

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 25 (1949-1950)
Heft: 24

Artikel: Fallschirm- und Luftlandetruppen [Fortsetzung]
Autor: Muralt, Heinrich von
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-708928>

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: 29.01.2026

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

Fallschirm- und Luftlandetruppen

(Fortsetzung.)

Von Oberstlt. Heinrich von Muralt

Diese Behälter sind in der letzten Zeit ebenfalls wesentlich verbessert worden. Heute ist man in einzelnen Ländern bereits so weit, daß man nicht nur das oben beschriebene Material, sondern auch Panzer, Geschütze, Fahrzeuge usw. durch die Luft transportieren und mit der Truppe absetzen kann. Aus diesem Grunde werden sich in Zukunft auch größere Verbände der Artillerie und Panzertruppe an den Luftlandeoperationen beteiligen können. Dies wird schließlich dahin führen, daß man ganze Armeen mit ihren Spezialtruppen und Waffen auch auf große Distanzen in den Einsatzraum befördern kann.

Die eigentliche **Luftlandetruppe** besteht in der Hauptsache aus Infanterie, welche an den Einsatzort durch die Luft transportiert wird; für die Durchführung von größeren Luftlandeoperationen werden meist ganze Infanterie-Regimenter oder Divisionen der Feld- oder Gebirgstruppe mit ihrer normalen Ausrüstung und Bewaffnung verwendet, welche je nach Auftrag und Größe des Unternehmens durch andere Waffengattungen entsprechend verstärkt werden.

Die Zusammensetzung dieser Verbände, die organisatorisch **nicht zur Fliegertruppe** gehören, richtet sich ausschließlich nach dem Zweck und der Aufgabe der betreffenden Luftlandeoperation. Diese Luftlandetruppen werden je nach Lage entweder kurzfristig oder längere Zeit vor dem betreffenden Unternehmen zusammengestellt. Diese ad hoc gebildeten Verbände werden meist weit hinter der eigenen Front gedeckt bereitgestellt, damit der geplante Einsatz dem Feinde nicht vorzeitig bekannt wird. Aus diesem Grunde wird für diese Truppe vom Moment der Bereitstellung an bis zum Einsatz auch jeglicher Urlaub und das Absenden der Post gesperrt.

Je nach Zeit und Möglichkeit wird die Luftlandetruppe für die Durchführung einer Luftlandeoperation entsprechend vorbereitet und der Einsatz aller Kräfte und Mittel, sowie das Zusammenspiel der verschiedenen Waffengattungen sorgfältig studiert und eingeübt.

Der letzte Teil des Anflugweges und das Gebiet, welches aus der Luft besetzt werden soll, wird heute schon bei den Friedensübungen in allen Teilen vor der Durchführung fotografiert, damit die Piloten die Richtung und den Einsatzort aus der Luft mit Sicherheit erkennen und um Verwechslungen zu vermeiden. Auf diese Weise kann der Truppe bereits vor oder während des Anfluges der Einsatzraum an Hand der verschiedenen Aufnahmen gezeigt und

können wichtige Einzelheiten besprochen werden.

Der Einsatz der Luftlandetruppe erfolgt in den meisten Fällen erst dann, wenn die Luftsturmtruppe bereits vorher abgesprungen ist und die wichtigsten Objekte, wie zum Beispiel die Flugplätze, auf welchen die nachfolgende Luftlandetruppe landen soll, in Besitz genommen hat.

Die **Flieger-Transportverbände**, welche die Fallschirm- und Luftlandetruppen durch Flugzeuge aller Art in den Einsatzraum durch die Luft befördern, gehören organisatorisch zur Luftwaffe. Für den Transport stehen den einzelnen Ländern, vor allem Amerika und Rußland, eine große Zahl von Spezialflugzeugen zur Verfügung. Es sind dies in der Hauptsache mittlere und große Land- und Wasserflugzeuge, welche als Bomben- oder Transportflugzeuge verwendet werden können; ferner Schleppflugzeuge, welche die Gleiter, Lastensegler, Segelflugzeuge und Helikopter an Seilen oder Stahlrohren durch die Luft nach sich ziehen und über dem Einsatzort ausklinken, damit sie von diesem Zeitpunkt an selbständig hinuntergleiten und landen können. Es gibt neuerdings auch Vorrichtungen, welche es ermöglichen, daß die gelandeten Gleiter usw. durch Schleppflugzeuge im Vorbeiflug wieder befestigt und mitgenommen werden können. Dies ist ein bedeutender Vorteil gegenüber früher, weil die gelandeten Lastensegler und Gleiter in den meisten Fällen zurückgelassen werden mußten und dann bald vom Gegner durch Erdbeschuß oder Bomben zerstört worden sind, was zu einem großen und kostspieligen Verschleiß führte.

