

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 118 (1952)

Heft: 12

Artikel: Die taktische Verwendung der Luftwaffe im zweiten Weltkrieg

Autor: Mark, Wilhelm / S.E.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-23789>

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: 02.02.2025

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

Die taktische Verwendung der Luftwaffe im zweiten Weltkrieg

In der «Military Review» (Juli 1952) untersucht Dr. Huston, Historiker an der Purdue Universität (USA) die Frage, wie weit die während des letzten Krieges geltende offizielle Doktrin über den Einsatz der Luftwaffe mit der tatsächlichen Praxis übereinstimmte, wobei das Hauptaugenmerk auf die von der Armee mit der taktischen Luftwaffe gemachten Erfahrungen gerichtet ist. Der Aufsatz ist gut dokumentiert und gibt durch die Darstellung der taktischen Richtungskämpfe ein anschauliches Bild über die Probleme des Luftwaffeneinsatzes.

Mitte 1943 galt als grundlegende Lehre, daß Land- und Luftmacht gleichwertig seien, keine die Hilfswaffe der andern sei. Ohne Luftüberlegenheit galten größere Landoperationen als undenkbar. Deshalb sah man als erste Aufgabe der Luftmacht die Erringung der Luftüberlegenheit.

Die Hauptstärke der Luftwaffe ist ihre Beweglichkeit. Sie muß deshalb zentral geleitet und darf nur ausnahmsweise mit Teilen den Erdtruppen unterstellt werden.

Dem Hauptquartier der Air Force waren unterstellt: die strategische Luftwaffe (schwere Bomber, die auf weite Entfernung von ihren Basen operieren), die Verteidigungskräfte (hauptsächlich zum Schutze des Mutterlandes), die taktische Luftwaffe (zur Unterstützung der Armee), Spezialverbände (Küstenverteidigung u. a. m.). In der Folge ist nur noch von der *taktischen Luftwaffe* die Rede, welche leichte und mittlere Bomber, Jäger und Aufklärungsflugzeuge umfaßt. Die Doktrin umschreibt ihre Aufgaben wie folgt (in der Reihenfolge ihrer Dringlichkeit):

1. Erkämpfung und Erhaltung der *Luftüberlegenheit* im betreffenden Operationsgebiet. Dies soll nicht durch Bildung eines Luftschildes über den Erdtruppen, sondern durch Angriff auf feindliche Flugplätze und Zerstörung der feindlichen Flugzeuge auf dem Boden, sowie durch offensiven Jagdeinsatz geschehen.
2. *Isolierung des Schlachtfeldes*. Erreicht wird dies durch Unterbrechung der feindlichen Verbindungslinien, Zerstörung von Versorgungsdepots und -einrichtungen, Angriff auf Truppenkonzentrationen im rückwärtigen Raum.
3. *Kombinierter Einsatz mit den Erdtruppen* (close support). Dieser besteht in Angriffen gegen Truppen und Material in der Frontzone, auf einer Angriffssachse, gegen feindliche Stoßkeile usw.

Ohne Erringung der Luftüberlegenheit kann gar nicht an die Durchführung der andern Aufträge gegangen werden. Sie gelang der US-Air Force vor jeder entscheidenden Operation, oder besser gesagt, diese Operation fand erst statt, wenn diese wichtigste Voraussetzung erfüllt war. 1943/44 verloren die Japaner auf Neu-Guinea 800 Apparate; davon wurde die Hälfte am Boden zerstört, 30 % gingen im Luftkampf, 20 % durch Flab verloren.

