Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 121 (1955)

Heft: 6

Artikel: Kreta 1941 : missglückte Abwehr einer Luftlandung

Autor: Mark, Wilhelm

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-25869

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

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

nur sehr geringfügigen Verminderung der zivilen Tf.- und Stg.-Verbindungen auch während der Krisenperioden 1939 und 1940, ein unschätzbares Positivum für die angespannte und zum Teil verlagerte Rüstungsindustrie. Im übrigen zeigt das Seismogramm der Leitungszahlen ein getreues Abbild der jeweiligen Kriegslage:

Bei den Telefonverbindungen ein ständiges Ansteigen bis 1942 (Vertagung der Operation «Seelöwe» sine die und deutsche Hauptanstrengungen in Rußland); kurzes Stabilisieren und rascher Wiederanstieg mit Beginn der Tätigkeit des SHAEF; Spitzen beim Auslösen der Invasion und Beginn des deutschen V-Beschusses.

Die Fernschreiberkurve zeigt Steilstücke im Frühjahr 1939 mit dem Anlaufen der ersten Frühwarnnetze (die englische Radarorganisation betrieb ein Ticket-Alarmsystem); im Sommer 1940 in Erwartung der Invasion; Mitte 1941 und 1942 mit den beiden Spitzen des deutschen U-Bootkrieges; ab 1943 (Beginn der Invasionsvorbereitungen) mit Kulminationspunkt wie beim Telefon.

Die *baulichen* Vorbereitungen erreichten ähnliche Ausmaße. Für London errichtete man in 30 m Tiefe einen eigentlichen Übermittlungstunnel beträchtlicher Länge, der alle Ausrüstungen aufnahm und von dem aus die Kabel durch die Tunnels der Untergrundbahn aus den gefährdeten Räumen führten. Wer sich für diese Anlagen oder die flak-bunkerartigen Kriegsämter und Ausweich-Vermittlungen interessiert, sei auf eine sehr ausführliche Darstellung der englischen Post verwiesen.[1]

★

Betrachtungen über die Bewährung verschiedener nationaler Netze in Angriff, Verteidigung und Rückzug sollen uns später an dieser Stelle über Erfolg und Mißerfolg der Kriegsvorbereitungen orientieren.

Kreta 1941 — mißglückte Abwehr einer Luftlandung

Der deutsche Angriff auf Kreta im Mai 1941 war das erste großangelegte Luftlandeunternehmen. Die dort gemachten Erfahrungen waren für den alliierten Aufbau eigener «Airborne Troops» maßgebend. Daß sich die Luftmacht der Seemacht überlegen zeigte und die Durchführung einer Invasion erlaubte, hat die Engländer damals tief beeindruckt. Trotz modern-

[1] Post Office Electrical Engineer Journal, Band 38, S. 127ff. und Band 39, S. 147ff.

ster Technik – erstmals wurden nicht nur Fallschirmjäger, sondern auch Gleiter eingesetzt – erlitten die Deutschen schwerste Verluste an Personal und Material; nie mehr wurden seither deutsche Luftlande-Unternehmungen durchgeführt.

Die Verteidigung Kretas oblag hauptsächlich der 2. Neuseeländischen Division, und unterstand General Freyberg. Im Rahmen der offiziellen Geschichte über den Beitrag Neuseelands im Zweiten Weltkrieg ist ein Werk erschienen, das die Kämpfe um Kreta einer eingehenden und – da die deutschen Quellen ebenfalls voll ausgeschöpft worden sind – gründlichen Darstellung unterwirft.[1] Der Verfasser ist ein neuseeländischer Schriftsteller, welcher in der Schlacht um Kreta Zugführer war. Vorzügliches Englisch, wohl dokumentierte und auf genauer Sachkenntnis beruhende Darstellung sowie der Atem des persönlichen Erlebens machen dieses Werk zu einem Musterbeispiel guter Kriegsgeschichtsschreibung.

