

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 137 (1971)
Heft: 8

Artikel: Die Entwicklung der rotchinesischen Luftstreitkräfte
Autor: Taubinger, L.M. von
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-46774>

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: 07.07.2025

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

insgesamt eine schwache Brigade unterstellt wurde, während sich an Ort und Stelle bereits ein Korpsstab und ein Divisionsstab befanden, denen bisher 2 Brigaden unterstellt waren! Dieser neue Korpsstab besaß noch nicht einmal eine eigene Fernmeldeinheit!

9. Der Straßenbau war in NEFA von den Indern schwer vernachlässigt worden. Auch unter Berücksichtigung der außerordentlichen Schwierigkeiten, die sich jeglicher Neuanlage von Wegen und Straßen im Himalajagebiet entgegenstellen – der Verfasser kennt dies aus persönlicher Erfahrung –, waren, zumindest nach der Entscheidung über die Errichtung des Dholapostens, die hierfür aufgewendeten Arbeitskräfte und Mittel absolut unzureichend!

10. Und schließlich noch die allgemein festzustellende mangelnde Entschlußkraft der indischen militärischen Führer, sowohl der hohen wie der mittleren als auch der unteren!

Es sei erlaubt, hier zum Abschluß kurz ein *Beispiel einer Gebirgsdivision aus dem zweiten Weltkrieg* anzuführen, die – allerdings bei ausreichender Ausrüstung, Bekleidung und Bewaffnung und mit genügenden Vorräten und trotz taktisch bestmöglichen Stellungen! – von einem russischen Großangriff erfaßt wurde. Die 2. Geb Div, mit hauptsächlich österreichischen Soldaten, war in Nordfinnland (Lapland) mit der Sicherung einer etwa 200 km breiten Front, dazu mit dem Schutz des für die deutsche Rüstung lebenswichtigen Nickelbergwerks Kolosjoki beauftragt. Die Division, die über 7 deutsche und 1 finnische Kampfbataillon verfügte, war, abgesehen von den für erforderlich gehaltenen Reserven, auf 13 Kompaniestützpunkte und 19 Zugsfeldwachen verteilt; dazu kamen weitere rückwärtige Straßen- und Versorgungssicherungen; zur artilleristischen Unterstützung waren 24 Gebirgsgeschütze 7,5 cm und 21 Feldhaubitzen 10,5 cm vorhanden. Der Einsatzraum lag in den sogenannten Waldtundra, mit Kiefern, Birken und Zwerggewächsen verschiedener Art, mit einigen markanten Erhebungen und zahlreichen kleineren Gewässern, Mulden und Unebenheiten des Geländes, wie geschaffen für eine Infiltration des Gegners während der langen Polarnächte, bei Nebel oder Schneesturm! Um ein Einsickern des Gegners zu verhindern oder zumindest rechtzeitig zu erkennen, sind täglich, auch bei Kälte bis zu 30°, Verbindungsspähtrupps von Stützpunkt zu Stützpunkt und von Feldwache zu Feldwache gelaufen, obwohl dadurch die geschwächten Personalbestände fast bis zur Erschöpfung beansprucht wurden! Als schließlich der schon lange erwartete russische Großangriff am 10. Oktober 1944 begann – der Verfasser wurde als Ia (Stabschef der Division) an diesem Tage gerade 34 Jahre alt! –, wurde die Division, trotz allen möglichen und erdenklichen Abwehrvorbereitungen, hart angeschlagen! Es gelang jedoch dem Divisionskommandanten, eine sich anbahnende Panik in der Truppe – unter persönlichem Einsatz und mit hartem Durchgreifen – zu verhindern und dann die Division, entgegen dem Befehl des Korps und des Oberkommandos der Wehrmacht (Hitlers), in eigener Verantwortung in eine günstigere Stellung zurückzunehmen und so die Masse der Division vor russischer Gefangenschaft zu bewahren!

Quellen

Generallt a D D.B.M. Kaul, «The Untold Story», 1970.
Brigadier a D D.J.P. Dalvi, «Himalayan Blunder», 1969.
D.R. Mankekar, «The Guilty Men of 1962», 1968.
J.K. Galbraith, «Tagebuch eines Botschafters», 1970.
Neville Maxwell, «India's China War», 1970.

