

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Band: 20 (1944-1945)
Heft: 16

Artikel: Eine Luftlandeoperation wird vorbereitet
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-708988>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.11.2024

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

Eine Luftlandeoperation wird vorbereitet

Die Verwendung bzw. der Einsatz von Luftlandetruppen ist eine moderne Schöpfung dieses zweiten Weltkrieges. Die Geburt dieser neuen Waffengattung war langsam und beschwerlich. Der konservative militärische Geist war auch, wie dies immer unweigerlich der Fall ist, sehr langsam im Annehmen. Es ist eigenartig, daß die Russen, die eigentlichen Erfinder oder Schöpfer dieser Idee, sich ausschließlich auf Fallschirmabsprung konzentrierten, während ihre Schüler, die Deutschen, diese Idee weiter ausbauten und Lufttransporte und Segelflugzeuge hinzufügten; jedoch waren sie durch ihre erste große Luftlandeoperation in Kreta so entmutigt, obwohl diese erfolgreich verlief, daß sie sich weigerten, noch einmal so große Verluste in Kauf zu nehmen, und es vorzogen, ihre ausgezeichneten, sorgfältig ausgewählten und ausgebildeten Fallschirmabspringer späterhin als Infanterietruppen in den Erdkämpfen einzusetzen.

So blieb es Großbritannien und USA vorbehalten, sozusagen als Privileg, Luftlandedivisionen, die sich aus allen Waffengattungen zusammensetzen, zu entwickeln und zum Einsatz zu bringen. Es galt, zahlreiche Forschungen und Experimente durchzuführen, um ein Maximum an Organisation und Ausrüstung für die Luftlandetruppen zu erreichen; die Grundlagen für den richtigen Einsatz dieser neuen Waffengattung mußten studiert und ausgearbeitet werden. Nachschub und Transport haben seit jeher die militärischen Operationen aufs wesentlichste beeinflusst; doch in diesem Krieg sind diese Probleme akuter, unüberwindlicher und beherrschender denn je geworden. Dies gilt sowohl für die Luftlandetruppen als auch für jede andere Waffengattung. Diese Ueberlegungen haben in großem Maße die Luftlandestrategie und Luftlandetaktik bestimmt. Der einfachste Weg, diese Probleme nicht nur zu überwinden, sondern sie auch einer zweckdienlichen Lösung entgegenzuführen, besteht darin, diese vom Ende bis zum Anfang auszuarbeiten, d. h. von den taktischen Problemen ausgehend, diese zu den administrativen hinüberzulenken.

Platz- und Zeitprobleme.

Die Taktik verlangt, daß die Truppen innert kürzester Zeit auf einem sehr engen Raum gelandet werden, damit die feindliche Verteidigung überrascht, und die gesamten gelandeten Luftlandestreitkräfte bereit sind, bevor der feindliche Gegenstoß ausgelöst wird. Aus dieser Ueberlegung ergab sich die Notwendigkeit, daß alle 10 Sekunden ein Flugzeug zur Landung gelangen müsse. Dies war das absolute Maximum

der erreichbaren Landungsgeschwindigkeit, und zwar nur bei Tag. Vom Fliegerstandpunkt aus erschien es wünschenswert, daß die ganze Landungsoperation innerhalb einer halben Stunde vollzogen war, um zu vermeiden, daß eine größere Anzahl feindlicher Jagdflugzeuge sich gegen die landende Luftflotte wenden könnte. Da eine Maschine durchschnittlich 10 Sekunden zur Landung benötigte, ergab sich, daß die Anzahl der in einer halben Stunde gelandeten Truppen von der Anzahl der zur Verfügung stehenden Landungsplätze abhing. Ein Flugplatz oder ein großes, offenes, ebenes Feld konnte natürlich in verschiedene Landungsplätze eingeteilt werden. Dies waren in groben Zügen die taktischen Bedingungen, denen der administrative Luftlandestab gegenübergestellt war. Dieser sah einen kontinuierlichen Strom von Flugzeugen für jeden Landungsplatz in Abständen von 10 Sekunden vor.

