

Die Flüsse in der russischen Kriegsführung : ein System natürlicher Verteidigungslinien

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **19 (1943-1944)**

Heft 12

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-708634>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der erste Amphibienkampfwagen, der wirklich seinen Namen mit vollem Recht frug — auf dem Lande wie im Wasser seine Kampfaufgabe voll erfüllen konnte — wurde, wie gesagt, erst viel später geschaffen. Der Schöpfer war der Engländer Carden Lloyd und das Fahrzeug wurde von **Liddell Hart** — dem weltbekannten Militärsachverständigen — in den Vickers-Armstrong-Werken erbaut.

Obwohl als «sehr leichter» Kampfwagen gebaut, wies das Modell doch eine Reihe beachtenswerter Eigenschaften auf, und hat sich dann in der Folge auch sehr gut bewährt. Diese Amphibienkampfwagen wurden von zwei Mann bedient. Die Panzerung wies eine Dicke von 8—9 mm auf, seine Länge betrug 3,9 m, die Höhe 1,8 m. Während der Kampfwagen am Lande 65 Stundenkilometer entwickeln konnte, betrug seine Geschwindigkeit im Wasser rund 10 km. Noch einmal schien diese «neueste Waffe» in Vergessenheit zu geraten, bis sie dann im Laufe dieses Krieges in **Rußland** wieder auftauchte. Die russische Armee machte sich die Erfindung zunutze und ging an die Serienherstellung solcher Land- und Wasserkampfwagen.

Von den alliierten Nationen heute benutzten Amphibienkampfwagen sind



Amerikanische Panzerkähne bei einer Landungsoperation. Ein «Jeep» verläßt eben den Panzerkahn.

genaue Einzelheiten wohl nicht zu erfahren, sicher aber ist, daß die «Ford Motor Company» heute in großen Serien einen Amphibienwagen herstellt, der aus dem Kleinkampfwagen «Jeep» hervorgegangen ist und sich rasch zu einem der wertvollsten Invasionsfahrzeuge entwickelt hat.

In neuester Zeit werden nun auch schwere amphibische Lastfahrzeuge von 2,5 Tonnen von den Alliierten in den Dienst der Invasion gestellt, die selbst für größte Transporte und beim Einsatz in jedem Gelände verwendet werden können.

P. Schulthefz.

Die Flüsse in der russischen Kriegsführung

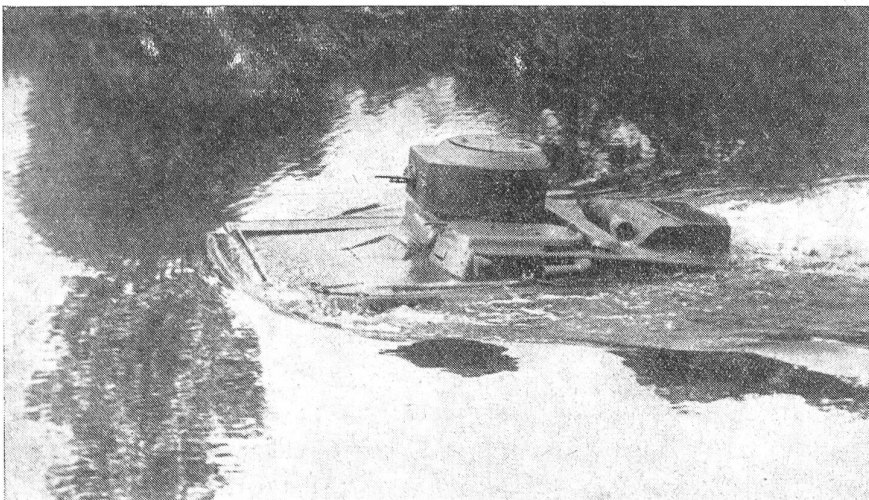
— ein System natürlicher Verteidigungslinien

(Dr. E. B.) Im Verlauf der Kriege, die im europäischen Osten tobten und tobten, verbinden sich häufig Ereignisse von großer strategischer Tragweite mit den Namen von **Flüssen, Sümpfen** und sonstigen Gewässern. Wir kennen aus der Schweizer Geschichte den tragischen Uebergang über die Beresina, aus der Geschichte des russischen Bür-

gerkrieges etwa die schweren Auseinandersetzungen bei Zaryzin (heute Stalingrad) an der untern Wolga, aus der jungen Geschichte des heutigen Krieges in Rußland die Uebergänge deutscher und verbündeter Truppen über die Weichsel, die Düna und Beresina, im Süden über den Pruth, den Dnjestr, den Bug, den Dnjepr und spä-

ter über den Donez und Don, über den Kuban und Terek.