Indische Pressekommentare zu vorgenannten Büchern und eigene Studien des Verfassers zu nordindischen Grenzfragen.

Nachtrag

Das Buch von Neville Maxwell «India's China War» hat in Indien scharfe Kritik gefunden, so in einem ausführlichen Artikel von K. Subrahmanyam, dem Direktor des «Institute of Defence Studies and Analyses» in Neudelhi, im «Weekly Review» der «Hindustan Times» vom 18. und 25. Oktober 1970. In Indien wurde vor allem gerügt, daß Maxwell anscheinend Zugang zu dem als «top secret» klassifizierten offiziellen Untersuchungsbericht des indischen Generalmajors Henderson-Brooks gefunden hat; dagegen ist es vom historischen Standpunkt aus nur zu begrüßen, daß dieser Bericht endlich ans Tageslicht gebracht und ausgewertet werden konnte, was von Nehru, seinen Mitarbeitern und Nachfolgern bisher verhindert worden war! Der indische Kritiker Subrahmanyam befaßt sich dabei vornehmlich mit dem Grenzproblem in Ladakh (Aksai Chin) und geht kaum auf die noch wesentlich kompliziertere Grenzfrage der McMahon-Linie im Nordosten Indiens ein, die jedoch den Ausgangspunkt für den Konflikt in NEFA darstellt. Auch will die indische Seite nicht anerkennen, daß der Konflikt in NEFA – wenigstens nach Auffassung Maxwells – durch Grenzverletzungen der Inder heraufbeschoren wurde, die nach dessen Darstellung ihren Grenzposten Dholu auf ehemals tibetanisches, also jetzt von den Chinesen beanspruchtes Gebiet vorgeschoben hatten (vergleiche Photokopie des Kartenausschnitts aus der von China 1962 in «The Sino-Indian Boundary Question» veröffentlichten Originalkarte der Simla-Konferenz von 1914). Subrahmanyam schließt seine Kritik mit dem Satz: «Der Autor verdammt sich selbst mit seiner extremen parteiischen Einstellung, seiner Voreingenommenheit, seinen Widersprüchen und schließlich seinen Versuchen, die Wahrheit zu unterdrücken und falsche Auffassungen zu suggerieren.» – Der Verfasser vorstehender Studie kann sich, nach eingehendem Studium aller verfügbaren Quellen, dieser harten und einseitigen Kritik *nicht* anschließen, auch nicht der These von Giselher Wirsing in einer Besprechung des gleichen Buches in Heft 1/1971 von «Indo-Asia», in der von der «weltpolitischen Bedeutung der Auseinandersetzung im Himalaya» gesprochen und die Behauptung aufgestellt wird, «Peking habe die Ablenkung Moskaus durch die Kubakrise dazu benutzt, um der zweitgrößten Macht Asiens einen Schlag zu versetzen» (siehe hierzu Gegenüberstellung der Daten: NEFA: 8. September 1962 erste Meldung über Feststellung chinesischer Kräfte bei Dholu, 15. September Eintreffen der chinesischen Protestnote in Neudelhi, 18. Oktober. Feststellung des Einsickerns von Chinesen am Namka Chu, 20. Oktober. Großangriff der Chinesen; KUBA: 22. Oktober 1962 Ankündigung des US-Präsidenten über die Blockade Kubas, 28. Oktober 1962 Nachgeben der Sowjets).

Die Entwicklung der rotchinesischen Luftstreitkräfte

L. M. von Taubinger

Die militärische Stärke Chinas liegt in erster Linie in seinem großen Menschenreservoir und in seiner territorialen Größe, die jede Art offensiver Operationen erschwert. Obwohl die chinesische Rüstungsindustrie eigentlich noch sehr jung ist, legt die militärische Führung in Peking immer größeren Wert auf die Entwicklung modernster Waffentypen und damit auch auf die Entwicklung der Luftstreitkräfte, die lange Jahre hindurch gänzlich von sowjetischen Lieferungen abhängig gewesen waren. Viele Offiziere der Luftwaffe hatten ihre Ausbildung in der Sowjetunion erhalten und waren Anhänger Moskaus geworden. Die Luftwaffe galt daher stets als das schwächste Glied der chinesischen Streitkräfte.