Anfänglich erschien das Problem unlösbar, denn es war ein Ding der Unmöglichkeit, für schwere Transportmaschinen irgendeinen Flugplatz, möge er noch so groß und so gut ausgerüstet sein, in der Zeit von 10 Sekunden zu verlassen. Damals, als diesem Problem nachgesonnen wurde, betrug der minimale Zeitaufwand für startende schwere Bomber ganze drei Minuten. Durch kombinierte Planung, Training und Zusammenarbeit, und unter größter Einhaltung von Bodendisziplin gelang es, diese Zeitspanne auf 30 Sekunden zu reduzieren. Es war in der Tat eine erstaunliche Leistung; es wurde jedoch offensichtlich, daß es sich hierbei um die äußerste Grenze, d. h. um die kürzeste Abflugzeit, die überhaupt erreicht werden konnte, handelte.

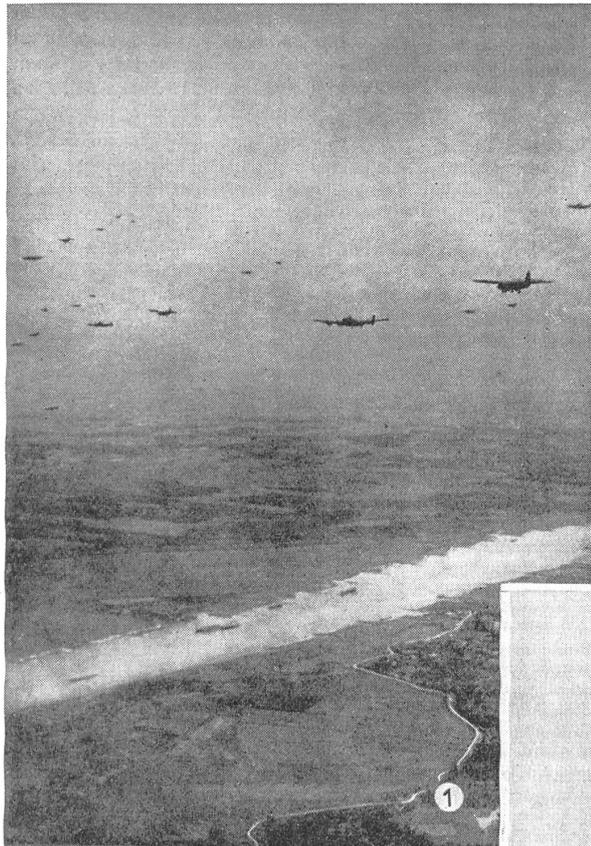
Die Lösung und ihre Anwendung.

Es wurde ein entsprechender Plan ausgearbeitet, nach dem die Flugzeuge in einem Zeitabstand von 30 Sekunden starteten, und zwar in der entgegengesetzten Richtung ihres Zieles. In dieser Richtung flogen sie für etwa 20 km, um dann umzukehren, um sich gemäß einem auf die Sekunde ausgearbeiteten Fahrplan der Formation einzufügen, so daß sie in Zeitabständen von je 10 Sekunden hintereinander flogen. Das nächste Problem bestand darin, daß jedes Geschwader zum festgesetzten Zeitpunkt auf die Sekunde genau das Ziel anflug, nachdem es sich in den Strom eingefügt und seinen richtigen Platz eingenommen hatte, ohne mit irgendeinem andern Verband oder Flugzeug zu kollidieren. Es ist offensichtlich, daß, je größer die Luftlandestreitkräfte sind, um so zahlreicher auch die Ströme sein müssen, und um so zahl-

