener hätten sich wohl gewundert, welche Pläne ihnen die Briten da zutrauten), sollten britische und frei-französische Streitkräfte gemeinsam Stützpunkte im südlichen Libyen etablieren.¹⁵⁾ Schon am 21. September 1940 stieß eine erste LRDG-Patrouille unter Pat Clayton - auch er einer der „Wüstenfahrer“ der Zwischenkriegszeit - bis Tekro im Tschad vor. Und am 31. Oktober 1940 flog Oberstleutnant Ralph Bagnold, der Kommandeur der LRDG, nach der Hauptstadt des Tschad Fort Lamy,¹⁶⁾ um mit Eboué zu verhandeln. Eboué und Bagnold vereinbarten einen britischen Raid, um die italienische Garnison Murzuk im südlichen Libyen anzugreifen. Die Franzosen sollten dazu Wasser und Treibstoff beistellen, die mit Kamelen (!) nach gebracht wurden.¹⁷⁾ Zwei Patrouillen der LRDG (zusammen 76 Mann in 23 Fahrzeugen unter Clayton¹⁸⁾) verließen am 26. Dezember 1940 Kairo und erreichten am 4. Jänner 1941 den Treffpunkt mit der französischen Gruppe nördlich von Kayugi. Der folgende Überfall traf die kleine italienische Garnison von Murzuk - verteidigt von der 57. Compagnia Mitraglieri - völlig überraschend. Das Fort wurde beschädigt, drei Flugzeuge auf dem Landestreifen sowie Depots zerstört.¹⁹⁾ Anschließend beschloss die Gruppe noch kleinere italienische Stützpunkte, bevor sie sich nach Süden, in den Tschad, zurückzog. Dort übernahm der inzwischen eingetroffene Oberst Leclerc das Kommando für den Überfall auf Kufra. Zu diesem Zeitpunkt allerdings waren die Italiener wachsam – die alliierte Gruppe wurde am 31. Jänner bei Jebel Sherif (auch Jabal Sherif), südlich von Kufra, angegriffen und musste sich zurückziehen. Im Februar kehrten die Briten nach Kairo zurück, während Leclerc erneut nach Norden vorrückte und Kufra am 1. März 1941 einnahm. Die Italiener unternahmen nichts, um Kufra zurückzugewinnen, und gaben auch die Garnison in Uweinat auf.²⁰⁾ Das Comando del Sahara Libico wurde im März 1941 unter General Umberto Piatti Dal Pozzo umgegliedert und in vier Sektoren unterteilt, mit ein oder zwei motorisierten Compagnie Sahariene in jedem der Sektoren, zusätzlich zu den MG-Kompanien in den verstreuten Wüstenforts.²¹⁾ Inzwischen waren - zur Unterstützung der angeschlagenen Verbündeten - ab 14. Februar 1941 die ersten Elemente des künftigen deutschen „Afrikakorps“ unter Generalleutnant Erwin Rommel in Tripolis gelandet. Eine der rasch aus deutschen und italienischen Truppen formierten Kampfgruppen, die nach Oberstleutnant Gerhard (Gerd) von Schwerin (1899-1980) benannte „Kampfgruppe Schwerin“, wurde noch im März nach Hon, Murzuk und Gatrun beordert, um die Moral der dortigen Garnisonen zu heben, bevor sie ab April an Rommels Vorstoß nach Osten teilnahm.²²⁾ Aus frei-französischer Sicht war die Einnahme von Kufra ein wichtiger Prestigeerfolg. Daher wehte über Kufra in der Folge die Tricolore, obwohl die Garnison nicht von den schwachen frei-französischen Truppen im Tschad, sondern von der (britischen) Sudan Defence Force (SDF) gestellt wurde. Auch die Versorgung erfolgte nicht aus dem Süden, vom Tschad, sondern aus dem Osten, von Wadi Halfa im Niltal aus.²³⁾ Aus britischer Sicht galt Kufra, wie ein Bericht im September 1941 betonte, als „vital to Nile Valley lines of communications“.²⁴⁾ Dementsprechend wurde es trotz der schwierigen Transportroute von über 2.000 Kilometern durch die Wüste besetzt gehalten – die sudanesischen LKW Kolonnen benötigten für die Fahrt zwei bis drei Wochen. Für die LRDG war Kufra ein vorgeschobener Stützpunkt in der libyschen Wüste.

Die „Takoradi Air Route“

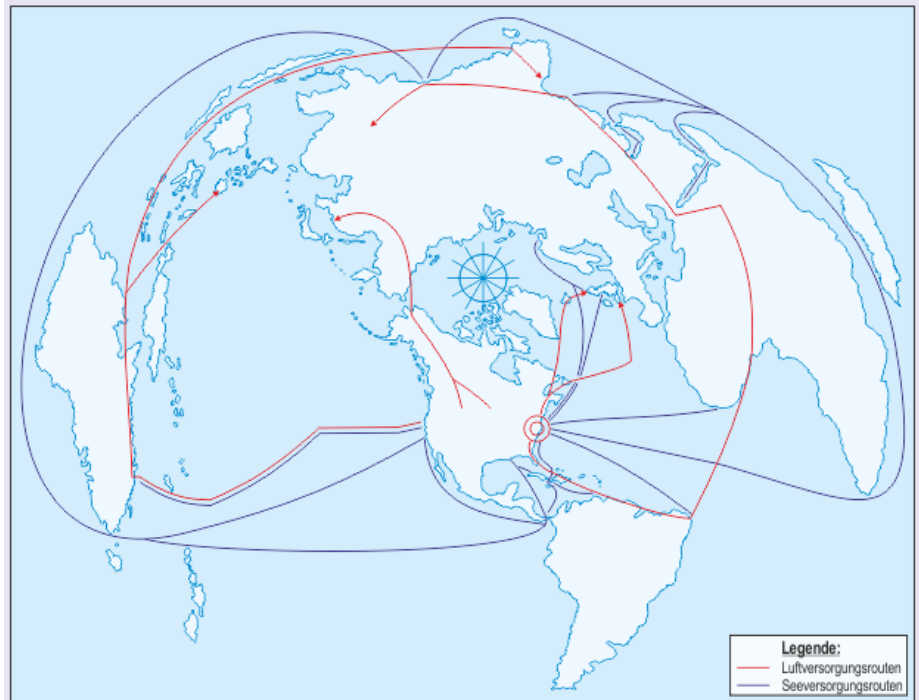
Dieser anfängliche Exkurs war notwendig, denn der Wechsel der zentralafrikanischen Kolonien von Vichy zu de Gaulle im Spätsommer 1940 war eine wichtige Voraussetzung zur Etablierung eines strategischen Verbindungsweges von Westafrika (d.h. den dortigen britischen Kolonien bzw. Liberia) über Fort Lamy in Französisch-Äquatorialafrika und weiter in den Sudan und in den Nahen Osten, in der Folge auch weiter über Persien bis in die Sowjetunion bzw. nach Indien und nach China. Damit ersparte man sich die rund 4.000 Seemeilen (ca. 7.400 Kilometer) lange Seeroute um das Kap der Guten Hoffnung, die fast einen Monat dauerte und der Bedrohung durch deutsche und (ab Ende 1941) japanische U-Boote ausgesetzt war. Schon 1936 hatten die britischen „Imperial Airways“ wöchentliche Linienflüge von Lagos in Nigeria nach Khartum im Sudan betrieben - als Nebenroute zu den Flugboot-Diensten von Southampton nach Südafrika. Im Juli 1940 wurde begonnen, eine kriegsmäßige Nutzung dieser Route vorzubereiten. In der bedeutenden Hafenstadt Takoradi in der britischen Kolonie Goldküste²⁵ wurde ein Assembly-Werk für Flugzeuge errichtet -

