

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 115 (1949)
Heft: 7

Rubrik: Zeitschriften

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: 05.05.2025

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

durch persönlichen Brief, Kontrolle über Mannschaftersatz, Erledigung von Straffällen, Zensur der ankommenden und ausgehenden Post, Sorge für Nach- und Rückschub.

Daraus geht hervor, daß auch in der amerikanischen Armee der Einheitskommandant infolge der administrativen Verpflichtungen während und nach den Kampfhandlungen eine gewaltige Arbeit zu leisten hat. («Infantry Journal», Mai 1949, Z.)

MITTEILUNGEN

Exkursion nach der Normandie

Die Vereinigung Schweizerischer Nachrichtenoffiziere organisiert auch dieses Jahr (20.–28. August) eine Exkursion an die Invasionsküsten und auf die Schlachtfelder der Normandie mit Besichtigung des Kriegshafens von Cherbourg. Die Leitung haben Oberst D. Perret und Major Eddy Bauer inne. Die Teilnahme steht auch Offizieren, die nicht Mitglied der VSN. sind, offen. Programm und Anmeldungen bis 8. August 1949 durch Hptm. Wyß W., Moserstraße 16, Bern.

ZEITSCHRIFTEN

Schweiz

Revue Militaire Suisse

April 1949

Seinen allgemeinen Betrachtungen über Luftlandetruppen läßt Oberst D. Nicolas eine Spezialstudie folgen. Er beschreibt die englische Luftoperation in der Normandie in der Gegend N der Orne-Mündung durch die 6. britische Luftlande-Division. Aufschlußreich sind die Überlegungen, die zum Einsatz der Division als Flankenschutz führten, was eigentlich dem Wesen von Luftlandetruppen widerspricht. – L.-M. Sandoz beendet seinen Artikel über «Fatigue et surmenage» und gibt Mittel zu deren Bekämpfung bekannt. – Ein Briefwechsel von Hptm. Henri Monod weist auf interessante Einzelheiten des Aktivdienstes der eidgenössischen Truppen von 1815. Mit der Disziplin von Truppe und Offizieren war es, wie übrigens nach den vielen Jahren Kriegswirren verständlich nicht gerade gut bestellt.

Mai 1949

Fortsetzung von Oberst Nicolas «Britische Luftlandeoperation in der Normandie.» Die zur Verfügung stehenden Truppen setzten sich aus zwei Regimentern Fallschirmabspringern und einem Regiment Luftlandetruppen zusammen. Mit schweren Waffen war die Division schwach versehen. Es ist ohne weiteres klar, daß diesen Truppen nur eine sehr beschränkte Aufgabe zugewiesen werden konnte. Zwischen erster und zweiter Absprungswelle klaffte eine zeitliche Lücke von 15 (!) Stunden, obschon etwas mehr als 1000 Flugzeuge eingesetzt wurden. – Hptm. Sch. läßt sich zugunsten des Hohlstaumdammes von Cleuson vernehmen. Es wäre inter-

essant, seine Gründe widerlegt zu sehen. – Oberstlt. i. Gst. Schenk verlangt im Zusammenhang mit der Armeeorganisation eine klare Trennung zwischen Verwaltung und eigentlicher Armee, doch glaube ich kaum, daß seine fundierten Vorschläge Berücksichtigung finden. – Aus der Fortsetzung des Briefwechsels von Hptm. H. Monod geht hervor, daß die Qualität der damaligen Kommandanten eine sehr unterschiedliche war. Neben guten gab es absolut unfähige Kommandanten, die ihrer Aufgabe in keiner Weise gewachsen waren und lediglich infolge Protektion auf diese Posten gesetzt wurden. – Major P. de Vallière nimmt Abschied vom kürzlich verstorbenen Walliser Schriftsteller Hptm. Charles Gos. Mit Herz und Seele Patriot, Soldat und Alpinist, hat Gos manches Buch geschrieben, das auch uns Deutschschweizern wertvoll ist. Besonders erwähnen möchte ich hier die Geschichte der «Schweizer Generäle» von Marignano bis zum Jahr 1919. Major E. Isler

