Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 122 (1956)

Heft: 3

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: 05.12.2025

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

Aus ausländischer Militärliteratur

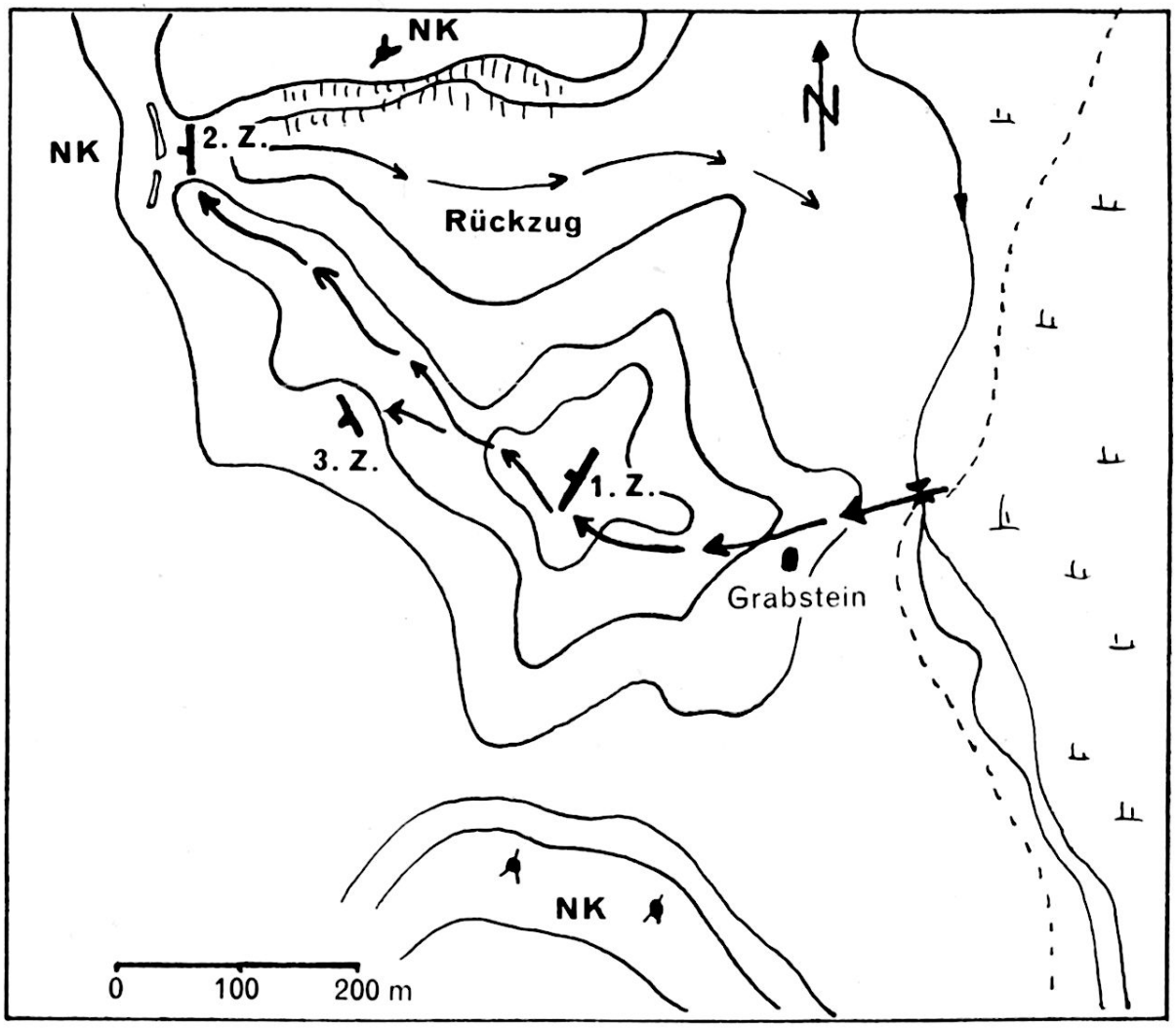
Eine Kompagnie im Kampf

In den USA ist vor einiger Zeit ein Buch mit dem Titel «Kampfhandlungen in Korea» (Combat Actions in Korea) erschienen. Es enthält Darstellungen von Kampfhandlungen kleiner Verbände, die jeweils durch eine Kritik und eine Zusammenfassung der Lehren – ähnlich Rommels «Infanterie greift an» – abgeschlossen werden. Im «Combat Forces Journal» wurde aus diesem Buch der Aufsatz «Attack along a Ridgeline» abgedruckt, der zusammengefaßt wiedergegeben wird.