Die *Isolierung des Schlachtfeldes* war die Voraussetzung für das Gelingen der zahlreichen Landungen der Amerikaner im Pazifik, wo es den Japanern nie gelang, die Gelandeten im Gegenangriff wieder ins Meer zu werfen. Bei Beginn der Invasion in der Normandie waren nur noch zwei Eisenbahnbrücken über die Seine unterhalb Paris intakt; aber bereits am 20. Juli 1944 war jede Eisenbahnlinie unterbrochen und jede Eisenbahnbrücke auf der Linie Loiremündung–Orléans–Paris–Seinemündung zerstört. Zu jener Zeit benötigten zwei deutsche Panzerdivisionen gleich viel Zeit, um von Ostfrankreich an die Invasionsfront zu gelangen, wie sie benötigt hatten, um von Polen her Ostfrankreich zu erreichen. Ein deutscher Luftwaffenverband verließ Den Haag im Bahntransport am 18. 6., um auf dem Umweg über das Rheinland das Schlachtfeld erst am 3. 7. zu erreichen. Die Rundstedt–Ardennen–Offensive wurde im wesentlichen durch die Gegenangriffe der alliierten Luftwaffe auf die deutschen Verbindungen gebremst. Sie richteten sich vorerst gegen den Raum Köln–Koblenz–Trier und wurden später südwärts bis Koblenz–Kaiserslautern–Saarbrücken–Trier ausgedehnt. Hier stellt der Verfasser fest, daß die Konzentration der Fliegerangriffe auf einen engen Raum bedeutend raschere Ergebnisse zeitigte, als die jahrelange Bombardierung durch die strategische Luftwaffe. Bemerkenswert ist ferner der Hinweis auf die Gefahr der übermäßigen Bombardierung; im Dezember 1944 wurden 17 113 t auf den Raum Köln abgeworfen, während nach den Berechnungen der Überwachungsinstanzen ein Fünftel dieser Bombenlast genügt hätte. *Angriffe mit Jagdbombern* werden als das weitaus zweckmäßigste Mittel für die Unterbrechung von Eisenbahnlinien und Straßen bezeichnet. Trotz überaus eindrucksvollem Ergebnis dieser Schlachtfeldisolierung durch die taktische Luftwaffe mußten die Alliierten in Italien feststellen, daß sie damit den Lebensfaden der dort kämpfenden deutschen Armee nicht abschneiden konnten.

Die heftigsten Meinungsverschiedenheiten bestanden über den *Einsatz zugunsten der Erdtruppen*. Das maßgebende Reglement über den Einsatz der Luftwaffe von Mitte 1943 bezeichnete Einsätze in der Kontaktzone als schwer zu führen, sehr verlustreich und meist unergiebig. Dabei hatte die deutsche Luftwaffe seit 1939 gezeigt, welche Hilfe der Erdtruppe von der

Luftwaffe gebracht werden kann, hatte die Western Desert Air Force ein Maximum an Zusammenarbeit mit der Achten Armee verwirklicht. So setzte sich die enge Zusammenarbeit zwischen Erdtruppen und Fliegern auf den verschiedensten Kriegsschauplätzen aus den praktischen Erfordernissen des Alltags gegenüber der herrschenden Doktrin durch. Der Gefahr, die Flieger auf einzelne Erdaktionen zu zersplittern, wurde dadurch begegnet, daß je nach der Operationsphase die Mittel für diesen oder jenen Zweck zugeteilt wurden. Daraus ergab sich ein Schema, das in den Grundzügen seit 1943 ungefähr das gleiche blieb und das bei der Invasion des italienischen Festlandes wie folgt beschaffen war: D-Tag-7: Kampf um die Luftherrschaft durch Angriff gegen feindliche Flugplätze; D-6 bis D-1: Isolierung des Schlachtfeldes, Zerstörung von befestigten Stellungen; D-Tag: direkte Unterstützung der landenden Erdtruppen; D+1 bis D+3: 40 % der Flz. in direkter Unterstützung der Erdtruppen, 60 % bekämpfen die feindlichen Flugplätze und Verbindungslinien; später bleiben 20 % für close support reserviert, während das Gros unter zentraler Leitung hauptsächlich das Schlachtfeld isoliert und die Luftherrschaft aufrecht erhält.

