Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 115 (1949)

Heft: 4

Rubrik: Zeitschriften

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: 15.07.2025

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

Stratosphärenflieger seinem Basiskommandanten wie auch der Infanterieleutnant seinem Hauptmann seinen Standort mit jeder möglichen und wünschbaren Genauigkeit mitteilen und sich dabei der gleichen „Sprache" bedienen. Hptm. J. Vischer

ZEITSCHRIFTEN

Schweiz

Revue Militaire Suisse

Januar 1949.

In einem «Kavallerie» betitelten Aufsatz setzt sich Hptm. Aeschlimann für die Beibehaltung der Kavallerie ein und nimmt scharf Stellung gegen den in der ASMZ. erschienenen Aufsatz von Oberstlt. i.Gst. A. Züblin. Er müßte aber schon gewichtigere Gründe und Beispiele zusammentragen, um vom Nutzen der Kavallerie und der Notwendigkeit ihres Weiterbestehens überzeugen zu können. – Hptm. i.Gst. Denéréaz bringt seine interessante und sehr lesenswerte Studie über die Feuertaktik zu Ende. – Eine neue Artikelserie von Oberst D. Nicolas befaßt sich mit der Entwicklung der britischen Fallschirm- und Luftlandetruppen. Lehrreich ist der Hinweis, wieviel Zeit mit der Entwicklung und Aufstellung dieser neuen Waffe verstrich, da keine Vorarbeiten geleistet worden waren. – Georges Marey und Pierre Favereau beschreiben die verschiedenen Ausbildungsstätten für die höhere französische Führung. Als neues Institut ist kürzlich das «Institut des Hautes Etudes de Défense nationale» eröffnet worden. Dort sollen 15 höhere Offiziere, 25 hohe Ministerialbeamte neben 10 bedeutenden Personen aus Industrie, Handel und Finanz während gewissen Zeiten Fragen der totalen Landesverteidigung behandeln und die entsprechenden Vorkehrungen beantragen. Sehr modern wird auch der neue Ausbildungsgang für Generalstabsoffiziere gehalten, die nun nicht mehr aus der Ecole supérieure de guerre, sondern aus einer eigentlichen Generalstabsschule hervorgehen. Die Ausbildung wird umfassender; die Schüler sollen auch wichtige Unternehmen der Privatindustrie und große Staatsbetriebe kennenlernen.

Februar 1949.

Fortsetzung der Artikelserie von Oberst Nicolas über englische Luftlandeunternehmungen. – Major i.Gst. Tapernoux entgegnet auf einen im Dezemberheft erschienenen Artikel über die Ausbildung der Motorfahrer der Armee. Er nimmt die schweizerischen Bahnen gegen den Vorwurf, sie hintertrieben die Entwicklung des Motorfahrzeuges, in Schutz. – Anhand verschiedener Dokumente weist Edmond Delage nach, daß 1940 in Nordfrankreich den zirka 3500 deutschen Panzerwagen nur 2200 französische und englische gegenübergestanden haben. Wenn schon die zahlenmäßige Überlegenheit auffällt, so wirkte sie sich durch die Verteilung der Kräfte noch viel krasser aus. Die Deutschen führten das Versagen der französischen Panzerkräfte auf die schlechte Ausstattung mit Verbindungsmitteln zurück. Bedeutende Franzosen sind jedoch der Ansicht, daß die Unfähigkeit der französischen Führung zum Zusammenbruch führte. Man habe es nicht verstanden, die Panzerkräfte zusammenzufassen; diese seien entlang der ganzen Front in kleine Einheiten aufgeteilt worden, wodurch ihnen jegliche Schlagkraft genommen worden sei. Dem Oberkommando habe mehr noch als die Zahl der Panzerfahrzeuge eine richtige Auffassung vom Einsatz dieser Waffe gefehlt. – Major Bauer beendet seine Übersicht über die neue französische Militärliteratur. Machen auch wir uns zur Pflicht, diese Literatur zu studieren. Wir sind ja

kritisch genug, um gewisse Übertreibungen auf das richtige Maß zurückzuführen. Anderseits haben die Franzosen nach 1940 mit Verhältnissen kämpfen müssen, die den unsrigen gleichen. Sie konnten weder personell noch materialmäßig aus dem Vollen schöpfen; sie mußten improvisieren und doch ist ihnen mancher Erfolg gelungen.

