Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse = Gazetta militare svizzera

Band: 91=111 (1945)

Heft: 11

Artikel: Luftnachschub auch bei uns?

Autor: Geissbühler, Beat

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-19613

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: 11.07.2025

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

vieren sind, für die Tankbüchsen und die Infanteriekanonen, ferner naturgemäss für die Maschinengewehre und die Minenwerfer, ergeben sich aus diesen Anforderungen, die an die Feuerunterstützung gestellt werden müssen, unerschöpfliche Anregungen zu Uebungen, die uns der Feldtüchtigkeit näher bringen. Es gehört dazu nicht nur die rasche und sofort ins Ziel gelangende Feuereröffnung und die gute Zusammenarbeit, nicht nur die volle Wahrung des Ueberfallcharakters, nicht nur die richtige Verteilung der Feuer auf die verschiedenen Ziele, sondern auch — was eher übersehen wird — die Reservierung und der schnelle, kraftvolle Einsatz bestimmter Kampfmittel gegen feindliche Waffen, die erst mit der Zeit auftauchen.

* * *

Was hier gesagt wird, ist weder neu, noch soll es originell sein. Das gilt ja ganz allgemein für die Grundsätze der Ausbildung und Führung. So alt aber auch die hier entwickelten Gedankengänge sind, die stete Anpassung an die Gegebenheiten bei sich selbst und beim Gegner, ist eine *ewige Aufgabe*. Die hier hervorgehobenen Gesichtspunkte — stetes Anstreben der Ueberraschung, Schnelligkeit der Durchführung, einfache Organisation, Sammlung der Kraft — sind geeignet, stets neue Anregung zu geben, uns vor dem gefährlichen Schema zu bewahren und die Ausbildung näher an das Kriegsgenügen heran zu bringen.

Luftnachschub auch bei uns? *)

Von Leutnant *Beat Geissbühler*, Thun

Der Lufttransport ist heute allen im Kampfe stehenden Armeen zur unentbehrlichen Selbstverständlichkeit geworden. Diese Tatsache wird auch uns täglich durch Bilder- und Zeitungsberichte ein-

*) Zu der vorliegenden Arbeit, welche die auch für unsere Armee wichtige Frage des Luftnachschubes zur Diskussion stellt, äussert sich das zuständige Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen wie folgt: «Die Ausführungen von Lt. Geissbühler beleuchten ein wirklich interessantes Thema. Es ist jedoch klar, dass unsere beschränkten Mittel es nicht erlauben, Nachschub per Luft als normale Aufgabe unserer Fl. Trp. zu betrachten. Für einzelne Notfälle dagegen und kleine Bestände und in Wetterverhältnissen, die solches erlauben, wird unsere Fl. Trp. auch solche Aufträge übernehmen und durchführen, wie sie es schon in den letzten Jahren hin und wieder getan hat.» — Red.

deutig und klar vor Augen geführt. Die Kampferfolge der letzten Kriegsphase (Invasion) beweisen uns, zu welchen enormen Leistungen das Flugzeug herangebildet worden ist.

Bevor ich auf die schweizerischen Verhältnisse und damit auf mein eigentliches Thema eintreten kann, will ich kurz über die bekanntesten Transportflugzeuge, ihre Leistungen und Aufgaben berichten. Die Quelle der Entwicklung finden wir auch hier, wie ja für viele andere Waffen und Geräte, in dem sich für den Krieg vorbereitenden Deutschland.

Als in den Jahren 1939 bis 1941 die Deutschen auf allen Operationsplätzen von Erfolg zu Erfolg zogen, ist das nicht bloss auf die starke Kampfluftwaffe und das gut ausgebildete Landheer zurückzuführen. Hunderte von Transportmaschinen sorgten für den zuverlässigen Luftnachschub und setzten die gefürchteten Fallschirmtruppen mitsamt ihrer modernen Ausrüstung in Massen hinter die feindlichen Linien. Eines der ältesten und uns wohl am besten bekannte Transportflugzeug ist die robuste JU - 52 und später die JU - 90, die zu allen Zwecken geeignet erschienen. Doch sehr bald forderte man noch mehr von den Transportmaschinen. So übernahmen die Messerschmitt-Werke mit ihrer reichen Erfahrung die Konstruktion eines Riesentransporters, des Me - 323 «Gigant». Dieser Name ist durchaus berechtigt, denn der Bauch des «Gigant» fasst 12 Tonnen Nutzlast, d. h. eine 8,8-cm-Flab-Kanone nebst dem dazugehörenden Traktionsmittel, einen leichten Tank oder 130 voll ausgerüstete Soldaten. Für den Sanitätsdienst eingerichtet kann die Me - 323 sechzig Verwundete liegend transportieren. Welche Hilfe dieses «Fliegende Arsenal» für die Fronttruppe darstellt, ist wohl verständlich.

Aber auch im andern Lager, bei den Alliierten, wurde 1941 erkannt, dass es galt, den ca. zehnjährigen Vorsprung der gegnerischen Luftwaffe innert kürzester Zeit wett zu machen und die Luftüberlegenheit auf allen Kriegsschauplätzen zu erringen. Diese Forderung setzte einen riesigen Organisations- und Produktionsapparat in Bewegung. Das Hauptverdienst an diesem Aufbau der Luftwaffe darf wohl Amerika für sich beanspruchen. Im Juli 1942 wurde das Lufttransport-Kommando in U. S. A. mit einem kleinen Stab ins Leben gerufen, welcher Dienstzweig heute bei weitem über 100,000 Mann umfassen dürfte. Diese Leute waren es, die den in der afrikanischen Wüste und im Fernen Osten stehenden Soldaten ermöglichten, ihre Positionen in oft aussichtsloser Lage zu halten.

Wenn wir uns an die Anfänge des alliierten Afrika-Feldzuges erinnern, wissen wir, mit welchem Kräfteverhältnis hier gerungen wurde. Ob hier nicht ein etwas anderes Kriegsbild entstanden wäre, wenn die Armeen Alexander und Montgomery auf die gewichtige Hilfe aus der Luft, sowohl durch kombattante Flugzeuge wie durch *Transportmaschinen*, hätten verzichten müssen? — Wie manchem durch Durst oder Munitionsmangel dem Verderb ausgesetzten Kämpfer konnte in letzter Stunde Hilfe aus der Luft gebracht werden. Auf solche Hilfe *zählten* die Soldaten aber auch bis zur letzten Minute; natürlich manchmal auch umsonst. Es ist klar, dass das Transportproblem nicht allein durch Lufttransporte gelöst werden kann, aber für bestimmte wichtige und innert kürzester Zeit zu erfüllende Aufträge sind ihre Dienste äusserst wertvoll.

In diesem Zusammenhang möchte ich noch kurz die Invasionserfolge in der Normandie beleuchten. Vor dem grossen «Tag» hörten und sahen wir viel von der mit Kanonen, Beton und Stacheldraht strotzenden deutschbesetzten Küste. Wer zweifelte nicht an einer durchwegs erfolgreichen Landung der Alliierten — wohl wir alle. Die Mittel, die dann zum durchschlagenden Erfolg führten, kennen wir jetzt. Auch hier gab es eine Geheimwaffe: Den «Hamilcar»-Gleiter der General Aircraft, der erstmals neben dem «Horsa»- und «Hadrian»-Gleiter zum Bestande der Luftlandeeinheiten trat. Es handelt sich hier um einen fast ganz aus Holz konstruierten Gleiter, der speziell für die Bedürfnisse einer Luftlande-Armee geschaffen wurde. Der Laderaum dieses Apparates ist etwa um ein Drittel kleiner als derjenige des deutschen «Gigant». Das eigentliche Geheimnis lag aber erstens in der unheimlich grossen Einsatzzahl und zweitens in der erstaunlich kurzen Ausladezeit des Frachtgutes. Wenn wir bedenken, dass die ganze Rumpfnase nach Steuerbord aufschwingt, sobald sich der im Innern untergebrachte Panzerkampfwagen in Bewegung setzt, bleibt dem Feind kaum Zeit genug, seinen Alarm auszulösen, geschweige denn die Luftlandetruppen bei der Uebernahme ihres Materials zu bekämpfen. Es ist kaum zu glauben, und doch ist es Tatsache, dass die «Hamilcar»-Gleiter sich innert einer Viertelsminute des Transportgutes entledigten.

Diese Zeilen sollen uns beweisen, welch wichtigen Platz das Lufttransportwesen in der heutigen Kriegführung einnimmt. Wie steht es bei uns mit den Lufttransportmitteln? Dies ist bald gesagt, wenn wir ganz ehrlich antworten wollen. Bis heute ist in dieser Richtung wenig genug unternommen worden. Diese Tatsache veranlasst mich, auf das

Thema aufmerksam zu machen. Wohl wurde die Zusammenarbeit unserer Flieger mit der Erdtruppe vermehrt geübt und das Verständnis für die Lösung einer gemeinsamen Aufgabe gefördert. Heute wissen unsere Infanteristen, dass unsere Flieger weitgehend zur Unterstützung der Bodenoperationen eingesetzt werden. Wir zählen auch auf diese Hilfe und bringen den Fliegerstaffeln volles Vertrauen entgegen. Aus dieser Entwicklung entstanden zwecks Verständigung von Erde zum Flugzeug die Flieger-Meldezeichen, die leicht verständlich und zweckmässig gewählt sind. Nun finden wir im Reglement auch ein Zeichen für «Munition» und ein anderes für «Abwurfstelle». Nach diesen Zeichen zu schliessen könnten wir meinen, dass auch wir einen organisierten Luftnachschub besitzen.