Hawker „Hurricane“-Jagdflugzeuge und „Blenheim“- Bomber wurden per See aus Großbritannien geliefert und dort zusammgebaut sowie mit Sandfiltern usw. für den Einsatz in der Wüste ausgerüstet, wobei man zunächst von einer Produktion von 140 Maschinen im Monat ausging. Die in Takoradi zusammgebauten Maschinen wurden auf dem Luftweg von Takoradi nach Lagos in Nigeria verlegt (der kurzen Küste der französischen Kolonie Dahomey - heute Benin, damals noch zu Vichy gehörig - wurde über See ausgewichen) und flogen von dort über Kano in Nord-Nigeria nach Fort Lamy im Tschad sowie weiter nach Khartum im Sudan und nach Kairo. Insgesamt war dies eine Flugstrecke von rund 5.700 Kilometern.²⁶ Die Reichweiten der Flugzeuge wurden durch Zusatztanks erhöht. Die „Takoradi Air Route“: - Tag 1: Takoradi (Goldküste, heute Ghana) nach Lagos (Nigeria): 590 km; - Tag 2: Lagos nach Kano (Nigeria): 840 km; - Tag 3: Kano nach El Gemeina (Sudan): 1.520 km; Tankstopps in Maiduguri (Nigeria) und Fort Lamy (Tschad); - Tag 4: El Gemeina nach Khartum (Sudan): 1.111 km; Tankstopp in Luxor. Die ersten Flugzeuge verließen Takoradi am 20. September 1940. Trotz immer wieder auftauchender technischer Pannen und der Behinderungen durch das tropische Wetter erreichte man Mitte 1941 eine Zahl von 200 Maschinen pro Monat. Zwanzig Transportflugzeuge wurden allein dafür eingesetzt, um die Piloten nach den Überstellungen von Ägypten nach Takoradi zurückzubringen. Unter den Piloten auf dieser Route waren auch zwanzig Polen unter Wing Commander (Oberstleutnant) M. Izzycki. Die Lebens- und Arbeitsbedingungen des in Afrika eingesetzten Personals waren nicht leicht. Schon die Anreise war mühsam - ein RAF-Soldat erinnerte sich, dass sie von Gibraltar in einem offenen Frachter transportiert wurden, der zuvor für Viehtransporte eingesetzt worden war: „*The boat was open from end to end, with engines, open latrines and living quarters all in one.*“²⁷) Zahlreiche Soldaten erkrankten an Malaria, Gelbfieber und anderen tropischen Krankheiten; viele starben. Auch der Flug quer durch Afrika, mit großteils bescheiden ausgestatteten Landeplätzen, war nicht ohne Probleme; es kam immer wieder zu Abstürzen und Notlandungen. Bei der Ankunft in Kairo mussten die „neuen“ Maschinen zunächst einmal überholt und die Sandfilter gereinigt werden. V.a. östlich von Fort Lamy gab es bestenfalls Sandpisten, und Treibstoff musste mit privaten Tank-LKW nachgeführt werden.²⁸)

Der Ausbau der Verbindung unter amerikanischer Patronanz

Abb.1

Die auf der Washington Conference im Dezember 1941 festgelegten Luft- und Seeverorgungsrouten der Alliierten



Quelle: Skizze von Farita Lanier 1947, in: Craven, W.F./Cate, J.L.: The Army Air Forces in World War II. Plans & Early Operations January 1939 to August 1942. Chicago & London, 1948.