Major E. Isler

Schweden

Ny Militaer Tidskrift

In Nr. 12 des Jahrgangs 1948 gibt der bekannte Redaktor Paul Olberg unter dem Titel: «*Das schweizerische Verteidigungsprogramm, schweizerische Erfahrungen während des 2. Weltkrieges*» einen umfassenden Überblick über aktuelle schweizerische Militärprobleme. Redaktor Olberg, welcher schon während des Krieges ein aufmerksamer und wohlwollender Beobachter der Vorgänge in der Schweiz war, stützt sich dabei einmal auf den Bericht des Generals, die Reden von Bundesrat Dr. Kobelt vom 4. Oktober 1945 betreffend die militärischen Bedrohungen der Schweiz während des zweiten Weltkrieges und vom 13. Juni 1948 am Unteroffizierstag in St. Gallen sowie dann vor allem auf die Schrift des Generalstabschefs «Unsere Landesverteidigung».

Diplomaten und Krieger. In Nummer 1 des Jahrganges 1949 ist ein Leitartikel unter dem Titel «Diplomaten und Krieger» bemerkenswert. Es wird darin festgestellt, daß die «Militarisierung» der Außenpolitik, welche ein Kennzeichen der Nachkriegsjahre ist, einen engen Kontakt zwischen der Leitung der auswärtigen Angelegenheiten und der Leitung des Militärwesens notwendiger als je erscheinen läßt. Es wird darauf hingewiesen, daß die höhere militärische Ausbildung in Schweden diesem Umstand seit einigen Jahren zielbewußt Rechnung trägt. Teil dieser Ausbildung ist der Kontakt mit Zivilexperten und Teilnahme an allgemeinen Zusammenkünften. Ein wichtiges Mittel zur Förderung des politischen Bewußtseins ist auch die Einrichtung der Militärattachés, unter der Voraussetzung, daß deren Berichte zweckmäßig verwertet und studiert werden. Der Verfasser hegt einige Zweifel darüber, ob auch bei der Ausbildung der Diplomaten und im Außenministerium den militärischen Gesichtspunkten genügend Aufmerksamkeit geschenkt wird. Er findet, daß die Lücke eher hier liegt, weil die diplomatischen Vertreter von Kleinstaaten ihr wichtigstes Tätigkeitsgebiet in handelspolitischen Fragen sehen. Sie entfernen sich immer mehr von der Diplomatie in der ursprünglichen Bedeutung des Wortes. Zu welchen Folgen das führen kann, wird am Fall Koht in Norwegen gezeigt. Es wird einem engern Kontakt zwischen Außenministerium und militärischer Leitung das Wort gesprochen.

Bedarf an Flugstreitkräften. Als Ausgangspunkt für die Behandlung dieses Themas nimmt Major Sam Myhrman die Äußerung des englischen Flugmarschalls Sir T. W. Elmhirst, daß Deutschland den Krieg infolge einer falschen Abwägung zwischen den drei Wehrmachtsstellen verloren habe (The Royal Air Force Quarterly, July 1948), sowie Montgomerys klassischen Ausspruch: «Das Geheimnis meiner Siege liegt darin, daß die Schlacht in der Luft zuerst gewonnen wurde.» Mit diesen Ausgangspunkten untersucht der Verfasser den schwedischen Bedarf an Luftstreitkräften. Er kommt dabei zu folgender Einteilung: A. Strategische Aufklärungsflugzeuge (für die oberste Kriegsleitung, B. Flugstreitkräfte zum Schutz der Bevölkerungszentren, Industrien, Kommunikationen usw. sowie zur Bekämpfung von Luftinvasionen. Die Flugstreitkräfte für diesen Zweck faßt er unter dem Begriff «Jagdflugzeuge» zusammen. C. Flugzeugkräfte für Präventivangriffe, z. B. auf feindliche Verladehäfen, vorgeschobene Flugbasen, Radarstationen, V-Abschußrampen usw. Die Flugzeuge für diesen Zweck bezeichnet er mit «Angriffsflugzeugen». D. Flugzeuge für die Zusammenwirkung mit

eigenen Armee- und Marinestreitkräften, die Bekämpfung von Grenz- oder Küsteninvasionen sowie gelandeter feindlicher Luftlandetruppen. Trotz den etwas andern Aufgaben subsummiert er auch diese Luftstreitkräfte unter den Begriff «Jagdflugzeuge».

