

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 124 (1958)
Heft: 5

Artikel: Normandie 1944 : Auswirkungen der alliierten Luftüberlegenheit auf die deutsche Abwehr
Autor: Jaggi, O.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-27883>

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: 02.01.2026

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

Normandie 1944

Auswirkungen der alliierten Luftüberlegenheit auf die deutsche Abwehr

Von Major O. Jaggi

Wenn auch die Bedingungen für den Fliegereinsatz infolge der Änderung der Eigenschaften der Flugzeuge, ihrer Bewaffnung und der Einführung von taktischen Atombomben sich unseres Erachtens seit dem Zweiten Weltkrieg wesentlich geändert haben, halten wir es doch für richtig, den nachstehenden Aufsatz, der die Bedeutung der Flugwaffe mit Bezug auf den Kampf auf der Erde unterstreicht, zu veröffentlichen. Red.

In der Schlacht um die Normandie spielte die alliierte Luftwaffe bekanntermaßen eine ausschlaggebende Rolle. Sie besaß die uneingeschränkte Luftüberlegenheit bereits zur Zeit der Invasionsvorbereitungen, dann bei der Landung selbst und vermochte sie beim Fortschreiten der Operationen über dem eigentlichen Kampfraum sogar zur absoluten Luftherrschaft zu erweitern. Ohne eine solche wäre nach General Eisenhower eine Invasion ein höchst gewagtes, wenn nicht gar unmögliches Unterfangen gewesen.

Auf Grund deutscher und alliierter Berichte und Schilderungen soll nachfolgend dargelegt werden, wie sich diese Luftüberlegenheit lähmend auf die deutsche Kampfführung und den Kampfwillen auswirkte und dadurch maßgebend dazu beitrug, deutsche Gegenschläge schon im Keime zu ersticken.

★

Am 14. April 1944 unterstellten die vereinigten Stabschefs General Eisenhower in Gutheißung seines Standpunktes die taktischen Luftstreitkräfte. Gleich darauf wurde die strategische Luftwaffe angewiesen, industrielle und wirtschaftliche Ziele in Deutschland als Vorbereitung der Invasion zu bombardieren. Außerdem stand sie General Eisenhower nötigenfalls zur direkten Unterstützung der Land- und Seeoperationen zur Verfügung. Ursprünglich waren die schweren Bomber für die Durchführung solcher Aufgaben nicht vorgesehen; aber die Landungsoperationen bei Salerno hatten erwiesen, daß sie auch für solche Zwecke wirksam verwendet werden konnten. Damit waren die 8. und 9. USA-Luftflotte wie das britische Bomberkommando sowohl operativ eingesetzte Fernwaffe als auch taktische Nahunterstützung bei örtlichen Kampfhandlungen.

Während die alliierten Landungsschiffe die dunklen Gewässer des Kanals in Richtung Frankreich durchpflügten, brausten Nachtbomber über sie hinweg. Kurz nach Mitternacht begann die Bombardierung, und beim Morgengrauen des 6. Juni hatten 1136 Flugzeuge des Bomberkommandos

der RAF 5853 Tonnen Bomben auf zehn bestimmte Küstenbatterien an der Seinebucht zwischen Cherbourg und Le Havre abgeworfen. Als der Tag anbrach, setzten die Bomber der amerikanischen 8. Luftflotte den Angriff fort. 1083 Flugzeuge warfen kurz vor der Landung innerhalb einer halben Stunde 1763 Tonnen Bomben auf die Küstenverteidigungsanlagen ab. Darauf nahmen mittlere und leichte Bomber sowie Jagdbomber Einzelziele an der Küste und Artilleriestellungen im Landesinnern aufs Korn.

Nach der Landung konnten die an der Küste gelandeten Angriffskräfte die moralische Wirkung feststellen, die diese Schaustellung alliierter Luftmacht auf den Gegner ausgeübt hatte.

Im Verlaufe des Tages konzentrierten dann die schweren Bomber ihre Angriffe auf die Verkehrsknotenpunkte im Hinterland. Jäger und Bomber donnerten über das Schlachtfeld, griffen die deutschen Verteidigungsstellungen an, bombardierten Hauptquartiere, belegten Truppenansammlungen mit Bomben und Maschinengewehrfeuer und vernichteten Transportkolonnen. Innerhalb der 24 Stunden des 6. Juni führte die strategische Luftwaffe 5309 Aufstiege aus und warf 10 395 Tonnen Bomben ab, während die taktische Luftwaffe 5276 Einflüge aufwies.

Im Verlaufe der ersten sieben Tage flogen die alliierten Fliegerverbände 49 000 Einsätze und warfen 42 000 Tonnen Bomben ab. Die Verluste an Flugzeugen betrugen 532. Von diesen Einsätzen entfielen rund 35 000 auf die taktische Luftwaffe zur direkten Unterstützung der Landstreitkräfte.

Die erdrückende Luftüberlegenheit der Alliierten kommt auch in deutschen Berichten eindeutig zum Ausdruck:

«Vom ersten Büchsenlicht bis zur Abenddämmerung stand der Gegner laufend mit 400 bis 600 Jägern über dem Landaum. An Tagen feindlicher Großeinsätze betrug das Verhältnis zum eigenen Einsatz etwa 40:1. Ein konstanter Jägerschirm über und hinter den Kampfabschnitten lähmte jede Bewegung bei Tage und zwang schließlich dazu, den eigenen Jagdbombereinsatz abubrechen.»

«Wir rangen in hoffnungsloser Unterlegenheit mit einem mit allen Mitteln der modernen Technik ausgestatteten Gegner, dessen Luftwaffe den gesamten Luftraum souverän beherrschte, dessen Kampfverbände jede Straße, jeden Weg, ja sogar jedes Haus bis herunter zum kleinsten Gehöft unter ständiger Kontrolle hielten, so daß jedes Leben, jede Bewegung automatisch aufhörte.»

«Der Feind beherrscht den Luftraum über dem Kampfgebiet bis zirka 100 Kilometer hinter der Front völlig und unterbindet bei Tag mit starken Jabo- und Bomberverbänden nahezu jeglichen Verkehr auf Straßen, Wegen und in offenem Gelände. Bewegungen eigener Truppen im Gefechtsfeld bei Tage sind dadurch fast völlig unterbunden, während der Feind operieren kann. Truppe und Stäbe müssen sich tagsüber in bedecktem Gelände verstecken.»

Als Feldmarschall Rommel General Choltiz in seinem Befehlssomnibus besuchte, vertrat er die Ansicht, daß man unmöglich einen Krieg bei totaler

Ausfall der Luftwaffe führen könne. Zu diesem Zeitpunkte hatte die alliierte Luftwaffe ihre Stützpunkte noch in England und verbrauchte so für den An- und Rückflug einen wesentlichen Teil ihres Treibstoffes. Diese Einschränkung fiel aber bald dahin und machte einem pausenlosen Einsatz Platz.