Vereinigte Staaten

The Military Engineer, Juli bis Dezember 1948

Der letzte Krieg mit seiner umfassenden Verwendung geländegängiger Motorfahrzeuge erwies die Notwendigkeit, den Boden auf seine Befahrbarkeit zu untersuchen (soil trafficability). Die immer schwerer werdenden Fahrzeuggewichte verlangten entweder Fahrgestelle, welche die spezifische Bodenpressung gering hielten oder aber Methoden, um den Boden zu verfestigen, befahrbar zu machen.

Arthur R. Smith von der Forschungs- und Entwicklungsabteilung des Geniechefs der Armee berichtet nun über diesbezügliche «*Neue Entwicklungen von Baumethoden*» (Juliheft). Als erstes hat man eine einheitliche Klassifikation aller Böden vorgenommen. Feldmäßige Geräte wurden entwickelt, um rasch die Tragfähigkeit eines Bodens zu ermitteln, so zum Beispiel das «Penetrometer», das den notwendigen Kraftaufwand anzeigt, um eine standardisierte Stahlspitze in den Boden zu stoßen, woraus auf dessen Tragfähigkeit geschlossen werden kann. Man hat mir dieses Gerät auf der Genie-Versuchsstation in Yuma (Arizona) gezeigt: es ist nur wenig größer als ein Spazierstock. – Eine Reihe «Bodenverfestigungs-Maschinen» sind schon jetzt im Handel, die den Boden 20–30 cm aufschürfen, dieses Material pulverisieren und mit Bitumen oder chemischen Mitteln vermengen und nachher wieder einwalzen. So kann im Tempo von 3–4 km/h eine «Straße» durchs Gelände «gebaut» werden. Man will dadurch die teuren und umfangreichen Stahlmatratzen für Flugpisten und Straßen ersetzen. – Andere Maschinen erlauben Schnee und Eis zu komprimieren, so daß Fahrzeuge darauf fahren können, wodurch weniger Schnee geräumt werden muß. – Andere Versuche sind im Gange, um breitere Raupen oder sehr große Niederdruck-Gummireifen herzustellen, um die Ansprüche des Fahrzeuges an die Tragfähigkeit des Bodens herabzusetzen.

Je genauer die Beanspruchungen bekannt sind, denen eine Brücke ausgesetzt sein wird, umso knapper kann sie dimensioniert werden. Mit Bezug auf die dynamischen Kräfte (Beanspruchung beim Bremsen auf der Brücke, Schwingungen, usw.) hat man sich bis jetzt mit ziemlich groben Näherungsformeln begnügt. An der Genie-Versuchsstation in Yuma (Arizona) ist eine größere Versuchsreihe im Gange, welche die Stoßziffer für Militärbrücken ermitteln soll. Darüber berichten Ingenieur John Giliberto und Genie-Oberst d. R. George W. Howard, Chef der Versuchsabteilung in Yuma, im Aufsatz «*Stoßversuche an Militärbrücken*» (Augustheft). Bisher nahm man in den USA. eine Stoßziffer von 10–15 % an (Schweizerische Vorschriften: 20 m Spannweite:

22 %, 10 m Spannweite: 30 %). Man möchte vor allem auch den Anteil verschiedener Faktoren wie Fahrzeugtempo, Brückensteife, Belagsoberfläche, usw. abklären. Die Autoren beschreiben die neuartige Einrichtung der Spannungsmessung. Es werden elektrische Dehnungsmesser verwendet, die aus einem zirka 3 cm langen Leukoplast-Streifen bestehen, auf dem ein Netz dünnen Nickeldrahtes befestigt ist, durch den ein elektrischer Strom geschickt wird. Jede Spannungsänderung im Nickeldraht hat eine Änderung seines elektrischen Widerstandes zur Folge, so daß aus der elektrischen Widerstandsänderung auf die Spannungsänderung geschlossen werden kann. Solche Dehnungsmesser werden nun an den interessierenden Stellen einer Stahlkonstruktion aufgeklebt, so daß das Nickeldrahtnetz alle Dehnungsänderungen des untersuchten Stahls mitmachen muß. Eine ziemlich umfangreiche Apparatur, die in einem Lastwagen-Anhänger montiert ist, erlaubt, gleichzeitig an 12 Stellen die Dehnungsänderung zu messen und auf einen Papierstreifen photoelektrisch aufzutragen. Der untersuchte Brückenteil wird nun von einem Fahrzeug mit verschiedenen Geschwindigkeiten befahren und aus dem Vergleich von statischer Belastung, Belastung bei niedriger und hoher Geschwindigkeit usw. läßt sich die Stoßziffer und der Anteil der verschiedenen, oben erwähnten Faktoren ermitteln. Die Versuche, deren Durchführung ich schon vor 2 Jahren beiwohnen konnte, sind erst zur Hälfte beendet, und die Ergebnisse, die auch für unsern militärischen und zivilen Brückenbau von Interesse sind, sollen später veröffentlicht werden.

«Wie die Luftmacht durch den Flugplatzbau beeinflusst wird» erörtert Brigade-General S. D. Sturgis (Septemberheft). Je größer und schwerer das Flugzeug, umso größer ist der Raddruck auf den Boden bei der Landung. Welch enorme Anforderungen dadurch an die Landepisten gestellt werden, erhellt aus folgendem Vergleich: heute hat das schwerste USA.-Kriegsflugzeug eine zwölfmal größere Bodenpressung als der schwerste USA.-Panzerwagen! Besondere Schwierigkeiten ergeben sich naturgemäß beim Bau feldmäßiger, improvisierter Landepisten. Eine Lösung kann nur gefunden werden, wenn die Flugzeugkonstrukteure, die bisher mehr ans Fliegen als ans Landen dachten, zusammen mit dem Bauingenieur, der Flieger zusammen mit dem Genie-Offizier, neue Wege suchen.

Ein Feldflugplatz für die B-36 Langstreckenbomber (140 t) erfordert eine Kieskoffierung von 1,80 m unter der Stahlmatratze, wogegen während dem Weltkrieg II eine Koffierung von 15–25 cm genügte. Entsprechend erhöhten sich natürlich Materialaufwand und Bauzeit. – Die Flugzeugkonstrukteure suchen nun durch ein verbessertes Fahrgestell die spezifische Bodenpressung zu vermindern. Den Dimensionen der Lande-Räder ist allerdings eine Grenze gesetzt durch die immer schlanker werdenden Flügel (Düsenflugzeug!), in welche das Fahrgestell eingeklappt werden muß. Man sucht darum neue Lösungen mit Doppel-Rädern, Tandem-Rädern und Doppel-Tandem-Rädern. Neuestens sind Fahrgestelle auf Raupen im Versuch, welche die Bodenpressung erheblich vermindern und auch das Landen auf weniger tragfähigem Untergrund ermöglichen sollen. Ohne Zweifel ist aber dem Gewicht von Kriegsflugzeugen eine Grenze gesetzt durch die feldmäßigen möglichen Flugpisten-Bauten.

Über den Bau der «Luftwaffen-Basis für die Zukunft» berichtet Brigade-General R. G. Moses (Novemberheft). Bei Limestone (Staat Maine an der USA.-Ostküste) wurde anfangs 1947 eine Flugbasis für schwere Bomber in Angriff genommen. Besondere Schwierigkeiten bereitete der Boden, der größtenteils aus Sumpf und Wassertümpeln besteht. Dazu liegt während 6 Monaten im Jahr Schnee, was Bauarbeiten erschwert. Die nächste leistungsfähige Straße und Eisenbahn waren 15 km weit entfernt.

