

Zeitschrift: Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 69 (1994)

Heft: 10

Artikel: Die Invasion am 6. Juni 1944 in der Normandie : Landung an unwirtschaftlicher, sturmumtobter Küste

Autor: Schlegel, Johann Ulrich

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-716386>

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: 01.05.2026

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

Die Invasion am 6. Juni 1944 in der Normandie – Landung an unwirtlicher, sturmumtobter Küste

Von Johann Ulrich Schlegel, Dr phil et lic iur, Zürich

Seit Monaten wurde von den Deutschen eine Landung der Alliierten an der Küste Frankreichs erwartet. Hitler hatte am Atlantik einen gewaltigen Schutzwall errichten lassen. Der Propagandaumwobene Atlantikwall galt als unüberwindlich. Zugleich war jeder Zoll Tag und Nacht bewacht. Aber gleichzeitig ist auch festzuhalten, dass dieser Wall im Laufe des Jahres 1944 noch keineswegs fertiggestellt war. Die Arbeiten an ihm waren Anfang Juni noch in vollem Gang.

Ausserdem stellte sich die grosse Frage, wo die Alliierten landen würden. Der deutsche Oberbefehlshaber West, Generalfeldmarschall von Rundstedt, war überzeugt, der Angriff erfolge an der engsten und gleichzeitig Deutschland am nächsten gelegenen Stelle des Kanals bei Calais. Hitler hatte jedoch schon früh die strategische Bedeutung einer Invasion in der Normandie zwischen Cherbourg und Le Havre erkannt. Allein, von Rundstedt ignorierte alle diesbezüglichen Hinweise des Führers. Im Hauptquartier von Rundstedts herrschte die Meinung vor, die Landung erfolge örtlich in der Nähe eines guten Hafens und zeitlich während einer guten Wetterperiode. Man ging davon aus, die Alliierten würden seichte und gefährliche Wasser meiden. Anfang Juni 1944 tobten ausserordentlich schwere Stürme über dem Kanal, und es herrschte höchster Seegang. Schon bei normalem Wetter gab es zwischen Cherbourg und Caen starke Strömungen. Gefährliche Riffe verstärkten noch die Unwirtlichkeit an dieser Küste. Deutsche Marineexperten äusserten, hier sei eine Landung generell unmöglich. Doch genau hier erfolgte sie. Seit dem 1. Juni traf sich der Oberste Befehlshaber des alliierten Invasionsheeres, Dwight D Eisenhower, täglich mit seinen Unterbefehlshabern Feldmarschall Montgomery, Admiral Sir Ramsey, Luftobermarschall Leigh-Mallory und Generalleutnant Gale. Die Wetterberichte lauteten ungünstig. Nur auf den 5. Juni war eine vorübergehende Besserung angekündigt. Eisenhower musste Rücksicht nehmen auf bereits in See gestochene Schiffe und ihre Betriebsstoffreserven, auf die Stimmung der Truppe sowie das Überraschungsmoment. So fiel er am 5. Juni um 4 Uhr in der Frühe den Entscheid: Am 6. Juni, D-Day (D = Decision), findet die Invasion statt.



Generalfeldmarschall Rommel inspiziert Verteidigungslinien am Atlantik.

Grösstes Kriegsunternehmen der europäischen Geschichte

Die Vorbereitungen der einzelnen Pläne umfassten ganze Bücher im Grossformat. Allein der sogenannte Fall «Neptun» bildete mit allen Gesichtspunkten des Sturmangriffs, die Luftunterstützung nicht dazugerechnet, ein sieben Zentimeter dickes Buch. Um an der unwegsamen Küste zu landen, wurden in England 146 riesige, hochhausartige Blöcke aus Beton und Stahl konstruiert, die als künstliche Häfen, «Mulberries» genannt, über das Meer geschleppt und an der Küste Frankreichs mit kompletten Fahrbahnen zum Strand versenkt wurden. Vor diesen Ungetümen wurden 70 alte Schiffe versenkt, die dann als Wellenbrecher dienten. Das Ziel war, einen täglichen Nachschub von 12 000 Tonnen Material an 33 Divisionen sicherzustellen. Selbst eine Treibstoffleitung wurde durch das Meer nach Frankreich gelegt. Dabei muss man sich vor Augen halten, dass die Invasoren auf einem von den Deutschen ständig bewachten, hundert Kilometer breiten Küstenstreifen alle Klippen, Buchten und Uferabschnitte mit zahllosen Drahthindernissen, Pfählen, Minen, Bunkern und weiteren Abwehrvorkehrungen kennen mussten.

