

Aus ausländischer Militärliteratur

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **118 (1952)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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.

Aus ausländischer Militärliteratur

Die physische Form des Offiziers

Im Februar-Heft des «Combat Forces Journal» behandelt ein Major der Panzertruppe die Frage der körperlichen Ertüchtigung der Offiziere. Sein Artikel wendet sich vor allem an die Offiziere der amerikanischen Armee, die nicht bei der Truppe Dienst leisten, sondern für administrative Aufgaben verwendet werden. Was ihr körperlicher Einsatz bei ihrer täglichen Arbeit anbetrifft, können sie mit dem Großteil unserer Milizoffiziere verglichen werden. Die nachfolgenden Ausführungen dieses Autors haben also auch für uns volle Gültigkeit. Er schreibt unter anderem:

Das Problem ist ernst und wir müssen bedenken, daß der Offizier von heute einer neuen Situation gegenübersteht. Fit sein ist eine Notwendigkeit, wenn der Führer im Kampf Erfolg haben will. Seine private Beschäftigung ist in der Regel der körperlichen Gewandtheit wenig förderlich. Vor 15 oder 20 Jahren waren die Verhältnisse noch etwas anders. Bei der Kavallerie zum Beispiel beanspruchte das tägliche Training manche schweißvolle Stunde. Diese Tradition der körperlichen Ertüchtigung besteht nicht mehr, mit der wichtigen Ausnahme der Luftlandtruppe. Sie hat diese Tradition geerbt und pflegt sie zu ihrem Vorteil weiter.

Während sozusagen jedermann weiß, daß ein Frontoffizier ausdauernd und gewandt sein muß, machen eine erschreckend große Zahl dieser Offiziere keine Anstrengungen, diese Gewandtheit zu erreichen. Viele Offiziere verteidigen sich mit dem Argument, daß es im modernen Krieg der Verstand sei, der zähle und nicht die Muskelkraft. Hoffentlich hat der Kampf in Korea einen guten Teil dieser Ideen zum Verschwinden gebracht. Intelligenz ist eine unschätzbare Gabe im Gefecht, aber sie bleibt trotzdem nur eine Qualität unter vielen. Mangel an Kondition kann die andern guten Eigenschaften unwirksam machen. Ein völlig ausgepumpter Führer ist unfähig, klar zu denken und seinen Entschlüssen kann nicht getraut werden; ja sehr oft wird er überhaupt zu keinem Entschluß kommen. Rasche Beurteilung der Lage und sofortige Entschlußfassung sind nicht für große Müdigkeit charakteristisch.

Der Autor fühlte sich verpflichtet, nicht nur zu kritisieren, sondern auch einige Trainingsvorschläge zu unterbreiten. Er verwirft ein einheitliches Schema. Es ist klar, daß sich das Wie und Wieviel nach dem Alter, der zivilen Beschäftigung und vor allem natürlich nach der militärischen Verwendung zu richten haben. Für Infanteriezugführer soll das Kampfbahntraining im Vordergrund stehen! Nach Möglichkeit soll nicht ausschließ-

lich einmal pro Woche während mehreren Stunden trainiert werden, sondern vorteilhafter drei- bis viermal je 1-1½ Stunden. Auch Ballspiele werden als Konditionstraining sehr empfohlen. Vo.

Front-Erfordernisse

Unter dem Titel «Magere und hungrige Soldaten» ruft im «Combat Forces Journal» (Juli 1951) der in Korea ein Infanterie-Regiment führende Oberst Corley ohne Beschönigung folgende militärischen Erfahrungen in Erinnerung: Der Soldat ist zum Töten bestimmt. Armut, Entbehrung, Elend sind die Schule des guten Soldaten. Der an einen hohen Lebensstandard gewöhnte US-Soldat kann nicht kämpfen, wie er zu leben gewohnt ist. Die Armee kann ihm aber nur Entbehrung bieten, weil nur Anspruchslosigkeit im Kampf gegen einen primitiv lebenden Gegner zum Erfolg führt. Der Erfolg aber ist Voraussetzung für die Erhaltung der hohen zivilen Lebenshaltung. Alles Entbehrliche muß dem Soldaten entzogen bleiben, um nicht den Nachschub von seiner Hauptaufgabe abzulenken: die Versorgung der Front. Auch der US-Soldat muß lernen, aus dem Land, in dem er kämpft, durch Improvisation mehr herauszuholen als er bisher gewohnt ist. Der Soldat darf nicht mit mehr belastet werden, als was er zum Kampfe braucht. Es muß zur Regel werden, daß die rückwärtigen Dienste keine Annehmlichkeit, z. B. Winterkleider, verwenden, bevor nicht der letzte Frontsoldat sie besitzt. Um zu siegen, muß der Wille zum Töten gestärkt werden, und zwar bei der ganzen Armee. Zu diesem Zwecke schlägt der Autor ein gewisses periodisches Auswechseln der Frontveteranen gegen Soldaten der rückwärtigen Formationen vor. W. M.

