

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 124 (1958)
Heft: 10

Artikel: Schwergewicht Flugzeuge oder Flugplätze. Wirkung oder Deckung?
Autor: Werner, Kurt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-27911>

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: 16.04.2026

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

Schwergewicht Flugzeuge oder Flugplätze, Wirkung oder Deckung?

Von Major Kurt Werner

Bedrohte und nicht bedrohte Flugplätze?

Gibt es vom Gegner bedrohte und nicht bedrohte Flugplätze? Der Leser hört in der Frage bereits die Antwort. Jeder Flugplatz dürfte – allerdings mit mehr oder weniger Aufklärungsaufwand – vom Gegner erkannt und mit Atomwaffen zerschlagen werden können.

Nach dem heutigen Stand der Flugplatztechnik lassen sich drei wesentlich verschiedene Stützpunkttypen unterscheiden:

Flugplätze vom üblichen, sozusagen klassischen Format, bestehend aus einer langen Hartbelagpiste von z. B. 2400×40 m (Normalpiste der NATO), sowie einem Netz von asphaltierten Rollstraßen, die in 25 bis 50 offenen Flugzeugstandplätzen enden. Diese Flugbasen sind hüben und drüben wohlbekannt und aus der Luft von weitem erkennbar. Niemand wird die unzeitgemäße Behauptung aufstellen wollen, daß eine Zielscheibe dieser Art nicht mit konventionellen oder, weit leichter und massiver, mit Atomwaffen erfolgreich angegriffen werden könne. Ein Atomsprengkörper mit hohem Sprengpunkt vermag mit einem Schlag, im Umkreis von Kilometern, sämtliche abgestellten Flugzeuge, Wartungsgeräte, Motorfahrzeuge und elektronische Anlagen zu zerstören und die Bodentruppen, die auf derartigen Stützpunkten Regimentsstärke erreichen, gewaltig zu dezimieren. Eine Atomladung mit bodennahem oder unterirdischem Zündzeitpunkt wird bei Einschlag in Pistennähe einen Riesenkrater aufwerfen und zugleich eine massive radioaktive Verseuchung erzeugen. Die Reparatur eines Volltrefferschadens dürfte meist kaum in Frage kommen oder jedenfalls sehr langwierig sein.

Abweichend von diesen baulich völlig schutzlosen NATO-Standardbasen, verfügen Schweden, die Schweiz und jedenfalls auch Polen und die DDR über Flugplätze, die zwar auch die klassischen Hartbelagpisten mit all ihren Nachteilen aufweisen, dazu aber den Flugzeugen, Mannschaften und technischen Einrichtungen in unterirdischen Anlagen Schutz vor feindlicher Einwirkung verbürgen. Günstige Verhältnisse der Bodengestalt und -Beschaffenheit, sowie der kleine, ein für allemal fixe Einsatzraum wiesen – im Unterschied zur NATO – in den beiden neutralen Ländern auf die Verstärkung durch unterirdische Anlagen hin. Ein Flugplatz dieser Art kann lediglich mit Atommitteln durch eine zentrale Zerstörung der Piste oder eines obligaten Rollweges gebrauchsuntauglich gemacht werden.

Mannschaften, Besatzungen und Flugzeuge müßten schlimmstenfalls nach einer gewissen Wartefrist per Straße evakuiert werden. Der anrichtbare Schaden ist somit wesentlich geringer als bei einem baulich ungeschützten Flugplatz. Eine Bilanz, die als hemmender Faktor auf den Angriffssentschluß einwirken dürfte.

Die dritte Gruppe von Flugplätzen weist keine Hartbelagpiste auf. Diese sog. *Feldflugplätze* werden im Kriege in ebenem Gelände innert Stunden oder Tagen durch Bautruppen hergerichtet und mit nur wenigen Flugzeugen belegt. Die «raison d'être» dieser Stützpunkte liegt in der Tarnung zwecks Verhinderung der Erkennung. Dagegen fehlen größere Schutzbauten gegen Atomwaffenfeuer. Ein häufiger Wechsel des Landplatzes hat den Zugriff des Gegners zu erschweren.