Im Plan für den D-Day war vorgesehen, 185 000 Mann mit 20 000 Fahrzeugen in der

ersten Linie über den Kanal zu schaffen. In einem nicht mehr versiegenden Strom mussten hierauf weitere Truppen und weiteres Material hinüberbefördert werden. Es standen hierfür 4200 Landungsschiffe, 1200 Kriegsschiffe und ebensoviele Handelsschiffe zur Verfügung. Ergänzt wurde diese Armada durch sieben Schlachtschiffe, 23 Kreuzer sowie die erwähnten 146 Stahlbetonkünsthäfen im Schleppl von 100 Hochseeschleppern und Fähren. Am D-Day sollten 500 Panzer, 5000 Kettenfahrzeuge, 3000 Geschütze und 10 500 weitere Fahrzeuge an Land gebracht werden. Die gesamte Landungszone wurde in die mit Decknamen versehenen Abschnitte «Utah», «Omaha», «Gold», «Juno» und «Sword» unterteilt.

Noch in der Nacht zum 6. Juni bewegten sich die Landungsschiffe durch den Kanal in Richtung Frankreich. Nachtbombergeschwader, bestehend aus 1136 Flugzeugen der Royal Air Force, warfen 5853 Tonnen Bomben auf zehn vorher bestimmte deutsche Küstenbatterien zwischen Cherbourg und Le Havre, um die Stunde Null des 6. Juni vorzubereiten. Kurz nach Mitternacht sprangen dann zwei amerikanische und eine britische Luftlandedivision an den Flanken des zu besetzenden Küstenstreifens ab; sie mussten wichtige Übergänge über die Douve und die Orne besetzen. Allein für diese Flankensicherung wurden aus der Luft 2400 Lufttransporter und 870 Gleitflugzeuge eingesetzt. Bei Tagesanbruch warf die 8. US-Luftflotte durch 1083 Flugzeuge eine halbe Stunde vor der Landung 1763 Tonnen Bomben auf die Küstenverteidigungsanlagen. Während der Landung wurden Bomben gegen Einzelziele an der Küste und Artilleriestellungen im Landesinnern eingesetzt. Die Alliierten besaßen fast unumschränkte Luft-herrschaft. Erst Tage später erreichten auch die deutschen Flugzeuge eine gewisse Stärke. Die Alliierten begleiteten die Invasion mit gut vorbereiteten, umfassenden Ablenkungs- und Täuschungsmanövern.

Trotzdem tobte zu Land und zu Wasser ein unerbittlicher Kampf von Regiment gegen



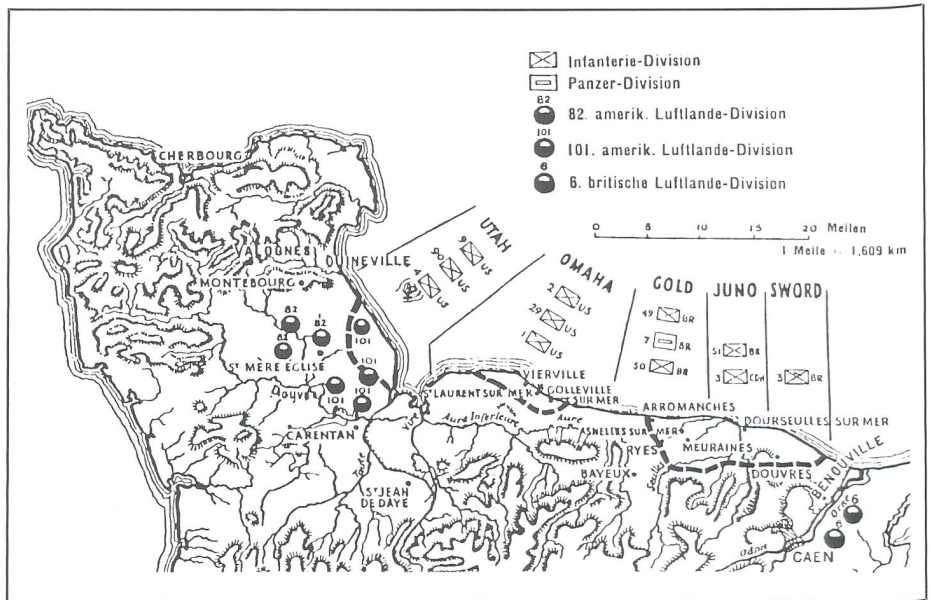
Es gibt keine trockenen Landungen, die Männer müssen durch hüft- bis brusttiefes Wasser.