Bei großen Luftlandeoperationen müssen alle zur Verfügung stehenden Flugzeugtypen und -größen mit verschiedenem Fassungsvermögen verwendet werden. Da es hier nicht möglich ist, alle diese Typen und deren Transportmöglichkeiten zu beschreiben, sollen doch wenigstens einige Zahlen, die das Maximum betreffen, angegeben werden.

So sollen heute bereits eine gewisse Anzahl von so großen Transportflugzeugen vorhanden sein, die mit einer Last von ca. 45 Tonnen oder 300 bis 400 vollausgerüsteten Soldaten eine Strecke von über 5000 km bei einer Geschwindigkeit von etwa 400 km pro Stunde zurücklegen können. Andere Großflugzeuge sollen sogar über 12 000 km ohne Zwischenlandung bei einer Geschwindigkeit von 600—800 km pro Stunde in einer Höhe von über 14 000—16 000 Meter zurücklegen

können; in diesem Falle allerdings mit einer entsprechend kleineren Last. Dies erlaubt praktisch, jeden beliebigen Ort der Erde im Nonstopflug (z. B. mit Atombomben) zu erreichen. Die großen Transportgleiter, welche durch die Schleppflugzeuge gezogen werden, können ca. 60—80 vollausgerüstete Soldaten oder einzelne Panzer, Geschütze, Fahrzeuge usw. mitnehmen. In der letzten Zeit werden Versuche gemacht, diese Gleiter zu motorisieren, damit sie selbständig wieder an den Ausgangsort zurückfliegen können; sie sollen eine Geschwindigkeit von ca. 400 km pro Stunde erreichen. In bestimmten Fällen werden auch Helikopter verwendet. Diese an und für sich langsam fliegenden Helikopter sind so eingerichtet, daß sie jetzt auch von andern Flugzeugen auf große Distanz mitgezogen werden können, damit sie den Einsatzort ebenfalls schnell erreichen, wo sie dann nach dem Ausklinken auf ganz kleinem Raum selbständig landen können. Alle diese Gleiter, Lastensegler, Segelflugzeuge haben den Vorteil, daß sie in großer Höhe und in größerer Distanz vom Einsatzort ausgeklinkt werden können und durch ihr lautloses Hinuntergleiten das Ueberraschungsmoment am besten gewährleisten. Die neuen Schleppflugzeuge sollen bis zu 6 Transportgleiter oder Segelflugzeuge durch die Luft nach sich ziehen können. Die Helikopter mit Hubschraube oder Rotor können heute bereits einzelne Geschütze, Panzer oder Fahrzeuge transportieren und haben gegenüber den Lastenseglern den Vorteil, daß sie senkrecht niedergehen und wieder aufsteigen können; sie allein sind daher in der Lage, auf einem ganz kleinen Raume, wie zum Beispiel auf einem flachen Dach, auf einer kleinen Waldwiese, einer Kuppe usw. zu landen. Das senkrechte Niedergehen erlaubt den Helikoptern auch die Landung bei schlechten Bodenverhältnissen. Durch eine besondere Vorrichtung können die Helikopter außerdem nach dem Aufsteigen wieder an ein Schleppflugzeug angehängt werden; dadurch können die an und für sich langsam fliegenden Helikopter wieder sehr rasch an den Ausgangspunkt zurückgebracht und zu neuem Einsatz verwendet werden. Mit diesen Flugzeugen ist es auch möglich, auf hoher See und an andern Orten Rettungsaktionen durchzuführen. Beim Ueberfliegen des Feindgebietes und des Einsatzraumes durch die Transport-Fliegerverbände muß die Luftüberlegenheit der eigenen Luftwaffe unbedingt vorhanden sein, wenn die Luftlandeoperation erfolgreich durchgeführt werden soll; dies muß besonders

dann der Fall sein, wenn viele Gleitflugzeuge und Lastensegler eingesetzt werden, weil sie sonst wegen ihrer geringen Geschwindigkeit vor Erreichen des Bodens abgeschossen werden. Dazu gehört auch, daß alle am Boden erkannten und neu auftauchenden Ziele, insbesondere die feindliche Flab, durch die Luftwaffe bekämpft werden, um das Landen größerer Transport-Fliegerverbände zu verunmöglichen.

Diese Transportverbände können auch sehr gut für den Nach- und Rückschub größerer, in Feindesland abgesetzter oder eingeschlossener Truppen eingesetzt werden, wie dies z. B. bei der Versorgung der Armee Paulus und dem Rücktransport der Verwundeten bei Stalingrad der Fall war.

Die Transport-Fliegerverbände werden in einzelnen Staaten in Transport-Fliegerdivisionen mit eigenem Stab, Ausbildungs- und Trainingspersonal usw. zusammengefaßt; sie verfügen über eigene Flugplätze, Hangars, Werkstätten, Funk- und Wetterstationen,

Radar, Flab, Sicherheits- und Verkehrsorgane usw. Die meisten Transportflugzeuge sind heute ebenfalls mit Kanonen und Maschinengewehren bewaffnet, um die angreifenden Flugzeuge des Gegners abwehren zu können. Das Personal der Transport-Fliegerverbände (auch Transport-Luftwaffe genannt) besteht aus dem sogenannten Bodenpersonal (Technikern, Mechanikern, Flabschützen, Gastrupps, Motorfahrern, Küchen-, Sanitäts- und Büropersonal usw.). Das fliegende Personal setzt sich zusammen aus den Piloten, Bordfunkern, Mechanikern und Bordschützen.