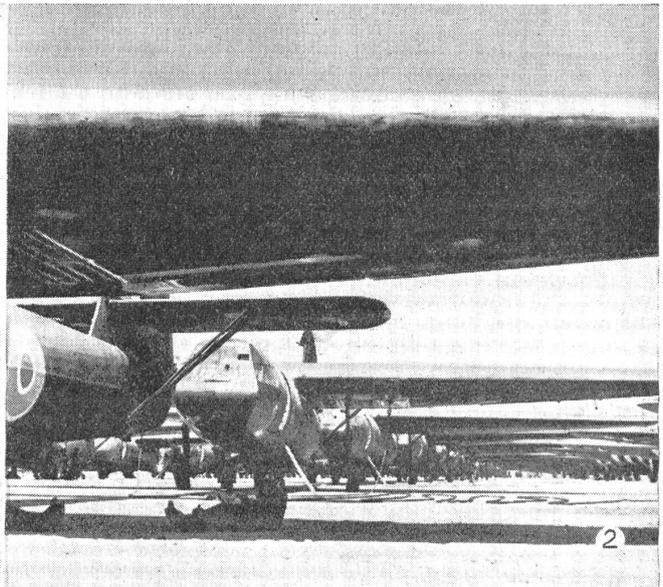
reicher die Startplätze. Zum Beispiel wurden für die Eindhoven-Arnhem-Landungsoperation 25 Flugplätze in England benötigt. Ueberdies kommt noch eine größere Anzahl Startplätze für die begleitenden Jagdflugzeuge und Jagdbombereskorten hinzu. Es war eine sehr große Anzahl vorgesehen, denn die tieffliegenden Transportmaschinen sind außerordentlich leicht verwundbar, nicht nur durch Jagdflugzeuge, sondern auch durch die Bodenabwehr. Der Jagdschutz war sowohl unterhalb als auch oberhalb dieses dahinziehenden Luftstromes vorgesehen; die Jäger schirmten nach oben, während die Jagdbomber den Raum unterhalb ständig abpatrouillierten. Es genügt nicht, nur eine generelle oder partielle Luftüberlegenheit auf dem Kriegsschauplatz zu erreichen; die Ueberlegenheit muß während der ganzen Dauer der Operation gesichert bleiben. Folglich, während die Jäger die Luftflotte begleiten und in großen Höhen operieren, greifen die Jagdbomber nicht nur die Bodenabwehr andauernd an, bevor das Gros der Luftflotte eintrifft, sondern fliegen während der ganzen Operationen hin und her und bringen die noch feuernden feindlichen Flakbatterien zum Schweigen. Dadurch sind die feindlichen Fliegerabwehrmannschaften gezwungen, während der ganzen Aktion in Deckung zu bleiben. Dies war auch die Ursache, weshalb die Verluste der Transportmaschinen bei der oben erwähnten Operation so außerordentlich gering waren und nicht mehr als 2% betragen.

Komplizierter Fahrplan.

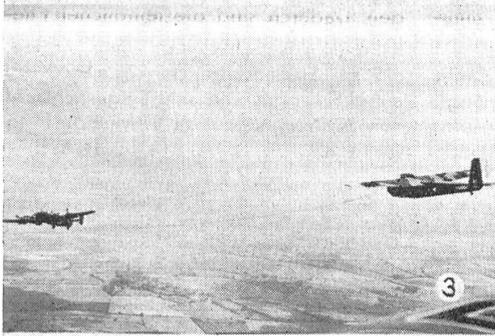
Aus den soeben geschilderten Problemen ist leicht ersichtlich, welches schwere Unternehmen die Eindhoven-Arnhem-Luftlandung darstellte. Der 1. britischen Luftlandedivision fiel die Aufgabe zu, den vordersten Punkt — nämlich den Brückenkopf Arnhem — zu erobern und zu halten. Polnische und amerikanische Truppen leisteten hierbei die erforderliche Unterstützung. Das 9. amerikanische Transportkommando und zwei britische Verbände (38. und 46. Verband) stellten die notwendige Anzahl Maschinen zur Verfügung. Der Start erfolgte, wie bereits erwähnt, von 25 Flugplätzen aus. Die einzelnen Flugzeuge mußten sich in den dahinziehenden Strom einfügen, so daß es das Bild eines großen, langsamen und ausgeglichenen Wasserstromes ergab, in den zahlreiche Nebenflüsse mündeten. Diese Flugordnung mußte bis zum Eintreffen auf den verschiedenen Landungsplätzen in Holland beibehalten werden, doch die sich daraus ergebenden Probleme wa-



1



2



3



4



5

Vorbereitung einer Luftlandeoperation

1. RAF-«Halifax»-Flugzeuge schleppen «Horsa»-Segler über den Rhein während der großen Luftlandeoperation in Holland am 17. Sept. 1944.

2. Teilansicht von startbereiten «Horsa»-Seglern für eine Luftlandeoperation.

3. «Hamilcar»-Segler: Es ist ein Hochdecker und wurde bei den Landungen in Holland und Südfrankreich verwendet. Seine Spannweite beträgt 36,5 m, die Länge 23 m und die Höhe 4,3 m. Dieser Segler wird auch zum Transport von leichten Panzerwagen verwendet. Seine vorzügliche Manövrierfähigkeit gestattet eine Landung auf kleinem Raum.

