

La retraite du 11e C.A. allemand de Bjeigorod, par Charkov, sur le Dniepr du 5.8 au 14.9.1943 [fin]

Autor(en): **Léderrey**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **99 (1954)**

Heft 9

PDF erstellt am: **29.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-342606>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

qu'à des *exercices*. Sa longévité est donc considérable. Réalisé d'après des concepts dérivant plus de l'expérience des dernières campagnes que des possibilités d'application des découvertes récentes, il ne profite pas des améliorations rapides que produit la concurrence industrielle. Soumis aux exigences destructives de la guerre, il s'use, se détériore et disparaît à une cadence vertigineuse. Tout doit être mis en œuvre pour le conserver apte à faire campagne et éviter sa perte totale puisqu'à tout instant le potentiel matériel est un facteur déterminant de la victoire.

(A suivre)

Major PIERRE E. DENÉRÉAZ

La retraite du 11^e C.A. allemand de Bjelgorod, par Charkov, sur le Dniepr ¹

du 5.8 au 14.9.1943

(fin)

6. LA RETRAITE SUR LA VORSKLA

Vint tout de même le moment où l'évacuation de Charkov s'imposa, et cela pour deux raisons principales.

D'une part la situation générale du G.A.S. l'exigeait. De l'autre, les unités qui tenaient les bois au NW. de Charkov, toujours plus fortement pressées, arrivaient à bout de forces.

L'évacuation s'effectua sans à-coup, dans la journée du 24.8, sur une nouvelle position qui, à quelques kilomètres à l'W. de la ville, longeait une colline partiellement boisée. On avait prévu de ne la tenir que le temps de permettre aux services de s'écouler sans être inquiétés vers l'W. Aussi, le 25.8, se replia-t-on sur une position mieux préparée derrière la Merefá,

¹ Dans la première partie de cet article, parue dans le N^o 8 du mois d'août dernier, une erreur de mise en page s'était produite. Les deux dernières lignes de la page 364 doivent figurer à la fin de la page 365. (Réd.)

dont elle surplombait la rive N. Outre les vues étendues qu'elle offrait, une région partiellement marécageuse la protégeait contre les chars. Son front, notablement plus court que les précédents, favorisait une occupation beaucoup plus dense.

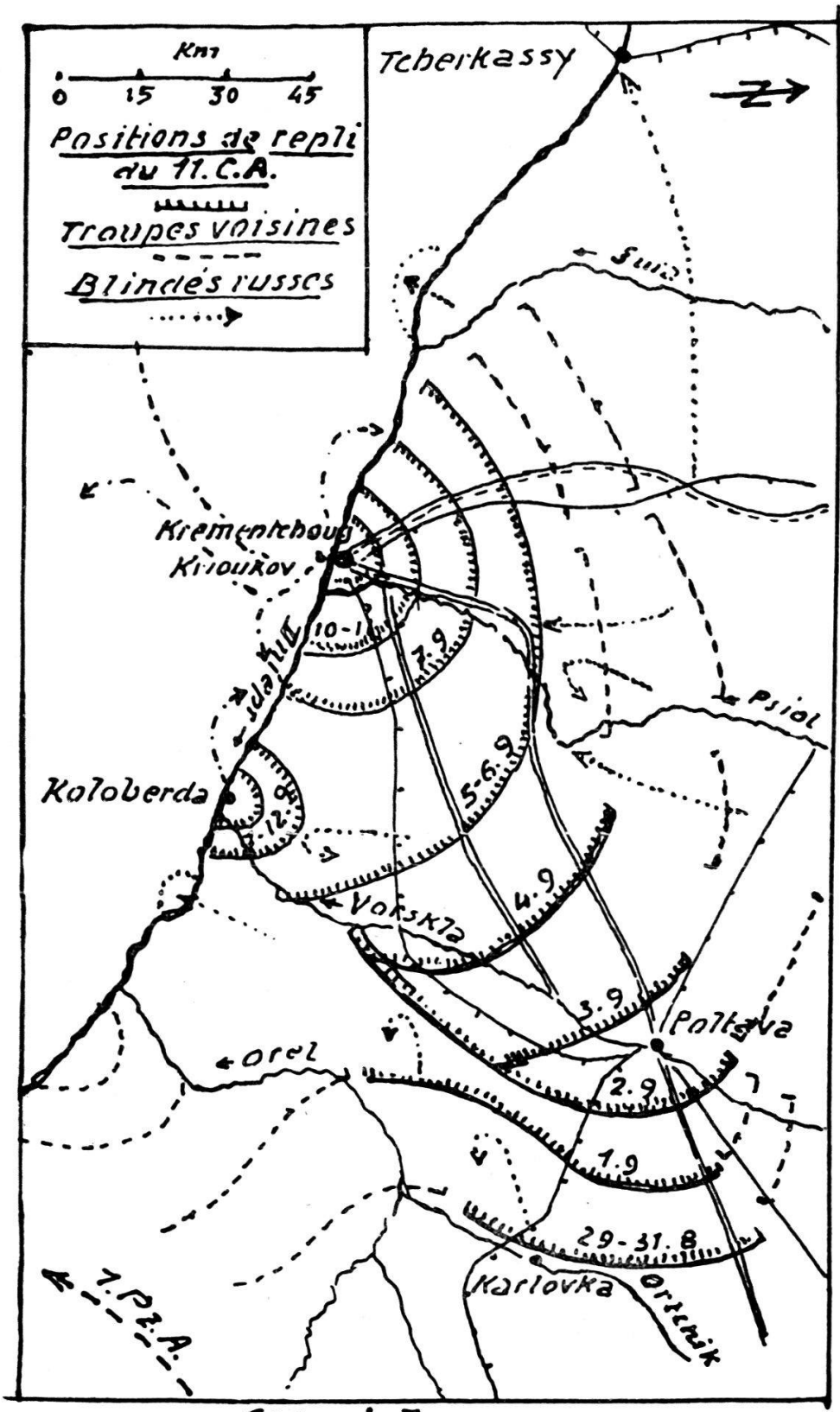
Un incident survint à l'arrière-garde. Alors qu'elle se retirait, le seul pont existant encore s'écroula sous le poids des « Hornissen », barrant le passage de la rivière à un bataillon de la 106^e D. et à huit de ses chars d'assaut. Profitant de l'isolement de ce groupe, les Russes tentèrent de l'anéantir. Or, grâce à l'appui de feu donné de l'autre rive, il réussit à tenir 24 heures, à détruire 16 chars et à rejoindre le gros, de nuit, par le pont reconstruit.