Nachdem der Verfasser die Aufgaben der einzelnen Kategorien näher umschrieben und auch die Anwendungsmöglichkeiten untersucht hat, kommt er zum Schluß, daß wohl Jagdflugzeuge in weitaus überwiegender Zahl vorhanden sein müssen, daß jedoch strategische Aufklärungsflugzeuge auch nötig sind, da ihre Aufgaben nicht immer von den Jagdflugzeugen gelöst werden können, und daß Angriffsflugzeuge, auch in geringer Zahl, für den Feind doch schon eine Bedrohung und ein irritierendes Moment darstellen, das ihn zu besonderen Schutzmaßnahmen zwingt. Die Auffassung von Major Myhrman geht dahin, daß man bei der Abwägungsfrage zwischen den drei Wehrmachtsteilen der «Luftverteidigung» absolute Priorität geben müsse. Erst nachher könne dann der Kuchen zwischen Armee, Marine und den Teilen der Luftwaffe, welche nicht in der eigentlichen Luftverteidigung engagiert sind, geteilt werden. Zur «Luftverteidigung» rechnet er Jagdflugzeuge, Fliegerabwehr, Luftbewachung, zivilen und militärischen Luftschutz. Es braucht wohl nicht besonders betont zu werden, daß diese extreme Auffassung in Schweden nicht unbestritten ist. Hptm. i. Gst. A. Käch

Vereinigte Staaten

The Military Engineer

Aus den letzten Heften ist folgendes erwähnenswert: Der heutige Zustand des Panama-Kanals erlaubt die Durchfahrt aller Ozeandampfer, mit Ausnahme der «Queen Mary» und «Queen Elizabeth». Der Kanal stellt einen nicht amortisierten Wert von über 2000 Millionen Schweizer Franken dar. Im Hinblick auf dessen Bedeutung für den Kriegserfolg im Pazifischen Raum wird diese Summe aber als gut angelegt betrachtet. Ein neues Kanalprojekt ist jetzt in Arbeit, das eine schleusenfreie Durchfahrt vom Atlantik zum Pazifik gestatten soll.

Anfangs April 1945 wurde bei Mainz über den Rhein die «Patton-Rheinbrücke» als schwere Pfahljochbrücke mit Profileisen-Trägern gebaut. Es war «die höchste, breiteste und längste Kriegsbrücke der Welt» – wie könnte es auch anders sein! 330 m lang, 15 m breit, 15 m über Normal-Wasserspiegel (Rheinschiffahrt!), ist sie in 17 Tagen durch ein Geniebataillon mit 6 Baggern, 2 Bulldozern, 35 Lastwagen, 10 Sattelschleppern, Schweißgeräten und anderm mechanischen Gerät gebaut worden. Mit Rücksicht auf die Zufahrten wurde sie in der Achse einer gesprengten Straßenbrücke gebaut und durfte bei Zweibahnverkehr mit 40 t, bei Einbahnverkehr mit 70-t-Lasten befahren werden.

«*Dreck ist billig!*», das beweist Genie-Oberstlt. William C. Hall mit Beispielen aus den Feldzügen in Afrika und Europa, wo es oft schneller ging, einzelne gesprengte Spannungen einer Brücke durch eine Dammschüttung zu schließen, als sie mit Ordonnanz- oder Behelfsmaterial zu überbrücken. Der Autor macht aber darauf aufmerksam, daß nicht jedes Material sich für die Dammschüttung eignet und daß der Abfluß dadurch gestört werden darf, daß Auswaschungen und Kolke entstehen, welche bestehende Brückenteile gefährden. Mit Rücksicht auf die im Kriege immer zeitweilig auftretende Knappheit an Brückenmaterial sollte aber diese Aushilfe vermehrt schon bei der Friedensausbildung berücksichtigt werden. Auch wir Schweizer werden oft sehr knapp an Brückenmaterial sein, aber das Schütten von Dämmen an Stelle von Brücken hat für uns doch wohl erst dann praktische Bedeutung, wenn wir über schwere Erdbewegungsmaschinen (Bagger, Bulldozer und ähnliches) verfügen.