Alle Zufahrten, Energie- und Wasserversorgung, Sägereien, Steinbrücke, usw. mußten daher neu erstellt werden. Eine erste Landepiste von 2750 m Länge und 90 m Breite mit allen Rollwegen und Abstellplätzen, Unterkunft, Werkstätten, usw. konnten trotz diesen Erschwerungen mit Hilfe schwerster Baumaschinen in 2 Jahren erstellt werden. Der Vollausbau sieht drei solcher Landepisten, Kasernen für 4000 Mann sowie Werften, Hangars und andere Hilfseinrichtungen vor.

Über «*Tarnung im Atom-Zeitalter*» (Dezemberheft) schreibt Genie-Oberst Homer Saint-Gaudens, der sich während des Krieges in Washington und in Europa beim Geniedienst mit der Tarnung befaßte. Ihm scheint es sinnlos geworden zu sein, rückwärtige Installationen, wie Flugzeugfabriken, Kanäle, usw. zu tarnen. Denn der Zerstörungsbereich einer Atombombe sei so groß, daß genaue Treffer gar nicht mehr notwendig seien. Im Frontbereich hingegen, wo ja die Atombombe nie zur Anwendung gelangen werde, sei die Tarnung von großer Bedeutung. Er weist auf ausgezeichnete Erfolge der Deutschen hin: drei große V-Waffen-Startbahnen in der Normandie, ein deutsches Hauptquartier, das sich über 5×2 km ausdehnte und viele Artilleriestellungen hat man erst entdeckt, als man auf der Erde an sie herankam. Auch die Amerikaner machten bei gewissen Operationen (z. B. Rheinübergang) große und erfolgreiche Anstrengungen, durch Tarnung und Scheinbauten (Schein-Geschütze, Schein-Lastwagen, Schein-Flugzeuge usw.) den Gegner irrezuführen. Als weniger glückliches Beispiel erwähnt er die amerikanische Batterie in den Ardennen, die nach der Schneeschmelze noch immer mit weiß gestrichenen Rohren unter einem grünen Tarnnetz auf einem braunen Acker stand! Er verlangt, daß mehr Tarn-Ausbildung getrieben und mehr Tarn-Material beschafft werde, da das vorhandene nicht genüge.

Genie-Oberstleutnant William C. Hall kommandierte im Weltkrieg das 1306. Genie-Regiment, mit dem er ungefähr 70 Brücken auf festen Stützen für die Armee Patton baute. Auf Grund dieser reichen Erfahrungen stellt er nun «*Zehn Regeln für Brücken auf festen Stützen*» auf, nämlich: Baue für das schwerste Fahrzeug auf dem Kriegsschauplatz – Baue die Dauerbehelfsbrücke an der besten Zufahrtsstraße – Brauche örtlich greifbares Baumaterial – Baue möglichst weite Spannungen unter Verwendung von Stahlträgern – Hüte dich vor den Trümmern zerstörter Brücken – Verwende im allgemeinen eher Pfahljoche als Schwellenjoche – Räume den Stromstrich aus – Beachte die Hochwasserverhältnisse – Beachte die Schubkräfte bei der Wiederherstellung von Bogenbrücken – Gib keine zu optimistischen Vollendungstermine an! – Der Autor belegt seine Regeln mit treffenden Beispielen aus seiner Praxis und mit instruktiven Photographien.

Hptm. i.Gst. Vischer

LITERATUR

Vorgesetzter und Untergebener. Von Oberstdivisionär Edgar Schumacher. Polygraphischer Verlag, Zürich.

Es ist hoch erfreulich, daß dieser ausgezeichnete Vortrag von Oberstdivisionär Schumacher in gedruckter Form herausgegeben wurde. Auf hoher geistiger Warte und mit tiefem psychologischen Verständnis wird das Verhältnis Vorgesetzter-Untergebener durchleuchtet. Wohl selten wurde dieses immer aktuelle Problem in so scharfer geistiger Klarheit und mit so umfassender Deutung aller menschlich-persönlichen