Gestaltung: Redaktion OMZ / Stefan Lechner

War dies zunächst ein britisches Unternehmen, um schneller Flugzeuge und Personal in den Nahen Osten zu bringen, so erkannte US-Präsident Franklin D. Roosevelt schon früh die strategische Bedeutung dieser Route. „Pan American Airways“ (PAA) bauten bereits im Frühjahr 1941, ein halbes Jahr vor dem japanischen Überfall auf Pearl Harbor im Dezember, die Flugplätze in der Karibik aus, um eine direkte Luftverbindung von Florida über Stützpunkte auf Kuba und den karibischen Inseln nach Brasilien und weiter nach Westafrika einzurichten. Vorbereitet wurde die Übernahme von Stützpunkten durch das „Destroyers for Bases Agreement“ vom 2. September 1940, also kurz vor der Aufnahme des regulären Flugbetriebs von Takoradi aus.²⁹ Diese Vereinbarung - Vorläufer des bekannteren „Lend-Lease-Programms“ vom 11. März 1941³⁰ - bedeutete de facto eine massive Unterstützung der britischen Kriegführung. Um die Einschränkungen des amerikanischen Neutralitätsgesetzes (Neutrality Act) zu umgehen, wurde im Mai „Atlantic Airways“ (später „Pan American Air Ferries“) als Tochterunternehmen der PAA gegründet, um die für die Briten bestimmten Flugzeuge aus den USA nach Afrika zu fliegen. Schon im Juni 1941 wurden auf dieser Route zwanzig Transportflugzeuge an die Briten geliefert.³¹ Später kamen noch die „Pan American Airways Company“ für die Überführung von Florida nach Afrika und „Pan American Airways-Africa“ für die afrikanischen Abschnitte der Route dazu. Da amerikanischen kommerziellen Flugzeugen das Fliegen in Kriegsgebieten untersagt war, wurden die Flugzeuge von der US-Regierung gekauft und an „Pan American“ verleast. Aus rechtlicher Sicht war dies zweifellos, wie Deborah Wing Ray schrieb, „a legal tour de force“.³² General Henry H. „Hap“ Arnold (1886-1950), Chef des U.S. Army Air Corps, übernahm die Koordination. In Liberia - traditionell eng mit den USA verbunden - errichtete PAA zwei eigene Stützpunkte als Zwischenstopps zwischen Brasilien bzw. Ascension Island und Takoradi. Im September 1941 fanden die ersten amerikanischen Versuchsflüge auf dieser Route mit viermotorigen B-24 „Liberator“-Bombern bzw. Transportern statt, und am 14. November begannen die regelmäßigen Flüge.³³ Mit dem amerikanischen Kriegseintritt im Dezember 1941 fielen die letzten gesetzlichen Einschränkungen weg, und 1942 bis 1944 übernahm die U.S. Army offiziell den Betrieb des Flughafens in Accra, der Hauptstadt der Goldküste. 1943 waren immerhin 8.000 US-Soldaten in Britisch-Westafrika stationiert, die meisten davon in Accra und Kano in Nigeria. Zahlreiche afrikanische Zivilisten wurden angeheuert, teilweise auch zwangsverpflichtet, um auf diesen Flugplätzen zu arbeiten, und 1944 wurde ein eigenes „West African Air Corps“ aufgestellt.³⁴ Unmittelbar nach dem japanischen Überfall auf Pearl Harbor war auch überlegt worden, auf diesem Wege Bomber nach China zu bringen, um einen - mehr psychologisch gemeinten als effektiven - Vergeltungsschlag auf Tokyo durchzuführen, ein Unterfangen, das dann doch vom Flugzeugträger U.S.S. Hornet im Pazifik aus gestartet wurde, in Form des „Doolittle-Raids“ vom April 1942.³⁵ V.a. 1942/43 übertraf die Bedeutung der Takoradi-Verbindung alle anderen Transportrouten.³⁶ In der letzten, voll ausgebauten Variante umfasste sie die folgenden Segmente:³⁷ Caribbean Wing (später Caribbean Division): - Morrison Field (Florida - später Palm Beach Air Force Base), - Miami Army Airfield (Florida), - Homestead Army Airfield (Florida), - Borinquen Field (Puerto Rico - später Ramey Air Force Base, 1.572 km von Homestead), - Coolidge Army Airfield (brit. Antigua - 587 km), - Waller Army Airfield (brit. Trinidad - 715 km), - Atkinson Field (British Guyana - 640 km) Gesamtlänge der Route von Florida nach British Guyana: ca. 3.500 km. South Atlantic Wing (später South Atlantic Division): - Amapa Field (Brasilien - Tankstopp, 850 km), - Val de Caes Field (Belém in Brasilien - 507 km), - São Luis (Brasilien - 481 km), - Adjacente Field (in Fortaleza, Brasilien - 654 km), - Parnamirim Field (Natal, Brasilien - 1.073 km, wichtigster Ausgangspunkt für die Flüge über den Atlantik), - Ibura Field (Recife in Brasilien, 1.212 km, alternativer Ausgangspunkt für den Flug über den Atlantik), - Wideawake Airfield (brit. Ascension Island - 2.315 km von Natal bzw. 2.262 km von Recife). Central African Wing (später Central African Division): - Roberts Airfield (Monrovia, Liberia - 1.635 km von Ascension), - Takoradi (Goldküste - 1.012 km), - Accra (Goldküste - 190 km), - Kano (Nigeria - 1.430 km via Lagos), - Maiduguri (Nigeria - 505 km), - El Geneina (Sudan - 1.026 km), - El Fasher (Sudan - 314 km) oder gleich bis Khartum (Sudan - 1.111 km), - Jeddah Al-Matar Airport (Jeddah, Saudi-Arabien - 967 km von Khartum), - Kairo (Ägypten - 1.235 km von Jeddah oder 1.619 km von Khartum). Dazu kamen - falls erforderlich - weitere Tankstopps ähnlich wie bei der britischen Route, etwa in Fort Lamy. Zwischen Khartum und Kairo gab es - neben den zuvor genannten Zwischenstopps in Wadi Halfa - auch die Möglichkeit, über das saudi-arabische Jeddah zu fliegen. Von Khartum aus zweigte außerdem eine direkte Route nach Osten (für größere Maschinen) ab: Middle East Wing: - Asmara (Eritrea - 686 km von Khartum), - RAF Khormaksar (Aden - 717 km). Eine alternative nördliche Route (v.a. für kleinere Maschinen mit geringerer Reichweite) führte über Kairo und weiter nach Palästina: - RAF Lydda (Palästina, bei Tel Aviv, ca. 400 km von Kairo), - RAF Habbaniya (Irak, westlich von Bagdad - 830 km). Die nördliche Route führte von da über den Iran in die Sowjetunion: - Mehrabad Airport (Teheran, Iran - 764 km von Habbaniya), - Baku (Aserbaidschanische SSR - 545 km von Mehrabad). Die andere („Indien-China“) Route führte vom Irak weiter nach Südosten: - Basra (Irak - 513 km von Habbaniya), - RAF Muharraq (Bahrain - 562 km), - RAF Sharjah (Oman - 745 km). Vom Irak bzw. der arabischen Halbinsel ging diese Route nach Indien und weiter bis Kunming in China - immerhin rund 23.000 Kilometer vom Ausgangspunkt in Morrison Field in Florida entfernt! Die letzte Etappe beinhaltete zudem den legendären Flug über die östlichen Ausläufer des Himalaya-Massivs, den legendären „Hump“ („Buckel“ bzw. „Berg“), mit Höhen von bis zu 8.000 Metern. Zuletzt wurden von dreizehn Basen in Indien aus sechs Flugplätze in China angefliegen; insgesamt wurden auf dieser Route über 70.000 Tonnen Material transportiert. Oberst William Henry Tunner (1906-83), der 1944/45 die India-China Division des Air Transport Command befehligte, wurde später bekannt als Organisator der „Berliner Luftbrücke“ von 1948/49.³⁸ India-China Division: - RAF Jiواني (Indien, heute westl. Pakistan - ca. 700 km von Oman bzw. 2.222 km von Aden), - Karatschi Airport (Indien - 533 km), - Willingdon Airfield (Neu Delhi, Indien - 1.095 km), - Agra Airfield (Indien - 180 km), - Dum Dum Airport/Cazes Air Base (Kalkutta, Indien - 1.164 km), - Chabua Airfield (Indien - 877 km), - Kunming Airport (China - 818 km von Chabua). Insgesamt war die Takoradi-Route strategisch von enormer Bedeutung. Bis Ende Oktober 1943 wurden über 5.000 Flugzeuge auf dieser Route befördert, von denen rund 4.500 in Takoradi zusammengebaut worden waren.³⁹ Philip Guedella hat wohl nicht übertrieben, als er zusammenfassend feststellte: „Victory in Egypt came by the Takoradi route.“⁴⁰ Nach der alliierten Landung in Marokko und Algerien (Operation „Torch“, ab 8. November 1942) wurde es möglich, eine weitere Versorgungsroute von Westafrika aus entlang der Küste nach Marokko und weiter nach Algerien einzurichten. Während kleinere Flugzeuge weiterhin zuerst nach Roberts Field in Liberia flogen, konnten viermotorige Maschinen die Strecke von Brasilien nach Dakar im Senegal ohne Zwischenstopp bewältigen. Ab Jänner 1944 war es auch möglich, direkt über die Azoren nach Nordafrika zu fliegen. Außerdem wurden ab 1943, so wie zuvor in Takoradi, amerikanische Flugzeuge in Marokko fertig montiert - ein derartiges Assembly-Werk war im Atelier Industriel de l'Air in Casablanca eingerichtet, wobei Anfang 1944 auch von Sabotageaktionen einheimischer Arbeiter berichtet wurde.⁴¹ Hier muss ergänzt werden, dass die Amerikaner anfänglich, zur Absicherung der Versorgungsrouen, die Landung in Marokko und Algerien im Herbst 1942 (Operation „Torch“) nicht ohne ein paralleles Unternehmen in Dakar riskieren wollten. Erst im August 1942 setzten sich die Briten mit ihren Vorstellungen durch, im Sinne der Konzentration der Kräfte ausschließlich in Marokko und Algerien zu landen.⁴² North African Division: - Mallard Field (Dakar im Senegal - 1.190 km von Roberts Field bzw. 3.019 km von Natal), - Atar (Mauretanie - 790 km von Dakar), - Agadir (Franz. Marokko - 1.157 km von Atar) oder Tindouf (Franz. Algerien - 1.726 km von Dakar), - Menara Airport (Marrakesh in Franz. Marokko - 203 km von Agadir bzw. 1.751 km von den Azoren), - Anfa Airport (Casablanca, Franz. Marokko - 215 km von Marrakesh bzw. 1.700 km von den Azoren), - Port Lyautey Airfield (Franz. Marokko, 125 km von Casablanca - alternativer Tankstopp auf dem Weg nach Oran), - Oran Es Sènia Airport (Oran in Algerien - 680 km von Casablanca), - Maison Blanche Airport (Algier, Algerien - 350 km). Mit der Kapitulation der verbliebenen deutschen und italienischen Truppen in Tunesien (11. Mai 1943) und den folgenden Landungen der Alliierten in Sizilien (10. Juli 1943), auf dem italienischen Festland (3. September 1943) sowie in Südfrankreich (15. August 1944) konnten die Alliierten schließlich problemlos über Nordafrika nach Kairo (und von da in die Sowjetunion bzw. Richtung Indien und China) fliegen: - Bizerta (Tunesien - 610 km von Algier), - Mellaha Airfield (Tripolis in Libyen - 575 km), - Soluch Airfield (Bengasi in Libyen - 651 km), - Payne Field (Kairo in Ägypten - 1.088 km von Bengasi). Auch die Schiffstransporte konnten ab da statt ums Kap der Guten Hoffnung herum direkt durchs Mittelmeer und den Suezkanal in den Indischen Ozean gelangen, was die Versorgungsroute von der amerikanischen Ostküste bis Khorramshar im Persischen Golf (dem Ausladehafen für die Transporte in die Sowjetunion) von über 22.200 auf rund 15.750 Kilometer verkürzte.⁴³ Algier diente in weiterer Folge auch als Stützpunkt für Flüge nach Marseille und Neapel. Auch jene alliierten Maschinen, die ab 1943 von Nordafrika und später von Süditalien (Foggia) aus Ziele in Österreich und anderswo in Mittel- und Südosteuropa angriffen, erreichten ihre Einsatzbasen größtenteils über die afrikanische Transportroute. Mit der direkten Flugverbindung entlang der nordafrikanischen Küste schwand natürlich die Bedeutung der Route quer durch Afrika, nicht aber jene der Luftverbindung zwischen den USA und der Sowjetunion bzw. dem fernöstlichen Kriegsschauplatz insgesamt.

