

Peter HERDE: *Der Japanflug. Planungen und Verwirklichung einer Flugverbindung zwischen den Achsenmächten und Japan 1942–1945*. Stuttgart: Franz Steiner 2000, 303 S. 15 Abb., kt. ISBN 3-515-07587-9. € 39,–.

Eines der Hauptprobleme, denen sich das Deutsche Reich, das Kaiserreich Japan und das Königreich Italien nach dem mit dem Überfall auf Pearl Harbor und der Offensive gegen Südostasien vollzogenen Eintritt Japans in den Zweiten Weltkrieg gegenüberstehen, war es, über die große räumliche Distanz zwischen den beiden europäischen und dem fernöstlichen Bündnispartner funktionierende Verkehrsverbindungen aufrecht zu erhalten. Dies war eine unabdingbare Voraussetzung für eine wirksame gegenseitige Unterstützung durch den Austausch von Gütern und Personal. Zu Lande war die hierzu notwendige Verkehrsverbindung seit dem Beginn des deutschen Vernichtungskrieges gegen die Sowjetunion im Juni 1941 praktisch abgerissen. Da Japan sich hieran nicht beteiligte, konnten japanische Diplomaten die Transsibirische Eisenbahn zwar noch benutzen. Für einen weitergehenden Austausch kam sie jedoch nicht in Frage, nicht zuletzt weil die japanische Regierung stets ängstlich bemüht war, das Verhältnis zur Sowjetunion nicht zu belasten, insbesondere als sich abzeichnete, dass sie keineswegs zum Opfer eines weiteren deutschen „Blitzkrieges“ werden würde. Hinsichtlich der Seeverbindungen zwischen dem japanischen und dem deutsch-italienischen Machtbereich war dadurch, dass sich alle drei Staaten nunmehr im Krieg mit den beiden angelsächsischen Seemächten befanden, durchaus eine Verschlechterung eingetreten: hatten japanische Handelsschiffe in der Anfangsphase des Krieges in Europa die britische Blockade gegen den deutschen Machtbereich durchaus noch dadurch relativiert, dass sie, aus dem Indischen Ozean kommend, durch den Suezkanal italienische oder neutrale Mittelmeerhäfen anliefen, so entfiel dies nun völlig. Die Blockade war die traditionelle britische Waffe gegen kontinentale Feinde gewesen, die allerdings nur gegen maritim klar unterlegene Gegner und Neutrale hatte durchgesetzt werden können. Gegenüber einem neutralen Japan, als drittstärkster Seemacht der Welt, stellte sich dies indessen anders dar. Sobald sich jedoch alle drei Staaten des Dreimächtepaktes im Krieg mit den USA und Großbritannien befanden, wurden die Seewege weltweit alsbald von den Alliierten beherrscht. Die Aufrechterhaltung von Verbindungen zwischen Europa und Ostasien mit Blockaderechern und U-Booten geriet für deren Gegner zu einem verlustreichen Unternehmen, das mit dem Andauern des Krieges immer weniger erbrachte. In einer solchen Situation musste allerdings die Möglichkeit bedenkenswert erscheinen, ob nicht Flugverbindungen erfolversprechend sein könnten.

Dieser Aspekt des Zweiten Weltkrieges ist in der bisherigen geschichtswissenschaftlichen Literatur praktisch unbeachtet geblieben. Und es ist daher sehr erfreulich, dass Peter Herde mit seinem Buch sich des Themas erstmals und sehr detailliert annimmt. Die Quellenbasis des Werkes ist recht breit und besteht aus Dokumenten aus italienischen, deutschen und US-Archiven. Da die Akten der deutschen Luftwaffe bei Kriegsende in besonders großem Umfang vernichtet wurden, treten die deutschen Bestände an Gewicht hinter die italienischen und amerikanischen zurück. Abgerundet wird das italienische Material zudem dadurch, dass es Herde gelungen ist, einen der Piloten des einzigen erfolgreichen Fluges ausfindig zu machen und als Zeitzeugen zu befragen. Das amerikanische Material umfasst insbesondere zahlreiche von den Alliierten dechiffrierte Funksprüche des japanischen diplomatischen, Heeres- und Marineattaché-Funkverkehrs. Diese aus tausenden einzelner Sprüche bestehenden Bestände sind recht schwer auszuwerten, da sie chronologisch nach ihrer Übersetzung abgelegt, größtenteils aber erst

lange nach dem Kriege übersetzt worden sind. Zugleich erlauben sie interessante Einblicke in die Sichtweisen, die auf der japanischen Seite vorhanden waren. Dies wird ansonsten oft dadurch erschwert, dass japanische Originalakten bei Kriegsende in großem Umfang vernichtet worden sind. Die Benutzung dieser Bestände lässt es zugleich einigermaßen verschmerzen, dass keinerlei japanisches Material herangezogen worden ist. Ergänzt wird das Buch durch einen kleinen Dokumentenanhang (zum Teil mit italienischen Dokumenten) sowie einige Karten und Fotos.