Da das Transport- und Nachschubproblem gerade im Gebirgskrieg eine nicht zu unterschätzende Rolle spielt, erscheint es mir dringend notwendig, dass auch bei uns die Frage des Luftnachschubs gründlich geprüft wird. Diese Aufgabe bis zu der in Aussicht genommenen Heeresreform zu vertagen, erscheint mir nicht dienlich. Da wird man mir entgegenhalten, wir hätten zurzeit keine grössern Transportmaschinen und entsprechende Flughäfen, zu wenig Benzin sowie mancherlei andere Einwände. Wenn wir uns aber an den Grundsatz, *die vorhandenen Mittel im Kampfe bestmöglichst einzusetzen,* halten wollen, dürfen wir nicht zögern, unser Flugmaterial nach dieser Richtung hin auszubauen.

Für den Warentransport werden allerdings vom Flugzeug, ganz abgesehen von der Grösse, Eigenschaften verlangt, die gerade die Grosszahl unserer Maschinen nicht aufweisen. So sind unsere Jagd- und Mehrzweckflugzeuge (Me 109 E, Morane 406, C 35 und C 36) zu schnell, um im Horizontalflug mit einiger Präzision Waren abwerfen zu können. Doch käme hier die Konstruktion einer «Material-Bombe» in Betracht, welche, wie andere Bomben, unter den Flügeln oder am Rumpf befestigt und im Stechflug ausgelöst werden könnte. Neben den genannten Typen verfügen wir noch über andere Flugzeuge wie den Fi 156 (Storch), Potez 63 und die JU 52, welche allerdings auch zu den nicht aufgeführten Schulapparaten gehört. Nicht zuletzt könnte auch noch ein kleiner Prozentsatz der bei uns gelandeten fremden Flugzeuge herangezogen werden, obschon bei der Mehrzahl dieser Maschinen uns Treibstoff sowie ausgebildete Besatzungen fehlen. Noch eine Maschine darf ich nicht vergessen, wenn sie auch noch nicht zum Bestand unserer Militärflugzeuge gehört: Den Pilatus SB - 2 «Pelican», ein Spezialflugzeug für Berg-

gegenden. Gerade dieser, Ende des letzten Jahres von den Pilatus-Werken hervorgebrachte Eindecker dürfte hinsichtlich Luft-transport in *unserer Kampfzone* als sehr geeignet erscheinen.

Gestützt auf dieses Flugmaterial können wir natürlich an den Luftnachschub bei uns nur bescheidene Ansprüche stellen und ein Vergleich mit dem geschilderten Auslandmaterial wäre kaum angebracht. Als Gebirgsoffizier weiss ich, was für Anforderungen im Kriegsfall an die Besatzungen eines alpinen Stützpunktes gestellt werden. Dass eine solche Aufgabe nicht ohne gut funktionierenden Nachschub gelöst werden kann, ist begreiflich. Wer garantiert uns aber, dass der Feind nicht auch den letzten Verbindungsweg abschneidet, die Seilbahnen zerstört oder unsere Trägerkolonnen Tag und Nacht unter Beschuss hält? Dazu können sich noch die Naturgewalten gegen uns wenden und durch Sturm und Lawinen die Wege unpassierbar machen. — All dem heisst es trotzen und — «halten»!

Zur Unterstützung solcher Posten und bedrängter Mannschaften sowie zum Abwurf von Sanitätsmaterial denke ich mir den Einsatz *unserer* kleinen Luftnachschub-Organisation und ich bin überzeugt davon, dass der Luftnachschub auch bei uns bald zu den modernen Nachschubmitteln gehören wird.

Es würde sicher allgemein interessieren, wie dieses Problem von fachtechnischer Seite beurteilt wird.

Teures Vergnügungsschiessen

(Von unserem Bundesgerichtskorrespondenten)

Am 3. August 1941 machten einige Mitglieder der geselligen Vereinigung einer *Truppeneinheit* teils in Uniform, teils in Zivil, einen Sonntagsausflug. Zu ihnen gesellten sich auch einige Mädchen. Nach einem Mittagessen aus dem Rucksack, das in einem Wirtsgarten bei Wein eingenommen worden war, begann man aus einer *Flobertpistole* (6 mm) auf eine an einem Baum des Wirtsgartens befestigte Scheibe zu schiessen, wobei sich auch einige Mädchen beteiligten. Anschliessend begann der *einzige Offizier* der Gruppe, ein Leutnant, auf *Flaschen und Gläser,* die auf dem Tisch