Zeitschrift: Protar

Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

Band: 11 (1945)

Heft: 5

Artikel: Luftkrieg im Jahre 1944 : Zusammenfassung

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-363099

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: 23.08.2025

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

mations légères de combat. On y rencontre essentiellement des Mosquitos et des Hawker «Typhoon» et «Tempest», ces derniers monoplaces équipés de moteurs de 2000 chevaux et de projectiles à fusées. Les escadrilles opèrent deux à trois fois par jour. On cite même le cas d'un pilote qui a effectué quatre sorties dans la même journée. Les bases de cette aviation sont situées sur la côte sud de l'Angleterre. Il s'agit donc de parcourir chaque fois à l'aller et au retour une distance minimale de 150 kilomètres au-dessus de la mer. Quinze jours après les premières opérations, les escadrilles peuvent en partie déjà établir leurs quartiers en France et prolonger ainsi la profondeur de leurs actions vers l'intérieur du pays.

Après ce bombardement massif des objectifs militaires qui n'est rien d'autre qu'une vaste préparation d'artillerie, les Alliés mettent à terre de puissantes formations. Ce sont les 1re et 6e divisions britanniques et 82e et 106e divisons américaines aéroportées. Ces divisions se composent de 5000 à 6000 hommes; elles emportent avec elles des chars légers, des armes légères et moyennes. C'est donc une masse de manœuvre de 25'000 hommes environ qui est déposée ainsi en arrière des premières lignes de défense. C'est peu cependant, en regard des 150 kilomètres du front. La jonction rapide avec les troupes lourdes débarquées sur les côtes est nécessaire, sinon ces unités vont plus ou moins vite vers leur anéantissement. C'est ce qui se produit au sud du Havre. Par contre, dans le Cotentin où la jonction est rapidement réalisée et où les conditions sont peut-être plus favorables, les troupes aéroportées tiennent leurs positions, elles remplissent leur mission et permettent un rapide débarquement maritime.

Pour transporter par air plusieurs milliers d'hommes avec tout leur équipement, des armes et des chars légers, pour constituer un service derrière le front indispensable, le Haut Commandement allié a constitué une flotte aérienne en conséquence. On y trouve le Douglas C-47 (avion de transport D. C-3) utilisé comme transporteur de troupes et de matériel et comme remorqueur de planeurs. Puis le Stirling «Short» ancien bombardier de nuit qui a été désarmé et équipé pour le remorquage des planeurs lourds. Les planeurs, les Alliés disposent de trois types, le «Horsa», le «Waco» qui emmènent 15 à 25 hommes, puis le «Hamilcar» qui transporte un char léger ou de l'artillerie. Les dimensions de ces machines varient entre 25 et 30 mètres d'envergure, leur poids en vol dépasse parfois 7 tonnes, la vitesse moyenne de remorquage est de 200 kilomètres à l'heure.

Dégageons quelques enseignements:

La préparation d'un débarquement de grande envergure nécessite de nombreuses opérations aériennes. Celles-ci doivent être tout d'abord dirigées contre les forces aériennes de l'adversaire, et aboutir à un affaiblissement tel de celles-ci que leur intervention éventuelle dans la zone du débarquement ne peut modifier sérieusement le développement des opérations en cours.

La couverture aérienne des opérations de débarquement doit être menée à fond. Elle englobe:

— La protection des préparatifs à leurs bases contre les incursions de l'aviation de reconnaissance ennemie.

— L'accompagnement des formations aériennes et maritimes de débarquement.

— L'appui des troupes aéroportées après leur mise à terre, en intervenant contre toutes les forces terrestres et aériennes qui contre-attaquent.

— La neutralisation des batteries côtières au moment du débarquement maritime, en collaboration avec l'artillerie de marine.

Quant aux opérations des unités aéroportées, leur succès dépend:

— De la protection aérienne qu'elles reçoivent.

— De la rapidité avec laquelle elles se reforment et constituent des ilots de résistance qui, une fois élargis, servent de bases d'attaques contre les arrières de l'ennemi.

— De la rapidité avec laquelle elles opèrent leur jonction avec les troupes lourdes qui attaquent de front le dispositif de défense de l'adversaire.

— Des possibilités de ravitaillement par les airs.

Il resterait un mot à dire de l'action des armes de représailles. Ce domaine particulier de la guerre aérienne au cours de l'année 1944 a été développé suffisamment dans la presse. Il serait intéressant de connaître dans quelle mesure les tirs perturbateurs de ces armes ont retardé et modifié les plans du Haut Commandement allié. Or il faudra attendre quelques temps encore pour le savoir.

Luftkrieg im Jahre 1944 (Zusammenfassung)

Hptm. Henchoz, der Autor des vorstehenden Artikels in französischer Sprache, beschreibt einleitend, illustriert durch das Kärtchen «Les opérations en Europe, janvier-décembre 1944», die Fortschritte der alliierten Operationen im Jahre 1944, die den Krieg auf deutschen Boden brachten. Die Invasionsoperationen konnten aber nur dank der Luftüberlegenheit von Erfolg gekrönt sein. (Die schlimmen Erfahrungen ungenügender Deckung durch die Luftwaffe im Brückenkopf von Nettuno wurden weitgehend ausgewertet.) Das alliierte Oberkommando arbeitete demnach einen Operationsplan aus, der die Vernichtung der deutschen Luftwaffe zum Ziele hatte und der sich in zwei Phasen aufteilen lässt: Angriff im Landesinnern mit Zerstörung der Produktionszentren

und Angriff der Stützpunkte im besetzten Gebiet. Die deutsche Luftwaffe befand sich in einer ähnlichen Verteidigungsstellung wie die englische anfangs 1941. Die RAF gewann damals die «Schlacht um England», Deutschland verlor die «Schlacht um den Kontinent».

