

**Zeitschrift:** ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische  
Militärzeitschrift

**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft

**Band:** 117 (1951)

**Heft:** 9

  

**Rubrik:** Aus ausländischer Militärliteratur

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 20.07.2025

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

# Aus ausländischer Militärliteratur

## Unterstützungsflugwaffe oder Abwehrflugwaffe?

In einem interessanten Artikel in der Februar-Nummer der «Forces Aériennes Françaises» beleuchtet Oberstl. Nodet dieses Problem von Frankreichs militärischer Lage aus gesehen. Er geht von der Feststellung aus, daß heute niemand die Notwendigkeit einer starken Unterstützungsflugwaffe bestreitet. Frankreich ist mit seinen beschränkten Mitteln vor die Frage gestellt, welchen Platz im Rahmen der Flugwaffe die Unterstützungsflugwaffe einnehmen soll. Auf der Suche nach der Antwort zählt er zunächst die Aufgaben der Unterstützungsflugwaffe auf, nämlich

- Einsatz gegen die feindliche Luftwaffe am Boden, Flab- und Bodenorganisation;
- Einsatz zugunsten der Erdtruppen
  - a. indirekt: Angriffe auf Verkehrsadern und Knotenpunkte, wie Bahnlinien, Bahnhöfe, Brücken- und Straßenverkehr, leichtere Feldbefestigungen, Depots, Besammlungen, Material,
  - b. direkt: Objekte auf dem Kampffeld, z. B. Tanks, Truppen, Kolonnen, Flab, Artillerie usw.;
- Einsatz zugunsten der Marine.

Wenn man sich nach dem Ablauf eines Krieges in der ersten Phase fragt, so ist es wahrscheinlich, daß keine der obigen Aufgaben zu Beginn im Vordergrund stehen, ausgenommen die Angriffe gegen die näher gelegenen Flugplätze.

Der Gegner wird am Anfang irgendwie durch die Luft erscheinen, die Einleitung wird sich also zu einer Luftschlacht entwickeln. Diese gilt es zu gewinnen. Auch wenn die prinzipielle Aufgabe der Armee darin besteht, die Integrität des französischen Territoriums zu wahren, wozu eine starke Unterstützungsflugwaffe sicher notwendig ist, so ist doch nicht zu übersehen, daß der Lösung dieser Aufgabe die vorher aufgeführte Teillösung vorausgeht, d. h. daß zuerst die Luftschlacht gewonnen werden muß. Es entspricht dies übrigens einem alten Prinzip. Napoleon äußerte sich im analogen Fall der Artillerie seinerzeit dahingehend, daß es nicht richtig sei, sich mit etwas anderem, z. B. mit der Infanterie, zu befassen, solange man von einer Contrebatterie beschossen werde. Der Direktangreifende müsse zuerst erledigt werden, bevor zu einer anderen Aufgabe geschritten werden könne. Die Abwehr der feindlichen Luftmacht hat sich aber nicht auf Luftkämpfe zu beschränken, also sich nicht mit der Defensive zu begnügen, sondern es ist aktiv zu reagieren. Die feindlichen Luftbasen sind sofort zu bombardieren, d. h. es ist mit Bombenflugzeugen und Jägern zum Angriff überzugehen. Wenn man diesen Gedanken nicht verwirklicht, kann folgendes geschehen:

- Behinderung der eigenen Mobilmachung und der Verschiebungen der Erdtruppen, Schläge gegen die Kriegsindustrie durch massive Bombardierungen.
- Angriff lufttransportierter Truppen gegen die eigenen Truppen, Städte und Kommunikationen.
- Angriff von Erdtruppen unterstützt durch eine Luftarmada.

