

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 152 (1986)

Heft: 12

Artikel: Baltisches Meer, Tummelplatz von Ost und West

Autor: Beldi, Rudolf C.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-57278>

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: 02.02.2025

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

Baltisches Meer, Tummelplatz von Ost und West

Rudolf C. Beldi

Flächenmässig zweimal so gross wie die Bundesrepublik, bevölkerungsmässig ein Kleinstaat. Schwedens Grenze gegen den Osten bildet eine Länge von 1500 Kilometern, deren Hauptteil durch die Ostsee unterbrochen wird. Diese beheimatet zahlreiche Werft- und Flottenanlagen, davon der Grossteil für sowjetische Kriegs- und Handelsschiffe bestimmt ist. Der sowjetische Flottenbestand umfasst hier etwa 300 Einheiten. Eine weitere Gefahr für Schweden bilden die militärischen Installationen auf der Kola-Halbinsel und um Murmansk. Dazu kommen westliche und östliche Flottenmanöver in der Ostsee, im Nordatlantik und im Baltischen Meer. So ist im Rahmen von «Autumne Forge» und «Bold Guard» der südschwedische Luftraum durch Harrier und F-18-Maschinen wiederholt verletzt worden. Zwischen 1970 und 1980 hat solches ständig zugenommen. Höhepunkt bildete das Jahr 1979, wo bis zu 70 Luftraumverletzungen stattgefunden haben; 1985 sollen es dagegen nur 25 gewesen sein. Ein Grossteil davon geht auf das Konto von westlichen Elektronik- und Frühwarnradar-Flugzeugen, die vom Baltischen Meer aus das so-

wjetische Nachrichten- und Kommunikationsnetz zu durchdringen versuchen. Strategische Aufklärungsflugzeuge vom Typ Lockheed SR 71 kommen hier ebenfalls auf Besuch, drehen ihre Photoschleifen, um dann in einem grossen Bogen in die Passage zwischen der Insel Gotland, Öland und dem schwedischen Festland einzudrehen. Für die Sowjets bietet sich dann jeweils die Gelegenheit, ihr Luftverteidigungsgerät gegen schnell fliegende Flugziele zu testen. Doch auch sie stehen nicht unschuldig da, im Gegenteil, ihre Manöver können höchst ungemütliche Situationen hervorrufen. So, als ein mittelschwerer Tupolev-Bomber plötzlich aus dem Verband ausscherte und die schwedische Insel Gotland anflieg oder der Pilot eines «Viggen»-Aufklärers, der beim Beobachten von sowjetischen Schiffsbewegungen plötzlich von zwei Sukhoi-Su-15-Kampfmaschinen angegriffen und so in einen regelrechten Kurvenkampf verwickelt wurde. Dabei verlor einer der sowjetischen Piloten die Kontrolle über sein Flugzeug und stürzte ab. Die Spannungszunahme ist symptomatisch für die qualitative und quantitative Aufrüstung im baltischen Raum. Zählte man 1977 noch 25 Staf-

feln mit 880 Flugzeugen, sind es heute 45 Staffeln mit rund 1500 Flugzeugen geworden. Während Langstreckenjäger des Musters MiG-31 zusammen mit dem Il-76-«Mainstay»-Frühwarnradarflugzeug vom Polargebiet aus operieren, erhalten die in der Baltik stationierten sowjetischen Luftwaffenregimenter immer mehr von den leistungsfähigen Sukhoi-Su-24-«Fencer»- und MiG-29-«Fulcrum»-Abfangjägern.

Zur Verteidigung ihres Luftraumes hält die schwedische Luftwaffe 12 Staffeln, bestehend aus 220 Saab JA 37 «Viggen»- und «Draken»-Flugzeuge (Bilder 1 und 2), einsatzbereit, wovon eine bestimmte Anzahl rund um die Uhr in Alarmbereitschaft gehalten wird. Dieser Dienst zeichnet sich nicht gerade durch Untätigkeit aus, müssen doch jährlich bis zu 250 Alarmstarts durchgeführt werden. Die Reaktionszeit soll jeweils sehr kurz sein. Für den Erdkampfeinsatz verfügt Schweden über den AJ 37 «Viggen»-Erdkämpfer, der jetzt 5 Staffeln zugeteilt und durch eine Leichtstaffel, bestehend aus Saab SK 60- (Bild 3) Jettrainers/Nahunterstützungsflugzeuge, ergänzt wird. Im Kriegsfall kämen dann noch vier weitere Staffeln dieses Saab SK 60-Leichtflugzeuges dazu, die zur Friedenszeit von den Fliegerschulen benützt werden. Ein wichtiges Glied bilden zudem die 6 Staffeln Saab SF 37/SH 37 «Viggen» und SK 60-Aufklärer, von denen bis zu 80 Maschinen beschafft wurden.