Nach verschiedenen Berichten wurden Ende 1969 beziehungsweise Anfang 1968 in der Luftwaffe Chinas größere Säuberungsaktionen durchgeführt, die in der Hinrichtung einer Gruppe

höherer Offiziere im Oktober 1967 kulminierten. Seither legt Peking großen Wert auf die ideologische Schulung der Luftwaffenoffiziere und auf die Hebung der Schlagkraft dieser Waffengattung, die im Laufe der letzten Jahre infolge des sowjetisch-chinesischen Konfliktes sicher am stärksten gelitten hat.

Die Gründung der chinesischen Luftwaffe geht auf das Jahr 1945 zurück, als den Truppen Mao Tse-tungs die Flugzeuge der japanischen Streitkräfte und der mandschurischen Armee in die Hände fielen. Anfang 1949 erhielt Mao bereits die ersten 69 russischen Jagdflugzeuge vom Typ LA, die vor allem zu Verteidigungs- und Ausbildungszwecken dienten. Noch im selben Jahr lieferten die Sowjets 78 Tu 2-Bomber und etwa 80 weitere LA-Jäger sowie 113 Transportmaschinen vom Typ Il 10. Ende 1950 verfügte die chinesische Luftwaffe bereits über 482 Flugzeuge. Diese waren in 7 Divisionen und 1 unabhängiges Luftwaffenregiment gegliedert.

Während des Koreakrieges verstärkte Moskau die Lieferung von Kampfflugzeugen an die chinesischen Kommunisten. Bei Beendigung des Krieges besaß die rotchinesische Luftwaffe bereits 1739 Flugzeuge, die in 28 Divisionen gegliedert waren.

Die folgenden Jahre standen im Zeichen der Modernisierung, Reorganisierung und Weiterentwicklung. Moskau half dabei seinem damaligen Verbündeten weiterhin tatkräftig mit Lieferungen von Il 28-Düsenjägern, schweren Bombern des Typs Tu 4 und später MiG 15-Jagdflugzeugen mit Düsenantrieb. 1955 ließ Mao sein bisheriges Luftstützpunktsystem mit dem Schwerpunkt auf die Küstengebiete umgruppieren. In dieser Zeit wurde eine ganze Reihe neuer Luftwaffenbasen in den Provinzen Kwangtung und Fukien errichtet. 1957 lieferten die Sowjets die ersten MiG 17-Düsenjagdflugzeuge an China, durch welche die veralteten MiG 15-Jagdmaschinen langsam ersetzt werden sollten. Auch wurden die Tu 2-Modelle schrittweise durch moderne Il 28-Bomber ersetzt. 1958 verfügte die rotchinesische Luftwaffe bereits über 34 Luftdivisionen, 5 unabhängige Luftwaffenregimenter und 2 der Marine zugeteilte Luftwaffendivisionen. Der Kampfflugzeugpark bestand im selben Jahr aus 3332 Maschinen, davon etwa 80 % moderne Düsenflugzeuge.

Mit der Verschlechterung der Beziehungen zwischen Moskau und Peking begannen aber auch die sowjetischen Flugzeuglieferungen nach China abzunehmen. Trotzdem gelang es Peking nach 1958, auch mehrere moderne MiG 19- und MiG 21-Düsenjäger von der Sowjetunion zu erhalten. In diese Zeit fällt auch der Beginn der Errichtung von modernen Luftwaffenstützpunkten in den südlichen Provinzen des Reiches.

Die chinesische Luftwaffe ist heute mit folgenden Flugzeugtypen ausgerüstet: Jagdflugzeuge der Typen MiG 15, MiG 17, MiG 19 und MiG 21; leichte Düsenbomber des sowjetischen Typs Il 28 und leichte Bomber mit Propellerantrieb des Typs Tu 2. Dazu kommen einige schwere Düsenbomber des Typs Il 16 und einige Tu 14. Letztere sind Kopien des Typs B 29. Neben den Jagdflugzeugen und Bombern besitzen die Rotchinesen auch Allwetterjagdbomber des sowjetischen Typs AMiG 15 und des bereits veralteten Typs Il 10, der noch Propellerantrieb aufweist. Die Transportmaschinen der chinesischen Luftwaffe sind größtenteils veraltete «Viscount», Il 18-, Il 14-, Il 12-, Il 2-, An 2- und An 25-Maschinen sowie Hubschrauber des Typs Mi 4. 1967 kaufte Peking einige «Alouette-III»-Hubschrauber von Frankreich.