Für die 3. deutsche Luftflotte war es ein hoffnungsloses Beginnen, dem Gegner über der Westfront die Luftherrschaft streitig machen zu wollen. Sie stand vor einer gewaltigen, ihre Kräfte bei weitem übersteigende Aufgabe. Ihre Fliegerverbände setzten sich aus dem II., IX. und X. Fliegerkorps, der 2. Fliegerdivision, dem II. Jagdkorps und der Aufklärungsgruppe 122 zusammen. Der Bestand an Flugzeugen innerhalb des Verbandes war seit dem Januar 1944 stetig gesunken und betrug beim IX. Fliegerkorps, das im Januar über 500 Flugzeuge verfügte, im Juni noch 223. Die Einsatzbereitschaft der Verbände lag um 40 Prozent der vorhandenen Apparate und betrug pro Gruppe 12 bis 15 Maschinen. Die am 5. Juni 1944 gemeldete Kampfstärke der Luftflotte 3 bezifferte sich auf 481 Flugzeuge. Davon waren 64 Aufklärungs- und 100 Jagdflugzeuge. Als der Gegner tags darauf 2100 viermotorige, 600 zweimotorige und 3500 bis 4000 einmotorige Maschinen einsetzte, konnte ihm die Luftflotte 3 nur 319 Flugzeuge entgegenstellen. Das Kräfteverhältnis betrug 20:1.

«Daß wir im Falle einer Invasion in der Luft zahlenmäßig unterlegen sein würden, daran zweifelte niemand. Die ungehinderten großen Feindeinflüge nach Nordfrankreich bewiesen es. Wirkliche Überraschung und Bestürzung rief jedoch der Grad der Überlegenheit der Alliierten hervor. Nie hätten wir angesichts tausender feindlicher Lufteinsätze geglaubt, daß unser Korps (84.) im amerikanischen Landeabschnitt überhaupt keine Entlastung erhalten und das schwarzweiße Balkenkreuz vom Himmel verschwinden würde.

Selbst wenn nach langen Verhandlungen eine Unterstützung durch die Luftwaffe zugesagt wurde, wie zum Beispiel am 13.6.44 der 17. SS-Panzer Grenadierdivision beim Angriff auf Carentan, blieb sie ohne jede Benachrichtigung einfach aus. Was half nachher die Erklärung, man hätte den feindlichen Sperrgürtel nicht durchbrechen können, weil der Amerikaner dank überlegener Funk- und Meßtechnik unsern Anflug erkannte, bevor die Maschinen richtig in der Luft waren und sofort Reserven gegen sie ansetzte.

Unsere Beschwerden drangen schließlich bis zum Führerhauptquartier im fernen Ostpreußen. Vom 84. AK wurde ein genauer Bericht gefordert. Im Korpsabschnitt, der mit dem amerikanischen Sektor zusammenfiel, meldeten die Divisionen für den Monat Juni ganze 7 – in Worten sieben – eigene Maschinen. Besonders erbitterte uns, daß Erdbeobachtungen, Agentenmeldungen, Gefangenenaussagen und die Auswertung von Beutekarten praktisch jeden Wert verloren. Außerhalb der Reichweite unserer Artillerie arbeitete man drüben unter den Bedingungen eines Manövers.»

Auch auf alliierter Seite hatte man besonders im Augenblick der Landung vermehrte Luftkämpfe erwartet, rechnete man doch mit 600 bis 700 Einsätzen der deutschen Luftwaffe.

Die zahlenmäßige Unterlegenheit der deutschen Luftstreitkräfte wurde durch die Zerschlagung ihrer Bodenorganisation noch beträchtlich verschlimmert. Die meisten der sorgfältig vorbereiteten und mit Vorräten versehenen Flugplätze waren bei Beginn der Invasion arg zerbombt, und besonders die Jäger waren aus ihren Flugplätzen buchstäblich herausgeschossen worden. Die Einheiten mußten in eilig ausgesuchtem Gelände niedergehen. Das ärmliche Nachrichtensystem brach zusammen und verursachte weitere Verwirrung.

Infolge der mangelhaften Navigationsfähigkeit der meisten Piloten landeten viele Einheiten auf falschen Plätzen – Ausweichplätze gab es wenige. Diese waren zudem kärglich getarnt und schlecht bevorratet. Das Bodenpersonal kam zum Teil mit der Bahn und traf in den meisten Fällen Tage, sogar Wochen zu spät ein.

Die geringste sichtbare Tätigkeit genügte, einen Flugplatz den wachsamten Aufklärungsflugzeugen der Alliierten zu verraten und hatte sofort den Besuch tieffliegender Jäger zur Folge. Bereits zwei Wochen nach Invasionsbeginn waren viele deutsche Gruppen zerschlagen und konnten täglich kaum 2 oder 3 Maschinen einsetzen.

Der Schwerpunkt der noch brauchbar gebliebenen Bodenorganisationen lag im Raume nördlich und nordwestlich von Paris. Dies wirkte sich insofern nachteilig aus, weil dadurch beim Einflug in den Invasionsraum die Verbindungen stets aus der Flanke bedroht waren.

Die Hauptaufgabe der Jäger verlagerte sich daher automatisch auf den Schutz rückwärtiger Verbindungen der kämpfenden Truppe, wobei es auch hier nur zusammengefaßtem Einsatze gelang, dieser für eine beschränkte Zeit die Bewegung im Gelände zu ermöglichen. Die Ungunst der Lage verschärfte sich zusehends, besonders, als es den Alliierten am 10. Juni 1944 gelang, den ersten Flugplatz im Landekopf sicherzustellen. Nach weiteren zwei Wochen waren auf dem Festlande bereits 31 alliierte Staffeln stationiert.

Laut den Angaben General Eisenhowers beliefen sich die gegnerischen Tageseinsätze bei günstigem Wetter auf 300 bis 350, im Maximum aber auf 450. Einen Beweis für die Schwäche der deutschen Luftwaffe sieht er darin, daß das Bomberkommando am 14. Juni 1944 mit 350 schweren Bombern einen Tagesangriff gegen Le Havre und Boulogne ausführen konnte, wobei nur 1 Maschine verlorenging. In Beurteilung der gegnerischen Luftstreitkräfte fährt der ehemalige alliierte Generalissimus wie folgt fort:

«Im Gegensatz zur Aktivität unserer Flieger beschränkte sich die Tätigkeit der deutschen Luftwaffe, abgesehen von gelegentlichen Angriffen mit 20 bis 30 Jagd-

bombern gegen das Landungsgebiet, auf vorsichtige Aufklärungsflüge bei Tag und auf Verminung der Küstengewässer durch wenige schwere Bomber bei Nacht.

Wir ernteten nun die Früchte unseres langen Kampfes um die Luftherrschaft, des Kampfes, der die alliierte Luftwaffe seit Beginn des Krieges so große Anstrengungen gekostet hat.