Die in Nordafrika und Italien gemachten Erfahrungen wiederholten sich nach der Invasion in der Normandie. Als am 22.6.44 562 Jagdbomber und 387 leichte und mittlere Bomber bei Cherbourg die feindlichen Stellungen vor der 9. und 79. US-Div. bombardierten, war das Ergebnis eine große Enttäuschung, denn trotz einer Distanz zwischen den eigenen Linien und dem Ziel von 400 m traten eigene Verluste ein, während die deutschen Verluste nicht schwer waren und kein Durchbruch gelang. Bei St-Lô wiederholten sich im Juli ähnliche Enttäuschungen, als sogar die strategische Luftwaffe eingesetzt war. Doch dann verbesserten sich die Ergebnisse zusehends und erreichten Höhepunkte im raschen Vorstoß durch Frankreich, besonders in der Armee Patton, und zwar trotz anderslautender Vorschriften.

Daß selbst die Luftherrschaft, wie sie die Alliierten nach der Invasion besaßen, ihre Lücken aufweist, zeigte sich in der Normandie besonders bei Nacht, indem fast mit pedantischer Pünktlichkeit um 2300 die deutschen Bomber Landeplätze und Straßen unsicher machten. So konnte sich dann das Paradoxe ereignen, daß im August 1944 die Soldaten der 35. US-Div. in der Normandie tagsüber rasteten und Baseball spielten, um dann nachts mit ihren Lastwagen an die Front verschoben zu werden und dabei Verluste durch die deutschen Bomber, die sich tagsüber nicht blicken ließen, zu erleiden.

Von der Luftwaffe vollständig vernachlässigt war die *taktische Aufklärung*. Für solche Zwecke konnte man zeitweise kaum Photomaterial erhalten, während gleichzeitig Haufen von Filmen für die photographische

Aufnahme von Bombenteppichen der strategischen Bombardierungen verbraucht wurden. Wurde endlich Aufklärung geflogen, so ging es gewöhnlich zu lange, bis das Resultat dem interessierten Erdkommando zuing. Gerade als Artillerie-Beobachter haben aber Flugzeuge wertvollste Dienste geleistet.

Über *Luftlandeunternehmungen* herrschten gleichfalls Meinungsverschiedenheiten. Erst der deutsche Erfolg auf Kreta führte zu einer Umkehr der Meinungen. Aber selbst nach der Invasion Siziliens sprach sich Eisenhower dahin aus, daß Luftlande-Unternehmungen nicht über den Umfang von kombinierten Regimentern hinausgehen sollten. Bekanntlich wurden aber bei der Invasion in der Normandie ganze Luftlandedivisionen eingesetzt. Weniger bekannt dürfte sein, daß die Generale Marshall und Arnold ursprünglich die Errichtung eines Luftlandekopfes in Frankreich geplant hatten. Sehr zur Enttäuschung dieser Generale lehnte Eisenhower diese Lösung als zu riskant ab und entschied sich für die Landung von der See her. Diese Zweifel erscheinen angebracht im Lichte der Erfahrungen, welche mit den großen Luftlandeunternehmungen bei Arnhem und schließlich bei Wesel anläßlich der Überschreitung des Rheins gemacht worden sind; zwar gelang die letzte Operation vollkommen, war aber für den Erfolg der Rheinüberschreitung nicht ausschlaggebend.

Der Autor kommt zum Schluß, daß die Doktrin die Notwendigkeit sowohl des zentralen Luftwaffeneinsatzes wie auch desjenigen zugunsten der Erdtruppen anerkennen müsse und daß darin eine Parallele zur Entwicklung bei den Panzertruppen besteht, wo neben der operativen Verwendung der Panzertruppen die direkte Unterstützung der Infanterie eine gleich wichtige Aufgabe der Panzer darstellt. Das Problem ist deshalb nicht mehr ein grundsätzliches, sondern ein solches des Maßes. WM.

Der deutsche Einsatz

In den vorangehenden Darlegungen ist die Auffassung über den Einsatz der taktischen Luftwaffe der Alliierten auseinandergesetzt. Da die Alliierten den Sieg davontrugen, besteht in weiten Kreisen die Neigung, diese als glückliche Besitzer des Rezeptes für den erfolgreichen Einsatz der Luftwaffe zu betrachten. Eine nähere Betrachtung zeigt aber, daß einerseits die von den Alliierten gewählte Konzeption für diesen Krieg wohl die richtigere war, daß aber andererseits die von den Deutschen gemachten großen Fehler wesentlich zum Erfolg der Alliierten beitrugen. Der grundlegende *Unterschied* zwischen den Alliierten und den Deutschen bestand in folgendem:

Die englische Konzeption hatte die strategische Defensive zum Inhalt, während die deutsche Konzeption sich auf die Offensive konzentrierte. Dabei handelte es sich außerdem um eine spezielle Art, nämlich die Offensive im Rahmen des Blitzkrieges.