Die Verschärfung des Konfliktes zwischen Moskau und Peking hatte schwerwiegende Folgen für die Weiterentwicklung der chinesischen Luftwaffe. Seit 1962 mußte eine ganze Reihe von Flugzeugen außer Dienst gestellt werden, da die Ersatzteile dafür fehlten. Während die Zahl der einsatzfähigen Flugzeuge 1958

noch 3332 betragen hatte, sank sie im Jahre 1963 auf 2685. Seitdem ist eine langsame Verbesserung festzustellen, so daß der Flugzeugpark der chinesischen Luftwaffe gegenwärtig wieder auf 2800 Maschinen, darunter 2327 mit Düsenantrieb, geschätzt wird. Dazu kommen noch die 500 Flugzeuge der Marineluftwaffe.

Die Mannschaftsstärke der chinesischen Luftwaffe wird auf 180000 Personen, davon 12500 fliegendes Personal und 167000 Mann Bodenpersonal, darunter Einheiten der Luftabwehr, geschätzt.

Organisatorisch sind die chinesischen Luftstreitkräfte gegenwärtig laut Planung in 34 Rahmendivisionen und 6 unabhängigen Regimentern zusammengefaßt, die aus 18 Jagdfliegerdivisionen, 5 Bomberdivisionen, 4 Allwetterjagdbomber-Divisionen, 1 Lufttransportdivision und 6 der Kriegsmarine zugeteilten Luftwaffendivisionen bestehen. Letztere setzen sich aus 2 Bomber- und 4 Jagdfliegerdivisionen zusammen. Unter den 6 Regimentern befinden sich 3 unabhängige, 1 Luftaufklärungsregiment und 2 der Kriegsmarine zugeteilte Regimentern.

Die Kampfstärke einer Jagd- oder Jagdbomberdivision beträgt theoretisch 2421 Mann, von denen 180 Flugzeugführer sind. Zu den Bomber- und Lufttransportdivisionen gehören 826 Offiziere und Mannschaften, darunter 150 Piloten.

Die hier geschilderte Kampfstärke der rotchinesischen Luftwaffeneinheiten konnte bisher aber nicht erreicht werden. Die gegenwärtige Effektivstärke liegt stark darunter. So sind von den 34 Divisionen nur 18 voll kampffähig. Die Divisionen bestehen heute nicht aus 3, sondern nur aus 2 Regimentern. Die Zahl der Flugzeuge bei den Jagdregimentern beträgt anstatt 40 nur zwischen 28 und 34 Maschinen.

Der Bruch mit der Sowjetunion trug wesentlich dazu bei, daß China die Errichtung einer eigenen Flugzeugindustrie, deren Zentrum heute in Schenjang liegt, beschleunigt durchführt. Die militärischen Planer in Peking legten von Anfang an großen Wert auf die Entwicklung dieses Industriezweiges. Bereits 1956 begannen die Chinesen unter Lizenz mit sowjetischer Hilfe MiG 17-Kampfflugzeuge herzustellen. 1959 erwarben sie die Lizenz für die Herstellung von MiG 19-Maschinen. Sie verbesserten und entwickelten diesen Typ, dessen Produktion heute den Schwerpunkt der chinesischen Flugzeugindustrie bildet. Jährlich verlassen schätzungsweise 300 bis 400 Flugzeuge dieses Typs die Fabriken.

