

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 148 (1982)
Heft: 12

Rubrik: International

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>

Inter- national

Grossbritannien

Transporteinsatz im Falklandkrieg

Die Europic Ferry, ein 4190-Tonnen-Frachter des privaten britischen Kanalfährenunternehmens Townsend Thoresen, wurde von Swan Hunter gebaut und ging 1967 von Stapel. Dieses Fährschiff mit direkter Ein- und Ausfahrt ist 138 m lang, erreicht eine Reisegeschwindigkeit von 18 Knoten und hat eine Ladekapazität von 765 m Fracht. Die Europic Ferry stand bei der britischen Landung bei San Carlos auf den Falklandinseln an vorderster Front. Der Kapitän des Schiffes, Chris Clarke, schildert im nachfolgenden Bericht den kriegsmässigen Einsatz seines Schiffes.

Die Europic Ferry wurde am 19. April vom Staatssekretär im britischen Handelsministerium **requiriert**, um Truppentransporte und Nachschubaufgaben für die Einsatztruppen in den Südatlantik zu übernehmen. Gleich nach der Requisition wurden in Southampton die notwendigen Modifikationen für den neuen Einsatzzweck vorgenommen: Einbau einer Nachschubausrüstung (RAS), einer Frischwasseraufbereitungsanlage, verschiedener Funkausrüstungen und zusätzlicher Dieselöl- und Frischwassertanks. Die Funkanlagen wurden von einer zugeteilten Truppe bedient. Die Fracht bestand zur Hauptsache aus Fahrzeugen des Typs «2 Para», «656 Squadron AAC», drei Spähhubschraubern und grossen Mengen Ersatzmunition und weiterem Kriegsmaterial.

Das Schiff verliess Portland am 25. April. Am Abend desselben Tages traf es auf die von Plymouth herkommende Atlantic Conveyor; gemeinsam fuhr man dann nach Freetown. Während der Überfahrt war die militärische Truppe stark mit Übungen beschäftigt, die Besatzung ihrerseits musste lernen, wie man das Schiff für Helikopterlandungen an Deck vorbereitet. Vom 2. bis 4. Mai lag das Schiff in Freetown und lief dann zusammen mit der Norland aus. Die Atlantic Conveyor hatte Freetown schon am Tage zuvor verlassen. Mit vollen Treibstoff- und Frischwassertanks wurde Ascension angesteuert, das am 7. Mai erreicht wurde.

Die weitere Reise nach Süden wurde zusammen mit einem grösseren Schiffsverband angetreten. Die ganze Atmosphäre hatte sich jetzt drastisch verändert. Die Schiffe wurden verdunkelt, die Positions-

lichter gelöscht, der Radar abgeschaltet. Zum Glück kam in den ersten drei Nächten das Mondlicht zu Hilfe. Die Mannschaft wurde in zwei Wachen eingeteilt, d.h. die eine Hälfte der Besatzung war stets auf den Beinen. Die gesamte Besatzung blieb Tag und Nacht in den Kleidern. Im Verlaufe der Überfahrt stiessen laufend weitere Schiffe zum Konvoi, insbesondere die Canberra. Dazu kam eine steigende Anzahl an Fregatten und Zerstörern, die den Verband eskortierten. Die Witterungsbedingungen waren günstiger als erwartet. Am 18. Mai traf der Verband auf die Hauptmacht der Task Force in der totalen Sperrzone. Man erfuhr erstmals von Kampfhandlungen, als begleitende Schiffe Funkmeldungen über mögliche Angriffe und Sonarwarnungen vor nahenden U-Booten empfingen. Die Bewaffnung der Europic Ferry bestand aus Maschinengewehren und Blowpipe-Raketen.

Am 20. Mai stiess der Verband zu einer neuen, kompakteren Formation und wurde Teil des Hauptkontingents der amphibischen Landetruppen. Das brachte die Trennung von der Haupteinsatzgruppe. Die neue Gruppe umfasste fünf logistische Landungsschiffe (LSL), zwei RFA-Nachschubschiffe, eine starke Fregatteneskorte und drei Handelsschiffe, die Canberra, die Norland und das eigene Schiff. Die Haupteinheiten dieser Gruppe waren die Fearless und die Intrepid.