Die feindliche Luftwaffe blieb aber nicht nur während der Anfangsphase der Invasion inaktiv, sondern verhielt sich auch weiterhin defensiv und begnügte sich hauptsächlich damit, die Stützpunkte, Depots und Verbindungslinien zu schützen. Eine offensive Unterstützung der deutschen Landstreitkräfte fehlte und selbst die Verteidigung gegen die Angriffe unserer Jagdbomber auf die Frontstellungen war recht schwach. Der Feind befand sich allerdings in einer unangenehmen Zwangslage: Würde er trotz seiner zahlenmäßigen Unterlegenheit die Offensive ergreifen, so bedeutete das für ihn eine Katastrophe; blieb er jedoch ständig in der Defensive, so bedeutete das eine langsame Abnützung und eine Minderung der Moral seiner Truppe.»

Die Luftflotte 3 vermochte im ersten Monat der Invasion ihren Flugzeugbestand trotz erheblicher Verluste aufrechtzuerhalten. Bis zum 1. Juli wurden rund 14 000 Einsätze geflogen. Diesem Gesamteinsatz soll auf alliierter Seite ein solcher von 96 000 gegenübergestanden haben.

Wie wirkte sich dieses Mißverhältnis auf den Verlauf der Landoperationen aus? Hayn gibt uns in seinem Buche über die Invasion nachstehende Antwort:

«Auf die persönlichen Eindrücke des Tages drückt düster die Erkenntnis der schlachtentscheidenden Bedeutung der feindlichen Luftwaffe. Diese zertrommelte verhältnismäßig gefahrlos wichtige, erkannte Erdziele. Sie behinderte stark die Nachrichtenübertragung durch Beschuß der Peilanlagen der Vorfeldüberwachung. Sie fügte Truppenverschiebungen bei Tage schwerste Verluste zu und bannte sie bald gänzlich in die Nacht. Der Nachschubverkehr mußte die großen Nationalstraßen meiden und wurde auf die Wege zweiter Ordnung verwiesen. Munition und Brennstoff wurden Mangelware. Am schlimmsten empfand die Führung den Zeitverlust ganzer Tage, wo es auf Stunden ankam.

Es war immer das gleiche Bild. Bei anfangs gleichen Kampfbedingungen beider Seiten errangen wir klare Anfangserfolge. Diese konnten aber aus Mangel an Artillerie oder Munition und infolge des Fehlens jeglicher Luftunterstützung nicht ausgeweitet oder zu Durchbrüchen gesteigert werden. So hartnäckig und erfolgreich unser Widerstand war und blieb, die Kampfbedingungen erlaubten uns nicht, mehr als örtliche, begrenzte Gegenstöße zu unternehmen. Was letzten Endes trotz hervorragender taktischer Führung und trotz des Einsatzwillens unserer Männer herausprang, war lediglich eine vorübergehende Erleichterung der Lage, war ein Verlangsamen der planmäßigen Vorwärtsbewegung der Gegner um einige Tage.

Ein Musterbeispiel ist der deutsche Panzerangriff in Richtung Avranches am 7. und 8.8.44 bei hoffnungsloser eigener Luftlage, dem Fehlen eines Flakschutzes über diesem Angriffsraum und dem Fehlen eigener Jagdkräfte. Die feindlichen Jabos schlugen die deutschen Panzerkräfte rettungslos zusammen, zumal günstiges Flugwetter die Lufteinwirkung noch unterstützte.»

Auf die katastrophalen Auswirkungen dieser Luftunterlegenheit weisen auch andere Militärfachleute, wie zum Beispiel Speidel und Bayerlein, hin.

Es dürfte deshalb nicht ganz abwegig sein, wenn zwecks Vertiefung in diese Materie noch einige deutsche Mitkämpfer zu Worte kommen, wobei zwar mit gewissen Wiederholungen zu rechnen ist.

«Die folgenden Tage und Wochen zeigten nun immer wieder der in der Normandie kämpfenden Truppe und Führung, daß bei der feindlichen Luftüberlegenheit Truppenbewegungen bei Tage nicht durchführbar oder nur mit ungewöhnlichen, die Kampfkraft noch vor dem Erscheinen auf dem Schlachtfeld verzehrenden Ausfälle zu bezahlen waren. Auch Einzelfahrzeuge konnten bei Jabowetter nur noch auf Nebenstraßen mit Hecken- und Baumdeckung sprungweise vorwärts kommen, während die schnurgerade verlaufenden, baumlosen Hauptstraßen einfach unpassierbar waren. Der Gegner stürzte sich auf jedes sichtbar werdende Fahrzeug. So wurde die Truppe gezwungen, alle Bewegungen auf die im Juni leider so kurzen Nachtstunden zu verlegen, in denen die feindliche Fliegertätigkeit stark nachließ, aber durch Flugzeuge mit Leuchtfallschirmen in störendem Maß noch fortgesetzt wurde. Die wenigen Tage mit Regenwetter oder Nebelbildung, wenigstens in den ersten Morgenstunden, brachten nur selten eine Erhöhung der Bewegungsfreiheit.»

«Es war erstaunlich, wie schnell sich die Stabsfahrer auf den Luftbetrieb eingestellt hatten. Dauernd tauschten sie ihre Erfahrungen gegenseitig aus. Weil gegen 1430 Uhr jeden Tag die Luftüberwachung des Gegners merklich nachließ, wurde um diese Zeit losgefahren. Alle Augenblicke sah man am Straßenrand das vom Brand gerötete oder schwarz ausgekohlte, durch die Gluthitze total verbogene Metallgerippe eines Fahrzeuges. Vereinzelt schwelten Panzer, auf dem Stahl kochte die Farbe. Munitionswagen verloren unter Prasseln, Zischen und Puffen ihre wertvolle Ladung. Unbekümmert um alles sprangen Nachrichtenleute paarweise über das Gelände und flickten zerschossene Leitungen. Es dauerte jedoch nicht lange, da schwärmten die Jabos wieder am Himmel wie Hornissen. Der gurgelnde Ton von Raketengeschossen war von weitem zu hören. Feuerstöße flackerten jede Straße entlang. Bald fiel die Feindmaschine aus der Sonne herab, bald sprang sie wie ein Geschloß tief aus dem Horizont heraus. Kaum bemerkt, war sie auch schon da. Ihre Geschwindigkeit wurde anfangs immer unterschätzt. Der Pilot hatte stets den Finger am Knopf einer 2-Centimeter-Kanone, bereit, auf alles zu feuern, was sich ungedeckt bewegte. Kein einziger eigener Jäger versalzte ihnen das Handwerk. Tiefen Respekt vor den Kradmeldern jener Tage, vor den Ordonanzoffizieren, die täglich mehrmals den Jabos trotzten!»

«Noch in der Nacht vom 25./26.7. versuchten wir, das Grenadierregiment 983 zum Gegenangriff bereitzustellen. (Durchbruchsangriff der Amerikaner bei Avranches.) Doch der beabsichtigte Gegenangriff war zum Scheitern verurteilt, da alle Bewegungen des Regiments, selbst die auf dem Gefechtsstand durch den Einsatz der feindlichen Luftwaffe so verzögert wurden, daß keinerlei Zeitberechnungen mehr stimmten. Das Regiment konnte nicht einmal mehr den Bereitstellungsraum erreichen.»

