Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 127 (1961)

Heft: 2

Rubrik: Flugwaffe und Fliegerabwehr

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: 12.07.2025

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

und Atomwaffen unvermeidlich ist, wird dabei besonders hervorgehoben. In diesem Sinne wird der Aufbau einer neuen Konventional-Verteidigung in Europa empfohlen. Ist das Nervengas, das nur eine zeitliche Kampfunfähigkeit hervorruft, der nächste und «humane» Schritt der militärischen Technik? Das ist die Frage, in der sich die englischen Autoren heute mit den Amerikanern finden. Auch das Pentagon hat sich in den letzten Monaten über Berichte vom Stand der Entwicklung der chemischen Waffe in der Sowjetunion recht beunruhigt geäußert und nun mit Erklärungen aufgewartet, daß man auf dem modernen Gasgebiet Entwicklungsmöglichkeiten herausgefunden habe, die noch vor wenig Jahren undenkbar gewesen seien und in derselben Zeit utopische Auffassungen zur Realität heranreifen zu lassen versprächen. Es wird dabei von Kampfmitteln gesprochen, mit denen man auf dem Wege der Lähmung, des Seh- und Hörverlustes oder geistiger Verwirrung Menschen kampf- und willensunfähig machen könne; im Gegensatz zu allen tödlich wirkenden chemischen Stoffen hätten aber diese neuen Produkte nur eine zeitlich begrenzte Wirkung, ohne weitere ernstliche Folgen nach Ablauf dieser Frist. Tier- und Menschenversuche – letztere auf der Basis der Freiwilligkeit – seien im Gange. Eine Verdoppelung der diesbezüglichen bisherigen Kredite wurde bewilligt.

Nach dem «Economist» vom 20. August 1960 steht in den Vereinigten Staaten besonders für den Einsatz von Gaskampfstoffen bereits ein Raketenwerfer M 55 mit 45 Rohren in der Fabrikation; seine Reichweite soll vermutlich zwischen 1,5 und 3 km liegen und die gleichzeitige Flächenvergasung wird auf 2,5 km² geschätzt. Als Ziele werden Kp.-Infanterieräume angegeben. Die spezielle Kampfstoffwirkung dürfte bereits bei einer Konzentration von 1 : 1 000 000 liegen, wäre also 1000 mal größer als diejenige der früheren Kampfstoffe. Als Grund für die Ausrüstung der amerikanischen Armee mit diesem Kampfstoff wird die Notwendigkeit zur Abschreckung und zum Gegenschlag erwähnt, da auch Rußland über den gleichen Stoff verfügen soll. Diese Tatsache hätte mutmaßlich den Gebrauch dieses Nervengiftes zu verhindern, wie sie ja auch im Zweiten Weltkrieg die Nichtanwendung des chemischen Krieges offenbar zu beeinflussen vermochte.

W.V.

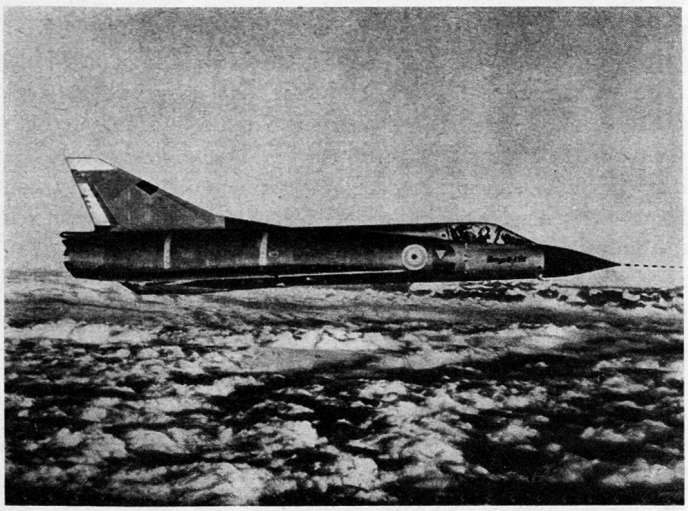
FLUGWAFFE UND FLIEGERABWEHR

Zur Flugzeugwahl

Von Major A. Moll

In der Sitzung vom 28. Dezember 1960 hat der Bundesrat beschlossen, den eidgenössischen Räten die Beschaffung von 100 Kampfflugzeugen des Typs *Mirage III S* vorzuschlagen. Der Entscheid wird von der Fliegertruppe – soweit sie sich ein Bild über die Eignung der beiden Endkonkurrenten machen kann – einhellig begrüßt. So wächst denn die Hoffnung, es möge ein frischer Wind die Flugzeugbeschaffung vorantreiben.