Eine Besonderheit des russischen Verkehrsnetzes erklärt diese Eigenart: Karten Rußlands, auf denen Eisenbahnen, Straßen und Wasserwege eingezeichnet sind, zeigen zwei deutlich unterscheidbare Zonen, welche durch eine Linie getrennt werden, die im Norden etwa bei Leningrad beginnt, über Wologda, Jaroslawl, Woronesch nach Süden verläuft und bei Rostow am untern Don südöstlich nach dem Kaukasus abbiegt. Das westlich dieser Linie gelegene Gebiet zeigt ein für russische Verhältnisse dichtes **Eisenbahn-, Straßen- und Kanalnetz**, das sich um so mehr verengt, je näher wir der russischen Westgrenze rücken. Oestlich der genannten Linie dagegen bilden Stromsysteme — namentlich dasjenige der Wolga — fast die einzigen Verkehrswege in Gebieten, die an Größe Hunderte von Quadratkilometer erreichen. Militärisch spielen die Bahnen und Straßen im Kampf in Westrußland ihre große Rolle, die tief angelegte russische Verteidigung aber stützt sich um so fester auf Flußläufe, je weiter sich der Kampf ins Landesinnere hineinzieht. Die Kämpfe des ersten rus-



Russischer Amphibientank beim Durchqueren eines Flusses an der russisch-deutschen Nordfront.

sischen Kriegssommers, die 1941 in Bessarabien und in der Ukraine ausgefochten wurden, zeigten diese Eigenart der russischen Verteidigungsstrategie bereits deutlich: durch die Besetzung Bessarabiens hatten sich die Russen die Pruth-Linie gesichert, nach Beginn der deutschen Offensive zogen sie sich langsam auf den Dnjestr zurück, von dort auf den Bug und weiter auf den Dnjepr. Gegen den neuerlichen Ansturm der deutschen Armeen im Sommer 1942 bildeten der Donez und später der Don und bei Stalingrad die Wolga den nächsten Rückhalt der im Süden zusammengedrückten Russen.