Die Schlacht um Kreta hat in unserem Lande vielleicht nicht die Beachtung gefunden, welche sie verdient. Die Invasion Kretas stellt eine Verbindung von Luftlandungen, Kämpfen um Flugplätze und Gebirgskrieg dar, welche für unsere Verhältnisse mehrfache Bezugspunkte aufweist. Die Lektüre des Buches – das durch gute Kartenskizzen (entgegen unseren Gepflogenheiten bezeichnet Blau den Feind, Rot die eigenen Truppen) und realistische Photos bereichert ist – kann den schweizerischen Offizieren bestens empfohlen werden.

Aus der Fülle der Probleme seien einige wenige herausgegriffen:

Nachrichtendienst und Übermittlungssystem

Vor Beginn der Landungen am 20. Mai 1941 war der britische Nachrichtendienst über die deutschen Invasionsabsichten, die dafür eingesetzten Land-, See- und Luftstreitkräfte, die Angriffszeit, die Landeräume und das Kampfverfahren bemerkenswert gut unterrichtet. Beispielsweise deckten sich die Schätzungen des zentralen Nachrichtendienstes in London und des Mittelost-Kommandos weitgehend mit den tatsächlich eingesetzten Luftstreitkräften:

	Schätzung London 29. 4. 41	Schätzung Wavell	Tatsächlicher Einsatz
Langstreckenbomber	315	150	280
Sturzkampfbomber	240	100	150
zweimotorige Jäger	60	40	90
Einmotorige Jäger	270	150	90
Transportflz. Ju 52		600	500

[1] Crete, by D. M. Davin, London.

Am 16. Mai 1941 erwartete das Kommando der auf Kreta stehenden britischen Kräfte (Creforce) den Einsatz folgender Mittel: 25 000 bis 35 000 Mann aus der Luft gelandet, 10 000 Mann über See transportiert unter Schutz der italienischen Marine.

Tatsächlich wurden rund 22 750 Mann gelandet, nämlich 10 000 mit Fallschirmen, 750 mit Gleitern, 5000 mit Transportflugzeugen und 7000 mit Schiffen.

Demgegenüber täuschten sich die Deutschen nicht nur über die Stärke von Creforce, die mit rund 30 000 Briten und 11 000 Griechen doppelt so stark war als vermutet. Auch die Gegenwehr der RAF wurde als wesentlich vorausgesetzt, während die letzten Jäger am Vortage der Invasion aus Kreta zurückgezogen worden waren. Schließlich gelang es trotz absoluter Luftherrschaft und mehrwöchentlicher Vorbereitung nicht, das Dispositiv des Gegners zu enthüllen, ein gutes Zeugnis nicht nur für die straffe Tarndisziplin innerhalb der Creforce, sondern auch für die Loyalität der griechischen Bevölkerung.

Nach Beginn der Kampfhandlungen änderte sich die Orientierungsmöglichkeit schlagartig. Zwar fiel General Freyberg am ersten Invasionstag der Operationsbefehl des 3. Fallschirmjägerregimentes in die Hand, welcher nicht nur die Aufträge an dieses Regiment und seine Teile enthielt, sondern auch über die Operationen der gesamten Invasionskräfte in großen Zügen Aufschluß gab. Doch fehlte auf allen Stufen eine genügende Orientierung über die eigene Lage, weitgehend dem Mangel an Funkgeräten zuzuschreiben. Die wenigen Drahtverbindungen waren bald unterbrochen und Läufer kamen meistens nicht oder nur mit großer Verspätung durch, weil keine Front im üblichen Sinne bestand, sondern der Kampf im ganzen Raum tobte, da die deutschen Landungen aus der Luft mitten in die britischen Truppen hinein erfolgten.

Diese ungenügende Orientierung über die Lage hatte am entscheidenden Punkte, beim Flugplatz von Maleme, ausschlaggebende Folgen, führte sie doch zum Verlust dieses Flugplatzes und dann zur Aufgabe der Insel überhaupt.