Anfangs August 1950 war der Rückzug der Truppen der Vereinten Nationen in den Brückenkopf von Fusan im wesentlichen abgeschlossen. Die Westfront des Brückenkopfes sollte auf eine größere Strecke dem Naktong entlang verlaufen. Schon am 6. August 1950 erzielten jedoch die Nordkoreaner im Abschnitt des 34. Inf.Rgt. (24. Inf.Div.) einen Einbruch über den Naktong hinweg. In den folgenden Tagen bis zum 14. August 1950 unternommene Gegenangriffe der Amerikaner, einmal sogar in Divisionsstärke, scheiterten. Gleichzeitig gelang es den Nordkoreanern, ihre Brückenkopfstellung zu festigen. Auf den 15. August 1950 wurde von der Division ein neuer Gegenangriff auf den Süd-Teil befohlen. Im Rahmen des Inf.Rgt. 34 hatte das 1. Bat. einen Höhenzug von rund 2,5 km Länge zu nehmen.

Am Morgen des Angriffstages begann es wieder zu regnen. Die Wolken hingen tief herunter, was den Fliegereinsatz erschwerte. Die Kp. A des 1. Bat. sollte auf dem Höhenzug (vgl. Skizze) allgemein in NW-Richtung vorstoßen, der 1. Zug voraus.

Nachdem der Zugführer des 1. Zuges ein Artilleriefeuer von 15 Minuten abgewartet hatte, überquerte er den Bachgrund und stieß auf den Höhenzug vor. In der Gegend des Grabsteines wurde der 1. Zug von feindlichen Mg. von links angeschossen und blieb liegen. Der Kp.Kdt. (ein Lt.) befahl nun dem Zugführer des folgenden 2. Zuges, seinen Zug durch den 1. Zug hindurchzuziehen und weitervorzustoßen. Der Zugführer des 2. Zuges zweifelte am Gelingen, denn sein Zug bestand aus 9 unerfahrenen Leuten und 24 Mann Ersatz, die erst vor drei Tagen eingetroffen waren. Aber er rückte vor. In der Gegend des Grabsteines wurde aber auch der 2. Zug von links angeschossen und am Boden festgenagelt. Da kroch der Zugführer des 2. Zuges zum Chef des 1. Zuges, der hinter dem 1,2 m hohen Grabstein lag und die feindlichen Feuerquellen auszumachen suchte. Sie hatten die gegnerischen Mg. eben auf Grund des Knalles feststellen können – die Geschosse



NK = Nordkoreaner

pfiffen über den Stein hinweg – als ein Geschoß den Helm eines Zugführers durchschlug, seine Kopfhaut verletzte, der Rundung des Helms folgend in die Schulter eindrang, wieder austrat und am Schluß noch den Oberschenkel des andern Zugführers verletzte. Die beiden Zugführer fielen aus. Zwei Wachtmeister übernahmen die Führung der Züge. Die Zugführer konnten aber noch befehlen, auf die nun erkannten feindlichen Mg. das Feuer zu eröffnen. Das wurde gemacht. Die Mg. verstummten und die beiden Züge kamen wieder vorwärts, indem sie abwechselnd die Mg. niederhielten. So erreichte die Kp. A die erste Kuppe. Es war 0830. Von der Kuppe an verlief der Höhenzug ungefähr 400 m in NW-Richtung, wo er in einen Sattel ausmündete, der im Norden durch einen felsigen Abhang abgeschlossen wurde. In der Gegend des Sattels wurde Feind beobachtet; auf der Kuppe hinter dem felsigen Abhang war am Vortag ein feindliches Mg. festgestellt worden. Nach dem Plan des Kp.Kdt. sollte nun der 2. Zug den Sattel erreichen, der

1. Zug sein Vorgehen von der Kuppe aus mit Feuer unterstützen und der 3. Zug dem 2. folgen, sobald der Sattel erreicht war.

0845 startete der erste Mann des 2. Zuges – ein Veteran aus dem Zweiten Weltkrieg –; die andern folgten im Laufschritt einer hinter dem andern mit einem Abstand von jeweils 10–15 m. Drei Mann wurden beim Verlassen der Deckung von einem feindlichen Mg. auf der Krete SW davon erfaßt und getötet. Nach 5 Minuten hatte der erste Mann des 2. Zuges den Sattel erreicht. Der Sattel war von einigen feindlichen Soldaten besetzt. In der Folge wurde hin- und hergeschossen. Es wurden Handgranaten geworfen. Es gab Verwundete, derer sich vor allem der den Zug führende Wachtmeister persönlich annahm. Vom felsigen Abhang feuerte ein feindliches Mg. von hinten in den 2. Zug, sobald das Niederhaltefeuer des 1. Zuges aussetzte. Mit der Zeit wurde die Munition knapp, obwohl am Morgen jeder Gewehrträger 176 Schuß auf sich hatte. Der 3. Zug erschien nicht; er hatte auf der Krete den Weg verfehlt. Auf Anfrage erlaubte der Kp.Kdt., der beim 1. Zug geblieben war, dem 2. Zug den Rückzug, der 0930 abgeschlossen war. Der 2. Zug war am Morgen mit 36 Mann ausgerückt; von diesen waren 0930 nur noch 10 Mann unverletzt; 20 Mann waren tot und 6 verwundet. Der Angriff des 1. Bat. wurde eingestellt und es grub sich an Ort und Stelle ein.