Dabei bestand sehr wohl eine alliierte Landverbindung quer durch Afrika - aber nicht durch den Tschad, sondern weiter südlich, durch die belgische Kolonie Kongo. Im April 1942 wurde dafür unter Brigadier George Stephen Brunskill (1891-1982) ein kleines Hauptquartier in Kampala in Uganda eingerichtet. Dieses „H.Q. 70 L. of C.“ (= lines of communication) wurde nach der Telegrammschrift kurz als AFLOC bezeichnet, für „(Trans-) African Lines of Communication“.49) Brunskill, offenbar ein begnadeter Organisator, richtete in kurzer Zeit eine Transportroute ein, die von den Häfen von Matadi und Pointe Noire nahe der Mündung des Kongo-Flusses über rund 4.500 Meilen (7.200 Kilometer) bis nach Kairo reichte und über die zwischen Mitte 1942 und Ende 1943 rund 75.000 Tonnen Güter und 7.000 Fahrzeuge befördert wurden - fast ein Zehntel der Gesamtmenge in diesem Zeitraum. Diese Bilanz war umso eindrucksvoller, wenn man bedenkt, dass die Güter unterwegs nicht weniger als achtmal zwischen Schiff, Straße und Bahn umgeladen werden mussten. Die AFLOC Route: - von Matadi per Bahn nach Léopoldville (heute Kinshasa, ca. 200 Meilen = ca. 325 km), - von Léopoldville per Schiff auf dem Kongo-Fluss nach Aketi (ca. 1.000 Meilen = ca. 1.600 km), - von Aketi per Bahn nach Paulis (heute Isiro, ca. 400 Meilen = ca. 650 km), - von Paulis auf der Straße nach Juba (ca. 400 Meilen = ca. 650 km), - von Juba per Schiff auf dem Nil bis Jebelein (ca. 800 Meilen = ca. 1.300 km), - von Jebelein per Bahn nach Wadi Halfa (ca. 900 Meilen = ca. 1.450 km), - von Wadi Halfa per Schiff nach Shellal (ca. 200 Meilen = ca. 325 km), - Shellal nach Kairo (ca. 600 Meilen = ca. 970 km per Bahn). In Yambinga im Kongo wurde überdies ein neuer Hafen gebaut und die Bahn von dort bis Aketi verlängert. Auch im Sudan wurden Bahnverbindungen ausgebaut und eigene Assembly-Werke für den Zusammenbau von Fahrzeugen errichtet.50) Neben den Transporten nach Ägypten wurden - über eine Nebenroute von Juba im Sudan nach Nairobi in Kenia - auch Güter nach Ostafrika befördert. Noch wichtiger als der Nachschub für die britischen Truppen im Nahen Osten wurde aber, wie es im September 1942 hieß, „*the transport of Central African essential raw materials, foodstuffs and timber both to [the] Mideast and for export to [the] U.K. From Matadi*“:51) Holz wurde aus dem Kongo nach Südafrika verschifft und Kohle aus Südafrika zum Betrieb der Bahn nach Zentralafrika. Baumwolle wurde aus dem Sudan exportiert, und in Léopoldville im Kongo entstand eine eigene Fabrik für britische Khakiuniformen für den Nahen Osten. Metalle und Rohstoffe aus dem Kongo wurden in den Westen transportiert - immerhin war es Uran aus dem Kongo, das den Bau der ersten amerikanischen Atombomben ermöglichte. Als Nebenroute der amerikanischen Trans-Afrika- Lufttransportroute wurde 1943 übrigens auch eine „Congo Transport Group“ eingerichtet, die einerseits eine Alternative zur bestehenden Luftverbindung von Nigeria über den Tschad nach dem Sudan bot, andererseits aber - und wichtiger - dem Transport des Urans aus dem Kongo in die USA diente:52) Congo Air Route: - Pointe Noire (Franz. Äquatorialafrika - 1.770 km von Accra), - Léopoldville (Belg. Kongo, heute Kinshasa - 386 km), - Elisabethville (Belg. Kongo, heute Lubumbashi - 1.570 km), - Wonderboom Airport (Pretoria, Südafrikanische Union - 1.568 km).

Deutsche Unternehmungen in Richtung Tschad

Stand diese AFLOC-Transportroute durch den Kongo - bzw. die Diskussionen über die Einrichtung einer Landverbindung im September 1942 - in Zusammenhang mit den eingangs erwähnten deutschen Vorstößen von Libyen aus in den Tschad? Auf den ersten Blick könnte es so scheinen, doch sprechen die Zeitangaben dagegen: Das deutsche „Sonderkommando Dora“ zur Erkundung der Vormarschrouten im südlichen Libyen und in den Tschad wurde bereits mit Verfügung vom 26. Jänner 1942 aufgestellt.53) Erst drei Monate später, am 20. April, hielt das Kriegstagebuch des OKW fest: „*Vom Gegner ist der Bau von zwei strategischen Straßen quer durch Afrika von Kamerun bis zum Sudan begonnen worden. Nach einer französischen Meldung ist es möglich, auf diesen Straßen in größerem Ausmaße, als bisher deutscherseits angenommen wurde, Verstärkungen und Nachschub von England und den USA nach Ägypten zu führen. Die Unterbrechung der Straßen ist wichtig für die Kämpfe im ostwärtigen Mittelmeerraum. Aus/Abw soll beschleunigt prüfen, ob und wie diese Straßen für längere Zeit gestört oder unterbrochen werden können.*“54) Es ist anzunehmen, dass hinter dieser Meldung eine falsche - oder falsch interpretierte - Information stand, die sich vielleicht auf die Einrichtung der AFLOC-Route bezog, welche aber, wie beschrieben, nicht von Kamerun ausging, sondern durch den Kongo führte und überdies keine reine Straßenverbindung war. Die oben erwähnten Besprechungen in Kairo über den Bau einer Straße, die etwa der von den Deutschen angenommenen Route entsprochen hätte, fanden überhaupt erst im September 1942 statt, acht Monate nach der Aufstellung von „Dora“ und fünf Monate nach der Weisung vom 20. April; sie können also noch weniger der Auslöser gewesen sein. Mit der Transportroute quer durch Afrika hatten diese Unternehmen also nichts zu tun. Hingegen befürchteten die Deutschen einen alliierten Vorstoß vom Tschad aus in die Flanke der deutsch-italienischen Truppen in Libyen. Immerhin nahmen sie ja bis Juni 1942 (als Almásy zufällig entdeckte, dass die Garnison von Kufra nicht aus dem Süden, sondern aus dem Osten, vom Niltal her, versorgt wurde) an, dass der Nachschub für Kufra vom Tschad aus liefe und Kufra daher als Ausgangspunkt frei-französischer Vorstöße nach Libyen dienen könnte. Dazu kamen erste Unternehmungen Leclercs nach Libyen Anfang 1942, die die Deutschen offenbar in diesem Sinne interpretiert hatten. Orde Charles Wingate (1903-44), selbst einer der „Wüstenfahrer“ der Zwischenkriegszeit und im Zweiten Weltkrieg legendärer Guerillaführer in Abessinien und in Burma, hatte übrigens schon 1940 vorgeschlagen, mit einer divisionsstarken britischnigerianischen Truppe vom Tschad aus nach Libyen vorzudringen; es war aber bei der Idee geblieben.55) Die ersten beiden Vorstöße in den Tschad von Seiten der Achsenmächte erfolgten auf dem Luftweg. Im ersten Halbjahr 1942 unternahm die 1. (Fern-) Aufklärungs-Staffel der Aufklärungs-Gruppe 121 von den Stützpunkten in Hon (bzw. Hun, rund 600 km südlich von Tripolis) und Sebha (400 km weiter südlich) aus Aufklärungsflüge über der libyschen Wüste. Nach ihrem Führer, dem legendären Hauptmann Theo Blaich (1900-75 - er hatte sich 1915 freiwillig zur Fliegertruppe gemeldet, war dann Farmer in Kamerun und flog nach Kriegsbeginn 1939 mit seiner eigenen Messerschmitt Bf 108 „Taifun“ nach Deutschland) sprach man auch vom „Sonderkommando Blaich“. Von Hon aus flogen am 21. Jänner drei Maschinen - eine einmotorige Bf 108 zur Erkundung, ein zweimotoriger Bomber Heinkel He 111 und eine dreimotorige italienische Savoia Marchetti SM. 82 Transportmaschine, um den Treibstoff zu befördern - weiter nach Süden, zur Landepiste bei Bir Mischiuro (Bir Meshru, auch „Campo Uno“). Am nächsten Tag flog die He 111, mit sechzehn 50 kg-Bomben ausgerüstet, von „Campo Uno“ aus nach Süden, verfehlte aber zunächst Fort Lamy um rund 200 Kilometer nach Osten und gelangte erst auf dem Retourflug über die Hauptstadt des Tschad. Der Flughafen wurde bombardiert und einige Treibstofflager getroffen. Aus Treibstoffmangel musste das Flugzeug aber in der Wüste notlanden, bevor es „Campo Uno“ erreichte; die Besatzung wurde erst nach einigen Tagen entdeckt und gerettet.56) Knapp zwei Monate später, am 19. März, unternahm eine italienische Savoia Marchetti SM. 83 (I-AZUR) von Gatrun aus eine Fotomission nach Fort Lamy.57) Etwa zeitgleich mit dem Flug der He 111 des „Sonderkommandos Blaich“ nach Fort Lamy wurde, wie schon erwähnt, am 26. Jänner 1942 ein eigenes Sonderkommando in Stärke von 60 Mann aufgestellt, um festzustellen, ob alliierte Absichten bestünden, mit massiven Kräften vom Tschad aus nach Libyen vorzustoßen und so der Panzerarmee Afrika in die Flanke oder in den Rücken zu fallen. Bereits im März 1941 war das „Projekt Theodora“ angelaufen, dem Vernehmen nach benannt nach dem für Landvermessungen eingesetzten Gerät, dem Theodoliten. Vorhandene Karten des nordafrikanischen Raumes „südwärts von Libyen“ sollten durch die Abwehrstelle VI in Münster in Westfalen unter Verwendung erbeuteter französischer Karten und Unterlagen gesichtet, überarbeitet und ausgewertet werden. Die im Mai 1941 eingerichtete Dienststelle „Theodora“ in Münster (ab August 1941 im Schloss Rheda im Münsterland) unterstand Hauptmann F. Lumbeck; die wissenschaftliche Leitung hatte Dr. Konrad Voppel vom Deutschen Institut für Landeskunde in Leipzig. Unter den rund 30 Mitarbeitern befanden sich auch französische Kolonialoffiziere und Kartographen. Zur Erkundung im Feld wurde mit Verfügung vom 26. Jänner 1942 ein eigenes Sonderkommando aufgestellt. Die Bezeichnung „Theodora“ wurde in der Folge geteilt: in Rheda blieb die Dienststelle „Theo“, während die für den Einsatz in Nordafrika aufzustellende Truppe als „Dora“ bezeichnet wurde (so zumindest eine Erklärung des Namens). Organisiert wurde das „Sonderkommando Dora“ von der Abwehr mit Unterstützung des Oberbefehlshabers der Luftwaffe. Zu den Aufgaben gehörten einerseits (im Auftrag der Abwehr) der militärische Erkundungs- und Abwehrdienst gegen die von den deutsch-italienischen Truppen und italienischen Sicherheitsorganen nicht kontrollierten Gebiete im südlichen Libyen sowie im französischen Äquatorialafrika und die abwehrmäßige Aufklärung und Überwachung des feindlichen Nachrichtendienstes in dieser Region, andererseits (im Auftrag des Oberkommandos des Heeres bzw. des Oberkommandos der Luftwaffe) die Schaffung militärgeographischer, geologischer, navigatorscher und meteorologischer sowie tropenmedizinischer Unterlagen. Vom Wehrmachtführungsstab kam zudem der Auftrag zur Schaffung von Unterlagen für mögliche spätere Operationen nach Zentralafrika und gegen den Sudan. Dementsprechend bestand „Dora“ aus drei Gruppen: Militärischer Erkundungs- und Abwehrdienst, Lufterkundung und Luftbildmessung sowie Bodenerkundung und Kartierung. Der letztgenannten Gruppe, die sich der wissenschaftlichen Forschung widmen sollte, gehörten mehrere Mitglieder der vom Geographen Otto Schulz-Kampfenkel gegründeten „Forschungsgruppe Schulz-Kampfenkel“ an. Zur Auswertung der Unterlagen wurde in Berlin ein eigener „Heimatstab Dora“ aufgestellt, der sich ebenfalls vorwiegend aus Mitgliedern der „Forschungsgruppe S-K“ rekrutierte. Soweit sie nicht ohnedies (Reserve-) Offiziere oder Unteroffiziere waren, waren die Wissenschaftler als uniformierte „Sonderführer“, d.h. als Offizieren gleichgestelltes Personal ohne Befehlsgewalt, eingestuft, wie dies auch bei Dolmetschern und