Herde beginnt mit einer detaillierten Schilderung der deutschen Planungen für einen Flug in den japanischen Machtbereich, die Anfang 1942 einsetzten. Bereits im Dezember des Vorjahres hatten der japanische Premier- und Kriegsminister Tōjō Hideki und Marineminister Shimada Shigetarō sich für einen solchen Flug eingesetzt und dabei sogar noch eine Route über die Sowjetunion befürwortet. In Deutschland wurde nun die Lufthansa mit mehreren Gutachten über ein solches Projekt beauftragt. In diesen wurden die geographischen, meteorologischen und navigatorischen Probleme ausgiebig untersucht. Der Autor legt zudem dar, dass auf deutscher Seite Flugzeuge, die über eine entsprechend große Reichweite verfügten, nur in geringer Zahl vorhanden und teilweise technisch noch nicht voll ausgereift waren. Der Oberbefehlshaber der deutschen Luftwaffe, Göring, war nicht sonderlich geneigt, von diesen wenigen Maschinen einige für ein solches, von ihm als nicht sonderlich wichtig betrachtetes Projekt zur Verfügung zu stellen und auch Hitler neigte zu der Ansicht, dass eine solche Verbindung erst bei der Möglichkeit eines „regelmäßigen und absolut sicheren Flugverkehrs“ hergestellt werden sollte. Dem gegenüber waren die Befürworter, Außenminister Ribbentrop und der japanische Botschafter in Deutschland, Ōshima Hiroshi, in der schwächeren Position. Dies hatte zur Folge, dass während des gesamten Krieges kein einziger deutscher Flug durchgeführt wurde. Auf japanischer Seite wuchs, parallel zu der schweren Niederlage bei Midway und der beginnenden Abnutzungsschlacht in den Salomonen, der Wunsch, die Beziehungen mit der Sowjetunion auf keinen Fall zu belasten. Dementsprechend wurde Ōshima im Juni 1942 von seinem Außenminister darüber informiert, dass ein eventueller Flug auf keinen Fall die Nordroute über sowjetisches Territorium nehmen sollte. Statt dessen wurde die sehr viel längere Südroute, über Indien und den Indischen Ozean befürwortet.

Inzwischen waren parallele Planungen in Italien sehr viel weiter vorangeschritten als in Deutschland: Ende Juni 1942 startete eine dreimotorige italienische Maschine zum einzigen erfolgreichen Flug in den japanischen Machtbereich. Als prominenter Passagier war zeitweilig der nationalistische indische Politiker Subhas Chandra Bose erwogen worden. Seine Reise auf dem Luftwege wurde jedoch in letzter Minute von Hitler verhindert und auch die japanische Seite war sich zu diesem Zeitpunkt noch keineswegs klar darüber, ob er ihr in Ostasien wirklich willkommen war. Bose wurde später an Bord von U-Booten in den japanischen Machtbereich gebracht. Obgleich Boses Geschichte nur am Rande mit den Flugplanungen zu tun hat, widmet der Autor ihr vergleichsweise breiten Raum. Gleichwohl ist dies ebenfalls anregende Lektüre.

Anders als in Deutschland standen in Italien sowohl Mussolini als auch die Spitzen der Luftwaffe positiv zum Projekt eines Japan-Fluges. Planungen und Erprobungen wurden dem entsprechend zügig vorangetrieben und Anfang Mai 1942 kehrte eine italienische Maschine von einem erfolgreichen Flug nach Ostafrika zurück, der als Generalprobe durchgeführt worden war. Der Autor schildert detailreich jedes Stadium von Planung und Durchführung bis hin zu biographischen Einzelheiten der beteiligten Besatzungsangehörigen. Der eigentliche Flug in den japanischen Machtbereich begann am