Alle Stufen der britischen Führung, angefangen bei Churchill persönlich, über General Wavell bis hinunter zu den Bataillonen und Kompagnien waren sich der Wichtigkeit sofortiger *Gegenangriffe* gegen den luftgelandeten Gegner bewußt. Die zu haltenden Geländeteile waren festgelegt und die Durchführung der Gegenangriffe befohlen und zum Teil eingeübt. Daß dabei Panzerwagen eine entscheidende Rolle zu spielen hatten, war allen klar. Gerade Churchill wies immer wieder auf diesen Punkt hin; er befürwortete ein Kampfverfahren, das die Inbesitznahme sogar der Flugplätze durch den

Gegner in Kauf nahm, der dann aber unverzüglich mit Panzerwagen und Stoßtrupps anzugreifen sei. Wavell meldete am 12. Mai, daß er diese Auffassung General Freyberg durch einen Verbindungsoffizier übermittelt habe. Am 16. Mai standen bei jedem der drei Flugplätze zwei Infanterie-Panzer, leichte, schwachgepanzerte und – bewaffnete Fahrzeuge. Daneben war noch die C-squadron der 3. Hussars mit leichten Tanks in Divisionsreserve.

Diese Gegenangriffe kamen bei Beginn der Kämpfe nicht so zur Durchführung wie vorgesehen. Als am 20. Mai bereits um 1000 (die Landungen hatten kurz nach 0800 begonnen) der Kommandant der Kp. C/22, welcher am Rand des Flugplatzes von Maleme in Stellung war, den Gegenangriff der Bat.Reserve beantragte, wurde dies vom Bat.Kdt. abgelehnt. Dieser wollte nicht seine einzige Reserve in der völlig unübersichtlichen Lage ausgeben. Erst 1700 fand dieser Gegenangriff von 2 Infanterietanks und einem Füs.Zug statt. In ungenügender Stärke, dazu in einem tankungünstigen Gelände durchgeführt, endete dieser Gegenstoß mit der fast völligen Vernichtung der eingesetzten Mittel. Dieser Mißerfolg bestimmte weitgehend den Entschluß des Bat.Kdt. zum Rückzug, was zum Verlust des Flugplatzes führte. Die höhere Führung war wegen der geschilderten Übermittlungs-Schwierigkeiten über diese schwerwiegende Entwicklung nicht im Bilde und entschloß sich deshalb ihrerseits nicht zu dem ebenfalls vorbereiteten Gegenangriff mit stärkeren Kräften. Erst in der Nacht vom 21./22. Mai kam dieser zur Durchführung, wiederum mit ungenügenden Kräften (zirka vier Kompagnien). Trotzdem wurde der Rand des Flugplatzes erreicht, mußte dann aber infolge feindlicher Übermacht (inzwischen waren zwei Bataillone der 5. Geb.Div. mit Ju 52 auf dem Flugplatz gelandet worden) wieder aufgegeben werden, was die endgültige Entscheidung der Schlacht um Kreta bedeutete.

Auch in anderen Abschnitten wurden die beabsichtigten Gegenangriffe nicht durchgeführt, obwohl dies die deutschen Truppen, die selbst meist in sehr kritischer Lage waren, jederzeit erwarteten.

Überall kann festgestellt werden, daß die Durchführung von Gegenangriffen im wesentlichen an einem ganz ungenügenden Übermittlungssystem und damit unzureichendem Nachrichtendienst und sodann am Fehlen geeigneter Panzerwagen in größerer Zahl scheiterte. Wie umgekehrt durch Panzer unterstützte Gegenangriffe eine Luftlandeaktion in eine kostspielige Niederlage verwandeln können, zeigte sich drei Jahre später im deutschen Abwehrerfolg bei Arnhem. WM.