Solange jedoch Pisten von 1000 bis 1500 m nötig sind – wobei unsere Bodenbeschaffenheit meistens eine Verstärkung mit Stahlrosten verlangt – und solange die heutige, relativ schwache konventionelle Flugzeugbewaffnung dutzende, ja gesamthaft hunderte von Starts und Landungen, Bereitstellungen und Treibstofftransporten nötig macht, um einen operativ wirksamen Einsatzeffekt zu erzielen, herrscht auf solchen Flugplätzen unvermeidlicherweise ein derart emsiger Arbeits-, Verkehrs- und Flugbetrieb, daß die rasche Erkennung durch den Gegner kaum ausbleiben kann.

Die vielseitigen und raffinierten Aufklärungsmittel wie Luftbeobachtung und Luftfotoüberdeckung mit vergleichender Auswertung, Radarbeobachtung verbunden mit statistischer Häufigkeitsauswertung, Funkpeilnetze, ja möglicherweise sogar das Aussetzen von Beobachtungsposten in mutmaßlichen Flugplatzräumen mittels Helikoptern, berechtigen füglich zu einer pessimistischen Prognose hinsichtlich der Geheimhaltung.

Um vorläufig nur noch *eine* belastende Hypothek des dezentralisierten Feldflugbetriebes zu nennen, sei auf die heute herrschende Bestandesknappheit verwiesen. Eine Aufteilung der Flugwaffe auf eine Vielzahl von Feldflugplätzen würde unausweichlich zu einer sprunghaften Steigerung der pro Flugzeug nötigen Mannschaften führen. Eine Reihe von Spezialisten sind nun einmal auf jedem Stützpunkt, unabhängig davon, ob er mit wenigen oder vielen Flugzeugen belegt ist, nötig. So beispielsweise das Flugsicherungspersonal, das Unfallpikett, technische Fachspezialisten, Übermittlungsequipen und auch weitgehend die Fliegerabwehrmannschaften. Ohne ein Mehrfaches an Truppen ließe sich die aufgelockerte Infrastruktur nicht verwirklichen.

Trotz allem spricht jedoch vieles dafür, daß in einer *späteren Zukunft* die Flugwaffenmittel unauffällig im Gelände stationiert werden können und müssen. Die besten vorhandenen Leichtschlachtflugzeuge, ihre Bewaffnung,

ihre Roll-, Start- und Landeansprüche berechtigen aber in keiner Weise schon heute zu einer Umrüstung auf diese Linie. Wir würden mit Bestimmtheit vom Regen in die Traufe geraten!

Kampfleistung gegen Behelfspistentauglichkeit eintauschen?

Die Kampfleistung eines Jagdbombers mißt sich im wesentlichen bekanntlich nach seiner Geschwindigkeit, Reichweite und Waffenzuladung. Überlegene Kampfleistung bedeutet technisch-taktische Überlegenheit gegenüber anderen Luftgegnern und damit hohe Sicherheit vor dem Gegner im Flug. Hohe Kampfleistung eröffnet einem Jäger/Jagdbomber als operativ wertvollste Qualität eine *breite Verwendungseignung*.

Flugzeuge mit Spitzenleistungen von Weltruf, wie sie in der Flugwaffenchronik der letzten Monate beschrieben wurden, können mit voller Eignung eingesetzt werden für:

- direkte und indirekte Feuerunterstützung unserer Erdtruppen *bei jeder Luftlage*.
- Raumschutz über eigene Erdtruppenoperationen oder zur Gewährleistung von Erdkampfeinsätzen älterer, leistungsunterlegener Flugzeuge.
- Heimatluftverteidigung (Interzeption), wozu insbesondere auch der Neutralitätsschutz zu zählen ist.
- Fernaufklärung und -Bombardierung.
- Aufklärung allgemein im Hoch- und Tiefflug.