Die Grundidee bei den Deutschen war folgende:

1. Niederkämpfung der feindlichen Luftverteidigung;
2. Vernichtung der gegnerischen Bomberwaffe;
3. Zerstörung des feindlichen Verkehrsnetzes und der Kriegsproduktion.

Diese Idee wurde von den Deutschen teilweise mit Erfolg in die Tat umgesetzt. Die anfängliche Überlegenheit ließ die Deutschen bei den ersten Feldzügen ihr Ziel jeweils wunschgemäß in wenigen Tagen erreichen. Sowohl beim Feldzug gegen Polen als gegen Frankreich bewirkte der überraschende Groß-Einsatz die rasche Ausschaltung der gegnerischen Flugwaffe, also die Erfüllung von Aufgabe 1 und 2.

Die im Punkt 3 angeführte Aufgabe wurde nicht verwirklicht. Die sich überstürzenden Ereignisse machten dies auch nicht notwendig und gestatteten den Einsatz der gesamten Flugwaffe zur Unterstützung der Erdtruppe, worauf die Deutschen ganz besonders Gewicht legten und auch zu großen Erfolgen kamen. Sobald aber die Blitzkrieg-Methode ein Schlappe erlitt, konnte diese Methode nicht mehr zum Ziel führen. Sie war nicht auf Erdauern in der Zeit abgestimmt.

Rückschauend kann man feststellen, daß die für den Einsatz der deutschen Luftwaffe maßgebenden Chefs eigentlich nicht strategisch dachten und planten. Der Einsatz der gesamten Luftwaffe vollzog sich vielmehr in einem erweiterten taktischen Rahmen. Es mag dies damit zusammenhängen, daß irrtümlicherweise die in Spanien gemachten Erfahrungen das Denken der verantwortlichen Chefs zu stark beeinflussten. Im Buch v. Rieckhoffs «Trumpf oder Bluff» findet man auf Schritt und Tritt Beispiele dafür, so (Seite 94) einen Befehl Görings: «Luftflotte 2 eröffnet unverzüglich den Luftkrieg gegen England. Hierzu greift sie mit einer Kette (3 Flz.!!) Ju 88 den britischen Flugzeugträger «Hermes» in Sheerness an.»

So unglücklich wie dieser Befehl mußte sich auch die Einsatz-Führung der Flieger im Osten auswirken. Vom Winter 1941/42 an, nachdem Hitler den Oberbefehl über das Heer übernommen hatte, setzte sich immer mehr die Tendenz durch, die Luftwaffe zu entmündigen und sie in ein zersplitterndes Abhängigkeitsverhältnis vom Heer zu bringen. Wenn es vom Standpunkt der Truppe aus auch verständlich ist, daß diese in ihrer oft mißlichen Lage immer wieder Fliegerunterstützung anforderte, so war es für das OK unverzeihlich, die Fliegerverbände sich in der direkten Hilfe-

leistung an der Kampffront aufreiben zu lassen. Für einen Fachmann ist es unverständlich, daß man Bomber im Osten für den Eingriff in den Erdkampf verwendete, während man gleichzeitig mit zu wenig Mitteln versuchte, Malta auszuschalten. Die Luftangriffe im März und April 1942, wobei allein im April über 6000 Tonnen Bomben abgeworfen worden waren, machten Malta reif zum Fall. Es waren jedoch offenbar keine Reserven vorhanden, um diesen Erfolg auszuwerten.