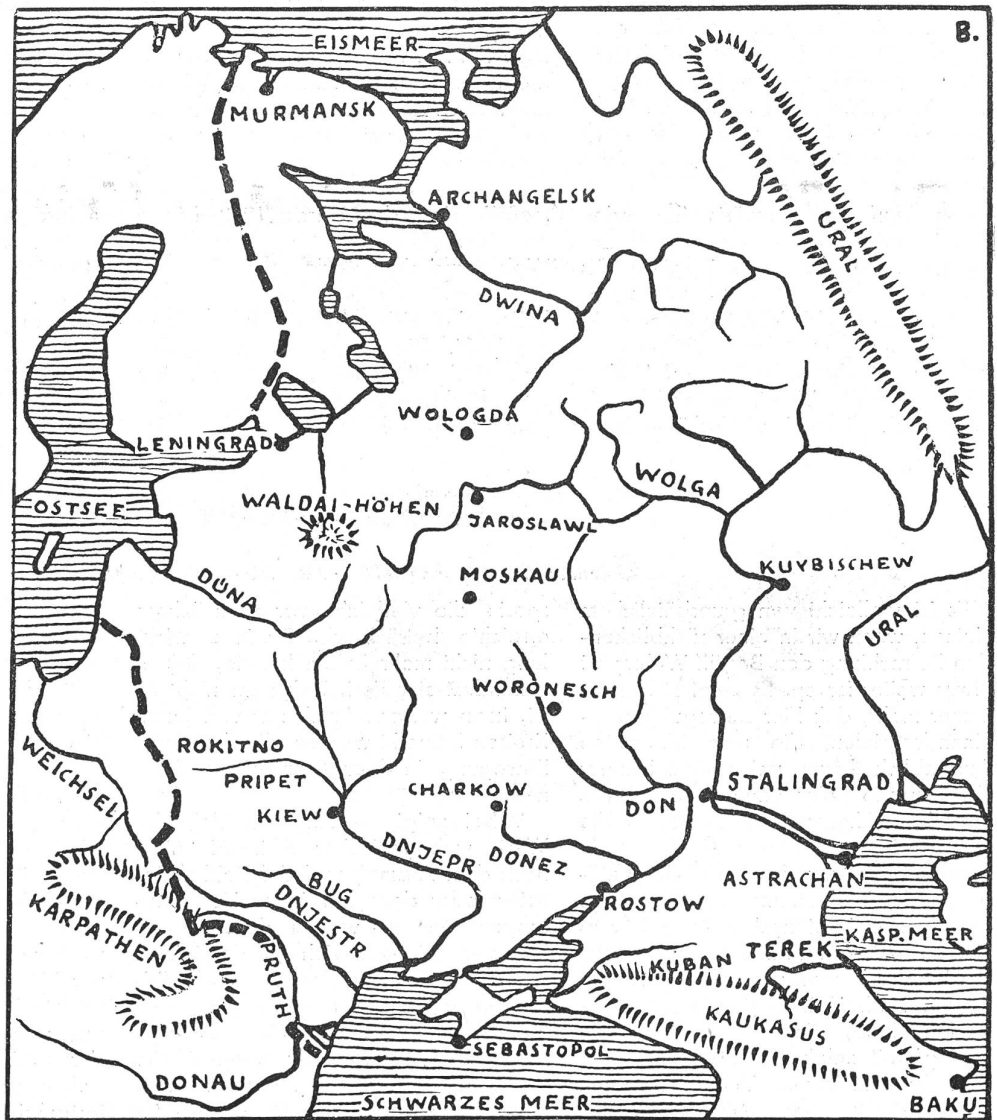
Bis heute veränderte sich der **Urzustand** der russischen Ströme kaum; erst an wenigen Stellen hat der Mensch durch den Bau von Dämmen, Stau-mauern und Kanälen dem natürlichen, vielfach verwilderten Lauf der Gewässer seinen ordnenden Willen aufgezwungen. Das europäische Rußland, das nur im Osten durch den Ural, im Süden durch den Kaukasus und im Westen durch die Karpathen zwischen Gebirgsschranken eingeschlossen ist, erhebt sich trotz der Unzahl flacher Höhenrücken an keiner Stelle mehr als 400 m über den Meeresspiegel und hat die Bildung der **größten Stromsysteme** des Kontinents begünstigt. Bezüglich ihres Einzugsgebietes halten die großen russischen Ströme einen Vergleich mit den Flüssen Westeuropas ohne weiteres aus: Während der 1325 km lange Rhein eine Fläche von 225 000 qkm entwässert, hat die 3500 km lange Wolga ein Einzugsgebiet von fast anderthalb Millionen qkm, der 2250 km lange Dnjepr ein solches von 525 000 qkm, der 1860 km lange Don ein solches von 430 000 qkm und der 1370 km lange Dnjestr entwässert 76 000 qkm.

Die einzige bemerkenswerte Erhebung der unendlich weiten russischen Ebene bilden die südlich Leningrad etwas über 300 m ü. M. ansteigenden **Waldai-Höhen**, die man aber im Vergleich mit schweizerischen Unebenheiten kaum als vollwertige Berge gelten lassen kann. Auf diesem kleinen, bewaldeten Gebiet — das die Wasserscheide zwischen der Ostsee und dem Kaspischen Meer bildet — entsprin-

gen außer dem Ural, der Petschora und dem Dnjestr **alle Ströme Rußlands**. Wie Radien eines Kreises ziehen sie in allen Richtungen den Meeren zu, überspannen das Land mit einem feinen Gitterwerk weitverzweigter Wasseradern, aber keiner mündet in den von allen großrussischen Politikern mit List oder Gewalt gesuchten offenen Ozean, und ein großer Teil wendet sich jenem abflußlosen Gebiet zu, dessen Sammelbecken das Kaspische Meer bildet. Es nimmt vor allem die Wasser der weitverzweigten Wolga auf, liegt selbst 26 m unter dem Meeresspiegel. Die übrigen Flüsse ergießen sich in die Ostsee, ins Eismeer und ins Schwarze Meer, d. h. in Nebenmeere, die nur auf weiten Umwegen miteinander in Verbindung stehen. Die moderne Technik macht es leicht, diesen Mangel der Natur auszugleichen, denn die enge Nachbarschaft der Quellgebiete erlaubt über die geringen Geländehindernisse hinweg die Verbindung der meisten Oberläufe durch Kanäle. Ein umfang-

reiches System künstlicher Wasserstraßen wurde durch die Sowjetregierung geplant, aber erst zum kleinen Teil und nach vorwiegend militärischen Gesichtspunkten (Stalinkanal Leningrad—Ladogasee—Eismeer) ausgeführt.