Bei den *Leichtflugzeugen* der NATO-Klasse, wozu auch der Gnat, der Etendart VI und der Baroudeur gezählt werden mag, wurde die Gewichts- und Preissenkung sowie die Graspistentauglichkeit bekanntlich auf dem Wege über eine massive Senkung der Geschwindigkeit, der Reichweite und der Kampfuladung angestrebt. Die genannten besonderen Eigenschaften wurden übrigens dem Vernehmen nach fast durchwegs nur unbefriedigend realisiert.

Die drastisch reduzierte Kampfleistung dieser Flugzeuge engt nun selbstverständlich deren erfolgversprechende Verwendungsmöglichkeiten ganz beträchtlich ein. Für unsere schweizerischen Verhältnisse dürften sie lediglich für die direkte und indirekte Feuerunterstützung bis in eine Tiefe von zirka 150 km und *nur bei Abwesenheit gegnerischer Jäger* im Einsatzraum, sowie für Aufklärung im Tiefflug geeignet sein. Für alle anderen Aufgaben ist mit einem sehr bescheidenen Erfolg, dem ein unverhältnismäßig großes Verlustrisiko gegenübersteht, zu rechnen. Nach dem Konzept der NATO handelt es sich denn auch um ein Spezialflugzeug, dessen Bestimmung aus seinem Namen «light strike fighter» deutlich hervorgeht.

Der Einsatz der Leichtschlachtflugzeuge erfolgt nach der Doktrin der NATO erst im Schutze der Luftherrschaft oder mindestens einer Luftüberlegenheit, die durch Operationen mit Fernwaffen, Bombern und Hochleistungsjägern erzwungen worden ist. Diese luftlagemäßigen Voraussetzungen für den Einsatz eines leistungsschwachen Erdkampfflugzeuges in einem Raume und in einem Zeitpunkt entscheidender Kampfhandlungen lassen sich – entgegen den Behauptungen fliegerischer Nichtfachleute – nicht durch Ausnützung der Geländedeckung oder dergleichen wohlfeile Kunstgriffe ersetzen.

Benötigen wir eine kostspielige, breite Verwendungseignung für unsere neuen Flugzeuge oder können wir uns mit einer Einbahnmöglichkeit in unserer Flugwaffe von oben bis unten (günstige Luftlageverhältnisse bei jeweiliger Einsatznotwendigkeit vorausgesetzt!) begnügen? – Ein beherrschendes militärisches Faktum unserer Zeit ist die pausenlose rasche Veränderung im Bereiche der Kampfmittel und der Kampfverfahren. Ein Flugzeug mit einer umfassenden Verwendungsfähigkeit dürfte am ehesten auf lange Dauer eine ernsthafte Einsatzzeichnung behalten.

Der Funk als Mittel der Gefechtsführung

Von Oberstbrigadier H. Eichin

Mit Gefechtsführung meinen wir die Tätigkeit des militärischen Chefs während einer Gefechtshandlung, wobei allerdings – und hier erweitern wir den Begriff etwas – auch die Führertätigkeit unmittelbar vor Eintritt ins Gefecht, z. B. bei der Annäherung an den Gegner, in der Bereitstellung, in unmittelbarer Erwartung eines gegnerischen Angriffes, eingeschlossen ist.

Und wenn nun im folgenden vornehmlich von Funk die Rede ist, so will das nicht besagen, daß die übrigen Verbindungs- und Übermittlungsmittel ihre Rolle ausgespielt hätten. Im Gegenteil: alle, eingeschlossen die antik anmutenden Mittel wie Meldeläufer und Meldefahrer, müssen sich gegenseitig ergänzen. Überhaupt, wo andere Mittel genügend rasch und sicher sind, soll vom Funk Abstand genommen werden. Hiezu zwingen uns die unangenehmen Eigenschaften des Funks.

Dabei wollen wir auch das sicherste und durchschlagskräftigste Führungsmittel nicht vergessen, nämlich den persönlichen Kontakt zwischen Führer und Unterführer. Das Erteilen eines Befehls an einen Unterführer an Ort und Stelle ist nach wie vor anzustreben, denn die Wirkung des Befehls ist so wesentlich größer als wenn dieser über irgendein Mittel dem Empfän-