4. Britische Fallschirmtruppen und Lastensegler halten den Nachschub in der Gegend von Arnhem aufrecht. Dadurch gelang es den alliierten Streitkräften, die Brückenköpfe in den Gebieten von Eindhoven und Nijmegen zu konsolidieren.

5. Die Zeitspanne für die Landung eines Flugzeuges ist mit 10 Sekunden bemessen. Die nebenstehende Photographie zeigt die außerordentlich große Konzentration von Seglern auf einem holländischen Landeplatz.

ren den planenden Luftlandestäben nicht unbekannt. Die Erdtruppen überwinden diese Schwierigkeiten leichter, vorausgesetzt, daß annehmbare Strafenverhältnisse vorliegen. Aber der Luftlandestab, der die Ueberwachung dieser Luftarmada durchführte, mußte in seiner Zeitberechnung die Geschwindigkeiten von 12 verschiedenen Flugzeugtypen einkalkulieren. Da die Startplätze weit auseinanderlagen, waren auch die Witterungsverhältnisse, insbesondere der Wind, ziemlich starken Variationen unterworfen. Diese Windbedingungen konnten bis zur letzten Stunde vor dem Start nicht bekannt sein. Es mußten daher präzise Pläne mit den in Frage kommenden Witterungsverhältnissen erstellt werden. Genaue Punkte und Routen wurden festgelegt, in denen diese zahlreichen «Nebenflüsse» in den Hauptstrom einmündeten; die Gebiete, in denen man starkes feindliches Flakfeuer oder feindliche Jägerformationen erwartete, mußten sorgfältig gemieden werden; aber auch jene Zonen, in denen bereits andere alliierte Flugzeugverbände operierten und sich auf ihrer Heimreise befanden, mußten gemieden werden, damit der dahinziehende Strom nicht durchkreuzt wurde.

Auf diesen Routen wurden neun aus der Luft leicht erkennbare Punkte ausgewählt — so zum Beispiel die Hügelkette im Süden der Grafschaft Kent. Ein Fahrplan wurde ausgearbeitet, der auf die Stunde, auf die Minute, ja sogar auf die Sekunde genau eingehalten werden mußte, und aus dem ersichtlich

war, zu welchem Zeitpunkt jedes einzelne Flugzeug einen bestimmten Kontrollpunkt zu überfliegen hatte. Kurz vor dem Start wurde noch einmal die Windrichtung und -stärke für jede einzelne Flugroute überprüft. Die Geschwindigkeit, die auf Grund dieser Tabelle ausgerechnet worden war, wurde stets durch den einzelnen Piloten mittels Tachometer kontrolliert, so daß er je nachdem entweder schneller oder langsamer fliegen mußte. Diese Fahrpläne konnten erst dann vervollständigt werden, wenn die einzelnen Landungsplätze in den verschiedenen Zonen bekannt waren. Die Landungsplätze müssen in engster Zusammenarbeit mit dem Kommando der Fallschirmtruppen ausgewählt werden, denn ihre Wahl wird, soweit es die Luftlandetechnik erlaubt, durch taktische Erwägungen geleitet. Der Fallschirmspringer teilt mit, wie und wo er seinen Absprung beabsichtigt; der Pilot erklärt, wie weit diese Wünsche berücksichtigt bzw. mit den aeronautischen Bedingungen in Einklang gebracht werden können. Die zwei Stäbe beginnen nun ihre Pläne auszuarbeiten. Zahlreiche Besprechungen und Zusammenkünfte sind erforderlich, bis der fertig ausgearbeitete Plan vorliegt und die ersten Vorbereitungen getroffen werden können.

Die Personalfrage.

Von diesem Augenblick an vergeht eine gewisse Zeit, bis die geplante Operation zur Durchführung gelangt. Es ist äußerst wichtig, daß jeder einzelne Soldat der Luftlandetruppen seine

Aufgabe genau kennt und auch mit den Absichten seiner Vorgesetzten vertraut ist. Dasselbe gilt auch für die einzelnen Piloten, so daß jedes einzelne Mitglied alles Notwendige und Wissenswerte über die geplante Operation kennt. Ausgezeichnete Photographien des Landungsplatzes werden den einzelnen Piloten der Transportmaschinen und Segler ausgehändigt. Auf diesen ist der genaue Punkt eingezeichnet, wo er seine Maschine zur Landung bringt.