Zur Beantwortung der Frage nach der Stärke einer Abwehrluftwaffe ist von der Annahme auszugehen, daß Rußland mit etwa 7000 Flugzeugen angreifen würde. Unter der Voraussetzung, die USA. würden die Bombardierungsaufgabe übernehmen, die Nachbarstaaten würden einen Teil der russischen Luftmacht absorbieren, müßte Frankreich trotzdem über zirka 2000 Jäger, 2000 Kampfflugzeuge, 1000 Flugzeuge für Transport, Aufklärung und Übersee verfügen. Bei der Betrachtung dieser Zahlen ist

unschwer zu erkennen, daß Frankreich aber kaum mehr als die Jäger aufbringt. Schließlich ist die Tatsache, daß anfangs keine Unterstützungsflugzeuge zur Verfügung stehen, aber auch nicht so gravierend, wie es auf den ersten Blick scheint, da eine Anzahl der heutigen Jäger sich auf einfache Weise zu Erdkampfflugzeugen ummodellieren lassen. Mit fortschreitender technischer Entwicklung wird jedoch dieses Problem immer schwieriger, da zu erwarten ist, daß sukzessive Raketenjäger die Abwehr übernehmen, die dann infolge ihrer zu großen Geschwindigkeit und zu geringen Flugdauer nicht mehr ohne weiteres für den Einsatz in den Erdkampf umgebaut werden können.

Ferner ist zu bedenken, daß die Unterstützungsflugwaffe *von morgen* verschiedene Modifikationen erfahren dürfte. Wenn an den Einsatz von Raketengeschossen gedacht wird, so ist denkbar, daß verschiedene der heutigen Aufgaben von ihnen teilweise oder ganz übernommen werden. Die interessanteste Kombination dürfte folgende sein:

Radar-Aufklärungsflugzeuge mit Fernsehapparaten, Einsatzflugzeuge mit lenkbaren Raketengeschossen an Bord oder als Satelliten mitführend.

Diese Kombination wäre, wenn nicht elektronisch gestört, sehr wirkungsvoll und sparsam an Flugzeugen und Piloten bei einem Maximum an Kampfstoffen. Der Verfasser macht ferner darauf aufmerksam, daß Frankreich heute übrigens gar keine Erdkampfflugzeuge bauen könnte, da kein fabrikationsreifer Prototyp vorliegt. Außer diesen wesentlichen Gedanken werden noch einige Betrachtungen über das heute vorhandene Material angestellt. Aber gerade über Rußland weiß der Verfasser auch nichts zu berichten. Zusammenfassend wäre also festzuhalten, daß unter den gegebenen Verhältnissen der Abwehrflugwaffe vor der Unterstützungsflugwaffe der Vorrang einzuräumen ist.

Oberst Eggenberger

## **Einfluß der Luftlandetruppen auf Gebirgsoperationen**

Von Oberstlt. der Fallschirmtruppen Izzo in «Rivista Militare» (Februar 1951)

Einleitend stellt der Verfasser fest, daß die erschwerte Beweglichkeit sowie die damit verbundene erhöhte Bedeutung des Nachschubes die Hauptmerkmale des Gebirgskrieges seien.

Als Hauptziel aller Gebirgsoperationen erachtet er

- die Verteidigung der eigenen Nachschub- und Verbindungslinien,
  - Zerstörung der feindlichen Nachschub- und Verbindungswege,
- da dadurch die Aktionsfähigkeit des Gegners gelähmt wird.

Auf den ersten Anblick erscheint somit der Einsatz von Luftlandetruppen im Gebirgskrieg sehr zweckmäßig, weil mit wenigen Leuten der Lebensnerv des Gegners durchschnitten werden kann.

Der Einsatz von Luftlandetruppen im Gebirge stößt jedoch auf folgende Schwierigkeiten:

- Absolute Voraussetzung für jede Luftlandeoperation ist die absolute Luftüberlegenheit. Diese ist unerlässlich für alle drei Phasen der Luftlandeoperationen, nämlich
  - bei der Planung (Beobachtung, Rekognoszierung, photographische Aufnahmen),
  - beim Absprung und der anschließenden Feuerunterstützung durch die Flugwaffe,
  - für den Nachschub.