Dans sa nouvelle position, le 11^e C.A. dut étendre sa droite jusqu'à la petite ville de Merefá et, le lendemain, la prolonger par l'incorporation de la 248^e D. sérieusement prise à partie. L'ennemi, en effet, voulant contraindre le 11^e C.A. à quitter sa forte position, appliquait ses efforts surtout aux ailes. En dépit de ses tentatives, renouvelées de jour et de nuit, il ne parvint qu'à ouvrir quelques brèches. Les chars d'assaut qui les colmatèrent rapidement, trompés par la nuit, ouvrirent aussi le feu sur des « Tiger » rentrant dans la position : pris pour des chars russes, ils furent abattus.

La retraite prématurée des C.A. voisins et la nécessité de s'incorporer une nouvelle division en danger obligèrent Raus, le 27.8, à se replier sur une position, longue de 60 km., entre la Berestomaia et le Kotomak.

Entre temps, vers Achtyrka, les Russes avaient forcé le passage sur la Vorskla et contraint la 4^e Pz.A. à gagner rapidement la rive occidentale du Dniepr, de part et d'autre de Kiev. Cette retraite allait entraîner, sur le même fleuve, celle de toutes les autres armées du G.A.S.

Dans le cadre de la 8^e A., le 11^e C.A., chargé de couvrir ce repli massif, appliqua les mêmes procédés qu'entre Bjelgorod et Charkov. Ses bonds quotidiens furent cependant prolongés à l'effet de maintenir le contact : ils atteignirent parfois 20 à 30 km. Ni l'importance de sa mission, ni sa situation aven-



croquis 3

turée n'avaient échappé aux Russes. Aussi tentèrent-ils, par de puissantes attaques de chars, de désagréger ce bloc qui les freinait.

La saison des pluies, alors à son début, allait donner à la lutte un caractère particulier, en conférant aux routes, ainsi qu'aux localités traversées par elles, une importance capitale. En dehors du réseau routier, tout véhicule était immobilisé par la boue et la circulation sur les simples chemins à disposition posait des problèmes souvent difficiles à résoudre.

Dans ces conditions, les localités allaient jouer un grand rôle proportionné à leur étendue. Les Russes visant à s'emparer rapidement des plus importantes, c'est aussi sur ces carrefours que Raus dirigea ses moyens antichars, en particulier ses canons d'assaut. Devenues en quelque sorte enjeu de la lutte, plusieurs de ces localités furent incendiées avec la récolte que l'on venait d'y rentrer.