anderen Fachkräften üblich war.⁵⁸) Diese Zusammensetzung des Kommandos aus doch eher divergenten Gruppen mit unterschiedlichen Aufträgen ließ in der Nachkriegsliteratur gelegentlich die Behauptung aufkommen, es habe zwei verschiedene Unternehmen „Dora“ gegeben - einerseits das wissenschaftliche Team und andererseits die aus „Brandenburgern“ bestehenden militärischen Kräfte. Diese Annahme wird durch die Aktenlage nicht bestätigt.⁵⁹) Allerdings waren die Beziehungen zwischen den militärischen und wissenschaftlichen Teilnehmern nicht immer friktionsfrei - v.a. die Wissenschaftler betonten rückblickend den wissenschaftlichen Wert ihrer Arbeit, die manchen Soldaten wohl eher „welfremd“ erschienen sein mag. Innerhalb der Abteilung „Fremde Heere West“ - I (H West) - des Amtes Ausland/Abwehr (Oberst Carl Maurer) wurde das „Sonderkommando Dora“ vom zuständigen Referenten für den Nahen und Mittleren Osten sowie Nordafrika, Major Franz Seubert („Angelo“), betreut, der auch für das „Unternehmen Salam“ (Almáys Vorstoß zum Nil, um zwei Agenten abzusetzen) zuständig gewesen war. Kommandeur des Sonderkommandos, das schließlich über 100 Mann umfasste, war Oberstleutnant Herbert Haeckel. Der Fahrzeugpark bestand aus rund 50 Fahrzeugen (15 VW-Kübelwagen, vier schwere Horch 901, rund 25 LKW und verschiedene Beutefahrzeuge sowie leichte Panzerspähwagen Sd.-Kfz. 222). Auf den Fotos ist zu erkennen, dass diese Fahrzeuge allesamt neu und in gutem Zustand waren, optisch deutlich von den im Einsatz oft stark hergenommenen Fahrzeugen des Afrikakorps zu unterscheiden. Auch die wissenschaftliche Ausrüstung - Theodoliten sowie Geräte zur Aufnahme und Auswertung von Luftbildern - war erstklassig. Die eingesetzte Luftbildtechnik erregte denn auch nach dem Krieg das Interesse der US-Militärs; die damals hergestellten 23 Routen-Karten des südwestlichen Libyens (1:200.000) gelten bis heute als hervorragend und weit genauer als die bis dahin von Italienern und Franzosen produzierten Karten dieser Region. Für die Luftaufklärung stellte die Luftwaffe vier zweimotorige Aufklärer (je zwei Heinkel He 111 und Focke-Wulf FW 59 „Weihe“), einen Fieseler „Storch“ und zur Versorgung zwei Lastensegler (einen DFS 230 und einen Gotha Go 242) zur Verfügung. Dazu kam eine Henschel Hs 126, die in Nordafrika auf einem Flugplatz „entdeckt“ und „reaktiviert“ wurde und sich v.a. als Schleppmaschine für die Lastensegler bewährte, mit denen Nachschub und Treibstoff zugeführt wurden. Das Kommando wurde Ende April 1942 nach Afrika in Marsch gesetzt und kam im Mai nach Tripolis. Stützpunkt war das etwa 500 km südlich der Küste gelegene Hon, der Sitz des italienischen Oberkommandos der Sahara. Als Italienisch-Übersetzer wurde Rittmeister Karl Lang aus Südtirol zugeteilt. Die Erkundungsfahrten der Geo-Wissenschaftler begannen im Juli 1942 in zwei Gruppen (Technische Gruppe „Ost“ und „West“) und reichten bis zur libyschen Grenze zum Tschad im Süden. Im November führten zwei gemischte Einsatzgruppen (A und B, dazu die Fluggruppe L) weitere Erkundungen durch.⁶⁰) Man fand zwar Treibstoffdepots und Reifenspuren (im Februar und März 1942 hatten kleinere frei-französische Kommandos vom Tschad aus Vorstöße nach Libyen unternommen⁶¹), traf aber auf keine britischen oder frei-französischen Truppen. Ein Ergebnis der geographischen und geologischen Erkundung war jedenfalls, dass die Bodenverhältnisse Operationen größerer Formationen nicht ermöglichten, eine Bedrohung von Rommels Truppen aus dem Süden daher auszuschließen wäre. Aufgrund der inzwischen erfolgten Änderung der Kriegslage wurden diese Einsatzgruppen allerdings im Dezember 1942 nach Hon beordert; zum Jahreswechsel ging es weiter nach Tripolis, und am 5. Januar 1943 erhielt die Gruppe Forschung den Befehl, nach Deutschland zurückzukehren. Parallel zu den Erkundungsfahrten der Wissenschaftler unternahm ein militärisches Kommando, zusammengestellt aus „Brandenburgern“ unter dem Befehl des Oberleutnants Conrad von Leipzig, Erkundungsfahrten ins südliche Libyen und bis in den Tschad. Drei Kolonnen fuhren zum Tibesti-Gebirge im Osten, dem Tassili-Plateau im Südwesten und Ghat im Westen. Angeblich soll auch eine erbeutete „Spitfire“ zur Luftaufklärung verwendet worden sein. Dieses Unternehmen wurde zwar in der Nachkriegsliteratur oft arg ausgeschmückt (bis hin zu Gefechten gegen französische Panzer und abenteuerlichen Begegnungen mit Arabern⁶²), bestätigte aber letztlich nur die Tatsache, dass vom Süden her nicht mit größeren Aktionen zu rechnen wäre. Letztlich kam es erst im Dezember 1942, als sich die Kriegslage in Nordafrika durch den britischen Vormarsch von Osten und die gleichzeitige britisch-amerikanische Landung im Westen bereits massiv verändert hatte, zum Vorstoß der „Colonne Leclerc“ vom Tschad aus bis Tripolis an der libyschen Küste und weiter nach Tunesien. Und auch da war die Bedeutung dieses Vormarsches mehr eine politische als eine militärische.