Die atmosphärischen und klimatischen Verhältnisse behindern die Tätigkeit der Luftwaffe bei *allen* drei Operationsphasen. (Für die erste Phase wird diese Behinderung oft unterschätzt!)

Der Absprung ist nur bei Tag möglich und wird durch das zerklüftete Gebiet sehr erschwert. Die Besammlung der abgesprungenen Elemente verzögert sich, wodurch der Verteidiger Zeit zum Gegenschlag gewinnt. (Der Wald schließt Luftlandeaktionen an und für sich nicht aus, erschwert jedoch das rasche Einsammeln des abgeworfenen Materials.)

Der Nachschub mit Gleitseglern und Transportflugzeugen ist ausgeschlossen. Der Abwurf des Nachschubes mittels Fallschirmen erfordert viel mehr Zeit und bedeutend mehr Flugzeuge. Zudem ist der Materialverschleiß viel größer. Da im Gebirge nur kleinere Flugzeugtypen zum Einsatz kommen können, muß ein größerer Einsatz an Maschinen und Fluggpersonal einkalkuliert werden.

Demgegenüber hat der Verteidiger folgende Vorteile:

- Die Absprungmöglichkeiten sind im Gebirge gering. Es kommen nur Talmulden oder gleichmäßige Berghänge in Frage. Dieser Umstand erleichtert die vorsorglichen Sicherungsmaßnahmen.
- Die Wirkung selbst der leichtesten Flab-Waffen ist sehr günstig.
- Die gefährdeten Gebiete können relativ rasch eingenebelt werden, wodurch der Absprung, die Feuerunterstützung durch die Flugwaffe und der Abwurf des Nachschubes erschwert wird.

Trotzdem ist der Verfasser überzeugt, daß auch im Gebirge mit Luftlande-Operationen gerechnet werden muß. Er warnt eindringlich vor der Vernachlässigung entsprechender Abwehrmaßnahmen.

Interessant ist seine Feststellung, wonach im Winter Luftlandeoperationen im Gebirge leichter durchgeführt werden können als während der schneefreien Jahreszeit. Der Schnee verlangsamt einerseits die Abwehrmaßnahmen der Verteidiger und erleichtert den Absprung sowie den Abwurf von Material. Bl

### **Die strategische Bedeutung der Arktis**

Der vom Archiv für Polarforschung in Kiel herausgegebenen Zeitschrift «Polarforschung» sind im Heft II/1950 folgende interessante Angaben zu entnehmen:

Die Entfernung von der Nordspitze Alaskas bis zur Sowjetunion beträgt nur 90 km und rund 1125 km sind es bis zu dem wichtigen russischen Marinestützpunkt auf Kamtschatka, Ketchikan. Alaska liegt auch mehrere 100 Meilen näher am Panamakanal als Hawaii. Point Barrow auf Alaska liegt ferner 320 km näher an Berlin als an New York und 800 km näher an Moskau. Auch die kürzeren Routen zum Orient gehen über Alaska, das den Machtzentren der Welt näher ist als die eigentlichen USA. Selbst für die Verteidigung des Panamakanals und der Westküste der USA. liegt Alaska entfernungsmäßig günstiger als Hawaii.

Da die USA und die Sowjetunion an der Beringstraße räumlich sehr nahe zusammenrücken und daher diese Gegend der Ausgangspunkt wichtiger strategischer Unternehmungen sein kann, bauen sowohl die USA in Alaska als auch die Sowjetunion auf der Tschuktschen-Halbinsel ihre dortigen Positionen mit allen Mitteln der modernen Kriegstechnik aus. Auf *russischer Seite* beauftragte das Politbüro im Jahre 1948 den Chef des Generalstabes, gemeinsam mit den Marschällen Goworoff und Merezko, praktische Vorbereitungen für die Kriegführung in der russischen Arktis zu treffen. Es wurden drei Wehrkreise für die Arktis gebildet. Im Winter 1948/49 wurden zum ersten Male *Manöver* in der russischen Arktis durchgeführt. Zweck dieser Manöver war es, unter polaren Verhältnissen eine kältefesteste Schußwaffe, Spezialkleidung, geeignete Ver-