Das Wetter hatte sich inzwischen verschlechtert, doch erhielt man dadurch die gewünschte Deckung. Die Anfahrt der Amphibiengruppe durch den Falkland-Sound und die Landung der Truppen mit ihrer Ausrüstung, ohne Kenntnis des Feindes über deren Ausmass, konnten den aktuellen Zeitungsberichten entnommen werden. Für den Berichtersteller erschien die Ankunft in San Carlos in der Dämmerung eines klaren Wintermorgens und der Anblick der vor Anker liegenden Canberra wie ein Bild aus einer Kreuzfahrtbroschüre. Doch ein Leuchtpurgeschoss am bleichen Morgenhimmel gemahnte an die raue Wirklichkeit.

Als man an der zugewiesenen Stelle vor Anker ging, wimmelte der Himmel von Helikoptern, die Soldaten und Material an Land setzten. Vom Schiff ging zuerst die Batterie der sechs 105-mm-Feldgeschütze mit ihrer Bereitschaftsmunition an Land. Der Himmel war wolkenlos und bot keinerlei Deckung gegen Angriffe aus der Luft. Das erste Anzeichen drohender Kriegshandlungen war die Ruhe, nachdem die meisten Hubschrauber an Land in Deckung gegangen waren.

Die HMS Intrepid, die am nächsten vor Anker lag, brach die Stille durch ihre Pfeife, mit der plangemäss die Truppen an Land gewarnt werden sollten. Im Verlauf dieses ersten Angriffs durch argentinische Mirages, Skyhawks und Pucaras konzentrierten sich die Gefechte auf die Canberra und die Norland. Dabei gelang es der Besatzung der Intrepid, eine Pucara mit einer Seacat-Rakete abzuschiessen.

Während des ganzen Tages diente das Schiff als Operationsbasis für Hubschrauber, während gleichzeitig Gerätschaften über die Hecktüre in die landenden Maschinen geladen wurden. Beim Warten auf den Sonnenuntergang und mit ihm auf das Ende der Luftangriffe auf den Brücken-

kopf wurde allen bewusst, was der «Längste Tag» bedeutet. Am frühen Morgen des nächsten Tages wurde der Brückenkopf verlassen, um gemeinsam mit der Canberra und der Norland zur Hauptmacht der Task Force zurückzukehren.

Dort benützte man die Gelegenheit, den Anstrich des Schiffes zu ändern. Die Truppen in San Carlos hatten darauf aufmerksam gemacht, dass die kontrastreichen Farben ein leicht auszumachendes Angriffsziel bildeten.

Am 25. Mai kam der Befehl, sich der Canberra zu nähern und ihre Sea-King-Gruppe aufzunehmen, um diese nach San Carlos überzuführen. Während der Fahrt konnte in einer Nachrichtensendung gehört werden, dass die Argentinier die Canberra hätten versenkt haben wollen. Nach dieser Überfahrt sollte man mit der Atlantic Conveyor zusammentreffen, doch gerieten die Einsatztruppen an diesem Abend unter starken Beschuss, wobei die Atlantic Conveyor von einer Exocet-Rakete getroffen und versenkt wurde. Der Verlust wurde an Bord sehr tief empfunden, da man eine weite Strecke des Wegs gemeinsam zurückgelegt hatte.

Das Schiff fuhr in dieser Nacht allein nach San Carlos. Am folgenden Tag wurden Ausrüstungen und Munition in relativer Ruhe gelöscht, obwohl gelegentliche Alarme den Frieden unterbrachen. Vor dem Auslaufen kamen RAF-Mannschaften an Bord, die auf der Atlantic Conveyor ihre Chinook-Hubschrauber bis auf einen einzigen verloren hatten.

Die Europic Ferry kehrte darauf zur Task Force zurück und fuhr zwei Tage später ins logistische Warteggebiet östlich der totalen Sperrzone. Hier blieb sie bis zum 9. Juni.

Endlich traf der erlösende Befehl ein, zusammen mit der HMS Brilliant die Contender Bezahl zu treffen, die Chinook-Hubschrauber für die noch immer an Bord sitzenden Piloten mitführte. Die Chinooks wurden an Land dringend benötigt, um Mannschaften und schwere Ausrüstungen zum Angriff auf Port Stanley bereitzustellen. Das Überführen der Chinooks fand unter schlechtesten Wetterbedingungen statt. Man war dauernden Windstärken von 10 und 11 ausgesetzt, der Seegang erreichte bis zu 20 m Wellenhöhe.