Daß die obere deutsche Führung das Charakteristische einer Luftwaffe und deren Möglichkeiten nicht erfaßte, ergibt sich auch aus der Tatsache, daß, nachdem die Sowjet-Flugzeuge vom russischen Himmel vertrieben worden waren, keine Operationen in die Tiefe des feindlichen Raumes unternommen und Verkehrs- und Rüstungszentren nicht angegriffen wurden.

Anstatt die fliegerischen Verbände, nachdem sie in schweren Einsätzen die ihnen gestellten Aufgaben an der Ostfront:

- a. die Vernichtung der im westrussischen Operationsgebiet stehenden russischen Fliegerverbände,
- b. die unmittelbare Unterstützung des Heeres beim Durchbrechen der feindlichen Front,

erfolgreich erfüllt hatten, zur Retablierung und Ergänzung weitgehend herauszuziehen, wurden sie pausenlos weiter eingesetzt und verbraucht. So kam es auch, daß beispielsweise die Invasions-Vorbereitungen der Alliierten nicht gestört werden konnten. Nicht einmal eine einigermaßen brauchbare Aufklärung wurde geflogen.

Von der Ziellosigkeit über den Fliegereinsatz zeugen auch die Angaben v. Rieckhoffs (Seite 267), wo er hinsichtlich der russischen Nordfront schreibt: «Kampfflugzeuge sollten durch Bombenabwürfe das Eis zerbrechen und durch Bildung einer breiten Eisrinne den Verkehr abschneiden. Sturzkampf-Flieger sollten mit einem Benzin-Ölgemisch gefüllte Bomben auf das Eis werfen, der brennende Inhalt sollte das Eis schmelzen.»

Die Bucht des Ladogasees auf welcher sich der Nachschub für Leningrad abwickelte, ist etwa doppelt so groß wie der Bodensee. Die Temperaturen liegen während längerer Zeit unter -30° . Daß unter diesen Umständen eine höhere Führung allen Ernstes glaubte, mit ein paar Flugzeugen zum Erfolg zu kommen, ist fast unglaublich. Diese Ziellosigkeit färbte auch auf die Planung für den Flugzeugbau ab. Man kann dies bei Rieckhoff (Seite 137) bezüglich der unglückseligen Geschichte des Me 262 und bei Baumbach im Buch «Zu Spät» (Seite 59) bezüglich des verhängnisvollen Stopps in der Flugzeugentwicklung durch Göring im Februar 1940 nachlesen.

Daß die deutsche Luftwaffe trotz der sehr anfechtbaren Führung seitens des Oberkommandos viele gute Leistungen vollbrachte, lag an der guten mittleren und unteren Führung, sowie an dem ausgezeichneten Kampfgeist der Besatzungen.

Wenn wir schließlich feststellen, daß die Deutschen ab 1944 die Luftüberlegenheit selbst über ihrem eigenen Raum verloren hatten und von dort weg mit ihrer Luftwaffe keine entscheidenden Operationen mehr ausführten, so sind die daraus sich ergebenden Schlüsse nicht ohne weiteres auf die Zukunft übertragbar. In Zukunft wird der Begriff der Luft-Herrschaft, resp. *Luft-Überlegenheit*, sich nicht mehr in der gleichen Form zeigen wie im letzten Krieg. Die großen Geschwindigkeiten, die Möglichkeit die Höhe, die dritte Dimension raschestens ändern zu können, haben die Beweglichkeit des Flugzeuges außerordentlich erhöht und die Abwehr entsprechend erschwert. Die *Abwehr* ist heute außerdem durch die geringe Flug-Autonomie der Düsenjäger *behindert*. Die Luftherrschaft und die Luftüberlegenheit weisen unter den heutigen Verhältnissen gegenüber dem letzten Krieg viele Löcher und Durchschlupfmöglichkeiten auf. Zur Ausschaltung der taktischen Fliegerei tritt unter diesen Umständen wieder der Aspekt in den Vordergrund, die Fliegerei durch Zerschlagung der Bodenorganisation am Einsatz zu *behindern*.

Für einen Kleinstaat stellt sich die Frage, ob ein Gegner den Einsatz gänzlich *verhindern* könnte. Die folgenden zwei Beispiele aus dem letzten Krieg sprechen dagegen.