Schluss

Üblicherweise widmet sich die Kriegsgeschichte mehr den Operationen als der Logistik. Gerade das vorliegende Beispiel aber zeigt die Bedeutung Letzterer für die Kriegführung. Während die erwähnten deutschen und italienischen Vorstöße in den Tschad - so interessant sie wegen der Leistungen der beteiligten Wüstenfahrer und Piloten auch sind - letztlich Episoden ohne größere Bedeutung für das Kriegsgeschehen blieben, stellte die Errichtung und der Betrieb der „Takoradi Air Route“ eine logistische Meisterleistung und ein strategisch bedeutsames Unternehmen dar, das den Kriegsverlauf im Nahen Osten, aber auch darüber hinaus bis in die Sowjetunion und nach China beeinflusste. Auch die - wenngleich insgesamt weniger wichtige - AFLOC-Route belegt das Geschick der alliierten Kriegführung im Bereich der Versorgung und Logistik. Als Beispiel für eine erfolgreiche Airlift-Operation über einen längeren Zeitraum stellt die Takoradi-Route einen Meilenstein in der Geschichte der Luftversorgung dar. Das am 29. Mai 1941 errichtete „Air Corps Ferrying Command“, Vorläufer des heutigen „Air Transport Command“ der U.S. Air Force, etablierte sich durch den Betrieb dieser und anderer Versorgungsrouten während des Zweiten Weltkriegs als wesentliches Element der US-Kriegführung. Neben den Auswirkungen auf den Verlauf des Zweiten Weltkrieges müssen aber auch die Folgen dieser Versorgungsrouten für die Bevölkerung dieser Region wenigstens erwähnt werden: Da wurden Betriebe errichtet, Straßen, Eisenbahnen und Flughäfen ausgebaut, Infrastruktur jeder Art geschaffen. Im Tschad verdreifachte sich - um nur ein Beispiel zu nennen - die Baumwollproduktion zwischen 1939 und 1945.⁶³) Bisherige Abläufe wurden in einer Weise gestört und verändert, dass sie nach 1945 nicht so einfach rückgängig zu machen waren. Es entstanden neue Arbeitsmärkte und Abhängigkeiten. All das hatte - positive wie negative - langfristige Auswirkungen. Sie zu erfassen, würde eigene Studien erfordern (und rechtfertigen), die aber über den Umfang des vorliegenden zusammenfassenden Überblicks hinausgehen würden.



Anmerkungen:

- 1) Für ihre Hilfe und Unterstützung im Zuge der Arbeiten an diesem Thema danke ich Brigadier i.R. Dr. Gerhard Fasching, Kuno Gross, Univ.-Prof. Dr. Hermann Häusler, Oberst a.D. Dr. Manfred Kehrig, Dr. Alexander Lassner, Hellmut von Leipzig, Michael Rolke, Dr. Felix Schneider, Ing. Franz Selinger und Hans Becker von Sothen sowie den Mitarbeitern der benützten Archive in Berlin (Bundesarchiv und Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes), Freiburg i.Br. (Bundesarchiv-Militärarchiv), Koblenz (Bundesarchiv), Kew bei London (The National Archives), Paris (Memorial Leclerc) und Vincennes (Service Historique de la Défense).
- 2) Werner Brockdorff, Geheimkommandos des zweiten Weltkrieges: Geschichte und Einsätze der Brandenburgern, der englischen Commands und SAS-Einheiten, der amerikanischen Rangers und sowjetischer Geheimdienste (Wels: Welsermühl, 1983; Lizenzausgabe: Eltville am Rhein: Rheingauer Verlagsgesellschaft), S.211.
- 3) http://www.nexusboard.net/archiv/index_b6365_f54417_t297060.htm; eingesehen am 14.2.2009; tlw. wörtlich ident bei: Erste Einsätze der Brandenburgern in Afrika <http://www.balsi.de/Weltkrieg/Einheiten/Sondereinheiten/Brandenburger/Afrika-erste-Einsaetze.htm> (eingesehen 30.3.2012).
- 4) Franz Wimmer-Lamquet: Balkenkreuz und Halbmond: Als Abwehroffizier in Afrika und im Vorderen Orient (Graz: Ares, 2005), S.107. Zur Person Wimmer-Lamquets vgl. Erwin A. Schmidl: Von Wien über Potsdam und Tanganyika nach Vorkuta: Zum abenteuerlichen Leben Franz X. Wimmer-Lamquets (1919-2010). In: Gerald Schöpfer - Barbara Stelzl-Marx (eds.): Wirtschaft - Macht - Geschichte: Brüche und Kontinuitäten im 20. Jahrhundert, Festschrift Stefan Karner (Graz: Leykam, 2012), S.401-417.

5) Julius Mader: Hitlers Spionagegenerale sagen aus: Ein Dokumentarbericht über Aufbau, Struktur und Operationen des OKWGeheimdienstes Ausland/Abwehr mit einer Chronologie seiner Einsätze von 1933 bis 1944 (Berlin [Ost]: Verlag der Nation 1970,

10. Aufl. 1979), S.55.

6) http://de.wikipedia.org/wiki/Unternehmen_Dora, eingesehen am 25.12.2012.

7) Dazu als Überblick: Erwin A. Schmidl: Der nordafrikanischnahöstliche Raum im Zweiten Weltkrieg. In: Schwimmer in der Wüste: Auf den Spuren des „Englischen Patienten“ Ladislaus Eduard von Almásy (= Katalog des Burgenländischen Landesmuseums NF 43, Eisenstadt 2012), S.69-93. Ausführlich Ralf Georg Reuth: Entscheidung im Mittelmeer: Die südliche Peripherie Europas in der deutschen Strategie des Zweiten Weltkrieges 1940-1942 (Koblenz: Bernard & Graefe, 1985); zu den deutschen Aspirationen in Afrika: Chantal Metzger: L'Empire colonial français dans la stratégie du troisième Reich (1936-1945), Collection Diplomatie et Histoire, ed. Direction des Archives, Ministère des Affaires étrangères (Bruxelles et al.: P.I.E. - Peter Lang, 2002).

8) Dazu detailliert Saul Kelly: The Hunt for Zerzura: The Lost Oasis and the Desert War (London: John Murray, 2002).

9) Zur LRDG gibt es eine inzwischen kaum überschaubare Literatur; am verlässlichsten ist die offizielle Geschichte der LRDG: War Diary and Narrative, LRDG, June - November 1940 (The National Archives (früher Public Records Office), Kew bei London - in der Folge: TNA/PRO - Bestand War Office (WO) 201/807). Die erste Long Range Patrol wurde im September 1940 zur „Group“ mit drei „Patrols“ erweitert, 1941 dann weiter auf zehn Patrouillen in zwei Eskadronen (A und B Squadrons). Daneben gab es eine eigene Indian Long Range Desert Squadron. Obwohl die LRDG v.a. durch ihre taktischen Einsätze im Rücken der deutschen und italienischen Truppen bekannt wurde, lag ihre eigentliche Bedeutung in der strategischen Aufklärung; dementsprechend war die LRDG in der Regel dem General Headquarters, Middle East, in Kairo unterstellt und nur für gelegentliche konkrete Aufträge der britischen 8. Armee. Vgl. Kelly: Hunt for Zerzura, S.145f, S.183.

10) Dieser britische Erfolg war nicht zuletzt ermöglicht worden, weil die Briten - durch die Nachrichten der LRDG informiert, dass die Italiener keinen Vorstoß im Süden vorbereiteten - die Verlegung zweier Panzer-Regimenter nach Ägypten auf der längeren, aber sichereren Route um das Kap der Guten Hoffnung herum durchführen konnten. Diese Verstärkung trug wesentlich zum erfolgreichen Gegenangriff im Dezember 1940 bei.