Nach verschiedenen Berichten ging China vor einigen Jahren auch daran, MiG 21-Flugzeuge nach eigenen Entwürfen herzustellen. Die chinesische Luftwaffe hatte 1960, kurz vor dem Bruch mit der Sowjetunion, einige Maschinen dieses Typs erhalten, diese gründlich studiert und schließlich kopiert. Doch konzentriert sich die chinesische Luftfahrtindustrie vor allem auf die Weiterentwicklung des Typs MiG 19 und auf die Vervollkommnung deren Kampfeigenschaften. Die Leitung der Luftstreitkräfte scheint gegenwärtig keinen besonderen Wert auf die Massenfabrikation von Flugzeugen des wesentlich fortgeschrittenen Typs MiG 21 zu legen. Einer der Gründe dafür könnte darin liegen, daß der chinesische Generalstab nicht viel von Luftoperationen in großer Höhe hält und eine Strategie für Kampfhandlungen in «sicherer Höhe» entwickelt hat. Dieser Strategie dürfte auch die Flugzeugindustrie angepaßt worden sein.

Trotz allen Fortschritten auf diesem Gebiet kann man heute noch nicht von einer hochentwickelten chinesischen Flugzeugindustrie sprechen. Dafür spricht auch, daß zum Beispiel Einheiten der Luftwaffe von der Führung angeregt werden, selbst Forschungsprojekte durchzuführen. Die Nachrichtenagentur Neues China berichtete zum Beispiel im Juli 1970 über eine «technische Erneuerungsbewegung», die seit vergangenem Jahr

im Gange sein soll. Der Bericht beschrieb die Tätigkeit der «Spezialforschungsgruppen», die sich aus Kadern, Technikern und Armeeingehörigen zusammensetzen und sich mit Neuerungen und Reparaturen an elektronischen und elektrischen Anlagen befassen. Besonderer Wert wird dabei auf die Verlängerung der Lebensdauer und die Erhöhung der Effektivität dieser Geräte gelegt. Ein Pilot eines Geschwaders der Marineluftwaffe erklärte sich laut derselben Meldung zum Beispiel freiwillig bereit, ohne Instrukturen, ohne Erfahrung und ohne geeignete Ausrüstung für Nachtflüge Testflüge zu machen und die Technik dieser Flüge selbst zu erarbeiten. Diese Erneuerungsbewegung spricht dafür, daß die Luftwaffe noch immer an Ersatzteilmangel und an einer ungleichmäßigen Verteilung des geschulten Personals leidet, die sich nach der Einstellung der sowjetischen Hilfe ergeben hat.

Eines der größten Probleme der chinesischen Luftwaffe bildet die Treibstoffversorgung. Die Rohölproduktion Chinas betrug im Jahre 1964 laut Schätzungen nur 6 Millionen t bei einem Bedarf von 8 Millionen. Der Jahresverbrauch der chinesischen Armee an Öl und Benzin wird gegenwärtig auf 600 000 t, jener der Kriegsmarine auf 500 000 t und jener der Luftwaffe auf 1 300 000 t geschätzt. Natürlich würde der Treibstoffverbrauch der Streitkräfte im Kriegsfall wesentlich höher liegen. Es wurde daher großer Wert auf die rasche Entwicklung der Erdöl- und Raffinerieindustrie gelegt. Auf diesem Gebiet konnten große Erfolge erzielt werden, so daß Peking bereits Ende 1969 melden konnte, daß China in der Lage sei, seine gesamte Volkswirtschaft und Landesverteidigung mit Erdöl zu versorgen. Die Kapazität der Erdölproduktion soll gegenüber 1965 nun verdoppelt werden.

Eine weitere Schwierigkeit für die Luftwaffe bildet das unentwickelte Transportsystem. Im Kriegsfall könnte die Versorgung der Luftwaffe mit genügend Treibstoff gefährdet sein. Die Treibstofftransporte zu den chinesischen Luftstützpunkten erfolgen entweder mit Öltankwagen auf den Straßen oder mit der Bahn. Durch Bombardements der Hauptverkehrswege würden die Transporte für die Luftwaffe stark erschwert, wenn nicht völlig unterbunden werden. Nur zwei Basen, und zwar auf den Inseln Hainan und Choushan, können auf dem Seeweg mit Treibstoff versorgt werden. Gewisse Fortschritte erreichte die Regierung bei der Entwicklung des zivilen Lufttransportwesens, das im Kriegsfall für die Luftstreitkräfte verwendbar wäre, die Mängel jedoch nicht wettmachen könnte.