Regiment, von Kompanie gegen Kompanie und Mann gegen Mann. Die alliierten Soldaten mussten sich buchstäblich Meter für Meter im feindlichen Abwehrfeuer vorankämpfen. Oft starben sie schon im hüfttiefen Wasser, bevor sie den Strand erreicht hatten. Erstaunlicherweise waren denn auch die Verluste auf beiden Seiten im Juni etwa gleich hoch. Man hat errechnet, dass jede Seite pro Tag durchschnittlich 2500 bis 3000 Gefallene zu beklagen hatte.

Dabei gab es Soldaten, auf die es der Tod geradezu abgesehen hatte: Sie wurden durch verirrte Splitter oder durch versehentliche Schüsse aus den eigenen Reihen ganz unerwartet getötet. Anderen wieder schien der Tod auf Teufel komm heraus konsequent auszuweichen. Oft erwähnt wird hierzu ein schottischer Dudelsackpfeifer, der aufrecht mitten durch detonierende Granaten und heftige Geschosseinschläge, unbeirrt in seinem Spiel, den mit grösster Vorsicht sich vorpirschenden Kameraden voranschritt. Die Deutschen sollen ihn schliesslich nur deshalb nicht erschossen haben, weil er so urkomisch wirkte, dass sie ihn für nicht normal hielten.

Die Schwächen der Deutschen

Eisenhower nennt als einen der Hauptgründe für den Erfolg des D-Days, dass die Deutschen «ein solches Vertrauen in die Stärke» ihres «Wallis» hatten. Als Generalfeldmarschall Rommel im Winter 1943/44 sein Kommando in Frankreich übernahm, trieb er die Arbeiten zur Verstärkung der Befestigungsanlagen zwar weiter voran, aber der nötige Nachschub an Stahl, Beton und Minen stockte. Hitler selbst äusserte, dass der Krieg verlo-



ren sei, wenn es nicht gelinge, die bevorstehende Invasion aufzuhalten und den Feind ins Meer zurückzuwerfen. Rommels Urteil zielte in dieselbe Richtung, als er sagte, die ersten 24 Stunden würden entscheidend sein.

Die Deutschen hatten sich sehr ausgeprägt auf die Idee versteift, eine Invasion unbedingt an der Küste zu verhindern. Diese Planung und diese Vorkehrungen führten dazu, dass eine Staffelung des Verteidigungssystems in die Tiefe des französischen Raumes hinein fehlte. Die endlosen Bombardierungen der Alliierten hatten auch zu einer systematischen Zerstörung der Radarsysteme geführt. Radaranlagen, die geschont wurden, belieferte

man mit falschen Funksprüchen, um zu täuschen und abzulenken. Wegen des hohen Seegangs blieben die deutschen Schiffe in den Häfen. Die U-Boote waren versenkt oder nicht einsatzfähig. Kurz, die Deutschen erkannten nicht, was vorging, und die Überraschung war geglückt.

Obwohl das Koordinationsvermögen der Deutschen geschwächt war und der Überblick fehlte, waren ihre Truppen im allgemeinen wachsam und leisteten erbitterten Widerstand. Die höllischen Bombardierungen von Marine und Luftwaffe auf die Küstenverteidigungsanlagen hatten diese nicht niedergelassen. Ja, die enormen Betonkasematten erlitten oft überhaupt keine Schäden. Generalfeldmarschall von Rundstedt war schon um 1.30 Uhr morgens über die Luftlandungen orientiert und sein Generalstabschef gelangte noch vor vier Uhr morgens zur Überzeugung, dass es sich beim Vorgehen des Feindes um ein umfassenderes Unternehmen handeln müsse. Allein, die Unfähigkeit zum Überblick, auch Versagen der Geheimdienste und die damit herbeigeführte Lähmung liessen von Rundstedt völlig im unklaren, wo nun die eigentliche Invasion stattfindet. Sein Fehlurteil lautete denn auch, in der Normandie spiele sich nur eine Nebensache ab.

Unterschiedlich hohe Verluste der Alliierten an den einzelnen Küstenabschnitten

Es kann nicht genug betont werden, wie sehr der hohe Wellengang die Landung erschwerte. Kleine Schiffe gingen unter, bevor sie die Küste erreichten. Mannschaften wurden beim Durchwaten der Brandung weggeschwemmt und ertranken. Die Schwimmpanzer, die durch je zwei Schiffsschrauben angetrieben wurden, gelangten an den Abschnitten «Sword» und «Utah» ans Ufer, aber an der «Omaha»-Küste versanken sie mit Mann und Maus. An den Flanken, wo die drei Luftlandedivisionen gelandet waren, griffen deutsche Panzerregimenter ein, deren Wirkung aber ergebnislos blieb. Im britisch-kanadischen Sektor «Juno» kamen die Invasoren planmässig voran, und an der «Gold»-Küste besetzten die Briten nacheinander Arromanches, Meuraines und Ryes.