Hauptprobleme sind: Die Konstruktion von Transportflugzeugen und Gleitern, welche immer mehr Truppen und Material befördern können, die Erhöhung der Geschwindigkeit und Sicherheit, raschere Steigfähigkeit, bessere Bewaffnung; ferner technische Einrichtungen, welche es ermöglichen, auf immer kleinerem Raume auch bei schlechten Bodenverhältnissen und im Blindflug zu landen. Vorrichtungen, die es

erlauben, die mitgenommene Last so rasch als möglich auszuladen und schließlich die Herstellung möglichst vieler und für diesen Zweck besonders geeigneter Flugzeuge. Das Ziel ist, die Schaffung immer größerer Luft-Transportverbände, um möglichst viel Truppen mit ihren Waffen und Material auch auf große Distanzen so rasch als möglich und mit großer Sicherheit durch die Luft zu befördern und alle Vorbereitungen zu treffen, die Luftlandeoperationen immer einfacher und rentabler zu gestalten. Ein einziger Vergleich zwischen dem Weltkriege und heute soll zeigen, welche Fortschritte inzwischen gemacht worden sind: im zweiten Weltkrieg benötigte man noch ca. 50 Flugzeuge, um ein Bataillon durch die Luft zu transportieren. Heute soll man mit der gleichen Anzahl von Flugzeugen, die aber viel größer und besser eingerichtet sind, bereits eine ganze Luftlande-Division transportieren können und außerdem viel rascher als damals. (Forts. folgt.)

Mit unsern Gebirgssoldaten in Fels und Eis.

Ein Bericht aus dem freiwilligen Gebirgskurs der 3. Division.

Einem Album, das die Klasse eines Gebirgskurses der Berner Division während des Aktivdienstes herausgab, entnehmen wir die folgenden trefflichen Worte, die wir unserem Bericht voranstellen möchten, weil sie auch heute ihren aktuellen Sinn nicht verloren haben: «Eine Armee, der als mächtigste Festung und schwerste Waffe die Berge anvertraut worden sind, hat die Pflicht, sich im Gebrauch dieser Waffe genau so wie im Gebrauch jeder andern zu üben, sie kennen und beherrschen zu lernen. Nur wenn wir uns ihrer zu bedienen wissen, wird sich, so Gott will, auch in der Stunde der Gefahr das Wort immer erweisen, daß die Berge es sind, von denen uns Hilfe kommt.»

Der Gebirgsausbildung unserer Armee, die in den Jahren des Aktivdienstes — vordringlich nach Bezug der Réduitstellungen — dank einem erprobten Harst tüchtiger Alpinoffiziere und Zivilalpinisten einen früher immer gewünschten, aber nie erreichten Aufschwung nahm, drohte in den ersten Nachkriegsjahren eine, durch die mangelnde Wertschätzung bedingte Vernachlässigung. Der in fast jeder Einheit vorhandene Stock erfahrener Gebirgssoldaten, die für Patrouillen- und Spezialaufgaben im Hochgebirge eingesetzt werden konnten, nahm, ohne daß etwas zu seiner Erhaltung oder Auffrischung getan wurde, immer mehr ab. Großen, im Aktivdienst geschaffenen Werten, denen neben den finanziellen Aufwendungen ein unschätzbares Kapital gewonnener Erfahrungen sich beigesellte, drohte der Verfall.

In den Schulen und Kursen der Armee muß im Frieden die Gebirgsausbildung notgedrungen zu kurz kommen, weil in der Begrenzung auf das Notwendigste dafür keine Zeit übrigbleibt. Trotzdem mußten Mittel und Wege gesucht werden, um das im Aktivdienst Erreichte mindestens zu erhalten. Die Lösung konnte nur auf dem Wege der außerdienstlichen und freiwilligen Tätigkeit liegen. Dank dem Verständnis und der Weitsicht einzelner Heereseinheitskommandanten und ihrer Alpinoffiziere, nahm die außerdienstliche Sommer- und Wintergebirgsausbildung nach zähem Beginnen bald einen erfreulichen Aufschwung. Auch den verantwortlichen Behörden wurde der große

Wert und die Notwendigkeit der freiwilligen Gebirgskurse bewußt und es ist den vereinigten Bemühungen schließlich gelungen, die die außerdienstliche Gebirgsausbildung hemmenden Schwierigkeiten aus dem Wege zu räu-



Fünf Minuten nach der Tagwache im Barackenlager auf der Furka.