Aus dieser kurzen Beschreibung ist ersichtlich, daß für die Organisation einer Luftlandeoperation ein gewaltiger Zeitaufwand erforderlich ist. Zahlreich sind die geplanten Luftoperationen nach der Landung in Frankreich gewesen, jedoch gelangten diese nicht zur Ausführung, da entweder die Erdtruppen die bestimmten Luftlandeoperationsräume bereits überflügelt hatten, oder die in diesem Jahr besonders schlechten Witterungsverhältnisse solche Operationen nicht gestatteten.

Die Ausarbeitung von Plänen für eine Luftlandeoperation wurde auf eine solch hohe Stufe entwickelt, daß der Operationsfahrplan innerhalb 24 Stunden vollständig vorliegt. Jedoch nehmen die militärischen Vorbereitungen eine weit längere Zeit in Anspruch. Die gesammelten Erfahrungen werden indessen eine weitere Zeitverminderung in naher Zukunft gestatten. In diesem Falle ist die Schlagkraft einer Armee, die mit Luftlandetruppen operiert, unermesslich groß. Die achtstägige Schlacht von Arnhem-Nijmegen bewies dies zur Genüge. H. C. S.

Der Grenadier

Spezialbericht für den «Schweizer Soldat» aus der Grenadierrekutenschule in Locarno

I. Ziel und Zweck.

Die heutige Gefechtsführung bringt eine ganze Reihe besonderer Kampfaufgaben mit sich. Zu deren erfolgreichen Lösung ist eine eigens ausgebildete und ausgerüstete Truppe notwendig; hiezu schuf man die Grenadiere.

Im Kampf im schwierigen Gelände, im Innern von Ortschaften, um besetzte Anlagen, gegen Panzerwagen, in Unternehmungen des Kleinkrieges kommt der Grenadier mit seinen Nahkampfmitteln zum Einsatz. Oft wird er Bahnbrecher für die Infanterie sein.

Die koordinierte und disziplinierte Zusammenarbeit der vielseitigen Mittel bietet den unmittelbaren Schutz und sichert den Erfolg des Unternehmens nach dem Grundsatz: wenig Leute und wirksame Waffen, Vernichtung des Gegners.

Sicheres Können, Reaktionsfähigkeit, Gewandtheit, Mut und Zähigkeit gepaart mit frischem, frohem kamerad-

schafflichem Geist sind die Voraussetzung, um den gestellten Aufgaben gewachsen zu sein.

Die Erziehung des Grenadiers besteht aus einer Unsumme von Kleinarbeit, aus vielen kleinen Teilen, die sich später zu einem gutgefügteten Ganzen zusammensetzen müssen. Nicht nur die Haltung allein, sondern Zuverlässigkeit auch in den kleinsten Dingen, rasche und sichere Handhabung aller Waffen und Mittel, sind das besondere Kennzeichen des Grenadiers. Auf sich allein gestellt, weiß er sich immer zu helfen und meistert jede Lage als gewiegter Einzelkämpfer.

II. Waffen und Mittel.

Der Karabiner:

Trotz allen neuen Mitteln bleiben der Karabiner und der wohlgezielte Einzelschuß die wichtigste Waffe des Grenadiers. Die gründliche Beherrschung dieser Handfeuerwaffe in allen Lagen und in der Zusammenarbeit mit andern

Mitteln gehört zur Grundschulung dieses Einzelkämpfers. Erst auf die gründliche Beherrschung dieser Waffe, wozu auch Parkdienst und Funktionenkenntnis gehören, kann jede Weiterausbildung aufgebaut werden.

Das leichte Maschinengewehr (Lmg.):

Diese automatische Waffe gehört in jedem Grenadierunternehmen zur direkten Feuerunterstützung. Der Grenadier muß das Lmg. in allen Lagen rasch und sicher dort einsetzen können, wo er seinen Kameraden am besten weiter hilft. Im Nahkampf wird das Lmg. zur gefürchteten Sturmwaffe.

Die Maschinenpistole (MP.):

Diese handliche, automatische Handfeuerwaffe ist ein ausgesprochenes Nahkampfmittel. In der Hand des Grenadiers ist sie besonders im Ortskampf die Waffe, die sich jeder wünscht. Ihr kleines Gewicht (5 kg), ihr großes Magazin, ihre große Feuergeschwindigkeit und leichte Handhabung sind Vorteile,