Lehren

Der amerikanische Soldat ist individualistisch veranlagt, intelligent und mutig. Er bedarf aber einer straffen Führung. An dieser Führung hat es hier gefehlt. Der Kp.Kdt. hätte sich selbst in den Sattel begeben müssen und sich nicht beim 1. Zug aufhalten dürfen, wo er keine Möglichkeit hatte, entscheidend in den Kampf einzugreifen. Er hätte dem 2. Zug folgen sollen; dann wäre wahrscheinlich auch der 3. Zug nicht verloren gegangen.

Der 2. Zug hätte im Sattel zu einer kraftvollen Aktion zusammengefaßt werden müssen; Verwundetenpflege ist nicht Sache des Zugführers.

Der Kp.Kdt. hätte seine Kp. auf dem größeren Hügel in Stellung bringen sollen; von dort aus hätte er mehr Möglichkeiten für Feuerunterstützung, Bewegung und Sturm gehabt.

Das Verhalten der beiden Zugführer am markanten Grabstein war geradezu leichtsinnig.

Zum Schluß wird noch die Frage gestellt, wo denn die Artillerie-Unterstützung war, und wo sich die schweren Waffen des Bataillons befanden. Diese Fragen werden aber nicht beantwortet. Pf.

Die Bedeutung Gibraltars

In einer geostrategischen Übersicht über die Meerverbindungen weist der spanische *General José Diaz de Villegas* in der Zeitschrift «Ejército» (Nov. 1955) auf die in Friedens- und Kriegszeiten gleichermaßen hohe Bedeutung der Meerenge von Gibraltar. Dieser an seiner engsten Stelle 13 km breite «Kanal» überragt an Wichtigkeit bei weitem den andern Ausgang aus dem Mittelmeer, den Suezkanal. Nach annähernden Ziffern belief sich der Schiffsverkehr durch die Meerenge von Gibraltar im Jahre 1954 auf 47 456 *Handelsschiffe* mit einem Fassungsvermögen von 343 Millionen Tonnen. Die größte Tonnage entfiel dabei auf die Tanker. Durchschnittlich passierten täglich 130 Schiffe die Meerenge oder alle 11 Minuten ein Schiff. Im gleichen Jahre durchfuhren ferner 552 *Kriegsschiffe* die Straße von Gibraltar. Fast die Hälfte davon waren amerikanischer Nationalität, ein Drittel britisch, ein Zehntel spanisch; die restlichen verteilten sich auf sieben weitere Staaten. Auch im Handelsverkehr waren die Vereinigten Staaten, England, Spanien und Frankreich führend. Zum Schiffsverkehr ist noch der *Flugverkehr* hinzuzurechnen, insbesondere der Durchflug von Militärflugzeugen. 1954 waren es deren 11 000 oder durchschnittlich 30 pro Tag. Zählt man die auf Flugzeugträgern oder andern Schiffen verladenen Militärflugzeuge, sowie die zahlenmäßig nicht sehr bedeutenden zivilen Apparate hinzu, so gelangt man auf ein Total von 17 178 Flugzeugen, wobei wiederum die genannten Staaten den überwiegenden Anteil stellen.

Im Vergleich mit dem Suezkanal weist die Meerenge von Gibraltar eine 3,7mal größere Frequenz im Schiffsverkehr auf, während das Verhältnis zum Panamakanal sogar 6,4 : 1 beträgt. Gibraltar steht damit weitaus an der Spitze der verschiedene Meere miteinander verbindenden Wasserstraßen.

Zudem ist *Gibraltar* wegen seiner natürlichen Anlage der sicherste Durchgang in Kriegszeiten, da er *unzerstörbar* ist. Während die Schleusen des Panamakanals sehr verwundbare Einrichtungen darstellen und der Suezkanal durch ein versenktes Schiff vollständig gesperrt wird, bestehen dergleichen Nachteile in der Meerenge von Gibraltar nicht. Atombomben können die Durchfahrt auf die Dauer nicht verhindern. Entscheidend für die Benützung der Straße von Gibraltar in einem Krieg ist demnach der Staat, dem die Landmassen nördlich und südlich der Meerenge gehören, also in erster Linie Spanien mit dem Mutterland im Norden und mit Ceuta und Spanisch-Marokko südlich der Meerenge. Dazu kommen noch der seit 1704 unter britischer Herrschaft stehende Felsen von Gibraltar und das 1912 internationalisierte Tanger. HH