

Zeitschrift: Protar
Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes
Band: 13 (1947)
Heft: 5-6

Artikel: Le bombardement stratégique de l'Allemagne
Autor: Baumgartner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-363214>

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: 17.05.2025

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

Zusammenfassend kann über die deutsche Flugzeugproduktion und die Niederlage der deutschen Luftwaffe folgendes festgehalten werden:

Der Verzicht Deutschlands auf eine strategische Luftwaffe erwies sich als grosser Fehler. Wegen des übertriebenen Vertrauens in den Erfolg der Blitzkriegsmethode wurden bis zum Juni 1943 keine Anstrengungen unternommen, die ganze Produktionskapazität auszunützen. Die Massenproduktion von Jägern als einzige wirksame Abwehrwaffe kam zu spät. Die Angriffe auf die deutschen Flugzeugfabriken in den Jahren 1943 und 1944 trugen wesentlich zur Gewinnung der Luftüberlegenheit der Alliierten bei. Die Produktionsverminderung

durch die Luftangriffe wurde im September 1944 auf 1000 und Ende des gleichen Jahres auf monatlich 2000 Jäger geschätzt. Der alliierte Sieg über die deutsche Luftwaffe wurde aber in erster Linie im Kampf mit den deutschen Fliegern errungen. Einer der Hauptgründe für die Niederlage ist die mangelhafte Ausbildung der Piloten seit 1942. Die deutsche Luftwaffe verlor die Kontrolle über ihren Luftraum anfangs 1944 und gewann sie nachher nie mehr zurück. Die Bombardemente auf Benzin und Öl im Sommer 1944 verhinderten die Wiederbelebung der deutschen Luftwaffe. Von diesem Zeitpunkt an war die Produktionserhöhung von Jägern von kleiner militärischer Bedeutung.

(Fortsetzung folgt.)

Le bombardement stratégique de l'Allemagne

Par le cap. Baumgartner, S. + P. A. (Résumé)

Un service spécial du département de la guerre du gouvernement des Etats-Unis, doté de plusieurs centaines de spécialistes assistés de milliers d'aides, a été chargé d'étudier à fonds les répercussions de la guerre aérienne sur la vie économique et sur le moral de la population en Allemagne. Sur les nombreux rapports que ce service a rédigés, quatre ont été imprimés; la bibliothèque militaire à Berne les met à la disposition des officiers. Les titres sont: «The Effects of Strategic Bombing on the German War Economy», «The Effects of Bombing on the Health and Medical Care in Germany», «Overall Report» et «Summary Report». Ces rapports permettent de faire le point sur les grandes lignes du problème.

I. — Conceptions stratégiques.

De 1918-1939, les Etats-Unis adoptèrent la doctrine de l'emploi stratégique de l'aviation (destructions massives derrière le front, affaiblissement du potentiel de guerre à tous les échelons); ils prévinrent en conséquence la construction de bombardiers lourds à grand rayon d'action. La Grande-Bretagne, plus vulnérable de par sa position géographique, se préoccupa surtout de la défense et donna la préférence à l'aviation de chasse. Quant aux dirigeants de l'Allemagne hitlérienne, ils étaient persuadés d'atteindre leur but par l'intimidation ou la surprise; n'ayant jamais compté avec une résistance prolongée de la part d'un adversaire quelconque, ils ne tinrent pas une aviation de bombardement stratégique pour nécessaire. La *Luftwaffe* reçut pour tâche de collaborer avec les troupes terrestres (*Stukas*) et de briser le moral de l'ennemi par l'anéantissement des grands centres (Rotterdam, Varsovie, Belgrad, etc.). Pendant la campagne de Pologne la plupart des avions de première ligne (aux nombres de deux mille) servirent sur le front est, tandis le front ouest n'était

plus garni que de 310 appareils. Ce n'est qu'après Stalingrad et El Alamein que les Allemands durent se rendre à l'évidence: la guerre d'usure commençait. Or, il était trop tard pour mettre sur pied une production d'avions qui eût permis à l'Allemagne de garder son avance initiale.

Les Etats-Unis, par contre, préparèrent systématiquement la construction en grandes séries d'appareils de bombardement à rayon d'action toujours plus étendu, dans l'intention bien nette d'écraser leurs ennemis dans leurs propres pays. Ils acquirent ainsi irrésistiblement une suprématie de l'air écrasante.

Dès 1942, le nouveau chef de l'aviation stratégique de la R. A. F., Sir Arthur Harris, ordonna les attaques massives sur les grands centres d'habitation, afin de provoquer un choc psychologique. Dès 1943 les Alliés appliquèrent un plan commun (les directives de Casablanca), qui consistait à désorganiser la vie économique et à briser le moral de l'ennemi par des bombardements sur une très grande échelle. Grâce à la capacité de production presque illimitée de leur industrie ainsi que la mise au point des chasseurs à longue portée (fin 1943) et d'appareils de navigation et de visée toujours plus précis, les Alliés acquirent la suprématie de l'air (dès le printemps 1944), qui mit l'Allemagne à leur merci. Le fait que le 84 % du poids total des explosifs lâchés sur ce pays le fut après la fin de 1943, prouve que les bombardements massifs n'ont vraiment commencé qu'en 1944. L'invasion fut ainsi préparée par la destruction systématique des moyens de communications, puis soutenue par l'intervention concentrée de l'aviation de bombardement. (Près de Saint-Lô, par exemple, 2400 appareils bombardèrent pendant 2 heures et demie un front de trois kilomètres sur une profondeur de 6,3 kilomètres.) L'aviation stratégique rendit encore bien d'autres services aux forces terrestres ou

navales, à l'échelle tactique; cette dispersion ne l'empêcha pas de remporter «un des plus grands succès stratégiques» (rapport Over-all).