Ganz anders hingegen verliefen die Ereignisse im amerikanischen Abschnitt «Omaha». Hier kam es fast zu einer Katastrophe. An den



Am Abend des «längsten Tages».

Landungsschiffen und den Schwimmpanzern entstanden grosse Schäden durch verminte Unterwasserhindernisse. Zu allem Unglück stiessen die Amerikaner noch völlig unerwartet, von der eigenen Abwehr nicht registriert, auf die zufällig frisch zur Verstärkung herangezogene 352. Infanteriedivision. Mit dem Mut der Verzweiflung kämpften sich die Amerikaner schliesslich an Land. Aber halbe Regimenter waren dabei aufgerieben worden. Sehr gering hingegen war der Widerstand am «Utah»-Abschnitt. Es gelang der 4. US-Division nach Errichtung eines starken Landekopfs, gegen Cherbourg vorzurücken.

Der Trumpf der Alliierten: Spezialpanzer, Luftüberlegenheit und eine hohe Präzision der Vorbereitung

Eisenhower selbst hielt in seinem Kriegsbericht fest, dass die Schwimmpanzer, auch amphibische Panzer genannt, eine wesentliche Hilfe bei der Landung waren. Bereits im Wasser gewährten sie der hintennachwatenen Infanterie Schutz und gaben nach vorne artilleristische Feuerunterstützung. Allerdings waren die Verluste, auch in Einzelfällen, hoch,

wie etwa bei jenem Panzerlandungsschiff, dessen Kommandant in einer Mischung von Sinnesverwirrung, Ängstlichkeit vor gegnerischem Feuer und verantwortungsloser Brutalität statt einen halben Kilometer vor der Küste schon fünfeinhalb Kilometer davor die Panzer ins Meer schickte. Von 32 Panzern versanken denn auch in den hohen Wellen 27 innerhalb weniger Minuten. Zum Glück klemmte plötzlich die Rampe, und so wurden die restlichen Panzer bis zum Strand befördert. Eine weitere wichtige Unterstützung waren Dreschflegelpanzer, welche Schneisen in die Minenfelder am Strand legten.

Noch 1943 war Deutschland eine stetige Vergrösserung der Flugzeug-Jägerstärke gelungen. Eisenhowers Generalstabschef folgte daraus, dass ein Landungsunternehmen zu irgendeinem Zeitpunkt nur dann Aussicht auf Erfolg haben könne, wenn es gelinge, die Gesamtstärke der deutschen Luftwaffe zu reduzieren. Demzufolge begann ein unerbittlicher Vernichtungsfeldzug gegen alle Fabriken, Strassen, Eisenbahnen, ja auch willkürlich gegen ganze Dörfer und Städte ohne Rücksicht auf Verluste in der Zivilbevölkerung. Man kann durchaus sagen, dass Deutschland im Rücken seiner im Ausland stehenden Armeen

niedergerungen wurde. Und jetzt bei der entscheidenden Invasion verfügte der Gegner über die Luftherrschaft. Tausende alliierter Flugzeuge liessen den Himmel über Frankreich erdröhnen. Diese Luftwaffeneinsätze führten dazu, dass die deutschen Armeekommandos die Verbindung mit ihren Korps verloren, diese mit den Divisionen, welche wiederum über ihre Regimenter im ungewissen waren. Den deutschen Truppen begann es an Nachschub zu mangeln, da die Verbindungswege unterbrochen waren.

Dagegen konnten die Alliierten rasch starke Positionen beziehen. Am Abend des 6. Juni, des «längsten Tages», standen 130 000 Mann, herangeführt von der grössten Kriegsflotte der Weltgeschichte, auf dem Kontinent. Es gibt in der europäischen Kriegsgeschichte keinen Feldzug, der so weitgespannte und ins Detail führende Vorbereitungen erfordert hat und mit derart perfekter, den Erfolg in sich tragender Präzision und Kraft durchgeführt worden ist, wie diese Invasion. Damit aber begann die Niederrichtung eines Systems und eines Regimes, das die Welt mit Schrecken erfüllt hatte und von dem man heute annimmt, dass ohne seine Zerstörung die Geschichte einen unseligeren Verlauf genommen hätte.