Da sich die größten Flüsse von **Norden** nach **Süden** und umgekehrt als Haupttrichtung bewegen, ergeben sich **zusammenhängende Verteidigungslinien**, von denen die **Düna—Dnjepr** und die **Dwina—Wolga-Linie** die ausgedehntesten darstellen. Nach dem ersten Weltkrieg hat Rußland infolge des Verlustes des Baltikums und Finnlands sozusagen seine ganze Ostseeküste mit den im Winter eisfreien Häfen eingebüßt und versuchte, die früher nach der Ostsee gehenden Verkehrsströme so gut als möglich nach dem Schwarzen Meer und vor allem nach dem zum Ozean hin offenen Eismeer zu lenken. Theoretisch standen solchen Plänen keine ernsthaften Hindernisse entgegen, da ein großer Teil der russischen Flüsse nach der nötigen Ausbaggerung



und Eindämmung bis weit in die Quellgebiete hinauf schiffbar gemacht werden kann. Ausgedehnte Sümpfe und Moore — als größte sind die Rokitno- und Pripetsümpfe bekannt — saugen wie riesenhafte Schwämme große Wassermengen auf und geben sie nur langsam wieder ab, so daß auch die nach Süden fließenden und in den trockenen Steppen schnell verdunstenden Ströme im Sommer befahren werden können.

Das äußerst **geringe Gefälle** der russischen Ebenen führte zu weitgehender **Verästelung** der oft träge sich dahinwindenden Wasserläufe, so daß der Verkehr über große Strecken und damit der Nachschub der kämpfenden Armeen häufiger als anderswo zu Flußübergängen gezwungen wird. Manchenorts fehlen in der unbesiedelten Weite die Brücken, oder sie genügen vielleicht dem Panjewagen, dem vieräderigen russischen Bauernkarren — deutsche Fabriken stellen ihn zur Zeit in Massen her — nicht aber dem Automobil, der Artillerie und andern schweren Heeresfahrzeugen. An manchen Stellen muß man sich zur Ueberquerung der Flüsse mit einer Furt behelfen oder wird zu großen Umwegen gezwungen, weil Hochwasser im Frühjahr und Herbst — im Sommer auch nach Wolkenbrüchen — den Verkehr längere Zeit unterbinden können.

Am Lauf der südwärts fließenden Ströme Dnjepr, Donez, Don und an der Wolga fällt die teils nach Westen, teils nach Osten weit ausbuchtende **Bogenform** auf, die bald dem Angreifer, bald dem Verteidiger bessere Chancen zu Angriffen, Gegenangriffen und Umfassungsmanövern bietet. Besonders eigentümlich ist am Lauf des Don jener

weit nach Westen geöffnete Bogen, der den Strom in seinem östlichsten Punkt bis auf 60 km an die Wolga herantreten läßt und die deutsche Heeresleitung auf den Plan brachte, die im Sommer 1942 nach dem Kaukasus sich durchkämpfenden Armeen durch die **Don—Wolga-Linie** gegen Flanken- und Rückenstöße zu sichern. Der Gedanke, die beiden Wasserstraßen an dieser Stelle durch einen Kanal zu verbinden und die Wolga statt in die Sackgasse des Kaspischen Meeres ins Schwarze Meer — wohin sie sich in Urzeiten tatsächlich ergoß — zu leiten, wurde durch den Wolga—Don-Kanal verwirklicht. Welche geringe Bedeutung als Verkehrsader der Don noch heute hat, läßt das Fehlen großer Städte an seinen Ufern erkennen. Einzig **Woronesch** wäre als größeres Zentrum zu nennen, doch liegt die Stadt nicht unmittelbar am Don, sondern im Tal eines Nebenflusses, 20 km von dessen Einmündung in den Don entfernt. Wie die Wolga und der Dnjepr, so weist auch der Don auf weite Strecken ein hochliegendes rechtes und ein flaches linkes Wiesenufer auf. Der Geologe K. E. v. Bär erklärt diese Erscheinung damit, daß der Strom infolge der Erdrotation das rechte Bergufer abnagte und das Material auf der Gegenseite anschwemmte.