«Als die Amerikaner um Mittag die Straße St. Lô - Périers überschritten, waren in dem zerbombten Abschnitt nur einige wenige Widerstandsnester übrig geblieben. Das Gelände war dermaßen durchkratert und zerwühlt, daß die amerikanische Infanterie nur langsam vorwärts kam und selbst die Panzer nur unter Schwierigkeiten sich fortbewegen konnten. Bei Einbruch der Nacht hatten die Amerikaner noch keine zwei Meilen zurückgelegt. Aber von einer Versteifung des Widerstandes war, außer in der Westflanke, wo die 2. Panzerdivision einzugreifen begann, nichts zu merken. Am Abend des 26.7. ließ von Kluge sagen, daß die Linie an der Straße St. Lô-Périers unter

allen Umständen gehalten werden müsse, aber sie war bereits durchbrochen. Ein frisches SS-Panzerbataillon, sagte er, sei mit 60 Panzern im Anmarsch, um zur Vire durchzustoßen und die Amerikaner abzuschneiden. Es traf mit 5 Panzern ein, nicht mit 60.»

«Am 6.8. war endlich unter unvorstellbaren Schwierigkeiten die Bereitstellung im Raume ostwärts Mortain beendet, so daß der Angriff kurz nach Mitternacht beginnen konnte. Starker Frühnebel verhinderte den Einsatz der feindlichen Luftwaffe. Damit fiel die absolute Beherrschung des Luftraumes, der Hauptgrund bisheriger Erfolge des Gegners vorerst weg. Der deutsche Keil überrollte glatt die amerikanische Linie. Er kam unter so gut wie keinen Verlusten stellenweise acht Kilometer vorwärts. Was der amerikanischen Erdabwehr nicht gelang, blieb nach plötzlicher Aufhellung des Wetters der 2. taktischen USA-Luftflotte vorbehalten. In rasch sich folgenden Wellen brausten ihre Maschinen heran und erstickten jede Bewegung. Zwar hatte die deutsche Luftwaffe volle Unterstützung zugesagt. Sie versicherte dem Stabschef der Armee: ‚Am 7. früh werden 300 Jäger in überschlagendem Einsatz pausenlos über dem Landrücken den Himmel reinfegen.‘ Obschon das Heer nachdrücklich darauf hingewiesen hatte, daß diese Abschirmung nach oben unbedingt Voraussetzung für das Gelingen des Angriffes sei, erschien dann über dem Kampfraum keine einzige Maschine. Die Jagdverbände waren wohl aufgestiegen, aber schon über ihren Einsatzhäfen um Paris in schwere Kämpfe verwickelt und beim Anflug vollends abgedrängt worden.»

«Die Panzergruppe Eberbach wurde am 18.8. aus dem Verbands der 7. Armee gelöst und der Heeresgruppe B unmittelbar unterstellt. Sie sollte nun, weit nach Osten abgedrängt, Argentan decken. Infolge der Luftüberlegenheit des Feindes erreichten viele Kompagnien nicht rechtzeitig den Raum zur Bereitstellung nördlich des Forêt d'Ecouvies. Sie mußten bei Tageslicht in die nächstbeste Deckung ziehen. Jeder Zusammenhang mit den Befehlsstellen ging verloren. Die Kommandanten, von Jabos gejagt, suchten die einzelnen Einheiten zusammen, um wenigstens eine neue Verteidigungslinie aufzubauen. Die Gefechtsstärken sanken rapide. So betrug die Stärke der sogenannten 9. Panzerdivision schließlich noch die einer Kompagnie. Viele Panzer mußten infolge des Betriebsstoffmangels aufgegeben und gesprengt werden. Ein weiterer Umstand wirkte sich für unsere Panzerwaffe ungünstig aus. Die feindliche Luftwaffe zwang uns, die Reparaturstaffeln weit zurückzunehmen. Eben bewegungsunfähig geschossene Panzer konnten daher oft nicht abgeschleppt werden. Damit waren sie ihrer Seele, der Bewegung, beraubt und fielen beim Absetzen gänzlich aus.»

★

Als vordringliches Ziel galt der alliierten Luftwaffe die Lähmung deutscher Führungsstellen. So wurde in den ersten Tagen der Normandieschlacht ein höherer deutscher Führungsstab, der sich reichlich manöverbefähigt in einer Ortschaft eingerichtet und trotz zahlreicher Jabos eine gewisse Bewegung von Einzelpersonen und Fahrzeugen zeigte und keine sorgfältige Tarnung durchgeführt hatte, bei Tage durch einen leichten feindlichen Kampffliegerverband mit blutigen und materiellen Verlusten zerschlagen und ausgeschaltet.

Einen schweren Schlag erlitt auch der Gefechtsstab der Panzergruppe West, der vom britischen Nachrichtendienst am 6. Juni ausfindig gemacht

wurde. Die Deutschen vermuten, daß die neu aufgetretenen Funkstellen vom Gegner angepeilt worden seien. Gegen Abend belegten britische Maschinen den Stab mit einem Bombenteppich. Nach Augenzeugenberichten sollen alle Stabsoffiziere tot oder verwundet ausgefallen sein. Die Funkwagen wurden zerstört, ebenso die meisten andern Fahrzeuge. Auch die Nachrichtenabteilung sah sich außer Gefecht gesetzt. Von dieser Katastrophe erhielt die 7. Armee erst nach zwölf Stunden Kenntnis.

Eine Woche später wurde auch der Kommandant des deutschen 84. Armeekorps, General Marcks, das Opfer feindlicher Jabos:

«Am 12. Juni trat gegen 0930 der Stabschef des 84. AK zum Wagen seines Chefs mit den Worten: Ich bitte Herrn General gehorsamst, sich nicht zu sehr der Gefahr auszusetzen. Ein Wechsel in der Führung wäre verhängnisvoll. – Ihr mit eurem Leben! Wir können nur einen anständigen Soldatentod sterben, aber unsere arme Heimat! Damit ruckte der Wagen an. Kaum war der Fahrer von der Allee im Priesterseminar von St. Lô auf die Straße eingebogen, als das Rattern der Raketen einer Typhon-Maschine und die Feuerstöße einiger Jabos zu hören waren. Wenige Zeit später brachte der Mitfahrer, Hauptmann Raben, die bittere Kunde. Was war geschehen?

Anfänglich herrschte Bodennebel, darüber strahlende Sonne. Um die Front schneller zu erreichen, ordnete General Marcks an, nicht wie sonst Nebenwege zu benutzen, sondern auf der Hauptstraße zu bleiben. Bei einem Bachabschnitt, drei Kilometer westlich von St. Lô, löste sich der Nebel plötzlich auf. Kurvende Feindmaschinen erwischten den Wagen kurz vor einer Deckung in Hecken. Ein 2-Centimeter-Geschoß zerriß dem General die Schlagader des rechten Beines. Er war nicht zu retten und verblutete gegen 0945 Uhr im Straßengraben.»

Ähnlich erging es etwa einen Monat später Feldmarschall Rommel. Am frühen Nachmittag des 17. Juli hielt er sich beim 1. Panzerkorps auf, um sich über die Lage berichten zu lassen. Nach der Verabschiedung bat Sepp Dietrich den Marschall, doch vorsichtig zu sein und die Hauptstraße zu meiden. Er machte den Vorschlag, den großen Wagen gegen einen Volkskübelwagen auszutauschen. Rommel winkte lächelnd ab und fuhr davon. Kurze Zeit später wurde er bei Foy de Montgomery verwundet.