Am 17. Juni ging das Schiff in Port William (vor Port Stanley) vor Anker, um das SatCom-Team abzusetzen, das den Auftrag hatte, im Sitz des Gouverneurs eine Funkstation aufzubauen. Von da an blieb das Schiff im Hafen unter dem Befehl der Marinebehörden.

Am 25. Juni begann die Aufnahme von Mannschaften und Ausrüstungen für die Rückfahrt nach England. Die vermutlich ereignisreichste Zeit in der Geschichte der Europic Ferry näherte sich ihrem Ende entgegen. Chris Clarke

International

Farnborough Air Show 1982

Die Farnborough Air Show fand im September zum fünfundzwanzigsten Male statt. Produkte von rund 400 Ausstellern

waren zu sehen. Farnborough 1982 erlaubte somit dem Besucher, sich trotz des Fernbleibens einiger bekannter Hersteller einen guten Überblick über Luft- und Raumfahrt zu verschaffen. Im nachfolgenden sollen kurz einige Aspekte des militärischen Bereichs aufgezeigt werden:

Der Erfolg der **internationalen Zusammenarbeit** zwischen den westeuropäischen Herstellern hat sich nicht nur beim zivilen Airbus und dem «Jaguar»-Kampfflugzeug eingestellt, sondern wird auch durch die Indienststellung der ersten Tornados (RAF-Squadron No. 9 Honington) und den gemeldeten Bestelleingang von 809 Flugzeugen dieses Typs unterstrichen. Die Zusammenarbeit zwischen Messerschmitt-Bölkow-Blohm, Aeritalia und British Aerospace wird mit dem ACA-Projekt weitergeführt. Das ACA (Agile Combat Aircraft) soll Ende der achtziger Jahre als Ergänzung der Tornados eingeführt werden und die dann noch in Dienst stehenden Phantoms, Jaguars und Starfighters ablösen.

Kurze Start- und Landestrecken sind Trumpf. Zu sehen waren in Farnborough atemberaubende Senkrechtstarts und die beachtliche Manövrierfähigkeit der englischen «Harrier». Oft als Zirkusflugzeug belächelt, hat der «Harrier» seine Kampftüchtigkeit durch den Abschuss von 27 argentinischen «Skyhawks» und «Mirage» III/IAI «Daggers» ohne eigene Verluste bewiesen. Als Kundschaft für den «Harrier» werden vor allem Nationen anvisiert, die über Flugzeugträger oder andere Schiffe verfügen, von denen aus «Harrier» operieren können. Wie mit einem Modell gezeigt wurde, lassen sich Containerschiffe

relativ einfach in Behelfsflugzeugträger für «Harrier» umwandeln (Shipborne Containerised Air Defence System). Leider wurde der «Harrier» II (McDonnell Douglas AV-8B) nicht gezeigt. Von diesem Typ soll das US Marine Corps 336 Stück und die RAF 60 Stück erhalten.

Viele der vorgeführten Flugzeuge verfügen über beeindruckende Kurzstart- und Landeeigenschaften. Besonders zu erwähnen sind hier die Transportflugzeuge von De Havilland Canada, deren Modell «Buffalo» mit einer Zuladung von 4000 Kilo für den Start lediglich eine Graspiste von 300 Metern Länge benötigt.

Im weiteren ist die **Vielzahl der gezeigten Helikopter und Raketensysteme** aufgefallen. Die englische Firma Westland konnte auf den erfolgreichen Einsatz ihrer Produkte im Falkland-Konflikt verweisen, so zum Beispiel auf einen mit «Lynx»-Helikoptern und «Sea-Skua»-Raketen bei schlechtem Wetter und teilweise nachts erfolgten Angriff, der zur Versenkung von drei argentinischen Schiffen führte. Bei den Panzerabwehrhelikoptern zeigte Westland ein 1:1-Modell des «Lynx»-3, der voll nachkampftauglich sein soll und sowohl mit Luft-Luft-Raketen als auch mit laser-gesteuerten «fire-and-forget»-Raketen vom Typ «Hellfire» gegen Panzer ausgerüstet wird. Ob ein solcher Helikopter überhaupt bezahlt werden kann, wird sich zeigen. Zu teuer geraten ist offenbar der bereits fliegende amerikanische Konkurrent des «Lynx»-3, der Hughes AH-64 «Apache», der mit einer 30-mm-Kanone sowie 16 «Hellfire»-Raketen bewaffnet ist.