Im Verlaufe ihrer erfolgreichen Sommeroffensive des Jahres 1942 haben die Deutschen — als sie nach der Wolga und dem Kaukasus strebten — ihre Pläne vorzüglich den Gegebenheiten des südrussischen Stromsystems angepaßt. Die im Spätsommer gefallene russische Stellung am untern Don war gleichsam eine Tür, deren Angelpunkt **Kursk** bildete und die sich bei

Rostow am Asowschen Meer schloß. Dann suchte die deutsche Heeresleitung den am Don angelehnten, offenen Türflügel nach dem Unterlauf der Wolga über **Stalingrad** bis nach **Astrachan** am Kaspischen Meer zu verlängern. Aber bei Stalingrad bewährte sich die Wolga für die russischen Verteidiger wiederum als sozusagen traditioneller Wellenbrecher gegen den Sturm von Westen wie vor Jahrhunderten gegen die Nomadenhorden der asiatischen Steppen, die am «Mütterchen Wolga» aufgehalten wurden.

Zieht der **russische Winter** in seiner ganzen Schwere herauf, dann werden die Verteidigungsgräben des Sommers zu tragfähigen Eisbrücken, die selbst unter schweren Panzern nicht zusammenbrechen. Typisch für diese totale Wandlung der russischen Ströme als Hilfsmittel der Strategie war im Winter 1942/43 jene Offensive der Roten Armee am mittleren Donez, die damit begann, daß Artillerie in die am Ufer aufgetürmten Eiswälle Breschen schoß, um den Panzern den Weg über den gefrorenen Strom zu öffnen. Mit dem «Wunder am Donez» — wie die Deutschen das Resultat ihrer Gegenoffensive nennen — war das strategische Auf und Ab an einem neuen Wendepunkt angelangt. Im dritten Kriegssommer, der zum ersten Mal an der Ostfront eine deutsche Offensive der «günstigen» Jahreszeit scheitern sah, folgten die Russen einer Konzeption, die wiederum die Eigenart ihres Stromsystems in Rechnung setzt und nicht weniger großzügig ist als diejenige der vorangegangenen Winterfeldzüge: Die Dnjepr-Linie von Gomel am Rande der Pripet-Sümpfe über Kiew bis zum Schwarzen Meer zu erreichen.

Wehrsport

Sommerbilanz im Armeesport

Es ist vielleicht von grundsätzlichen Nutzen, wenn wir in einer rückblickenden Betrachtung den Begriff Wehrsport etwas weiter fassen. Es zeigt sich doch immer mehr, daß hier Bewegungen ineinanderspielen, die man im ersten Augenblick kaum unter dem Nenner «Wehrsport» einordnen würde, die aber bei näherer Betrachtung auf die wehrsportliche Aktion und damit die dienstliche und außerdienstliche Betätigung des Wehrmannes im Sinne eines gesteigerten Leistungsbedürfnisses zum Nutzen des physischen Bereitschaftsgrades der Armee von bestimmendem Einfluß sind. Würde man solche Gedankengänge, die sich an die reale Wirklichkeit anlehnen, übersehen, käme man bei flüchtigem Verweilen kaum um die Feststellung, daß der «Wehr-

sport» die vielleicht vor zwei Jahren erreichte beträchtliche Breitenentwicklung nicht mehr halten konnte, daß er zumindest stagniert. Daß dem nicht so ist, kann wahrscheinlich nur von jenen Kreisen bemerkt werden, die die ganze Bewegung in ihren Grundzügen kennen.

Dabei zeigt es sich nun, daß der Wert wehrsportlicher Aktivität nicht nach dem Ausmaß und der Zahl nationaler oder dezentralisierter Veranstaltungen ermesen werden darf. Gerade hier unterscheidet sich ja der Wehrsport von dem im Verband straff dirigierte Sport. Wohl erreicht er auch hier beispielsweise mit der Durchführung nationaler Meisterschaften (siehe Basel, Thun, Freiburg) machtvolle Höhepunkte und beträchtliche Impulse. Im

großen ganzen aber können und dürfen Anlässe auf außerdienstlicher, freiwilliger Basis mit Wettkampfcharakter nicht als Gradmesser, wenigstens nicht als ausschließliche Gradmesser, für den Stand der Bewegung herangezogen werden.

Würden wir es tun, so müßten wir eher mit gemischten Gefühlen auf den Wehrsport-Sommer 1943 zurückblicken. Aus zeitbedingten Gründen fielen die nationalen Meisterschaften in St. Gallen aus. Hätten sie stattfinden können, wäre wohl die spezialisierte Disziplinen-Vorbereitung in den Heereseinheiten auf breiter Front in Angriff genommen worden. Sie hätte die Kompanie, das Regiment und schließlich die Division erfaßt, aber wahrscheinlich beim fortgeschrittenen Stand der Arbeit auch