Es folgen die massiven Nachtangriffe der Engländer und die Tagesangriffe der Amerikaner, oft mit starker Jägersicherung (Fig. 1), oft in geschickt angelegten Täuschungsmanövern durch den Anflugweg (Fig. 2). Die Abwehr durch die deutsche Luftwaffe ist schwach oder nur sporadisch. Der Höhepunkt der Angriffe ist im Mai erreicht, die Alliierten melden am 27. 10'000 Flüge innert 24 Stunden. Mosquito-Verbände belegen allen möglichen Nachschub unausgesetzt mit vernichtendem Bombenhagel. Der Angriff der eigentlichen militärischen Objekte in der mutmasslichen Invasionszone, die aber fast 15mal grösser gewählt wurde, als sie dann wirklich zur Landung in Frage kam, beginnt erst einige Tage vor dem 6. Juni, dem Datum der ersten Landung auf dem Kontinent, zur möglichst langen Geheimhaltung der Pläne. Das Landungsmanöver, das sich offenbar in den ersten Tagen genau nach Plan abspielte und dann durch die meteorologischen Verhältnisse eine gewisse Verzögerung erfuhr, lässt sich in folgende Phasen aufteilen (Fig. 3): Massiver, konzentrierter Angriff der taktischen Luftwaffe gegen militärische Objekte, insbesondere die Küstenverteidigungen und die Flugplätze; Absetzung grosser Kontingente von Luftlande- und Fallschirmtruppen, mit der Aufgabe, die Küstenverteidigung von der rückwärtigen Verbindung abzuschneiden und im Momente des Angriffs vom Meer her Verwirrung in sie zu tragen; Anlandsetzung der auf dem Seewege herangeführten Kräfte unter dem Schutze der Schiffsartillerie und der Flugwaffe, mit Hilfe besonderer Landungsfahrzeuge.

Es ist der taktischen Luftwaffe der Alliierten gelungen, mit Hilfe der Mosquitos und der Hawker «Typhoon» und «Tempest» die gestellte Aufgabe zu lösen und bald konnte sie von Flugplätzen vom Festlande aus weiter ins Landinnere vorstossen. Ihr massives Bombardement, das nichts anderes bedeutete als Artillerievorbereitung in grossem Ausmasse, gestattete die Anlandsetzung grosser Kräfte, die vorerst auf 25'000 Mann geschätzt wurden.

Für den Transport wurde eine besondere Flotte, bestehend hauptsächlich aus Douglas C-47, Stirling «Short», der die Segler der Typen «Horsa», «Waco» und «Hamilcar» schleppte.

Hptm. Henchoz zieht folgende Lehren:

Die Vorbereitung von Landungen in grossem Ausmasse bedingt zahlreiche Luftoperationen. Diese müssen vorerst gegen die Luftwaffe des Gegners geführt werden und diese so schwächen, dass eine mögliche Intervention in der Landungszone ohne schwerwiegende Folgen für die Entwicklung der Operationen bleibt.

Die Deckung der Landungsoperationen durch die Luftwaffe muss möglichst vollständig sein und folgende Aufgaben erfüllen:

Schutz der Vorbereitung gegen die feindliche Aufklärung;

Geleitschutz der Landungsstreitkräfte in der Luft und zur See;

Unterstützung der Luftlandetruppen nach ihrer Absetzung;

Vernichtung der Küstenbatterien im Verein mit der Schiffsartillerie im Zeitpunkt der Landung.

Der Erfolg der Luftlandetruppen hängt vom Luftschutz ab, der ihnen zuteil wird, von der Schnelligkeit, mit der sie sich zusammenschliessen können, um dem Feind in den Rücken fallen zu können, und schliesslich von den Nachschubmöglichkeiten. *L.*

Militärgerichtliche Urteile gegenüber Luftschutzdienstpflichtigen

In Anbetracht des Kriegsendes mag es unzeitgemäss erscheinen, militärgerichtliche Urteile, die gegenüber Luftschutzangehörigen ergangen sind, wiederzugeben. Und doch lassen sich an die in jüngster Zeit ergangenen Entscheide Schlussfolgerungen knüpfen, die festzuhalten sich heute noch lohnt.

Es ist uns von der letzten Grenzbesetzung her bekannt, dass sich gegen Ende derselben bei der Truppe Ermüdungs- und Erschlaffungserscheinungen zeigten. Wenn sich solche während des jetzigen Aktivdienstes dank der unvergleichlich günstigeren Bedingungen, wie kurze Ablösungsdienste, bessere Aufklärung und namentlich Lohn- und Verdienstersatz, nicht besonders spürbar machten, so kann kaum behauptet werden, dass sie ganz ausgeblieben sind.

Die nachstehenden drei Urteilsauszüge vermitteln uns Beispiele, die in diesem Sinne gewertet werden können. Das Schlafen auf der Alarmzentrale, das Nichtantreten zum Pikettdienst mit Rücksicht auf angebliche Gesundheitsschädigung, das Ueberhören des Fliegeralarms deuten auf ein solches Nachlassen in der Dienstauffassung hin.

Anderseits zeigen uns die Entscheide, dass es den Militärgerichten daran gelegen ist, das Aufkommen einer derartigen Einstellung mit den ihnen zu Gebote stehenden Mitteln zu bekämpfen. Den auffallend schweren Strafen bleibt eine generalpräventive Wirkung kaum versagt.

1. *Urteil des Territorialgerichts IIB* vom 14. Dezember 1944 i. S. S. J.:

S. gehörte laut Aufgebot seines Kommandanten für die Zeit vom 2.—31. Mai 1944 dem Alarmdetachement