Die Landungsschiffe des D-Day

Von Lorenz Amiet, Remetschwil

Am 6. Juni 1994 jährte sich der D-Day zum fünfzigsten Mal. Dies ist Grund genug, um einmal die eigentlichen Arbeitspferde dieses Unternehmens, die Landungsschiffe, in ihrer Entwicklung unter die Lupe zu nehmen. Jene Schiffe also, von denen der ehemalige amerikanische Generalstabschef der Armee, General George Marshall, während des Krieges folgendes gesagt haben soll: «Vor dem gegenwärtigen Krieg habe ich nie etwas von einem Landungsschiff gehört, ausser von einem Gummiboot, jetzt denke ich kaum mehr an etwas anderes.»

Bereits in der Antike transportierten gelegentlich Schiffe Soldaten und Pferde ins vom Feind beherrschte Gebiet. Zum Beispiel wurde die ganze griechische Streitmacht, die vor Troja kämpfte, auf dem Seeweg von den verschiedenen griechischen Städten herangeschafft. In diesem Jahrhundert wurde zum erstenmal ein speziell ausgerüstetes Landungsschiff im April 1915 bei der Landung von Gallipoli an den Dardanellen, nur wenige Kilometer vom antiken Troja entfernt, einge-

setzt. Der mit zusätzlichen Türen im Rumpf und Fallreeps zur Landung der Soldaten ausgerüstete englische Kohlendampfer «River Clyde» hatte jedoch kein Glück. Das Schiff lief auf Grund und wurde anschliessend von der türkischen Artillerie komplett zerstört. Die meisten bei Gallipoli gelandeten Truppen wurden jedoch in von Leichtern gezogenen Booten an den Strand gebracht. Dies war der Höhepunkt, den die Landungstechnik im Ersten Weltkrieg erreichte.

Zwischenkriegszeit

In der Zwischenkriegszeit trieben vor allem die USA und Japan die Entwicklung von spezialisierten Fahrzeugen und Schiffen zum Landen von Truppen und deren Ausrüstung voran.

In Amerika übte die US-Navy zusammen mit dem Marine-Corps ab 1922 regelmässig Landungen, vor allem bei Culebra in der Panamakanal-Zone und vor der Insel San Clemente vor der südkalifornischen Küste. Bei diesen

Landungen stiegen die Soldaten meist von grösseren Kriegsschiffen in deren Beiboote um und fuhren damit zum Strand. Diese Übungen deckten aber nicht nur Mängel bei der Taktik von Landungen auf, sie zeigten auch, dass es an geeigneten Vehikeln fehlte. In der Zeit ab 1924 bis zum Zweiten Weltkrieg stand in Amerika die Entwicklung von folgenden zwei Landungsfahrzeugen im Vordergrund: Zum ersten wurde ein schwimmfähiges Raupenfahrzeug entwickelt, das im Wasser, von Schrauben angetrieben, je nach Typ immerhin vier bis fünf Knoten schnell war. Diese Fahrzeuge bewährten sich bei Tests auf Flüssen, waren jedoch beim Einsatz auf dem Meer zu wenig seetüchtig, weshalb sie auch nicht weiterentwickelt wurden. Die Vorteile dieses Systems wurden jedoch 1940 wieder neu entdeckt. Ab 1941 wurde das LVT (Landing Vehicle Tracked) in Serie gebaut – bis zum Kriegsende wurden 18 600 Einheiten gebaut und, vor allem im Pazifik, eingesetzt. Zum zweiten baute man neue Boote, die, ausgerüstet mit einer Bugrampe, an den Davits (Bootskräne) von Schlachtschiffen und Kreuzern aufgehängt werden konnten, was allerdings die Länge der Boote auf knapp 10 Meter und das Gewicht auf 5 Tonnen limitierte. Um nicht den teuren Schlachtschiffen, die für andere Zwecke benötigt wurden, die Rolle des Landungsboot-Mutterschiffes geben zu müssen, wurden ab 1936 insgesamt 132 Zerstörer in Transportschiffe umgebaut. Diese konnten bis zu 200 Mann sowie vier an Davits aufgehängte Landungsboote mitführen.

LCP, LCVP (Landing Craft, Vehicle, Personnel)

1938 wurde zum erstenmal ein Panzer von einem Boot aus gelandet. Erst 1939 kam jedoch die Verwendung von Landungsbooten bei der US-Navy endgültig aus dem Probestadium heraus, als ein vom Bootsbauer Andrew



Panzerlandungsschiffe werden im den Amerikanern zugeteilten Omaha-Abschnitt an der Küste der Normandie entladen.

Bild US Naval Institute