- Am Invasionstag verfügten die Deutschen im Invasionsraum nur über 2 Abteilungen Jäger mit total 80 Flugzeugen. Am folgenden Tag dislozierten trotz der alliierten Luftüberlegenheit 700–800 deutsche Jäger in den Raum Paris.
- Ende 1944 zogen die Deutschen unter den nicht sehenden Augen der alliierten Luftwaffe 1000 Flugzeuge zusammen und führten am 1.1.1945 den bekannten Raid gegen alliierte Flugplätze durch. Mit diesem einzigen Coup sec setzten sie 800 alliierte Flugzeuge außer Gefecht (teils zerstört, teils beschädigt). 83 deutsche Flugzeuge gingen dabei verloren, also 8%. Während mehr als einer Woche war die alliierte taktische Luftwaffe nur noch sehr beschränkt verwendungsfähig. Was hier den starken Alliierten passiert ist, kann aber auch dem kleinen Mann zustoßen, in ganz gleicher Art, nur öfters. Aber er kann trotzdem die Schläge parieren, wenn er nur alle Paraden überdacht hat und beweglich alle bewährten und neuen Möglichkeiten ausschöpft, wie zum Beispiel Tarnung gegen visuelle Einsichtnahme, elektronische Tarnung gegen Radar, Flab-Abwehr usw.

Aus dem Gesagten ergibt sich, daß jede Luftwaffe, ob groß oder klein, konzentriert eingesetzt werden muß. Je kleiner eine Luftwaffe ist, um so empfindlicher reagiert sie auf ein Abweichen von diesem Grundsatz. Für eine *kleine Luftwaffe* darf formuliert werden, sie sei primär das Mittel, um über *Krisen* hinweg zu helfen und sei in erster Linie dafür bereit zu halten. Ob eine kleine Luftwaffe in erster Linie für Luftkrisen oder für Bodenkrisen bereit gestellt werden soll, ergibt sich aus den Annahmen, die der Betrachtung zugrunde gelegt werden. Auf jeden Fall können mit den gleichen Mitteln, nach Aufbau und nach Menge, nicht beide Aufgaben gelöst werden. S. E.

Die operative Bedeutung der Schweiz in der Geschichte ihrer Neutralität

Von Hptm. H. R. Kurz

(Fortsetzung)

XIV.

Die in den Kriegen von 1866 und 1870/71 zutage getretene Schlagkraft der stehenden Heere und die Mängel in unserem Heerwesen, die in den Berichten des Generals Herzog in reichlich schonungloser Deutlichkeit dargelegt werden, haben den Optimismus, der noch aus Dufours Feldzugsplan von 1856 spricht, verdrängt. Man begann sich zu überlegen, ob ein Milizheer überhaupt noch in der Lage sei, stehenden Heeren des Auslandes standzuhalten. In diesen Jahren, die eine ausgesprochene Krisenzeit des Milizgedankens gewesen sind, begann man in vermehrtem Maß Anlehnung und Rückhalt an ein System von *Landesbefestigungen* zu suchen – um so mehr, als auch Frankreich bald nach dem Krieg von 1870/71 daran ging, seine an unser Land anstoßenden Grenzen mit Sperrforts zu verstärken. Damit trat immer deutlicher eine Verlagerung unserer Verteidigungsbestrebungen auf die *fortifikatorischen Probleme* ein; die Jahrzehnte nach dem deutsch-französischen Krieg dürfen ohne Übertreibung als eine Periode der Landesbefestigung bezeichnet werden. In den Jahren 1872, 1880/81 und 1884/85 wurden verschiedene Landesbefestigungskommissionen bestellt, die sich mit dem Problem der fortifikatorischen Verstärkung unserer Landesverteidigung zu befassen hatten. Gleichzeitig erschien in jenen Jahren ein überaus reiches Schrifttum, das sich bisweilen in einer Heftigkeit, wie man sie bei uns früher kaum gekannt hatte, mit den durch den geplanten Ausbau der Landesbefestigung in den Vordergrund gerückten Fragen aus-