Une seule fois, les chars russes réussirent à couper la retraite, imposant par ce fait un long et pénible détour à de grandes unités suivies de leurs trains. Ce contretemps retarda dangereusement l'occupation d'une importante position sur l'Ortchik, de part et d'autre de Karlovka, ville devant laquelle la situation devint rapidement critique (croquis 3). D'un moment à l'autre, on s'attendait à voir surgir les chars soviétiques lancés à la poursuite. Il leur eût été facile de bousculer les faibles éléments qui, dans l'attente du gros, occupaient la rive occidentale de l'Urlich. Circonstance aggravante, de hautes eaux, la boue et la raideur de la pente sur cette rive allaient ralentir la traversée du fleuve par le gros. Déjà entrée en action, l'artillerie soviétique avait, en bordure des faubourgs, incendié une rangée de baraques et menaçait le seul pont de bois, étroit et long, par lequel les colonnes, soumises à des à-coups continuels, commençaient à s'écouler.

C'est la boue qui, en entravant aussi la progression des chars ennemis, permit d'organiser une position suffisamment solide pour empêcher toute tentative de percée. En dépit de ces contretemps, peu de véhicules avaient été perdus, mais

tous furent immobilisés par la boue immédiatement derrière le front. Constatant le degré d'épuisement des hommes et des chevaux, Raus fut amené à tenir la position plus longtemps qu'il ne l'aurait voulu. Il n'ordonna de l'évacuer qu'après avoir assuré la marche des trains et des services vers le SW. A ce moment-là, la situation des C.A. voisins exigeait un départ immédiat.

Alors que Raus dirigeait ses six divisions sur la Vorskla, on lui avait adjoint encore six divisions blindées. Il reçut l'ordre de ramener toutes ces troupes sur Krementchoug, de les y faire traverser le Dniepr sur un pont de bois long de 700 m., puis de les diriger le plus rapidement possible sur leurs emplacements de combat.

7. LA TRAVERSÉE DU DNEIPE

C'était là une tâche lourde de responsabilité, dépassant singulièrement les attributions d'un commandant de C.A. Il fallait d'abord gagner le temps nécessaire à l'écoulement de cette masse. Il fallait ensuite organiser la traversée rapide du fleuve, en fonction des nécessités tactiques du plan de défense sur la rive S. Etant donné sa force actuelle et le rétrécissement graduel de son front, le 11^e C.A. n'eut pas de peine à freiner l'adversaire sur la Vorskla et sur les positions successives, choisies de façon à couvrir les derniers éléments des colonnes canalisées. Sur la rive occidentale de la Vorskla, il ne laissa de fortes arrière-gardes que le temps nécessaire au passage du dernier des douze trains d'évacuation dirigés sur Krementchoug. A ce moment-là, d'interminables colonnes de troupes et de véhicules de tous genres, tant militaires que civils, convergeaient en hâte, de quatre directions différentes, sur Krementchoug.

En tête roulaient les chars auxquels, en raison de leur importance et de leur vitesse, la priorité avait été strictement réservée. Désignés en qualité de commandants de route, des officiers généraux furent chargés de faire exécuter cette mesure,

d'en contrôler l'application, de veiller à ce que chaque unité maintienne son rang et d'exiger une rigoureuse discipline de marche. Ils durent user de toute leur énergie pour permettre aux Pz. D. de dépasser les autres colonnes. Celles-ci, rejetées hors des routes pour leur livrer passage, campèrent, en attendant leur tour, dans les champs environnants. A une certaine distance de leurs emplacements, soustraits aux vues de l'aviation, se trouvaient leurs feux de camp. Non loin d'eux, stationnaient des réfugiés qui, avec leur bétail, s'étaient faufilés parmi les soldats. Nulle trace d'inquiétude ou de panique n'était perceptible. Résigné, tout ce monde attendait qu'on lui assigne sa place dans la vaste organisation et comptait atteindre à temps l'autre rive.

Pour l'évacuation du butin, le commandant de place de Krementchoug disposait du pont de la voie ferrée. Les véhicules civils — dont les mouvements avaient été déjà réglés, à l'intérieur de la ville, selon les instructions données par le corps d'armée à l'E.-M. de la place — empruntaient un pont sur flotteurs, qui leur était uniquement réservé et que les pionniers avaient construit à côté du premier. A chaque extrémité du pont de bois déjà mentionné était posté un E.-M. de division. Celui du N. ne laissait s'engager qu'une seule colonne et en réglait l'écoulement. Celui du S., à Krijoukov, veillait au dégagement rapide et régulier du débouché.