Nach Mitte Juni lag der Stab des 84. AK im Dörfchen Le Mesnil-Aubert, nordwestlich von Cérences. Am Nachmittag griffen feindliche Tiefflieger in rollendem Einsatz den Ort an. Jede Tätigkeit auf dem Gefechtsstand war dadurch für längere Zeit lahmgelegt. Kurz vor Mitternacht erfolgte die Verlegung nach Le Tann sur Airon. Den Angehörigen des Stabes bot sich ein düsteres Bild. Eine lange, zusammengebombte Kolonne sperrte den Weg. Der Brand von Cérences erleuchtete die Strecke taghell. Jede Bewegung wäre aus der Luft erkennbar gewesen. Aber in geradezu nachtwandlerischer Sicherheit hatte der Stab für den Gefechtsstandwechsel eine Pause in der feindlichen Lufttätigkeit erwischt.

Das ständige Eingreifen alliierter Schlachtfliegerverbände auf dem Gefechtsfelde zwang die Deutschen, der Tarnung und Spatenarbeit größte Aufmerksamkeit zu schenken. Die beste passive Abwehr sollen der normannische Apfelbaum und die zahlreichen Hecken gewesen sein. Dichte Laubkronen warfen ihren schützenden Schlagschatten. Die in überaus großer Zahl vorhandenen, tiefeingeschnittenen Feldwege hatten buschbewachsene Ränder und stellten regelrechte, gut getarnte Schützengräben dar. Nie ist diese liebliche Obstgarten- und Wiesenlandschaft der Bocages so gelobt worden wie von den Deutschen im Jahre 1944, wohl aber auch nie der schöne Himmel so verflucht wie zur Zeit der Normandieschlacht.

Wo die Tarnung schlecht und die Spatenarbeit nachlässig waren, werden die vermeidbaren Verluste als außerordentlich hoch eingeschätzt. Von deutscher Seite wird mit allem Nachdruck darauf hingewiesen, daß in beiden Punkten gar nicht genug geschehen kann. «Andernfalls wird die Truppe zerschlagen, verbrannt und demoralisiert. In der Tarnung, im Auseinanderziehen der Truppe kann man nie auslernen. Auch bei eigenen Angriffen sind Tarnung und Spatenarbeit stets nötig.»

Die deutsche Luftunterlegenheit war mit den vorhandenen schwachen Flakkräften und beim Fehlen von Jagdfliegerverbänden nicht auszugleichen. General der Flakartillerie a. D. W. Pickert faßt die Lage, wie sie sich damals für die deutsche Fliegerabwehr ergab, wie folgt zusammen:

«Die vorhandenen Flakkräfte reichten bei weitem nicht aus, um der Truppe über dem Gefechtsfeld und im nahen rückwärtigen Raum den erforderlichen Schutz zu geben. Jedoch gelang es immer wieder, durch scharfe Zusammenfassung der Flakkräfte in Schwerpunkträumen vorübergehend die Jabos in größere Höhen zu drücken und ihre Angriffsfreudigkeit zu dämpfen. So war es bei den Kämpfen beiderseits der Orne gelungen, die Verschiebung einer Panzerdivision bei Tage und bei guter Sicht so stark durch Flak abzuschirmen, daß die Division nur mit geringen Ausfällen ihre Marschbewegung ausführen konnte. Das blieb aber eine seltene Ausnahme. Auch der Versuch, durch Zusammenfassung zahlreicher leichter Flakbatterien an den Hauptnachschrubstraßen bei Tage die Nachschrubbewegung zu ermöglichen, führte trotz aller Einsatzfreudigkeit der Flakartillerie nur zu Teilerfolgen. Wenn auch im Verlaufe der Normandieschlacht beiderseits der Orne über 460 feindliche Flugzeuge durch Flakverbände abgeschossen wurden, so hatte man doch den Eindruck, gegen eine Hydra zu kämpfen, der für jeden abgeschlagenen Kopf ein neuer hervorwuchs.»

Daß es nicht genügt, allein nur mit Flakkräften die eigene Truppe schützen zu wollen, zeigt uns General Pickert an Hand einer Kampfhandlung südlich von Caën am 18. Juli 1944.

«Da man südlich von Caën einen feindlichen Großangriff erwartete, waren hier drei Flakregimenter zusammengezogen worden, um den Truppen den nur irgendwie möglichen Schutz über dem Gefechtsfeld zu geben. Der Gegner erschien zum ersten Mal in der Normandieschlacht an dieser Stelle mit etwa 700 Bombern und deckte das Hauptkampffeld mit Bombenteppichen in einer in der Feldschlacht unbekannten Wucht zu. Es gelang nicht, die Truppe vor diesem Bombenteppich zu schützen. Die hierbei erzielten 30 Abschüsse reichten nicht aus, um die feindlichen Bomberverbände zu zerschlagen, die außerdem sehr geschickt in aufgelockerter Form anflogen.»

Um gegen solch ungewöhnlich starke Bomberverbände über dem Gefechtsfeld Erfolge zu erringen, gibt es nach ihm nur ein Mittel: die Luft-herrschaft wieder erringen.

Auf Grund der Erfahrungen in der Normandie vertreten deutsche Fachleute die Meinung, daß sich die Truppe ebenso wie gegen Panzer auch gegen Flugzeuge mit truppeneigenen und wirksamen Waffen soll wehren können.

★

Daß eine Unterlegenheit in der Luft die eigene Kampfführung wesentlich zu beeinflussen vermag, war den Deutschen bereits aus den Kämpfen in Afrika und Italien her bekannt. Die gemachten Erfahrungen wurden der Truppe teilweise in Führungsmerkblättern bekanntgegeben. Trotzdem wird deutscherseits festgestellt, daß der taktische wie operative Einfluß der eigenen Luftunterlegenheit besonders bei der Bereitstellung von Reserven und deren ersten Marschbewegungen zu wenig Berücksichtigung gefunden hat. In Form eines blutigen Lehrgeldes mußte erneut die Erkenntnis gewonnen werden, daß bei solch einer erdrückenden gegnerischen Luftüberlegenheit Marschbewegungen von Verbänden bei Tage ohne schwerste Verluste nicht durchzuführen sind, ja, daß selbst Einzelfahrzeuge in einem Gelände, wie es in der Normandie anzutreffen ist, auf größte Schwierigkeiten stoßen, ihren Standort gefahrlos zu wechseln.

Die Schwierigkeit, Reserven selbst aus kürzeren Entfernungen innert nützlicher Frist in gefährdete Kampfzonen heranzuführen, wirkte sich für die Deutschen äußerst nachteilig aus. Den Grund dazu legten die Alliierten bereits durch ihr der Landung vorangegangenes Zerstörungswerk am französischen Verkehrsnetz. Vom 6. März 1944 an setzten massive Bombenangriffe auf wichtige Eisenbahnknotenpunkte ein. Zwei Monate später folgte die Zerstörung der über die Seine, Loire und Oise führenden Brücken sowie derjenigen zwischen Paris und Orléans.