Optische Hauptattraktion war der

B-1-Bomber, der zum erstenmal ausserhalb der USA gezeigt wurde. Zusätzlich zu verschiedenen Lasten im Rumpffinnen kann der B-1 an externen Aufhängepunkten zwölf Marschflugkörper mitführen. Die gezeigte B-1 war einer von den vier existierenden Prototypen. Auf dem Gebiet der Fernbomber ist jedoch der B-1 nicht mehr konkurrenzlos. In der UdSSR wird derzeit an einem ähnlichen, jedoch grösseren Flugzeug mit der Nato-Bezeichnung «Blackjack» gearbeitet.

Elektronik wird künftig vermehrt ermöglichen, dass Flugzeuge auch unter bisher nicht mehr zu meisternden Situationen geflogen werden können. In solchen Situationen soll ein «fly-by-wire»-System die Funktion des Piloten übernehmen. Versuche werden in Grossbritannien mit einem «Jaguar»-Flugzeug gemacht. «Fly-by-wire» wird unter anderem auch bei der F-18 «Hornet» und der in Farnborough vorgeführten Mirage 4000 verwendet.

Die eminente Bedeutung von **Transportflugzeugen** und insbesondere von **Tankern** hat Grossbritannien im Falkland-Konflikt erkennen müssen. Als Notbehelf mussten «Nimrod»- und «Hercules»-Flugzeuge zu Tankern umgebaut werden. Der Bedarf an Tankern soll nun durch den Umbau von ehemaligen zivilen VC-10 gedeckt werden. Eine solche VC-10 wurde im Vorbeiflug gezeigt. Bis zur Einführung dieser VC-10 K2 werden sechs ehemalige Bomber des Typs «Vulcan» die Rolle von Tankern übernehmen.

jisch ■

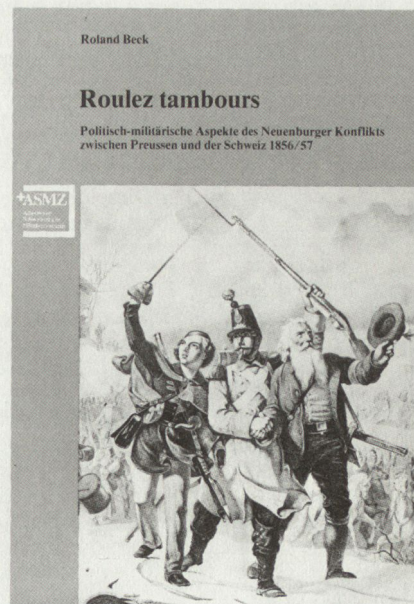
Ein Geschenk für sich selbst, für Kameraden und Freunde:

Roulez tambours

Politisch-militärische Aspekte des Neuenburger Konflikts zwischen Preussen und der Schweiz 1856/57, geschrieben vom Militärhistoriker Hptm i GSt R. Beck. 168 Seiten, mit 50 grossformatigen Bildern, Plänen und Skizzen. Fr. 32.-

Der Kleinstaat Schweiz hatte im Winterhalbjahr 1856/57 den schwersten aussenpolitischen Konflikt seiner neueren Geschichte zu bestehen, als die europäische Grossmacht Preussen die Schweiz unmittelbar mit dem Krieg bedrohte, um ihren Anspruch auf das ehemalige Untertanenland Neuenburg geltend zu machen. Der schweizerische Bundesrat blieb jedoch hart, liess die Verteidigungsbereitschaft erstellen und erreichte mit seinen politischen und militärischen Massnahmen, dass der preussische König für immer auf sein schönes Bergland am See verzichtete. – «Roulez tambours» liest sich dank der schriftstellerischen Fähigkeit des Autors fast wie ein Roman

«Roulez tambours» ist das neueste Werk in der «Schriftenreihe ASMZ». Dank generöser Gönnerbeiträge konnte das schön ausgestattete Buch in der Herstellung von ca. Fr. 80.- auf nur Fr. 32.- reduziert werden. Zu beziehen bei jeder Buchhandlung oder direkt beim Presseverlag mit diesem Talon.



Ich bestelle:

An Huber & Co. AG, Presseverlag,
Postfach, 8500 Frauenfeld

Expl. «Roulez tambours» von Dr. R. Beck zu Fr. 32.- (plus Versandkosten).

Adresse:

Datum:

Unterschrift: