

Ungenügend!

Autor(en): **Mark, Wilhelm**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **129 (1963)**

Heft 6

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-40646>

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.

Allgemeine Schweizerische Militärzeitschrift

Juni 1963

6

129. Jahrgang

Offizielles Organ der Schweizerischen Offiziersgesellschaft

Adressen der Redaktoren:
Oberst Wilhelm Mark
Aarau, Oberholzstraße 30
Major i. Gst. Herbert Wanner
Hünibach bei Thun
Mülinenstraße 34

Ungenügend!

I.

Mit Botschaft vom 11. März 1963 beantragt der Bundesrat der Bundesversammlung die Beschaffung von Helikoptern und von Material für die Bodenorganisation der Leichten Fliegerstaffeln.

Die neu zu schaffenden Leichten Fliegerstaffeln werden in erster Linie für den Transport von Kommandanten und Verbindungsoffizieren der Heereseinheiten zu ihren Unterführern im Gefecht eingesetzt. Daneben sollen sie der Beobachtung und der Durchführung von kleinen Transporten dienen. Genügen für die Beobachtung und Aufklärung weitgehend Starrflügelflugzeuge, kommen für die Aufgaben der Verbindungen und der Transporte vorwiegend Helikopter¹ in Frage.

Damit für jede Aufgabe das bestgeeignete Flugzeug am rationellsten eingesetzt werden kann, werden die Leichten Fliegerstaffeln aus Starrflügelflugzeugen und Helikoptern gemischt. Die Beschaffung der Flächenflugzeuge kann auf dem Requisitionswege erfolgen – nur schade, daß die Neuordnung der Requisition von Flugzeugen, welche im Studium sein soll, nicht gleichzeitig den Räten vorgelegt wird. Die Helikopter dagegen müssen mit Bundesmitteln beschafft werden, nämlich

20 des Typs «Alouette II» (für die drei Feldarmeekorps) und
9 «Alouette III» für das Gebirgsarmeekorps.

Der Vorlage kann sicher zugestimmt werden, bedeutet doch ihre Realisierung die Erfüllung lange anstehender Bedürfnisse. Auch die vorgeschlagene Mischung von Starrflügelflugzeugen und Drehflüglern ist zweckmäßig, denn für den erwähnten Zweck soll immer das am besten geeignete Flugzeug verwendet werden. In vielen Fällen genügt das Starrflügelflugzeug durchaus und bedeutet einen deutlichen Vorteil bezüglich des Anschaffungspreises und der Unterhaltskosten gegenüber dem sehr komplizierten Helikopter.

Zu warnen ist dagegen davor, zu Lasten des vorgeschlagenen Kredites Helikopter abzustreichen und dafür Starrflügelflugzeuge auf Bundeskosten anzuschaffen. Die zur Beschaffung vorgeschlagenen 29 Helikopter sind ein unbedingtes Minimum, eine derart homöopathische Menge, daß davon auf keinen Fall abgegangen werden darf. Helikopter können jeden Auftrag ausführen, Starrflügler nur eine Auswahl solcher Aufträge, diese allerdings billiger als der Helikopter.

Unbefriedigend ist, daß in der Vorlage die Förderung der privaten Flugzeughaltung und die Requisition nicht abschließend behandelt werden. Die Bearbeitung der gesetzlichen Grundlagen wenigstens für die Requisition soll im Gange sein; es wäre elegant gewesen, sie wäre gleichzeitig spruchreif geworden wie diese Kreditvorlage. Flächenflugzeuge wie Helikopter dürften noch wesentlich weiter verbreitet sein, wenn deren Anschaffung oder der Betrieb mit Bundesmitteln subventioniert werden könnte.



Bild 1. Pilatus Turbo-Porter ASTAZOU 530 PS

¹ Vergleiche G. Aellen, «Vom Nutzen des Hubschraubers für unsere Armee», ASMZ Juni 1962, S. 312.



Bild 2. Alouette II, Abschub einer Panzerabwehrrakete SS-11
Transportiert vier Passagiere oder 400 kg Fracht zirka 100 km weit
und landet mit Treibstoffvorrat für 45 Minuten Flug
bis auf 1700 m über Meer. Bei Landung auf 4000 m über Meer
sinkt die mögliche Zuladung auf 100 bis 150 kg

Mit wenigen staatlichen Mitteln könnte der private Flugzeugbestand, soweit er auch von militärischem Interesse ist, wesentlich gehoben werden. Dieser Überlegung folgend, ließe sich denken, den angeforderten Betrag um einige Millionen zu erhöhen, um einen Fonds für solche Subventionierung privater Flugzeughaltung zu fördern. Voraussetzung ist allerdings, daß die Militärbehörden ein erhebliches Maß von Verständnis und Willen zur Zusammenarbeit mit den zivilen Flugzeugbesitzern aufbringen...

Die Kreditvorlage bedeutet die Geburtsstunde der schweizerischen Heeresfliegerei: Sie blickt auf eine enttäuschende Geschichte zurück. Das gleiche kann aber in jedem Staate festgestellt werden. Überall desinteressierte sich die Luftwaffe an der Heeresfliegerei



Bild 3. Alouette III, Rettungseinsatz auf 2500 m Höhe
Transportiert sechs Passagiere oder zirka 800 kg Fracht mit Treibstoff
für zirka 45 Minuten Flugzeit bis auf 3000 m über Meer.
600 kg Fracht können bis auf die höchsten militärisch
wünschbaren Landeorte der Alpen befördert werden.
Die Kabine bietet nötigenfalls Platz für zwei liegende Verwundete
und zusätzlich einen Betreuer

und ließ sich nur unter schärfstem Druck seitens des Heeres herbei, dessen dringendste Bedürfnisse, welche unter dem Begriff der Heeresfliegerei zusammengefaßt werden können, zu befriedigen. An sich ist das verständlich, wenn man die Gegebenheiten einer waffengattungsmäßigen Gliederung der bewaffneten Streitkräfte als unabänderlich betrachtet. Daß dadurch aber schwerwiegende Unzukömmlichkeiten entstehen können, darf auch nicht übersehen werden. In verschiedenen Staaten ist man deshalb dazu gekommen, die Heeresfliegerei von der Luftwaffe abzutrennen und dem Heer zu unterstellen. Es wäre zu prüfen, ob sich eine vielleicht nicht so weitgehende Lösung auch für unsere Verhältnisse aufdrängt. Denkbar wäre, für die Zeit der Einführung diese Leichtflugzeugstaffeln der Sektion für Planung in der Generalstabsabteilung zu unterstellen. Für Wartung und Unterhalt müßten sie selbstverständlich wie bis anhin auf der Direktion der Militärflugplätze basieren. Ob sie später wieder voll in die Luftwaffe integriert werden könnten, hinge weitgehend davon ab, wie weit sich die Flugwaffe selbst zu einer erweiterten Auffassung von der Unterstützung der Erdtruppen durch die Luftwaffe durchringen kann und ihr «holdes Bescheiden» aufgibt.

Kann der Vorlage als solcher sicher nur zugestimmt werden, muß aber gleichzeitig in aller Form festgehalten werden, daß sie ungenügend ist, weil ein weit größeres Bedürfnis als nur Verbindung und kleinere Transporte vernachlässigt ist.

II.

Den Helikopter nur als Transportvehikel für die Beförderung von Menschen oder Gütern oder beiden zusammen zu betrachten, würde an der wesentlichen Tatsache vorbeisehen, daß der Helikopter dasjenige Mittel ist, welches eine neuartige taktische Beweglichmachung von Kampfverbänden ermöglicht². Es drängt sich hier der Vergleich mit den Begriffen Motorisierung und Mechanisierung von Erdtruppen auf. Lange ging man den Weg der Motorisierung für Bedürfnisse, wo er ein Irrweg war. Nur die Mechanisierung kann Kampftruppen ermöglichen, gegliedert und geschützt jederzeit aus der Bewegung in den Kampf einzutreten. Genau das gleiche ist mit lufttransportierten Kampfverbänden der Fall. Ihre Gliederung und Entwicklung müssen schon im Transport, im Luftmarsch so sein, daß sie nach der Landung sofort zum Einsatz auf der Erde befähigt sind. Auch muß die Landemöglichkeit möglichst von der Geländebeschaffenheit unabhängig sein. Mit dem Helikopter sind nicht nur die Landung, sondern auch der Absprung und das Abseilen aus dem schwebenden Helikopter möglich. Dieser taktische Lufttransport erlaubt der gelandeten Truppe eine sehr rasche Kampfbereitschaft und bedeutet damit eine starke Steigerung der Überraschungsmöglichkeiten. Am deutlichsten wird dies dort sichtbar, wo es eine massive Feuerunterstützung so rasch als möglich auszunützen gilt. Die massivste Feuerunterstützung ist heute ein Atomschlag. Im allgemeinen sucht man ihn durch nahe beim Nullpunkt bereitgestellte mechanisierte Kräfte auszunützen, und zwar innert weniger Minuten. Im Gelände, das nicht panzergängig ist, ist eine solche rasche Ausnützung nicht möglich, weil einerseits die ungeschützte Infanterie sich weiter weg vom Nullpunkt bereitstellen muß als die Panzertruppe und andererseits die Bewegung der Infanterie quer durch das Gelände bedeutend mehr Zeit benötigt als die Bewegung mechanisierter, mit Motorenkraft sich bewegnender Truppen. Hier bietet allein der Helikopter die Möglichkeit, wenige Minuten nach dem Atomschlag

² WM, «Zur künftigen Mechanisierten Division», ASMZ September 1960, insbesondere S. 756 ff.



Bild 4. Russischer Helikopterverband im Flug

die zur Besetzung des beschossenen Geländes erforderlichen eigenen Truppen einzufliegen, und zwar in der taktisch richtigen Gliederung und Entwicklung.

In unserem Gelände sind nicht nur die Alpen und gewisse Teile des Jura, sondern auch große Teile des ins Voralpengebiet übergelenden Mittellandes für Panzer schwer oder überhaupt nicht benützbar. Hier wird ein Gegner mit Vorteil Helikopterinfanterie einsetzen. Hier liegen auch unsere Chancen: rasch ganze Truppenkörper dem Gegner in die Flanken oder vor die Nase zu setzen, um ihn anzugreifen.

Besonders verlockend ist es, die Möglichkeit des Helikoptertransportes zu verbinden mit den Infanterieregimentern, die nach der Truppenordnung 61 der Armee oder einem Armeekorps direkt unterstellt sind und Gefahr laufen, ein Schattendasein zu führen. Ihre Koppelung mit dem mobilsten taktischen Transportmittel würde ihre Einsatzmöglichkeiten zugunsten der Armee und der Armeekorps wesentlich aufwerten.

In welcher gedrängter Weise solche helikoptertransportierte Stoßtruppen bereits bestehen, zeigt sich am Beispiel des amerika-



Bild 5. Abseilen aus dem schwebenden «Whirlwind»-Hubschrauber der Royal Air Force

nischen Helikopterträgers «Iwo Jima³». Dieses Schiff dient einerseits als schwimmender Kommandoposten für amphibische Streitkräfte, daneben aber beherbergt es auch eine Brigade Marinefüsiliere und ist imstande, diese mit den heute verfügbaren Helikoptern innert 8 bis 10 Stunden samt allem nötigen Material an Land zu bringen. Ist einmal die Umrüstung von den vorhandenen 16 UH/34 D und 4 CH/37 C auf 20 CH/46 A (Boeing-Vertol) erfolgt, wird dieser Zeitbedarf auf 3½ bis 5 Stunden absinken; ein Hinweis darauf, wie der jeweils verwendete Helikoptertyp die Taktik von solchen luftgelandeten Stoßtruppen entscheidend beeinflusst. Die zur Landung bestimmte Truppe umfaßt rund 1900 Mann. Das genannte amerikanische Schiff ist der erste Helikopterträger, der von Grund auf für diesen Zweck geplant und gebaut wurde.

³ Vergleiche W. Howell, «U.S.S. Iwo Jima: Keel up LPH», in: «Marine Corps Gazette», April 1963, S. 34; «Weyers Flottentaschenbuch 1963», S. 132, 305 und 325.



Bild 6. Bell UH-1D (Weiterentwicklung des UH-1B Iroquis), transportiert zwölf voll ausgerüstete Soldaten über 475 km oder sechs liegende Verwundete mit einem Betreuer, oder drei liegende und vier sitzende Verwundete mit einem Betreuer; kann bewaffnet werden mit 7,26-mm-Feuerturm, oder Nord-SS-11-Panzerabwehrraketen, oder 2,75-Zoll-Faltflossenraketen

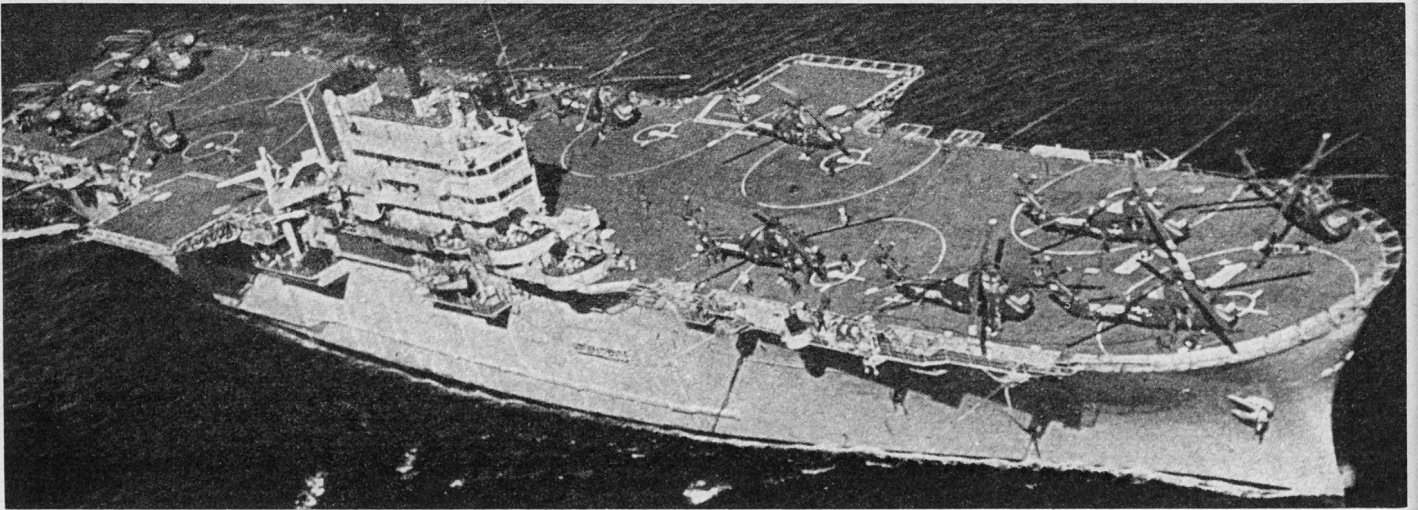


Bild 7. USS Iwo Jima, das erste amerikanische von Grund auf als Helikopterträger geplante und gebaute Kriegsschiff

Diese enge Verbindung des Transportmittels mit der zu transportierenden Truppe auf einem Schiff mag uns lediglich zeigen, mit welcher geballter Kraft in einer amphibischen Operation dieses Mittel eingesetzt werden wird. Für uns zu Lande ist es möglich, sowohl die zu transportierende Truppe als auch die Transportverbände besser zu dezentralisieren und damit im ganzen Bereich, in dem unsere Armee sich zu schlagen hat, sehr flexible Reserven rasch verfügbar zu halten. Solche bewegliche Verbände zu schaffen, ohne welche beispielsweise ein Gebirgskrieg überhaupt nicht denkbar ist, ist heute die Stunde. Nur 29 Helikopter für Aufklärung und Verbindung diesseits der Front können und dürfen nicht genügen. Es braucht die Ergänzung durch einen eigentlichen Helikoptertransportverband mit schweren Typen, welche größere Nutzlasten schleppen können, und mit einer Stückzahl, welche die Verschiebung eines Bataillons mit allem, was dazu gehört, in einem einzigen Flug ermöglicht. Dafür werden ungefähr 50 mittlere Helikopter benötigt. Hierfür steht heute

des Helikopters als Waffenträger noch im Versuchsstadium. Indessen sind auf diesem Gebiete große Fortschritte erzielt worden und haben sich bestimmte Einsätze im Algerienkrieg oder im Fernen Osten in der Bekämpfung von Rebellen sehr gut bewährt. Die Feuerunterstützung wird möglicherweise auch von unseren Helikoptern verlangt werden müssen, nämlich immer dann, wenn feindliche Durch- oder Einbrüche erfolgt sind, die nicht rechtzeitig durch erdgebundene Reserven bereinigt werden können. Die Luftwaffe wird nicht immer für solche Aufgaben genügen, und zwar schon deshalb nicht, weil ihre hohen Geschwindigkeiten sie besser für die indirekte Unterstützung der Erdtruppen Verwendung finden läßt. Vom Helikopter kennt man Einsätze mit Maschinengewehren und vor allem mit drahtgelenkten Panzerabwehrraketen. Aber auch das Einfliegen von Sperrverbänden mit Panzerabwehrwaffen, die rasch Minen verlegen, ist eine solche Feuerwehraufgabe, die sich auf dem modernen Schlachtfelde wohl oftmals stellen kann.



Bild 8. Alouette III mit Panzerabwehrraketen SS-11

eine reiche Auswahl an Typen zur Verfügung, so daß selbst für die doch immer ganz besonderen helvetischen Bedürfnisse sicher etwas Passendes zu finden sein wird . . .

III.

Während der Einsatz von Helikoptern und Starrflüglern für Verbindung und für den «mechanisierten» Transport von Kampfverbänden heute gesicherte Routine ist, steht die Verwendung

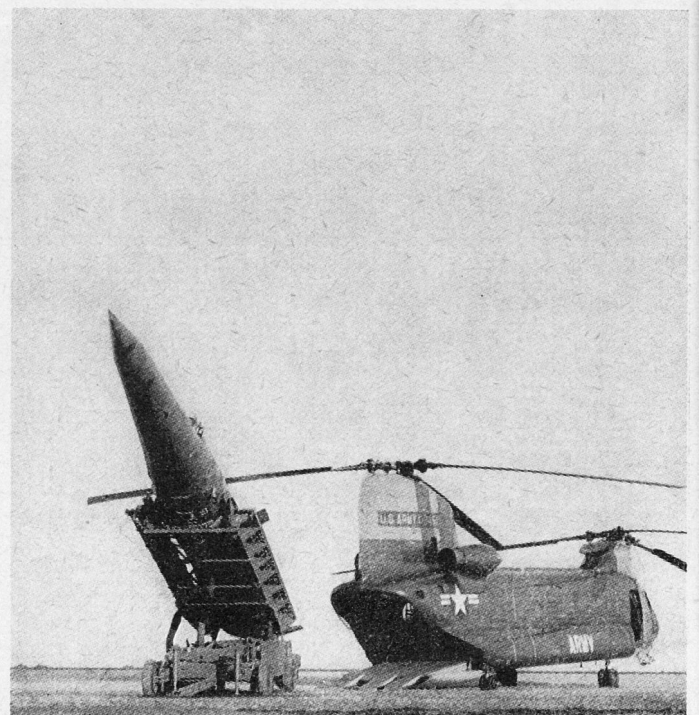


Bild 9. Der Boeing-Vertol C4-47A Chinook verleiht dem Pershing-Waffensystem (Beschreibung ASMZ März 1963, S. 145) hohe taktische Beweglichkeit

Es läßt sich heute verantworten, für diese noch nicht genügend erprobten Einsätze keine bestimmten Beschaffungsanträge zu stellen. Um so mehr kann damit zugewartet werden, als vorerst die Transporthelikopterverbände «verdaut» werden müssen und diese zugleich Gelegenheit geben werden, eigene Versuche und Überlegungen in Richtung des Waffeneinsatzes vom Helikopter aus anzustellen.

IV.

Zusammenfassend muß verlangt werden, daß
1. der Antrag des Bundesrates ohne Abstriche möglichst bald

- realisiert, daß er aber ergänzt werde durch die Förderung der privaten Flugzeughaltung mit Bundesmitteln und eine zweckmäßige Neuordnung des Requisitionsrechtes;
2. unverzüglich Anträge für die Beschaffung einer genügenden Anzahl Hubschrauber, die ein ganzes Bataillon in einem Fluge transportieren können, folgen;
3. die «Heeresflieger» der Flugwaffe mit Bezug auf Kredite, Material, Ausbildung, Organisation und Schaffung einer eigenen «erdnahen» Doktrin entzogen und
4. schließlich der Waffeneinsatz ab Helikopter rasch und gründlich geprüft werde.

WM

Infanterie in der Abwehr mechanisierter Angriffe

Von Major Jörg Zumstein

1.

Die Befähigung zum mechanisierten Angriff ist bei allen modernen Armeen in den Jahren 1955 bis 1960 sprunghaft gewachsen. Während bei uns immer noch kein Kampfverband über Schützenpanzer verfügt und zum Teil längst überholte Vorstellungen noch das Denken und Tun von Ausbilder und Truppe beeinflussen, verschwindet im Ausland allmählich die Gestalt des Infanteristen, der sich zu Fuß ins Gefecht begibt und sich auf dem Schlachtfeld mühsam von Deckung zu Deckung quält.

Im Krieg von morgen dürfte – panzergängiges Gelände vorausgesetzt – der *mechanisierte Angriff die Regel* sein. Es soll nachstehend versucht werden, auf Grund eines fiktiven Beispiels aufzuzeigen, welche Probleme dieser Angriff für die Infanterie in der Verteidigung stellt. Wo Einzelheiten aufgeführt werden, geschieht dies allein größerer Anschaulichkeit zuliebe; Ziel dieser Studie soll sein, einerseits das Bild des mechanisierten Angriffs aufzuzeichnen, andererseits eingehender auf die Anforderungen einzutreten, denen eine kriegsgenügende Abwehr zu entsprechen hat.

2. Der Plan des «roten» Angreifers

Die verstärkte mechanisierte Kompanie «A» soll aus einem Bereitstellungsraum¹ vorstoßend eine erkannte gegnerische Verteidigungsstellung bei Z aufreißen und südwärts Raum für nachfolgende Staffeln gewinnen (Bild 1). Die mechanisierte Kompanie «A» ist für diesen Einsatz wie folgt gegliedert:

- Kommandozug
- 1 Zug mittlere Panzer
- 3 Panzergrenadierzüge auf Schützenpanzern
- 1 Unterstützungszug (Minenwerfer und 10,6-cm-rückstoßfreie Geschütze auf Schützenpanzern)

Für seine Aktion verfügt der Kompaniekommandant über das Feuer einer Haubitzenabteilung auf Selbstfahrlafetten, die unter anderem mit Annäherungszündern ausgerüstet ist².