Französische Lufwaffenprobleme

In verschiedenen Heften des Jahrganges 1951 der ausgezeichneten Zeitschrift «Forces Aériennes Françaises» sind unter dem schlichten Titel «Materialprogramme Frankreichs» von Oberstlt. Gallois bedeutungsvolle Gedanken dargelegt. Der Verfasser stellt fest, daß nur die Großmächte sich eine den verschiedensten Ansprüchen entsprechend gegliederte Luftmacht aufbauen können. Auf Grund dieser Ansicht nimmt er gegenüber den nach Kriegsende aufgestellten Programmen Frankreichs eine ablehnende Haltung ein. Sie leisten seiner Ansicht nach einer großen Zersplitterung der an sich schon kleinen Mittel Vorschub. Im Fehlen einer lebensstarken Doktrin sieht er denn auch einen Grund für die wenig überzeugenden Erzeugnisse der Flugzeug-Industrie. Wenn angesichts der Tatsache der heutigen internatio-

nen Verflechtung die zweckmäßige Verwendung der vorhandenen Mittel eher möglich wird, scheint es für Frankreich angezeigt, sich primär den strategischen Forderungen, die die nordeuropäische Ebene auferlegt, zu unterziehen. Im Unterschied zu England muß Frankreich *zuerst* auf die *Unterstützung der Landarmee* bedacht sein. Es ergeben sich daraus die beiden Ziele: Erringung der Luftherrschaft über dem Heimatland einerseits und direkte sowie indirekte Unterstützung der Erdtruppen andererseits. Dabei wäre noch zu untersuchen, ob die gegnerische Fliegerei nicht besser am Boden festgenagelt wird statt in der Luft bekämpft zu werden. Wenn Frankreich Atombomben besäße und in der Lage wäre, finanziell und technisch eine Luftflotte von 2000 B-47 aufzustellen, könnte nach Auffassung von Gallois eine andere Konzeption befolgt werden. Da dem nicht so ist, muß man sich eben hüten, das Realisierbare auch noch zu zersplittern. So fallen die Bombardierung auf mittlere und lange Distanz sowie die Lufttransporte im größeren Maßstabe in der Dringlichkeitsfolge weit zurück.

Bei der Betrachtung der technischen Entwicklung ist Gallois grundsätzlich der Meinung, daß sie trotz zeitweiliger Sprünge im großen und ganzen kontinuierlich verläuft. So gab eine Type der Spitfire die Grundlage für das heute moderne Flugzeug Vickers 535. Oder von Gloster 1941, dem ersten Reaktionsflugzeug, wurde in direkter Ableitung der Hawker 1082 entwickelt. Je komplexer das Flugmaterial wird, um so vorsichtiger müssen die Beurteilungen bezüglich der zu befolgenden Richtung gemacht werden und um so schwieriger werden sie. Eine diesbezügliche Fehlbeurteilung zwingt zum Beispiel die Amerikaner, bei den Engländern Lizenzen über Triebwerke zu erwerben. Auch der Mig 15 dürfte in Korea gewisse Schwierigkeiten bezüglich seiner Reichweite haben, denn er wurde als Abwehrflugzeug zur Verteidigung des russischen Flugraumes gebaut, das heißt ohne lange Anflugstrecken berücksichtigen zu müssen. Diese Anpassung an die Verhältnisse spielt auch für Frankreich eine große Rolle. Bei der geringen Ausdehnung des Hinterlandes in Frankreich muß die Steigfähigkeit der Abwehrjäger eine ganz enorme sein, viel größer als dies beispielsweise in den USA notwendig ist. Andererseits ist in Frankreich die Anlagemöglichkeit von langen Pisten beschränkt. Aber auch die Wetterbedingungen machen ihren Einfluß geltend, indem auch bei der taktischen Fliegerei die Flugzeuge von einer Bauart sein sollen, die den Einsatz selbst bei schlechtestem Wetter erlauben. Wenn an früherer Stelle gesagt wurde, daß bei der Aufstellung des Flugzeugbau-Programms die finanziellen Möglichkeiten zu berücksichtigen seien, so ist andererseits zu betonen, daß die Kraft einer Flugwaffe bis zu einem gewissen Grad die Spiegelung der Einstellung der Nation ist. Amerika gibt zur Zeit für seine Luftwaffe auf den Kopf der Bevölkerung

gerechnet zwölfmal mehr aus als Frankreich. Wenn heute in Frankreich ein Plan aufgestellt werden soll über die benötigten Flugzeuge der französischen Militärfliegerei der nächsten Jahre, so kommt man bei den Jägern sofort auf zwei Typen, nämlich eine Type für Höhen unter 12 000 m und eine solche oberhalb 12 000. Es wird nicht möglich sein, ein Flugzeug zu schaffen, das außer kleiner Steigzeit auf 15 000 m über große Flugdauer und in *allen* Höhen über große Horizontalgeschwindigkeit verfügt. Die Deutschen verfügten 1944 mit der Me 163 über ein für jene Zeit epochales Flugzeug, stieg es doch in vier Minuten auf 12 000 m, kam auf zirka 900 km, war mit 2×30 -mm-Kanonen ausgerüstet und benötigte nur kurze Pisten. Der gleichen Konzeption entsprach die raketentriebene Natter. Was die Horizontalgeschwindigkeit betrifft, so ist festzuhalten, daß sich auch hier Differenzierungen nicht umgehen lassen. Bezüglich der Erdkampf-Flugzeuge zeigt sich, daß sie in Bodennähe so schnell sein sollten wie die Jäger mit Reaktionsantrieb, aber mit größerer Flugzeit und mit größerer Tragfähigkeit. Diese Forderungen scheinen mir persönlich realisierbar, wenn man an die Möglichkeit der Propeller-Turbine denkt. Man dürfte mit dieser ein Flugzeug erhalten, das nicht nur den drei vorgenannten Forderungen genügt, sondern infolge seines enormen Beschleunigungs-Vermögens auch auf kurzen Pisten verwendbar wäre.

Oberst S. Eggenberger