pflege und die Transportmöglichkeiten zu Lande und in der Luft auszuprobieren. Die an Menschen und Material gemachten Erfahrungen waren nicht gut. Der Ausfall an Menschen war zu groß. Auch die Bekleidung war nicht zweckmäßig genug. Die in die Uniform eingenähten elektrischen Heizkörper, für die Trocken-Akkumulatoren den Strom lieferten, bewährten sich wegen ihrer schnellen Entladung nicht, dagegen entsprachen die mit Eiderdaunen gefütterten Kombinationsanzüge den gestellten Anforderungen. Der Nachschub zu Lande arbeitete mit Propellerschlitten, er litt aber unter häufigen und längeren Unterbrechungen infolge Schneegestöber und Verwehungen. Auch der Nachschubdienst mit Flugzeugen war in der Polarnacht mit Nebel und Stürmen recht unzuverlässig. Im Winter 1949/50 wurden nur einige Spezialabteilungen zwecks Erlangung weiterer Erfahrungen eingesetzt. Es zeigte sich wieder, daß die Kriegstechnik die Hauptrolle in der Arktis spielt. Die einzusetzenden, gut ausgebildeten Truppeneinheiten müssen mit den arktischen Verhältnissen völlig vertraut sein und über einen großen Bestand an technischem Personal verfügen. Wo in der Arktis Truppen stehen, müssen auch Luftlandetruppen in der Nähe sein, die schnell zur Unterstützung eingesetzt werden können. Auf der Tschuktschen Halbinsel werden schon seit 1948 Startbahnen für radiogelenkte Raketengeschosse vom Typ «V 5» und «V 6» gebaut, die einen Wirkungsbereich von 5000 km besitzen. Auch Unterseeboot-Stützpunkte für eine besondere arktische Bauart mit großem Aktionsradius sind vorhanden.

Im Januar 1950 fanden unter dem Decknamen «Operation Sweetbrian» umfangreiche *Manöver kanadischer und amerikanischer Truppen* in Alaska statt, die von Offizieren mit besonderer Polarerfahrung geleitet wurden. Einige Skiregimenter wurden auf dem Luftwege ohne Zwischenlandung über eine Strecke von rund 4000 km von Colorado nach Alaska transportiert. Als Ergebnis dieser Manöver zeigte sich, daß militärische Operationen in der Arktis nur von kleinen Truppenverbänden durchgeführt werden können, die eine besondere arktische Ausbildung erfahren haben. Bei einer Kälte von 40 Grad Celsius soll ein arktischer Krieg völlig zum Erliegen kommen. Entgegen diesen Erfahrungen sollen in Ostsibirien auf gleicher Breite wie Alaska eine große Anzahl an das arktische Klima gewöhnte russische Divisionen stehen, die durch eine vorzügliche arktische Luftwaffe und Marine unterstützt werden.

Es besteht die Absicht, von Prince George, einem Ort von 6000 Einwohnern in der kanadischen Provinz Britisch-Kolumbia, eine 2250 km lange *Eisenbahnlinie* nach Fairbanks in Alaska zu bauen. Die Kosten werden auf 250 Millionen Dollar veranschlagt. In Fairbanks soll diese Bahn den Anschluß an die etwa 600 km lange Hauptstrecke der Alaska-Eisenbahn nach Anchorage finden. Der Grund für diesen Bahnbau ist darin zu sehen, daß im Falle einer Kriegshandlung im hohen Norden weder die Alaska-Straße noch eine Luftbrücke, noch der Seeweg den erforderlichen Nachschub würde sichern können. Nach Fertigstellung dieser Bahnlinie könnte ferner der Nachschub ohne Umladung von den amerikanischen und kanadischen Rüstungszentren bis an die Depots der Alaska-Armee geschafft werden.