Zusammenfassend kann behauptet werden, daß die chinesische Luftwaffe, obwohl sie über moderne Maschinen und eine verhältnismäßig gut ausgebaute Luftabwehr verfügt, neben der Marine dennoch die schwächste und am leichtesten verwundbare Waffengattung der chinesischen Streitkräfte darstellt. Sie ist nicht nur der amerikanischen und sowjetischen, sondern auch der japanischen und in gewisser Hinsicht auch der nationalchinesischen Luftwaffe unterlegen und könnte im Ernstfall kaum wirklich offensive Aufgaben erfüllen. Diese Lage wird sich jedoch mit der weiteren Entwicklung der chinesischen Rohöl-, Raffinerie- und Flugzeugindustrie zugunsten Chinas ändern.

Schließlich sollte hier noch kurz die Zivilluftfahrt Chinas erwähnt werden. Diese ist in der 1965 gegründeten staatlichen Zivilluftfahrtgesellschaft organisiert und führt innerchinesische sowie einige internationale Flüge durch. Die von der Gesellschaft beflogenen internationalen Strecken beschränken sich auf Flüge nach Nordvietnam, Burma, in die Mongolische Volksrepublik, nach Irkutsk in der Sowjetunion und nach Nordkorea.

Im Jahre 1967 verfügte die chinesische Zivilluftfahrt über 4 «Viscount» britischer Herkunft, neun sowjetische Il 18-, 58 Il 14-, 4 Il 12-, 26 Il 2-, 2 sowjetische Tu 124-, 299 An 2-Flugzeuge chinesischer Herkunft sowie über 16 Hubschrauber ebenfalls chinesischen Typs.

Nach verschiedenen Schätzungen besitzt die chinesische Zivilluftfahrtgesellschaft heute 350 bis 500 Flugzeuge, von denen jedoch eine große Zahl veraltet und unzureichend sind. Einige Maschinen dürften in überholtem Zustand seit dem zweiten Weltkrieg in Betrieb sein.

Im Juni 1970 wurde berichtet, daß China 4 Maschinen des Typs Hawker Siddeley «Trident» kaufte, die vor 4 Jahren an Pakistan geliefert worden waren. Diese sind nun Chinas modernste Düsenpassagierflugzeuge. Die modernsten Transportmaschinen waren bisher die propellergetriebenen «Viscount», die China 1963 gekauft hat.

Weiterer Abzug amerikanischer Streitkräfte könnte die Stabilität Westeuropas gefährden

Aus einem Interview mit General Goodpaster, dem Oberbefehlshaber der NATO

Robert Adam

Der Bestand amerikanischer Truppenkontingente in westeuropäischen Ländern hat sich nach einer vor kurzem veröffentlichten Übersicht des amerikanischen Verteidigungsdepartement wie folgt entwickelt:

Jahr	
1950	145 000
1953 (Höchststand)	427 000
1970 (Ende).....	etwas unter 300 000

Präsident Nixon sieht sich seit Regierungsantritt (20. Januar 1969) starken Bestrebungen im Senat gegenüber, die amerikanischen Streitkräfte in Westeuropa weiter zu vermindern. Hatte er früher erklärt, daß vor dem 1. Juli 1971 ein neuer Abzug nicht in Betracht gezogen werden könne, so hat er neuerdings versichert, daß die USA nur bei einem entsprechenden Abzug der UdSSR ihren Truppenbestand in Westeuropa herabsetzen würden. Dazu veranlaßten ihn folgende Gründe:

a) Die Bemühungen, mit Rußland zu einem besseren Verständnis zu kommen, haben in letzter Zeit mehrfache Rückschläge erhalten: durch die Verletzung der Waffenstillstandsbedingungen durch militärische Lieferungen in die Suezkanalzone, den Ausbau weitreichender Nuklearwaffen, das Eindringen der sowjetischen Flotte in das Mittelmeer, den Ausbau einer Basis für U-Boote in Kuba, die Verstärkung des Druckes auf Westberlin.

b) Die Hoffnung, daß die USA den westeuropäischen Verbündeten die Verantwortung für ihre Sicherheit in höherem Maße übertragen könnten, hat sich nicht verwirklicht.