11) Dazu als Überblick: Sébastien Albertelli, Atlas de la France Libre: De Gaulle et la France Libre, une aventure politique (Paris: Editions Autrement, 2010), S.18f.

12) Eine Groupe Nomade bestand aus drei Zügen („sections“) zu 38 Mann und 80 Kamelen, mit je drei leichten Maschinengewehren bewaffnet, und einem „schweren“ Zug mit vier Hotchkiss MGs, einer 37mm-Kanone und zwei Granatwerfern. Die ganze Gruppe zählte 140 Infanteristen und 60 goumiers (eingeborene Aufgebote) mit 450 Kamelen. Nur die Offiziere und ein Teil der Unteroffiziere und Funker waren Franzosen.

13) Marchand schlug zuerst Überfälle durch Kameltruppen auf die italienischen Garnisonen in Ribiana, Wau und Gatrun vor; dann erst sollte Kufra als Voraussetzung für alle weiteren Unternehmungen genommen werden.

14) Dazwischen allerdings hatte de Gaulle eine empfindliche Niederlage einstecken müssen: Der Versuch, in seiner Anwesenheit am 24. September 1940 mit einer britischen und frei-französischen Flotte die wichtige Hafenstadt Dakar, Hauptstadt von Französisch-Westafrika, zum Übertritt von Vichy zu den Frei-Franzosen zu bewegen (Operation „Menace“), war gewaltsam abgeschlagen worden. Dabei wurden vier britische Schiffe sowie ein vichy-französisches Schlachtschiff beschädigt und ein Zerstörer und zwei U-Boote der Verteidiger sowie ein dänischer Frachter versenkt. Dakar war nicht nur aufgrund seiner strategischen Lage bedeutsam, sondern auch deshalb, weil sich dort französische und belgische Goldvorräte befanden.

15) Bagnold's Notiz „Occupation of Kufra“, 14. Oktober 1940 (Appendix 5 to the War Diary and Narrative, LRDG, June - November 1940 (TNA/PRO: WO 201/807), pp. 56f).

16) Benannt nach Major François Joseph Lamy (1858-1900), der bei der Eroberung des Reiches Bornu gefallen war; seit 1973 heißt die Stadt N'Djamena.

17) Bagnolds Bericht über das Treffen in Fort Lamy, 16. November 1940 (TNA/PRO: WO 201/807, pp. 69f: Appendix 6). Vgl. Kelly: Hunt for Zerzura, S.149f.

18) Es waren dies die G- und T-Patrouille. Die einzelnen Patrouillen der LRDG wurden mit Buchstaben bezeichnet, die zum Teil auf die Herkunft der Mannschaften verwiesen: G für Guards, Y für Yeomanry, S für (South) Rhodesians usw. R, T und W waren die neuseeländischen Patrouillen.

19) Kelly: Hunt for Zerzura, S.152; ausführlich Kuno Gross u.a., Incident at Jebel Sherif: In Search of the First Clash of the Special Forces 1941 /2009 (Eigenverlag, 2009). Kuno Gross hat lange in Libyen gelebt und diese und andere Schauplätze des Krieges in der Wüste persönlich besucht.

20) Kelly: Hunt for Zerzura, S.154.

21) Dazu detailliert Andrea Molinari, Desert Raiders: Axis and Allied Special Forces 1940-43 (= Battle Orders 23, Oxford: Osprey, 2007), bes. S.26-37.

22) Die Kampfgruppe Schwerin bestand aus der deutschen 39. Panzerabwehr-Abteilung und der italienischen Bersaglieri-Colonna Santamaria.

23) Die Deutschen entdeckten dies erst Mitte 1942 durch Zufall während Almásys „Salam“-Unternehmen; bis dahin hatten sie angenommen, dass die Garnison in Kufra vom Tschad her versorgt worden wäre.

24) Cypher message, KAID to Mideast HQ and 203 Group RAF, 28. September 1941 (TNA/PRO: WO 201/726: piece 22A).

25) Die britische Kronkolonie Goldküste wurde 1957 zusammen mit dem britischen Teil des ehemaligen deutschen Schutzgebietes Togo als Ghana unabhängig. Takoradi wurde 1946 mit der benachbarten Stadt Sekondi vereint.

26) Etwas verwirrend sind die unterschiedlichen Meilenangaben: In der Luftfahrt werden „Seemeilen“ (nautical miles) verwendet (eine Seemeile = 1.852 Meter, in den USA bis 1954: 1.853,24 Meter). Eine Landmeile (statute mile) hat hingegen eine Länge von 1.609 Metern. Die Entfernungen in dieser und den folgenden Tabellen wurden unter Verwendung von www.distancefromto.net überprüft und ggf. korrigiert. 27) Erinnerungen Gordon Foster's (<http://www.bbc.co.uk/ww2peopleswar/stories/54/a2113354.shtml>, eingesehen am 15.2.2009); vgl. auch Ron Barnard, Convoy 519. In: Aviation News 67/09 (September 2005), S.686-690; und Jean-Louis Promé, Le Cauchemar méconnu de Rommel. In: Le Fana de l'Aviation 321 (Aout 1996), S.22-29.

28) Vgl. dazu die Diskussionen in Kairo 1942 (TNA/PRO: WO 201/415). Man sieht: auch das „outsourcing“ der militärischen Versorgung hat Tradition.

29) Mit dieser Vereinbarung (in Form eines Notenwechsels) übergaben die USA 50 Zerstörer (die als „Town-Class“ bezeichnet und nach Städten benannt wurden, die es in beiden Staaten gab) an Großbritannien und erhielten dafür das Recht, auf den Bahamas, Jamaica, St. Lucia, Trinidad, Antigua und in Britisch-Guyana sowie in Neufundland Stützpunkte zu errichten bzw. zu betreiben. Vgl. Stetson Conn - Rose C. Engelman - Byron Fairchild, *Guarding the United States and its Outposts*, (= CMH Pub 4-2, Washington D.C.: Center of Military History, 1964, republished 2000), Kap. XIV (im Internet verfügbar unter <http://www.history.army.mil/books/wwii/Guard-US/ch14.htm>) und http://en.wikipedia.org/wiki/Destroyers_for_Bases, eingesehen am 6.1.2013. Während diese Vereinbarung in der US-offiziösen Darstellung als „*a striking example of confidence on the part of each nation in the good faith of the other*“ (Conn - Engelman - Fairchild, *Guarding the U.S.*, S.366) bezeichnet wurde, sah es der britische Diplomat Sir John Colville (1915-1987) weit kritischer und verglich es sogar mit der späteren „Finnlandisierung“ Finnlands durch die Sowjetunion.

30) Das „Lend-Lease-Programm“ ermächtigte den US-Präsidenten, bestimmten Nationen (d.h. Großbritannien, ab Ende 1941 auch der Sowjetunion) Kriegsmaterial zu günstigen Leih- bzw. Pachtbedingungen zukommen zu lassen. Großbritannien wurde im Kriegsverlauf immer stärker finanziell von den USA abhängig; die letzten Rückzahlungen für die Kriegs- und unmittelbaren Nachkriegskredite wurden 2006 entrichtet.

31) Wesley Frank Craven - James Lea Cate (eds.), *The Army Air Forces in World War II: Volume One: Plans and Early Operations, January 1939 to August 1942* (Chicago & London: University of Chicago Press, 1948; Repr.: Washington D.C.: Office of Air Force History, 1983), S.320f.

32) Deborah Wing Ray: *The Takoradi Route: Roosevelt's Prewar Venture beyond the Western Hemisphere*. In: *The Journal of American History*, 62/2 (September 1975), S.340-358, hier S.353.

33) Craven - Cate, *The Army Air Forces in World War II: Volume One*, S.326. Vier Jahrzehnte später sollte Ascensión Island für die Versorgung der britischen Expeditionsstreitmacht im Konflikt um die Falkland/Malvinas-Inseln 1982 erneut eine wichtige Rolle spielen.

34) Ashley Jackson: *The British Empire and the Second World War* (London: Hambledon Continuum, 2006), S.217-220.

35) Oberstleutnant (später General) James H. Doolittle (1896-1993) flog mit 16 zweimotorigen Bombern B-25 „Mitchell“ den überraschenden Luftangriff auf Tokyo, Yokohama und Nagoya, der zwar nur geringe Zerstörungen und rund 50 Tote verursachte, aber eine beachtliche psychologische Wirkung hatte.