Bei der Auswahl ihres Fluggerätes befolgt die schwedische Luftwaffe ohne Zweifel einen etwas eigenwilligen Weg. So müssen die Kampfflugzeuge einer Reihe von Anforderungen genügen, die in ihrer Art einmalig sind und dazu noch spezielle Einsatzformen zulassen. Alle Kampfmaschinen sind voll kavernentauglich, ein wichtiger Punkt ist je-

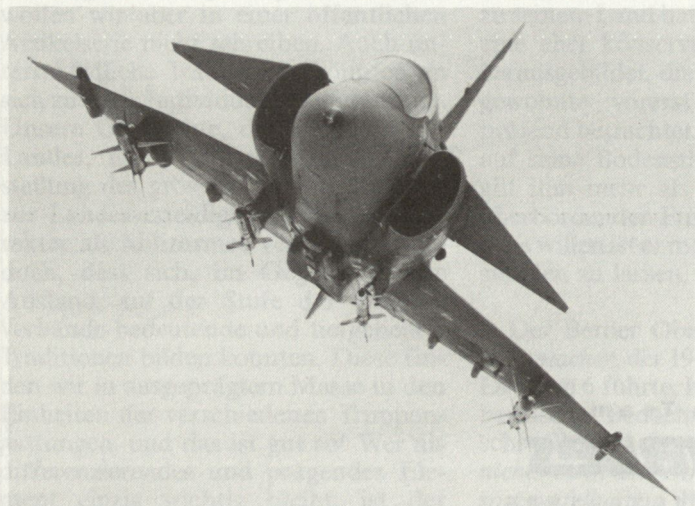


Bild 1: Saab JA 37 «Viggen»-Jagdflugzeug mit 2 radargesteuerten «Skyflash»- und «Sidewinder»-Luft-Luft-Lenk Waffen. Für den Luftnahkampf ist eine 30-mm-Oerlikon-Hochleistungskanone zum Einbau gekommen.



Bild 2: Saab «Draken» werden von FFV Aerotech für den Dienst in der österreichischen Luftwaffe vorbereitet.

Die schwedische Luftwaffe

	Flugzeugtyp	Anzahl
Luftverteidigung	Saab JA 37 «Viggen», Saab «Draken»	12 Staffeln mit total 220 Flugzeugen
Luft-Bodeneinsatz	Saab AJ 37 «Viggen» Saab SK 60	5 Staffeln AJ 37 «Viggen»- Erdkampfflugzeuge 5 Staffeln SK 60-Jettrainers/ Nahunterstützungsflugzeuge Total 150 Flugzeuge
Aufklärung	Saab «Viggen SH 37» Saab «Viggen SF 37» Saab SK 60	3 Staffeln, bestehend aus SH 37 und SF 37 «Viggen»-Aufklärer 3 Staffeln SK 60-Flugzeuge Total 80 Flugzeuge
Transport- und Verbindungsaufgaben	Lockheed Hercules C 130, diverse Hubschrauber des Typs Bell, Boeing Vertol und MBB Bo 105	1 Staffel Total 10 Transport-, Verbindungs- und Panzerbekämpfungseinheiten.



Bild 3: Die Saab SK 60 wird als Jettrainer und Nahunterstützungsflugzeug eingesetzt.



Bild 4: Rumpfnase des Saab SF 37 «Viggen»-Photoaufklärers. Kamerafenster für Frontalaufnahmen vorne, runde Öffnung für Seitenbildaufnahmen. Deutlich sichtbar zwei Behälter für Nachtaufnahmegerät, Beleuchtungsvorrichtung und an den Flügeln je ein ECM-Behälter.

doch die Fähigkeit, Kriegseinsätze von Abschnitten des schwedischen Strassennetzes aus zu führen. Um dies zu verwirklichen, braucht es anspruchslöse Flugzeuge, die über Kurzstart- und Landeeigenschaften verfügen.

Im politisch rauen Klima des hohen Nordens nimmt das neutrale Schweden eine äusserst exponierte Stellung ein. Die Verteidigung ist darum auf die gute Flächenleistung seiner Flugzeuge angewiesen, der «Flygvapnet» fällt damit automatisch das Hauptgewicht zu. Ohne Schwedens schlagkräftige und modern ausgerüstete Luftwaffe könnte die Nordflanke Europas wohl kaum behauptet werden. ■

JAS 39 GRIPEN – «High Tech» aus dem Norden

Rudolf C. Beldi

Mit Weitblick wohl versehen, hat Schweden Mühe und Aufwand nicht gescheut, um sich eine eigene Flugzeugindustrie zuzulegen. Eigenentwicklungen erbringen den Vorteil, präziser den Bedürfnissen seiner Luftverteidigung zu entsprechen. Was den schwedischen Zukunftsjäger, die JAS 39 GRIPEN angeht, so gehen die ersten beiden Prototypen der Vollenendung entgegen. Gemäss Richtplan ist der Erstflug für nächstes Jahr vorgesehen. Die Serienablieferungen sollen 1992 beginnen.

Man wollte den Kostenhöhepunkt der VIGGEN vermeiden und legte darum grosses Gewicht auf niedrige Entwicklungs- und Herstellungskosten. Man strebte sogar eine Zusammenarbeit mit dem Ausland an, sofern sich dies als günstigere Lösung erwiesen hätte. Im Flugzeugbau gibt es eine Faustregel, die besagt, dass die Kosten sich direkt nach dem Flugzeuggewicht ausrichten. Dank intensiver Anwendung von neuen Technologien und Werkstoffen – der GRIPEN-Rumpf ist zu 30 Prozent in CFK-Bauweise erstellt

– wird das neue schwedische Flugzeug leichter und mit bedeutend kleinerem Profil als die VIGGEN auskommen.

Anspruchsloses Mehrzweckflugzeug

Die GRIPEN ist ein Mehrzweckflugzeug. Es wird in erster Linie die DRAKEN- später die diversen VIGGEN-Versionen zu ersetzen haben. Dieser Rollentausch mit gleichem Rumpf wäre vor ein paar Jahren noch als unrealistisch, ja als unmachbar bezeichnet worden. In der Zwischenzeit hat sich nicht nur im Flugzeugbau, sondern auch in der Elektronik einiges geändert. Multirole Kampfflugzeuge der neuen Generation sind spezifisch nicht mehr auf eine bestimmte Einsatzart optimiert, sondern werden zu Trägersystemen von «Black magic boxes»,