

Zeitschrift:	Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung
Herausgeber:	Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band:	69 (1994)
Heft:	10
Artikel:	Die Landungsschiffe des D-Day
Autor:	Amiet, Lorenz
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-716387

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: 17.02.2026

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

Landungsschiffen und den Schwimmpanzern entstanden grosse Schäden durch vermine 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 Schwimmpanzern, auch amphibische Panzer genannt, eine wesentliche Hilfe bei der Landung waren. Bereits im Wasser gewährten sie der hintennachwandernden 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 fünf einhalb 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 Schnesen in die Minenfelder am Strand legten.

Noch 1943 war Deutschland eine stetige Vergrösserung der Flugzeug-Jägerstärke gelungen. Eisenhowers Generalstabschef folgerte daraus, dass ein Landungsunternehmen zu irgendeinem Zeitpunkt nur dann Aussicht auf Erfolg haben könnte, 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 tragenden Präzision und Kraft durchgeführt worden ist, wie diese Invasion. Damit aber begann die Niederringung 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 1944 jähzte 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 Panama-Kanal-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

J Higgins in Louisiana entwickeltes LCP in Serie ging. Diese gut 11 Meter lange Konstruktion konnte 36 Mann oder 4 Tonnen Material laden und wurde in Amerika und England zum Standard-Landungsboot des Zweiten Weltkrieges, viele hundert dieser LCP wurden gebaut. Ab 1941 wurden sie zudem mit einer Bugrampe versehen, so dass sie kleinere Fahrzeuge mitführen konnten. Von diesem Muster, genannt LCVP, wurden in den Kriegsjahren Tausende gebaut. All diese Boote konnten problemlos an den Davits von grösseren Schiffen aufgehängt werden. Parallel zu diesen wurde in Grossbritannien auch das LCA (Landing Craft Assault) gebaut. In den Dimensionen war es ähnlich dem LCVP. Von diesen LCA wurden am D-Day 502 Einheiten verwendet.

LCT und LST (Landing Craft/Ship Tank)

Im Juni 1940 liess die Royal Navy auf Churchills Initiative ein Schiff bauen, das in der Lage war, schwere Panzer an Küsten zu landen. Man liess davon 20 neue Schiffe bauen. Der grösste Teil dieser Schiffe war von einem Deck zur Aufnahme von drei 40-Tonnen-Panzern oder sechs leichten Panzern ausgefüllt. Neben diesem Deck gab es nur noch ein kleines Steuerhaus sowie zwei Räume zum Aufenthalt der Besatzung während der Fahrt, je einer Steuer- und Backbord am Heck. Der Bug war von einer breiten Rampe dominiert, über die die Panzer am Strand ins tiefere Wasser – und anschliessend an Land – gelangen konnten. Nachdem man die vielseitigen Einsatzmöglichkeiten dieses Typs sofort erkannt hatte, wurde er in grossen Stückzahlen produziert. Am D-Day setzten Grossbritannien und Amerika zusammen 837 LCT ein.

In zwei entscheidenden Faktoren stellte das LCT jedoch noch nicht das Optimum dar: Erstens konnte es nur wenig Fahrzeuge über zweitens nur kurze Distanzen befördern. Immer noch fehlte ein grosses, seetüchtiges Schiff. Um dieses Manko zu beheben, arbeitete die britische Admiralität 1941 Pläne für ein neues Schiff aus, sie entwickelte das LST. Dieses wurde in gewisser Weise zum bedeutendsten Schiff des Zweiten Weltkrieges, bald

prägte es das Bild jeder Landung. Bis das erste neue LST fertiggestellt war, baute Grossbritannien drei Öltanker, die einen speziell flachen Rumpf hatten, zur Aufnahme von 18 schweren Panzern um. Diese waren die ersten grossen Panzerlandungsschiffe der Welt. Da auf Grossbritanniens Werften den U-Bootabwehrschiffen Priorität gegeben wurde, dauerte es bis 1943, ehe das erste neue LST fertiggestellt war. Diese neuen Schiffe verdrängten maximal 5400 t, waren rund 120 m lang und konnten dreizehn 30-Tonnen-Panzer aufnehmen.

Bereits Ende 1941 gelangte jedoch eine Delegation der Admiralität zum Austausch von Ideen an die US-Navy. Wenige Tage danach hatte der amerikanische Schiffbauingenieur John Niedermair bereits die Basiskonstruktion für die über 1000 während des Krieges gebauten Panzerlandungsschiffe hergestellt. Dank des grösseren Potentials der amerikanischen Industrie war das erste US-Panzerlandungsschiff bereits Mitte Dezember 1942 fertiggestellt. Dieses Schiff war in den Dimensionen etwas kleiner als das britische Original, konnte jedoch dank geschickter Raumaufteilung achtzehn 30-Tonnen-Panzer aufnehmen. Diese waren auf zwei durch eine Rampe oder einen Lift verbundene Decks, das eine im, das andere auf dem Rumpf, verteilt. Fortan kontrollierte Amerika das LST-Programm. 236 LST nahmen am 6. Juni 1944 bei der Operation «Neptune», dem maritimen Teil der Operation «Overlord», teil.

LCI (Landing Craft Infantry) und LSM (Landing Ship Medium)

Obwohl LCT und LST im Zweiten Weltkrieg die entscheidende Rolle spielten, wurde auch ein anderer Schiffstyp in riesigen Stückzahlen hergestellt: das Infanterielandungsschiff. In den USA wurden alleine über tausend Stück dieser 380 t verdrängenden Schiffe in Auftrag gegeben. Die 200 Soldaten, die eines aufnehmen konnte, verliessen das Schiff bei der Landung über zwei Stege, die, auf jeder Seite des Buges einer, nach vorn gerollt wurden. Dieser ozeantaugliche Schiffstyp wurde auch in verschiedenen Versionen zur Feuerunter-

stützung der Landungstruppen verwendet, indem man Raketen und leichte Kanonen aufs Deck montierte. Am D-Day setzten die Alliierten insgesamt 248 LCIs ein. Mit den Jahren wurden immer grössere LCTs (Landing Craft Tank) gebaut. Das siebte Modell schliesslich unterschied sich von den anderen darin, dass es eine eigene Bezeichnung erhielt, das LSM war entstanden. Von diesem Panzerlandungsschiffstyp, der auf einem offenen Deck fünf mittlere Panzer unterbringen konnte, wurden in der zweiten Kriegshälfte nochmals mehrere hundert Stück in den USA und England gebaut. Gekennzeichnet war das LSM durch seinen hohen runden Kommandoturm Steuerbord Mittschiffs.

Die grossen Schiffe

Die grösssten aller amphibischen Schiffe waren zu LSIs (Landing Ship Infantry, in England) und APA bzw AKA (Attack Transport/Attack Cargo Ship, in den USA) umgebaut Frachter und Passagierschiffe. Diese brachten auch den Hauptteil an Truppen und Material in die Einsatzgebiete. Die USA bauten sogar rund 300 solche Schiffe neu. Diese wurden vor allem im Pazifik eingesetzt. An der Operation «Neptune» nahmen 55 LSIs und zehn APAs teil. Da dieser Schiffstyp jedoch wegen seiner Grösse die Ladung für die Landung in kleinere Schiffe umladen musste, er jedoch nicht selber genügend LCVPs an seinen Davits mitführen konnte, wurde ein neuer Schiffstyp kreiert. Die neuen LSD (Landing Ship Dock) konnten ebenfalls nicht direkt an den Strand fahren, um ihre Ladung zu löschen. Sie führten jedoch ihre Tender in einem die hintere Hälfte des Schiffes ausfüllenden Dock mit. So konnten sie bis zu drei beladene LCTs mitführen. Über dem Dock konnten zusätzliche Fahrzeuge auf einem offenen Deck transportiert werden, und wenn man anstelle der Landungsboote auf einem weiteren einbaubaren Deck nochmals Fahrzeuge lud, so brachte man es auf eine Ladung von eindrücklichen 110 Lastwagen. Dies veranschaulicht, weshalb das LSD das flexibelste aller im Zweiten Weltkrieg gebauten Landungsschiffe war. Es kam jedoch zu spät, um im Krieg in grossen Stückzahlen eingesetzt werden zu können. Dennoch nahmen am D-Day zwölf LSDs teil.

Schlussbeurteilung

Diese Aufstellung konnte nur die wichtigsten Landungsschiffstypen näher vorstellen. Bei allen Landungsoperationen, und bei der am D-Day im speziellen, nahmen noch viele weitere Schiffe entscheidende Funktionen wahr. Diese reichen vom mit umfangreichen Kommunikationseinrichtungen ausgerüsteten amphibischen Flaggschiff über spezielle Landungsschiffe zur tarnenden Einnebelung der Flotte bis zum Küchenboot, von dem ebenfalls zehn Einheiten eingesetzt wurden.

Gar nicht berücksichtigt wurden die vielen Kriegsschiffe, die die Operation absicherten und Feuerunterstützung gaben – unter anderen sieben Schlachtschiffe, 23 Kreuzer, über 300 Schiffe zur U-Abwehr, 287 Minensuchboote ...

Alle gehörten sie der grössten Schiffsarmada an, die die Welt je sah; und alle halfen sie mit, die wohl komplexeste militärische Operation des Krieges erfolgreich durchzuführen. ■



Dieses LCI (Landing Craft Infantry) der US-Küstenwache wurde bei der Heranfahrt am D-Day von einem Hinterwäldler im Wasser beschädigt. Zudem kam es bei der Landung unter Beschuss, von welchem die diversen Einschlagslöcher am Bug zeugen.

Bild US Naval Institute