36) „*During the early period of American participation in the war the southeastern route to Africa and beyond assumed an importance far surpassing that of any of the others.*“ Craven - Cate, *The Army Air Forces in World War II: Volume One*, S.312.

37) Diese und die folgenden Listen der Flugplätze nach http://en.wikipedia.org/wiki/South_Atlantic_air_ferry_route_in_World_War_II; eingesehen 6.1.2013. Die Entfernungen (vgl. oben Anm.

26) beziehen sich, sofern nicht anders angegeben, auf die jeweils davor genannte Station.

38) Durch den anstrengenden Dienst und die schwierigen Lebens- und Flugbedingungen auf dieser Route waren die Ausfälle hoch und hatte die Moral der Besatzungen einen Tiefpunkt erreicht, als Tunner Anfang 1944 die Führung übernahm und durch die Reorganisation des Systems die Unfälle reduzierte und die Motivation der Besatzungen steigerte, was wiederum die Leistung der Luftbrücke deutlich verbesserte. Billy J. Hoppe, Lieutenant General William H. Tunner in the China-Burma-India „Hump“ and Berlin Airlifts: A Case Study in Leadership in Development of Airlift Operations (Air War College Research Report, Maxwell Air Force Base, AL., 1995), S.4-11.

39) Vgl. I.C.B. Dear - M.R.D. Foot, *The Oxford Companion to World War II* (Oxford: Oxford University Press, 2001); sowie <http://forum.axishistory.com/viewtopic.php?f=56&t=52658>, und http://www.wewerethere.defencedynamics.mod.uk/wewerethere_old/inafrica.html, eingesehen am 15.2.2009. Eine Studie über die klimatischen Bedingungen auf dieser Route wurde 1942 „nur für den Dienstgebrauch“ verfasst und erst 35 Jahre später veröffentlicht: F. Kenneth Hare, „Takoradi-Khartoum Air Route: General Synoptic Climate“. In: *Climatic Change I* (1977), S.157-177.

40) Philip Guedella: *Middle East, 1940-1942: A Study in Air Power* (London: Hodder & Stoughton, 1944); vgl. auch Craven - Cate, *The Army Air Forces in World War II, Volume One*, S.356.

41) Bericht der deutschen Abwehr-Stelle Paris nach Stuttgart, 12. Januar 1944 (TNA/PRO: HW 19/69, Meldung 81818). In diesem Bericht wurde auch angegeben, dass zahlreiche Teile, insbesondere Flugzeugmotoren, schon beschädigt aus Amerika angekommen seien. Diese Angaben beruhten auf dem Bericht eines „Doriot- Mannes“, der im Dezember 1943 aus Casablanca geflüchtet war, und dürften sich (sofern nicht übertrieben) auf selbstständige Handlungen marokkanischer Arbeiter oder von Aktivisten des rechtsextremen Parti Populaire Francais (PPF) unter Jacques Doriot (1898-1945) beziehen.

42) *Logistics in World War II: Final Report of the Army Service Forces* (1947; re-publ. Washington D.C.: U.S. Army Center of Military History, 1993), S.36.

43) Ebd., Chart 6 (nach S.54). Die genauen Zahlen waren 11.995 Seemeilen (= 22.224 km) für die Kaproute gegenüber 8.535 Meilen (= 15.742 km) für die Mittelmeer-Route. Auf dieser Route wurden v.a. LKWs und andere Fahrzeuge, aber auch sonstige Versorgungsgüter usw. in die Sowjetunion geliefert.

44) Bericht Bagnolds über seine Gespräche in Fort Lamy, 16. November 1940 (TNA/PRO: WO 201/807, pp. 69f: Appendix 6).

45) Minutes of the Committee's first meeting of 8 September 1942 (TNA/PRO: WO 201/415).

46) Die Berechnungen gingen davon aus, dass die durchschnittliche Lebensdauer der Reifen auf den vergleichsweise guten Straßen in Ägypten 25.000 Meilen betrug, in der Wüste hingegen nur 11.000 (ebd.).

47) Ebd. Annexure 5: Appreciation by Mov. & Tn. (P) GHQ. MEF, 30 September 1942.

48) Ebd. Report of the Committee's fourth meeting, 30 October 1942.

49) G.S. Brunskill: *Studies in War-time Organisation* (5): AFLOC. In: *African Affairs*, Vol. 44, No. 176 (1945), S.125-130.

50) Ebd.

51) Appreciation by Movement and Transportation (F), GHQ ME, Kairo, 30. September 1942 (TNA/PRO: WO 201/415, Annexure 5).

52) Auch diese Liste der Flugplätze nach http://en.wikipedia.org/wiki/South_Atlantic_air_ferry_route_in_World_War_II; eingesehen am 6.1.2013.

53) Michael Rolke (unter Mitarbeit von Sören Flachowsky): „Die geladene Maschinenpistole in der Rechten, in der Linken den Filmapparat“: Schulz-Kampfhenkel im „Sonderkommando Dora“ - Erkundungen in der Wüste Libyens vom Mai 1942 bis Januar 1943. In: Sören Flachowsky - Holger Stoecker (eds.), Vom Amazonas an die Ostfront: Der Expeditionsreisende und Geograph Otto Schulz- Kampfhenkel (1910-1989) (Köln-Weimar-Wien: Böhlau, 2011), S.206-239.

54) Percy Ernst Schramm (ed.): Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht (Wehrmachtführungsstab) 1940-1945, Band II: 1. Januar 1942-31. Dezember 1942, zusammengestellt und erläutert durch Andreas Hillgruber (München: Bernard & Graefe; Studienausgabe Herrsching: Pawlas, 1982), Erster Halbband II/3, S.325.

55) Kelly: Hunt for Zerzura, S.147f.

56) Michael Meyer: Husarenstreich gegen Fort Lamy. In: Flugzeug 5/86 (Oktober/November 1986), S.22-25. Meyer konnte sich dabei auf Angaben Wolfgang Wichmanns stützen, der dem Sonderkommando als Funker angehört hatte.

57) Alberto Rosselli: Il Bombardamento di Fort Lamy. In: Ali Del Valore, S.15-18 (Kopie in der Sammlung Selinger). Die SM. 83 gehörte zur 610. Squadriglia/145. Gruppo in Castel Benito (Tripolis). Der Flug von Gatrun nach Fort Lamy und zurück dauerte neun Stunden und 25 Minuten. Die Italiener galten aufgrund ihrer Kolonialerfahrung als Spezialisten für derartige Langstreckenflüge. Bei Kriegsbeginn 1940 waren die zivilen Luftlinien als „Servizi Aerei Speciali“ (SAS) „militarisiert“ worden. Vgl. Massimo Civoli, S.A.S.: I Servizi Aerei Speciali della Regia Aeronautica 1940-1943 (Cavallermaggiore: Gribaudo, 2000).

58) Rolke - Flachowsky, „Die geladene Maschinenpistole in derSondereinheit zur militärgeografischen Beurteilung des Geländes im 2. Weltkrieg (= MILGEO 21, Wien: BMLV, 2007). Zur Bedeutung der militärischen Geo-Wissenschaften in Nordafrika vgl. auch ders., Wehrgeologie im nordafrikanischen Wüstenkrieg (1941-1943) (= MILGEO 13, Wien: BMLV, 2004).

59) Vgl. dazu die Akten bei Bundesarchiv - Militärarchiv in Freiburg im Breisgau (in der Folge: BA-MA), RL 1/47, v.a. OKW, Amt Ausl./Abwehr I an Stabsamt des Herrn Reichsmarschalls, Sonderkommando Dora Nr. 23/42 g.Kdos, Berlin 2. April 1942.

60) Die abschließenden Berichte befinden sich im BA-MA unter den Signaturen RW 5/733 und 737f. Die Karten sind mehrfach überliefert; neben den Exemplaren im BA-MA (RW 5/734K) sind besonders eindrucksvolle Exemplare in der Sammlung des Mémorial Leclerc in Paris erhalten - diese stammten aus der persönlichen Sammlung Adolf Hitlers im Berghof in Berchtesgaden. Michael Rolke, der sich wohl am eingehendsten mit diesem Unternehmen beschäftigt und noch zahlreiche Teilnehmer interviewt hat, hat die Karten des Sonderkommandos Dora publiziert.

61) Albertelli: Atlas de la France Libre, S.40f.

62) Besonders phantasievoll ausgeschmückt ist die Darstellung bei Brockdorff, Geheimkommandos des zweiten Weltkrieges, S.211-226.

63) Albertelli: Atlas de la France Libre, S.23.