II. — Pour les chiffres, nous renvoyons les amateurs de *statistique* au chapitre II de l'article original. Notons simplement que 2 400 000 tonnes furent lâchées sur l'Europe, dont la moitié sur l'Allemagne. (A Schaffhouse, le 1^{er} avril 1944, 15 tonnes causèrent pour 41 millions de dégâts.) La guerre aérienne en Europe a coûté aux U. S. A. la somme astronomique de 43 000 000 000 de dollars.

III. — Les résultats.

Les bombardements stratégiques furent décisifs en Europe. Suprématie de l'air, anéantissement des sous-marins, aide précieuse aux forces terrestres, destruction irrésistible du potentiel économique de l'Allemagne, surtout dès septembre 1944 — voici autant de facteurs de la victoire. La paralysie des moyens de transports au début de 1945 donna le coup de grâce à l'ennemi.

C'est surtout par la guerre aérienne que le peuple allemand a appris à connaître les effets de la guerre: 500 000 civils tués, 800 000 grièvement blessés, 7,5 millions de sans-abris (le tiers des habitants des villes bombardées, le 9,4 % de la population totale), 400 000 bâtiments détruits, 478 000 gravement endommagés, 3 600 000 appartements inutilisables (le 20 % du total), 18-20 millions de victimes du désordre économique. Peu d'épidémies (seulement locales), recrudescence de la tuberculose (100 %) et surtout des maladies vénériennes, des affections du système digestif et circulaire; nervosité générale accrue, dépressivité psychique, mais pas dans des proportions alarmantes; morbidité et mortalité accrues; de même pour la criminalité (surtout parmi les adolescents). Quant au moral, la propagande officielle et la répression impitoyable de toute velléité de défaitisme ne permirent pas aux attaques aériennes de l'ébranler sérieusement.

Pour ce qui concerne les mesures de protection aérienne, elles furent nettement insuffisantes dès le début, les chefs responsables n'ayant jamais cru devoir compter avec une offensive aérienne importante de l'ennemi. Grâce à leur sens admirable de l'organisation, les Allemands réussirent tout de

même à améliorer la protection de la population et de l'industrie dans une mesure qui dépassa de loin l'attente des Alliés. Ils se servirent de tous les moyens imaginables: constructions souterraines, décentralisation, camouflage, attrapes, etc.

IV. — La destruction de la *Luftwaffe*.

Dès la prise du pouvoir par Hitler, le nombre des usines fabriquant des avions augmenta rapidement; elles furent construites en prévision d'attaques possibles, décentralisées, camouflées et munies d'excellents abris. La production passa de 2000 (en 1934) à 8000 appareils (en 1939); la qualité des appareils et des pilotes s'améliora également. Ni les pertes minimales lors de la campagne de Pologne, ni celles très fortes de la bataille d'Angleterre (plus de 5000 appareils) n'eurent pour conséquence une augmentation sensible de la production. On se contenta d'exiger de meilleurs types (Focke-Wulf 190). Même après les défaites de Stalingrad et d'El Alamein, les dirigeants allemands se contentèrent d'une augmentation relativement modeste de la production. Ils se refusaient à croire les chiffres de production annoncés par les Alliés. Ce n'est qu'en avril 1943 qu'ils décidèrent de faire un effort décisif. Leur plan prévoyait une augmentation progressive de la production mensuelle, qui devait passer de 2000 à 6000 appareils.

Mais dès le début de 1944, les Alliés, grâce à l'escorte par leurs chasseurs à longue portée, attaquèrent systématiquement les usines d'aviation, y lâchèrent 38 000 tonnes de bombes et détruisirent les trois quarts des bâtiments. Grâce à l'évacuation des installations industrielles, les Allemands prétendent avoir produit tout de même 40 000 machines en 1944, ce qui est en contradiction avec les effectifs de la *Luftwaffe* (2200 appareils le 1^{er} janvier 1945) et le manque d'efficacité de celle-ci lors de l'invasion du continent. Il est probable que les milieux responsables de la production ont compté les appareils réparés comme neufs, afin de s'éviter des reproches du gouvernement.

Deux causes accessoires de la défaite aérienne des Allemands furent la baisse de qualité des pilotes (jetés au combat après 33 heures d'entraînement, leurs adversaires en ayant 160) et la pénurie de carburants et lubrifiants.

R

(A suivre.)

Probleme des künftigen Luftschutzes

(Auf Grund seines Stenogramms von
Hptm. W. Baumgartner zusammengefasst.)

(Kurze Inhaltsübersicht der Ausführungen des Chefs der Abteilung für Luftschutz, Herrn Oberstbrigadier Eric Münch, anlässlich der Jahreshauptversammlung der Luftschutz-Offiziersgesellschaft des Kantons Bern, vom 16. März 1947 in Burgdorf.)

Der totale Krieg zwingt zur totalen Verteidigung. Es geht um die Existenz des ganzen Volkes überhaupt. Das gesamte geistige, moralische, per-

sonelle und materielle Kriegspotential hat der Rettung unserer Heimat zu dienen. Diese Erkenntnis hat sich noch nicht überall durchgesetzt.

Die erste Reform hat sich auf die Leitung der Landesverteidigung zu erstrecken. Auch sie muss umfassend sein. Zu der den Bundesrat beratenden Landesverteidigungskommission gehören nur Armee-Truppenführer. Früher, als nur die Armeen