Vom 20. Mai an mitraillierten die Alliierten Züge und Bahnstränge und bombardierten kleinere Bahnhöfe. Zur Erfüllung all dieser Aufgaben verfügten die Angreifer über 4200 schwere und 1100 mittlere und leichte Bomber. Zu ihrem Schutze setzte man 2000 Begleitflugzeuge ein. Dieser Luftarmada konnten die Deutschen in Holland, Belgien sowie in West-, Nord- und Ostfrankreich nur 450 Maschinen gegenüberstellen.

Die Zerstörung des Eisenbahnnetzes war vor der Invasion so weit gediehen, daß Oberst Hoeffner, Chef des Transportwesens West, Ende Mai Feldmarschall Rundstedt meldete: «Während der zwei ersten Wochen, die der Invasion folgen, kann mit einem Truppentransport auf dem Bahnwege nicht gerechnet werden.»

Die Deutschen sahen sich gezwungen, die Transporte auf der Straße auszuführen. Hier wirkte sich aber wieder die Bombardierung der Straßenbrücken aus. An den Schiffs- und Notbrücken gab es bedeutende Ansammlungen, wiederum lohnende Ziele für die alliierte Luftwaffe.

In der Nacht vom 6./7. Juni wurden erneut 1000 Bomber auf Ziele dicht hinter dem Invasionsraum, vor allem auf das Eisenbahnnetz angesetzt.

General Eisenhower stellt fest, daß am D-Tag die alliierte strategische Luftwaffe in Zusammenarbeit mit der taktischen Luftwaffe so erfolgreich den Auftrag, das feindliche Eisenbahnnetz zu zerstören, durchgeführt hatte, daß die Deutschen an einem chronischen Mangel an Lokomotiven und sonstigem Material litten. Die Reparaturmöglichkeiten waren gering, die Kohlenvorräte reichten nur für 6 Tage aus, und 74 Brücken und Tunnels, die zum Kampfgebiet führten, waren zerstört. Das dadurch hervorgerufene Verkehrschaos wirkte sich verhängnisvoll auf die Bemühungen der Deutschen aus, nach der alliierten Landung Reserven heranzuschaffen.

Nach Chester Wilnot waren zwischen Paris und Orléans von Mitte Juni an nie mehr als zwei eingleisige Strecken benutzbar und auch die meist nur im Schutze der Dunkelheit. Einige Male gelang es den Deutschen, über die Loire und die Seine Bahnbrücken zu schlagen. Sie wurden aber bald zerstört, und die Deutschen mußten sich wieder mit Fähren und Pontonbrücken behelfen.

Vom Juli an wirkte sich die Zerstörung der Bahnen erst recht folgenreich aus; denn unter den übermäßigen Straßenmärschen rannen die deutschen Treibstoffvorräte schnell dahin, zu einer Zeit, da durch die alliierten Luftangriffe auf Raffinerien die Erzeugung von Benzin auf die Hälfte verringert worden war.

In den ersten sieben Wochen gelang es den Deutschen, zu den acht Divisionen, die zu Beginn der Invasion in der Normandie standen, ungefähr 20 weitere heranzuführen. Aber kaum eine kam in voller Stärke oder in

guter Verfassung an. Die meisten trafen bataillons- oder regimentsweise ein, und die auseinandergerissenen Einheiten wurden so, wie sie eintrafen, hastig und ohne Ordnung in den Kampf geworfen. Sie erlitten schwere Verluste, ehe sie Zeit gefunden hatten, sich in der Stellung einzurichten. In diesen sieben Wochen wurden drei deutsche Divisionen vernichtet und sechs weitere schmolzen auf je zwei bis drei Bataillone zusammen.

«Bevor die Transportzüge der 2. SS-Panzer-Division die Loire erreicht hatten, waren sämtliche Brücken zerbombt bis auf eine, die jedoch so schwer beschädigt worden war, daß der Zug Wagen für Wagen hinübergeschleppt werden mußte. Die Infanterieeinheiten der 2. SS-Panzer-Division brauchten 10 bis 14 Tage, die 450 Meilen von Toulouse nach St. Lô zurückzulegen, ihre Panzer wegen Mangels an Treibstoff noch mehr Zeit.»

Die 3. Panzer-Division (Glt. Bayerlein) befand sich bei Beginn der Invasion 150 Kilometer östlich von Caën. Erst am dritten Tage erreichte sie den Kampfraum in der Gegend von Tilly. Wie das dazu kam, berichtet uns Generalleutnant Bayerlein selbst:

«Um 0200 des 6. Juni wurde ich alarmiert. Die Invasionsflotte traversierte den Kanal. Ich erhielt den Befehl, um 1700 nach Norden aufzubrechen. Das war zu früh. Die Luftangriffe waren während des Tages schwer und jedermann wußte, daß alles, was fliegen konnte, die Invasion unterstützen würde. Meine Anfrage, den Anmarsch zur Front bis zum Einbruch der Abenddämmerung hinausschieben zu können, wurde zurückgewiesen.

Wir zogen also los, wie es befohlen war und wurden unverzüglich das Ziel eines Luftangriffes. Vor Anbruch der Nacht verlor ich 20 bis 30 Fahrzeuge. Während der Nacht setzten wir den Vormarsch bei einem nur dreistündigen Ruhehalt fort. Am frühen Morgen gab mir General Dollmann, Kommandant der 7. Armee, den Befehl, den Anmarsch fortzusetzen. Es blieb mir nichts übrig, als dies zu tun. Der erste Luftangriff erfolgte gegen 0530 nahe bei Falaise. Gegen Mittag wurde die Lage fürchterlich. Meine Männer nannten die Hauptstraße von Vire nach Berry-Bocage die Jabo-Rennstrecke. Jedes Fahrzeug war mit Zweigen getarnt und hielt sich an Hecken und Waldränder. Die Straßenkreuzungen waren bombardiert, eine Brücke bei Condé demoliert. Das hielt meine Kampfwagen keineswegs auf, behindert aber um so mehr die übrigen Fahrzeuge. Am Ende des Tages hatte ich 40 Benzinwagen und 90 andere Fahrzeuge verloren. Von meinen Panzern waren 5 erledigt, ebenso 84 Halbkettenfahrzeuge, Motorschlepper und Motorgeschütze. Für eine Division, die noch gar nicht ins Gefecht eingetreten, waren das schwere Verluste. Womöglich noch schlimmer war die durch die Jagdbomberangriffe hervorgerufene Auflösung der Ordnung. In solcher Verfassung wurde die Division, kaum daß sie eingetroffen war, am 8. Juni in einem Gegenangriff gegen einen britischen, auf Tilly gerichteten Stoß verzettelt hineingezogen.»

«Die Kampfwagen einer Panzer-Division verließen Abbéville am 9.6. mit Bahntransport, um die Front via Paris zu erreichen. Aber die Lokomotiven wurden so oft getroffen, daß die Panzer die Fahrt auf der Straße fortsetzten. Von den 120 Kampfwagen trafen erst am 18.6. deren 80 um Caumont ein. Um die 480 Kilometer zurückzulegen, brauchten sie fast 10 Tage.»