Abend des 30. Juni mit dem Start eines italienischen Flugzeugs von Saporoschje, einem Flugplatz in der Nähe der deutschen Ostfront, das 21 Stunden und 14 Minuten später in Paotou in der Inneren Mongolei landete. Seit Ende Mai hatte die japanische Seite versucht, die Italiener von der Streckenführung über sowjetisches Territorium abzubringen, hatte jedoch zähneknirschend zugestimmt, nachdem sie erkannt hatte, dass hieran nichts mehr zu ändern war und nachdem zusätzliche Geheimhaltungsmaßnahmen zugesichert worden waren. Der Flug über eine Distanz von etwa 6000 Kilometern, fast ohne Funknavigationshilfsmittel und hauptsächlich mit Hilfe von astronomischer Navigation durchgeführt, stellte eine beachtliche fliegerische Leistung dar. Nachdem die Maschine am 3. Juli nach Tôkyô weitergeflogen war, bekam die Besatzung, trotz sehr ehrenhaften Empfanges, dort das Misstrauen gegenüber Weißen und manche Skurrilität der japanischen Kriegspropaganda zu spüren. Am 16. Juli, nach tôkyôter Ortszeit frühmorgens, startete das Flugzeug zum Rückflug und landete nach einem Zwischenaufenthalt in Paotou am 19. Juli bei Odessa wieder hinter der deutschen Ostfront. Später wurde die Besatzung von Mussolini empfangen und ausgezeichnet. Einen konkreten Nutzen hatte der Flug allerdings nicht, da weder Passagiere noch Fracht transportiert worden waren. Ein weiterer italienischer Flug, der nach Rangoon in Burma gehen sollte, kam später nicht mehr zustande, weil zum einen das japanische Heer, das die Organisation hierfür in Händen hielt, erklärte, dass eine von den Italienern geforderte Funkleitstrahlanlage erst in mehreren Monaten bei Rangoon installiert werden könne und zum anderen weil der als Startpunkt für den Flug vorgesehene Flugplatz in der Nähe von Tobruk in Nordafrika mittlerweile von alliierten Truppen erobert worden war. Im November 1942 wurden die diesbezüglichen Verhandlungen auf unbestimmte Zeit vertagt.

Im Anschluss an die Schilderung dieser schließlich gescheiterten Verhandlungen schildert der Autor im Detail die Verbringung des bereits erwähnten Subhas Chandra Bose an Bord von U-Booten nach dem Fernen Osten bis hin zu Boses Tod bei einem Flugzeugabsturz auf Taiwan und seiner Bestattung in Tôkyô. Auch hier ist die Lektüre interessant und aufschlußreich, hat aber nur am Rande mit dem eigentlichen Thema des Buches zu tun, das der Autor mit der anschließenden Darstellung der Verhandlungen um einen deutschen Flug ab Mitte 1942 wieder aufnimmt. Obwohl vor allem das japanische Heer einen solchen befürwortete und sogar von einer Delegation im Auftrag des Tennô die Rede war, welche auf dem Luftwege mit von Deutschland zu erwerbenden Flugzeugen nach Europa reisen sollte, führten diese Überlegungen letztlich wegen des anhaltenden Widerstandes Görings zu nichts. Nebenbei wirft die Darstellung der Debatte um die Flüge ein interessantes Licht auf die Machtkämpfe innerhalb der NS-Hierarchie.

Derartiges gab es jedoch auch auf japanischer Seite, wie aus der Tatsache ersichtlich ist, dass die japanische Marine offenbar keines ihrer weitreichenden Flugboote zur Verfügung stellte. Diese waren in genügender Anzahl vorhanden und praktisch das einzige japanische für ein derartiges Unternehmen geeignete in Serienfertigung befindliche Flugzeugmuster. Das Heer musste daher für einen eigenen Flug, der von Singapur auf die Krim führen sollte, eigens eine Maschine umbauen. Diese startete Anfang Juli 1943, ging jedoch vermutlich noch über dem Indischen Ozean verloren. Nach diesem Verlust gab es zwar noch weitere Verhandlungen und Planungen bis hin zu Überlegungen gegen Ende des Krieges, einen neuen deutschen Luftwaffen-Attaché per Flugzeug nach Japan zu schicken. Die japanische Seite wollte jedoch die deutschen Vorschläge von Routen über die Sowjetunion nicht akzeptieren und misstraute Alternativvorschlägen, welche eine Route von Nordnorwegen entlang der Küste des asiatischen Kontinents und dann durch die Beringstrasse nach Nordjapan vorsahen.

Insgesamt bietet Herdes Buch eine minutiös recherchierte Arbeit, die das bislang wenig beachtete Thema sorgfältig ausleuchtet. Dass sich hierbei hier und da kleinere Ungenauigkeiten eingeschlichen haben, ändert an dem guten Gesamteindruck nichts. Diese werden spürbar wenn etwa die Idee der Herstellung einer Landverbindung des deutschen und japanischen Machtbereiches 1942 im Mittleren Osten den japanischen Streitkräften zugeschrieben wird (tatsächlich war dies eine Idee der deutschen Seekriegsleitung und zumindest die japanische Marine war davon keineswegs überzeugt) oder wenn Herde ein vielleicht etwas zu positives Bild des deutschen Botschafters Ott zeichnet. Auch die nicht immer konsequent eingehaltene Umschrift japanischer Begriffe und Namen kann als nicht allzu schwer ins Gewicht fallender Makel genannt werden. Dies dürfte auch damit zusammenhängen, dass die alliierten Übersetzer der dechiffrierten japanischen Funksprüche hier selbst oft genug Probleme hatten. Als einziger ernsthafter Kritikpunkt erscheint dem Rezensenten das Fehlen eines Quellen- und Literaturverzeichnisses, was umso weniger verständlich ist, als das Buch über ein die Orientierung erheblich erleichterndes Orts- und Personennamenregister verfügt.

Berthold Sander-Nagashima, Potsdam