Daß der «*Brückenschlag in Thionville*», 12.–14. November 1944, eine besondere Sache war, geht aus der lebendigen Schilderung von Genie-Oberstlt. William C. Hall (April) hervor. Eine Bailey-Brücke, die in Thionville bereitlag, um nach erfolgreichem Abschluß der Kämpfe jenseits der Mosel eingebaut zu werden, mußte vorzeitig, noch mitten im Kampfe, eingeschoben werden, weil das Mosel-Hochwasser alle Ponton-Brücken weggerissen hatte. Der Einbau einer 60 m langen, freitragenden «Double-Triple»-Bailey-Brücke in einem Brückenkopf, der kaum 200 m Tiefe hatte und wo der Gegner anfänglich mit Gewehr- und Mg.-Feuer und später mit gut beobachtetem Mw.- und Art.-Feuer dazwischen spuckte, war sicher eine ungewöhnliche Leistung. Viermal rutschte die Brücke von den Winden ab und mußte viermal wieder hochgewunden werden. Sie kam dabei 1,50 m aus der Achse, was eine Reihe von Improvisationen notwendig machte. Zwei Genie-Kompagnien, die sich in der Arbeit ablösten, vollendeten die Brücke aber doch in 46 Stunden. Eine schöne Leistung im feindlichen Feuer!

Hptm. J. Vischer

LITERATUR

Die Schweizer Bahnen und die Landesverteidigung. Von Dr. Fritz *Wanner.* Verlag Huber & Co., Frauenfeld.

Im Rahmen des großen Werkes «Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen» ist unter dem Titel «Die Eisenbahnen im Leben der Nation» ein Separatabdruck erschienen, der einen ausgezeichneten Artikel von Dr. Fritz Wanner, Generalsekretär der SBB, umfaßt über das Thema «Die Schweizer Bahnen und die Landesverteidigung». Ausgehend von der Tatsache, daß eine allein im eigenen Lande kämpfende Truppe um so mehr Aussicht auf Erfolg besitzt, je mehr Verkehrswege und Verkehrsmittel zur Verfügung stehen, betont der Verfasser die eminente militärische Bedeutung der Bahnen. Dr. Wanner befaßt sich allerdings nicht mit dem Problem, ob das Bahnnetz im Kriegsfalle noch benutzbar sei, verweist aber mit seinen Darlegungen auf die ausschlaggebende Rolle der Bahnen für alle Maßnahmen während der Zeit des Aufmarsches. Er sagt mit Recht, daß die rasche und sichere Mobilmachung in der Schweiz in erster Linie auf den großen, schon in Friedenszeiten bestehenden Verkehrsmöglichkeiten aufgebaut werden müsse und folgert richtig, daß unsere Armee für die Mobilmachung und den Aufmarsch kaum je von den Eisenbahnen unabhängig sein werde.

Die große Bedeutung der Bahnen wird recht eindrucksvoll bewußt im Hinblick auf deren Leistungen während des Aktivdienstes 1939/45. Im September 1939 beförderten innert 12 Stunden 75 volle und 48 Leerzüge 84 000 Mann der Grenztruppen an ihre Einsatzorte. Anschließend waren 200 Extrazüge nötig für den Transport von Teilen des Feldheeres in der Zahl von 150 000 Mann samt Material. Vom September 1939 bis Ende 1944 haben unsere Wehrmänner über 100 Millionen Fahrten ausgeführt, befohlene Transporte und Urlauberreisen zusammengerechnet. Eine Spitzenleistung bedeutete vor allem die rechtzeitige Bereitstellung und Abfertigung von 2200 Militärextrazügen innert einer Woche im Herbst 1944, als die Lage plötzlich größere Truppenverschiebungen erforderte. Vom 11. September 1939 bis Ende März 1947 sind rund 655 000 schweizerische Güterwagen ins Ausland geschickt worden. Aus den Militärtransporten gingen während des Aktivdienstes jährlich an die SBB etwa 50 Millionen Franken, was rund einem Zehntel der gesamten Jahreseinnahmen entspricht. Für die Aufrechterhaltung des Betriebes bei feindlicher Luft- und