Die 17. SS-Grenadierdivision benötigte fünf Tage, um mit eigenen Mitteln die Strecke Thouars (südlich der Loire) bis nach Perriers (370 km) zurückzulegen. Ein Stabsoffizier der Division gibt folgenden Bericht über die Verschiebung:

«Am 7. Juni erhielten wir den Befehl, den Kantonnementsraum von Thouars zu verlassen, um die Invasionsfront in der Normandie zu erreichen. Unsere motorisierten Kolonnen schlängelten sich auf den Straßen dahin, die zur Invasionsfront führten. Da aber ereignete sich etwas, das uns verblüffen ließ. Flammenstriche hüpfen längs der Kolonne entlang und von der Straße stiegen kleine Staubwolken auf. Jedermann sprang vom Fahrzeug, um auf den naheliegenden Feldern Schutz zu suchen. Mehrere Fahrzeuge standen bereits in Flammen. Dieser Angriff war aber nur von kurzer Dauer. Die Männer kehrten zu den Kolonnen zurück, bleich, zitternd und erstaunt, daß sie diesem Kugelregen entgangen waren. Es war dies die erste Begegnung mit den Jabos. Die Marschkolonne war vollständig auseinander geborsten, und jeder versuchte auf seine Art, aus dieser Kolonne in Flammen herauszukommen. Und es war dies auch nicht zu früh, denn eine Stunde später erlitten wir einen neuen und zudem weit schlimmeren Angriff. Als der über uns gegangen war, war die Straße auf der ganzen Länge der Kolonne von den Trümmern unserer Pak, dem Stolz der Division, von flammenden Fahrzeugen und verkohltem Kriegsmaterial übersät. Der Vormarsch wurde eingestellt und die der Zerstörung entgangenen Fahrzeuge in Scheunen und unter Bäumen der Fliegersicht entzogen. Was wir da erlebt, war ganz anderer Art, als wir erwartet hatten. Es war der erste Kontakt mit unserem neuen Feinde, dem Amerikaner.»

In bezug auf den Zeitverlust stand es bei den zur Invasionsfront strebenden Infanterie-Divisionen weit schlimmer. So verließ beispielsweise eine Division am 12. Juni die Umgebung von Bayonne. Zerstörte Brücken und Bahnen sowie Widerstandskämpfer behinderten den Vormarsch dermaßen, daß die Division erst am 4. Juli den Raum von Hotat in der Normandie erreichte. An Stelle einer 72stündigen Eisenbahnfahrt, die nötig gewesen wäre, um die 650 km zurückzulegen, war die Division volle 22 Tage unterwegs. Wenigstens ein Drittel des Weges mußte das Gros der Division zu Fuß zurücklegen und zwar in Nachtmärschen von je 35 km.

Die 77. Infanterie-Division wurde am Morgen des ersten Invasionstages sofort in Marsch gesetzt. Ihr befohlenes Ziel waren die Heideflächen von Lessay. Infolge der feindlichen Lufteinwirkung zogen sich ihre Einheiten über eine Strecke von 200 km auseinander. Als die Spitzen am 9. Juni Valognes erreichten, stand das Gros noch bei Avranches (Luftlinie 90 km). Erst am fünften Tage waren die Regimenter in sich aufgeschlossen. Sie wurden am Oberlauf des Merderet mit Front nach Osten eingesetzt.

Die 275. Infanterie-Division brauchte eine Woche, um 240 km zurückzulegen. Sie begann ihre Verschiebung mit der Eisenbahn. Starke Bombardierungen zwangen sie, dieses Transportmittel zu verlassen. Die zum Weitertransport beschafften Pferde wurden ihr von den Franzosen wieder weggenommen, so daß die Division das Marschziel schlußendlich des Nachts im Fußmarsch erreichen mußte.

Die 9. und 10. SS-Panzerdivision benötigten für den Anmarsch aus Ostfrankreich ebenso lange, wie von ihren früheren Standorten in Polen bis zur französischen Grenze.

Die 16. Infanterie-Division, die am 18.6. von Holland (Haag) mit der Eisenbahn aufgebrochen war, mußte einen großen Umweg durch Holland, Belgien, das Rheinland und Ostfrankreich machen und traf erst am 3.7. an der Front ein.

Das III. Flakkorps stand bei Invasionsbeginn in der Gegend beiderseits der Sommemündung. Es war beabsichtigt, nach Eingang des Einsatzbefehles in Nachtmärschen zur Normandie zu eilen. Die weite Entfernung zur Front zwang jedoch, zumal auch

Feldmarschall Rommel das Flakkorps zu höchster Eile antrieb, zum Marsch bei Helligkeit. Die materiellen Verluste, die bei dieser Marschbewegung auftraten, betrugen, abgesehen von den blutigen: 20 Geschütze, 110 Lastwagen und Zugmaschinen. Die unterwegs erzielten 25 Flugzeugabschüsse konnten diese schweren Verluste nicht ausgleichen. General Pickert ist der Ansicht, daß bei eigener Luftunterlegenheit die Bewegungen der eigenen Truppe wie auch einzelner Nachschubfahrzeuge zwangsläufig auf die Nachtstunden verlegt werden müssen.

Alle Führungsmaßnahmen, auch die des Nachschubes, müssen sich dieser Notwendigkeit beugen. Die andernfalls eintretenden Verluste stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen, den die Trümmer der den Luftangriffen entkommenen Truppen oder die Reste der Nachschubkolonnen noch bringen können. Da es jedoch im Zeitalter der überschnellen Flugzeuge auch dem luftschwachen Gegner stets möglich sein kann, wenigstens zeitweise in beschränkten Räumen überraschend und luftüberlegen aufzutreten, werden Nachtmärsche wohl auch die Regel bilden müssen. Das Marschieren bei Tage auch mit großen Abständen scheint mehr als fragwürdig geworden zu sein, wenn schon jedes einzelne Fahrzeug vom Luftgegner angegriffen wird. Auch starke Flabverbände und zusammengefaßter eigener Jagdschutz werden nur vorübergehend und nur räumlich beschränkt Bewegungen von Verbänden bei Tage ermöglichen können.»

Am ersten Invasionstage herrschte infolge der alliierten Bombardierungen bei den Deutschen ein Chaos im Meldewesen. Nach Angaben General Eisenhowers traf die Nachricht der Anlandung alliierter Streitkräfte in Calvados im Hauptquartier der 7. deutschen Armee erst gegen 0900 ein. Die Meldungen waren um diese Zeit noch recht dürftig und zudem ungenau. Um 1640 erhielt das Armeecoberkommando 7 die ersten Meldungen von der Landung an der Utah-Küste, nachdem es zuvor beruhigende Berichte über den Verlauf der Gegenangriffe gegen die im dortigen Gebiet niedergegangenen Luftlandetruppen erhalten hatte. Gerade in kritischen Augenblicken verlor das deutsche Armeekommando die Verbindungen mit den Korpsstäben, die Korps verloren sie mit den Divisionen und die Divisionsstäbe waren über das Schicksal ihrer Regimenter im Ungewissen.