Ces tâches, en apparence faciles, l'étaient beaucoup moins en réalité. Si l'on avait judicieusement accéléré la marche des unités les plus rapides et les plus fortes, les Pz. D., c'est qu'il fallait être prêt, sur les positions désignées, à repousser l'ennemi, voire être en mesure de rejeter des éléments qui auraient déjà traversé le fleuve (tels les parachutistes à Tcherkassy).

A Krementchoug, l'arrivée simultanée de troupes et de véhicules de toute sorte, surgissant de différentes directions, risquait d'amener un redoutable embouteillage. Afin de l'éviter, à chaque carrefour, un général, doté d'un E.-M. d'officiers et de gendarmes d'armée, réglait la circulation. A l'aide de signaux sémaphoriques, on arrêtait momentanément tantôt un élément,

tantôt un autre qui devait le croiser, puis on leur livrait à nouveau passage pour qu'ils rejoignent leur colonne à une allure accélérée. Déjà ralenti notablement par les étroites et tortueuses ruelles de Krementchoug, le mouvement l'était encore, après le passage du pont, par certains conducteurs qui, désireux de trouver un raccourci pour gagner leur emplacement, s'arrêtaient pour s'orienter. Cette entrave particulièrement grave à l'opération aboutit parfois à barrer la route principale et à immobiliser certaines colonnes sur des chemins sablonneux et impraticables. Des mesures draconiennes durent être prises à l'effet d'exiger l'exécution de l'ordre initial prescrivant aux colonnes de conserver la même allure et de rester sur la grande route jusqu'à 30 km. au S. du pont. Là, des écriteaux indiquant la voie à suivre ultérieurement avaient été placés.

En fin de compte, 5000 à 7000 camions purent journallement franchir le pont. Après l'évacuation de Krementchoug et au cours des trois derniers jours, troupes et véhicules de trois divisions d'infanterie empruntèrent le pont de la voie ferrée recouverte de rondins. Les 106^e et 248^e D. atteignirent leur secteur de combat par le plus court chemin, en traversant le fleuve à Koloberda (25 km. en aval de Krementchoug). A défaut du matériel réglementaire qu'elles avaient perdu, comme toutes les divisions, elles eurent recours à des moyens de fortune. A l'aide de barques de pêcheurs, de poutres, de vieilles charrettes et de roues de moulin, troupes et réfugiés de la tête de pont de Koloberda improvisèrent des bacs. Des chevaux remorquaient des radeaux transportant leurs véhicules démontés. Les bœufs, au début, renâclaient à se jeter à l'eau. Leur énorme troupeau beuglant finit par suivre quelques chefs de file harcelés par leurs conducteurs montés sur des bateaux. La berge, peu inclinée, les amena à 200 m. avant de les obliger à nager jusqu'à 150 m. de la rive opposée, où ils purent reprendre pied. Traversèrent ainsi le Dniepr, jour et nuit, sans pertes appréciables : 64 000 chevaux et plus de 80 000 bœufs, sans compter les jeunes animaux entassés sur des bacs. Les troupes qui suivirent passèrent sans accroc.

Grâce à ces mesures, souvent improvisées, le commandant du 11^e C.A. avait réussi, en dix jours, à ramener au S. du Dniepr douze divisions avec leurs véhicules, tous les services de l'arrière et les encombrants transports de biens évacués. Pourvue de chars, de canons d'assaut et de nombreuses pièces antichars, l'arrière-garde avait tenu, bien au-delà du terme fixé par le commandant de la 8^e A., les têtes de pont toujours plus rétrécies de Krementchoug et de Koloberda. Ce faisant, elle avait même permis à des tracteurs de remorquer et de sauver les chars endommagés, dont la destruction avait été depuis longtemps autorisée.

Une intervention opportune et massive de l'aviation soviétique eût singulièrement entravé l'opération et peut-être empêché sa réussite. Quelques bombardiers russes entreprirent, il est vrai, de détruire le pont de bois et, en dépit d'une vigoureuse D.C.A. obtinrent de rares touchés sans grand effet. Lorsque enfin, par une intervention massive, l'aviation soviétique parvint à allumer les mines préparées pour la destruction du pont et à le faire sauter, c'était trop tard. Chars et canons d'assaut encore engagés à ce moment-là sur la rive N. empruntèrent le pont de chemin de fer. Après le passage de l'infanterie de l'arrière-garde, on fit sauter celui-ci et l'on brûla les radeaux. Les derniers fantassins et pionniers rejoignirent en bateaux, au cours de la nuit.

Entre temps, les divisions du 11^e C.A. avaient occupé leur position au coude à coude, achevant ainsi l'une des plus grandes manœuvres en retraite du front de l'Est.

COLONEL LÉDERREY