Nachdem die Aufklärung des roten Kampfverbandes (Fliegerphotos, Fernsehdrohnen, Patrouillen) ergeben hat, daß sich die gegnerische Infanterie in stützpunktartigen, mit Kampfständen und Gräben ausgestatteten Stellungen befindet, die teilweise mit niedrigen Drahhindernissen und Verminungen ergänzt sind, faßt der Kommandant der mechanisierten Kompanie «A» folgenden *Kampfplan*:

¹ Hier werden die Angriffsverbände lediglich durchgeschleust – eine eigentliche Bereitstellung findet nicht statt.

² «Radar»-Zünder: detonieren etwa 30 m über Boden, wenn ein vom Zünder ausgestrahlter Impuls vom Zielmedium wieder reflektiert und aufgefangen wird. Die Artillerie zeigt das Ende dieses Unterstützungsfuers oft durch eine Lage mit farbigem Rauch an; das ist der Moment für die Besatzungen der Schützenpanzer, ihre Fahrzeuge zu verlassen.

- unter dem Schutze der Artillerie, welche den erkannten Stützpunkt mit Vernichtungsfeuer überschüttet, soll zunächst der *Panzerzug* die Kette von K erreichen und von dort aus die feindlichen Widerstandsnester niederhalten sowie den Raum von Z in Flanke und Tiefe absichern;
- hernach sollen *zwei Panzergrenadierzüge*, gleichzeitig beidseits an den Panzern vorbeistoßend und durch die Artillerie mit Annäherungszündern gedeckt, den Raum von Z erreichen und den feindlichen Stützpunkt im Nahkampf aufbrechen;
- der *Unterstützungszug* folgt dicht hinter der ersten Angriffsstaffel und hält mit seinen Mitteln bisher von der Artillerie und den Panzern nicht erfaßte Widerstandsnester nieder;
- der *dritte Panzergrenadierzug* erreicht vorerst den Raum von S und hält sich bereit, eine offene Bresche sofort zum Durchbruch auszuweiten.

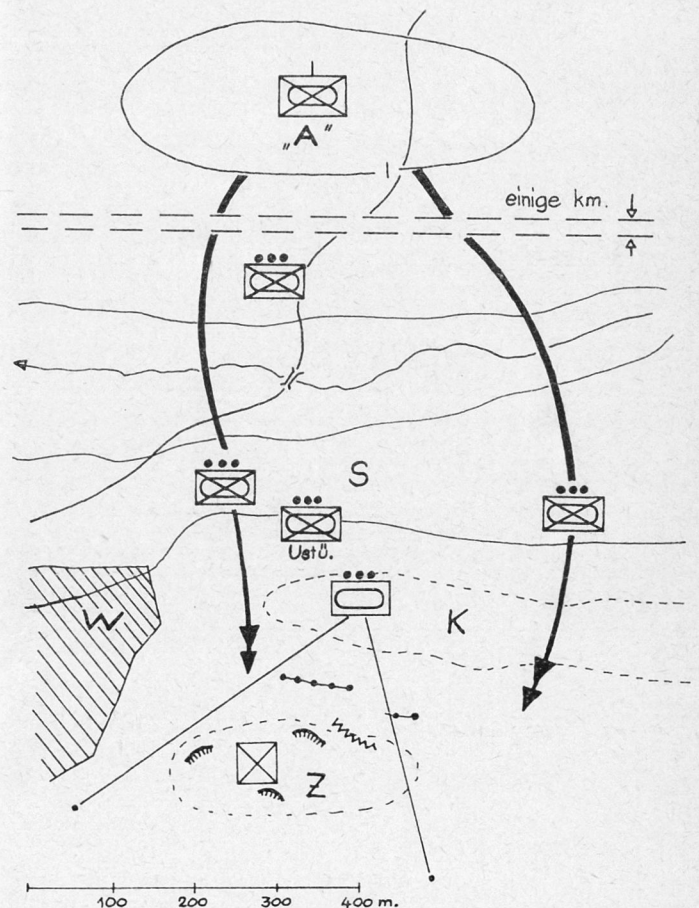


Abb. 1. Angriffsplan der verstärkten mechanisierten Kompanie «A»