Ebenso ernst war die Lage im Nachschubwesen. Infolge Treibstoffmangels erreichten viele Motorfahrzeuge erst nach wesentlichen Zeitverlusten die Kampfzone, und hier kamen aus dem gleichen Grunde nicht immer alle motorgebundenen Waffen zum Einsatze. Auch der Munitionsnachschub litt darunter. So wird der Fall von Carentan dem Umstande zugeschrieben, daß die Artillerie über zu wenig Munition verfügte. Infolge der absoluten Luftherrschaft des Feindes wurde das deutsche Nachschubwesen im eigentlichen Kampfgebiet dermaßen getroffen, daß es den Deutschen schon aus diesem Grunde nie wieder gelang, die Initiative an sich zu reißen.

★

Ganz verheerend wirkten die Bombenteppiche der Alliierten. Diese «Kastentaktik» kam dann zur Anwendung, wenn es galt, Durchbrüche zu

erzwingen. Sie wurde zuerst von den Briten entwickelt, als südlich von Caën zahlreiche Panzer- und Infanterieangriffe verlustreich im Abwehrfeuer der Deutschen liegen blieben. Bald setzte aber auch der Amerikaner 1500 bis 2000 mittlere und schwere Bomber ein, um schmale Teile der gegnerischen Front aufzureißen. Hayn berichtet vom ersten solchen Angriff auf das 84. AK folgendes:

«Als das Armeekorps zum ersten Mal den Einsatz von 1500 Feindmaschinen auf einen Bataillonsabschnitt meldete, wollte bei der 7. Armee niemand daran glauben. Man hielt die Nachricht für eine glatte Übertreibung und war ungehalten, daß ein so nüchtern urteilender und als zuverlässig bekannter Stab nun zu Zweckmeldungen überging. Obgleich der Armeechef, Generalmajor Pemsel, auf fernmündliche Rückfrage hin die gleiche Auskunft erhielt, kürzte er bei der Weitergabe die Zahl um die Hälfte. Die Armee vertrat den Standpunkt: Wäre die Zahl richtig, könnte in dem betroffenen Abschnitt keine Maus mehr leben. Es fällt auch schwer, die Wirkung dieser Flächen- und Bombenteppiche mit Worten darzustellen. Das Gelände wurde um und umgewühlt. Dickste Bäume knickten wie Streichhölzer zusammen. Panzergeschütze und Lastwagen kippten in die Trichter oder gegen deren Erdwülste. Die Verteidiger waren meistens verschüttet. Sofern sie noch am Leben waren, mußten sie sich vorerst ausgraben. Sie suchten dann ihre Handfeuerwaffen zusammen, stellten die Geschütze wieder mühsam auf und schleppten Munition heran. Vielfach waren sie aber noch nicht abwehrbereit, wenn der Gegner auftauchte.»

Und Generalleutnant Bayerlein über den alliierten Angriff bei St-Lô am 25. Juli (Operation Cobra):

«Die Flugzeuge zogen ununterbrochen wie ein Förderband über uns weg, und die Bombenteppiche entrollten sich in großen Rechtecken (4 auf 1,5 Meilen). Meine Flak hatte kaum ihren Mund aufgetan, als die Batterien schon direkte Treffer erhielten, die die Hälfte der Kanonen zerstörten und den Rest zum Schweigen brachten. Nach einer Stunde hatte ich mit niemandem mehr Verbindung, auch nicht mit Funk. Zu Mittag waren außer Staub und Qualm nichts zu sehen. Meine Frontstellung sah wie eine Mondlandschaft aus, und wenigstens 70 % meiner Truppen waren außer Gefecht gesetzt: tot, verwundet, zerrüttet oder betäubt. Alle meine vorderen Panzer waren stillgelegt und die Straßen waren praktisch unpassierbar.»

Zur Brechung des feindlichen Widerstandes verwendeten die Alliierten auch Sprengbomben mit Aufschlagzündern, die keine großen, das Vorrücken der Panzer behindernde Bombentrichter hervorriefen.

«Die Resultate dieser Bombardierungen waren, wenn auch nur vorübergehender Natur, für den Angriffsbeginn entscheidend. Die effektiven Verluste der Deutschen, die sich in ihre Unterstände verkrochen hatten, waren verhältnismäßig gering. Sie waren aber durch das Bombardement wie betäubt, und es herrschte eine solche Verwirrung, daß in den nächsten Stunden unserem Vormarsch kaum nennenswerter Widerstand geleistet wurde.»

★

1940 war es die kampfkraftige deutsche Luftwaffe, die in engster Zusammenarbeit mit den zehn Panzerdivisionen den Armeen des Westheeres den Weg zum Sieg bahnte, in die Reihen des Gegners aber Schrecken und Verwirrung trug. Vier Jahre später mußten die Westarmeen in der Normandie am eigenen Leibe erfahren, daß ohne eine genügend schlagkräftige Luftwaffenunterstützung jede auch noch so große und aufopfernde Kraftanstrengung höchstens zu lokalen Erfolgen, nicht aber zum Endsiege führen kann.

Dies war sich auch Generalmajor Meyer, genannt Panzermeyer, bewußt, als er sich bei einer Lagebesprechung mit folgenden Worten an Feldmarschall Rommel wandte: «Marschall, geben Sie uns einen Luftschirm, geben Sie uns eigene Jagdverbände! Die feindlichen Landstreitkräfte fürchten wir nicht, aber gegen den Masseneinsatz der Air Force sind wir machtlos.»

Gedanken zum ungarischen Freiheitskampf 1956

Von XX.

(Schluß)

VI.

Wie schon so oft in den beiden Weltkriegen traten die Russen am 4. November auch diesmal in der *Morgendämmerung* und an einem *Sonntag* zu ihrem Großangriff auf Budapest und gegen Ungarn an.

Es war ein Generalangriff. Die russischen Truppen griffen nicht nur Budapest an, sondern gingen im ganzen Lande, ohne Rücksicht auf das bestehende «Feuereinstellen»-Abkommen und die Verhandlungen betreffend des Abzuges der Russen, zum Angriff auf die überraschten ungarischen Garnisonen über.

Am 4. November morgens bot die Verteidigung von Budapest folgendes Bild:

Rückgrat der Verteidigung bildete die Budapester Flak.Art.Division mit ihren etwa 24 85-mm-Batterien, welche Panzersperren bildeten.

In diesen so geschaffenen Rahmen wurden die Bataillone der Nationalgarde entsprechend den städtischen Verwaltungsbezirken eingebaut.

Die mobile Reserve bestand aus Teilen der aus Esztergom herangezogenen 7. ungarischen Panzerdivision und den Offiziersschulen (Zrinyi, Rákoczi) und sonstigen kleineren Alarmeinheiten der Volksarmee.

Bis 0550 Uhr gelang es den russischen Panzermassen, nach Überrumpfung der Flak-Panzersperren bis zur Inneren Ringstraße vorzustoßen, wobei