Der Bundesrat folgte mit seinem Beschluß dem Antrag der Arbeitsgruppe für Flugzeug-Beschaffung (AGF), welche sich in jahrelangen, minutiösen Erprobungen ein objektives Urteil über den Kampfwert der geprüften Flugzeuge gebildet hatte. Die Landesregierung ließ es sich nicht nehmen, gemeinsam mit der LVK einer technischen Demonstration des Mirage und des Draken zu folgen. Natürlich entsteht aus einer eintägigen Besichtigung allein kein umfassendes oder gar abschließendes Urteil über ein komplexes Waffensystem, wie es ein modernes Flugzeug heute zu bieten hat. Immerhin konnten durch die Flug- und Schieß-Vorführungen einige Ausschnitte aus dem Leistungs-Spektrum modernsten Kriegsgerätes demonstriert werden. Am augenfälligsten waren die Beweglichkeit der Flugzeuge bei hohen Geschwindigkeiten in Bodennähe, die Treffsicherheit bei der Bekämpfung von Erdzielen mit Kanonen und Raketen und schließlich die Möglichkeit, Flugzeuge dieser Leistungsklasse auch von unseren Kriegsstützpunkten aus einzusetzen.



Dassault «Mirage III A»
Vorserie-Flugzeug für die Erprobung durch die Truppe

Trotz eindeutiger Antragstellung durch die militärischen Instanzen dürfte dem Bundesrat die Wahl nicht leicht gefallen sein. Die AGF setzte sich auftragsgemäß mit den technischen, taktischen und kostenmäßigen Seiten des Problems auseinander. Sie tat dies mit der Zielsetzung, der Armee das beste für die Lösung der gestellten Aufgaben geeignete Kampfmittel zur Verfügung zu stellen. Demgegenüber mußte die Landesregierung die finanz- und wirtschaftspolitischen Aspekte in die Waagschale legen. Das Verhältnis zwischen EWG und EFTA wie auch die Handelsbilanz im Verkehr mit Frankreich (Mirage) und Schweden (Draken) mögen Gegengewichte zum militärischen Antrag geliefert haben. Eine eingehende Begründung des bundesrätlichen Beschlusses steht noch aus; sie wird wohl in der Botschaft an die Räte zu erwarten sein. Es wird für diese nicht leicht sein, im anhebenden Streit der Interessen und Meinungen ein klares Bild des Gesamtproblems zu gewinnen. Die Beschaffung dieser modernen Flugzeuge würde den größten Wehraufwand für ein einzelnes Waffensystem in der Geschichte unserer Armee bedeuten. Das finanzielle und wehrtechnische Gewicht der Vorlage verdient deshalb auch das Interesse jedes Bürgers und Soldaten. Mit den nachfolgenden Darlegungen wird die Absicht verfolgt, fern aller Polemik einige Grundlagen für die Beurteilung des zum Vorschlag gelangenden Mirage-Waffensystems zu schaffen.

Die Eignung für die Erfüllung der Aufgaben im Rahmen der Landesverteidigung bildet den entscheidenden Maßstab bei der Bewertung eines Waffen-Systems.

Der letztgenannte Begriff sei kurz erläutert. Das Flugzeug stellt

den Träger für Bewaffnung und Bordelektronik und bildet gemeinsam mit der Führungs- und Boden-Infrastruktur das Waffensystem. Geführt durch Geist und Körper des Piloten ist dieses bei der Lösung seiner Aufgaben als unteilbares Ganzes zu betrachten. Verfallen wir deshalb nicht mehr in den alten Fehler: diskutieren wir nicht mehr ausschließlich über die augenfällige Erscheinung des Flugzeuges. Geben wir ihm den zustehenden Platz im Rahmen des ganzen Waffensystems!

Jede Betrachtung über die Eigenschaften eines Waffensystems muß von den Aufgaben ausgehen, die ihm *im Kampf* gestellt werden sollen. Sein Umfang und die Wirkungsmöglichkeiten rechtfertigen von selbst, daß die Aufgaben durch die höchsten politischen und militärischen Instanzen formuliert werden. In der Öffentlichkeit geschah dies für die gesamte Flugwaffe letztmals in der Botschaft des Bundesrates zur neuen Truppenordnung vom 30. Juni 1960. Trotzdem deren Kenntnis in weiten Kreisen vorausgesetzt werden darf, sollen die Aufgaben in den wichtigsten Zügen hier nochmals festgehalten werden.

Im Neutralitätsfall:

- Gewährleistung der Integrität des schweizerischen Luftraumes (Neutralitätsschutz).

Im Kriegsfalle:

- Unterstützung der Erdtruppen durch Feuer in deren Kampfbereich;
- Bekämpfung von Zielen, die außerhalb der Reichweite erdgebundener Waffen liegen, von denen aber die größte Bedrohung für Erdtruppen und das ganze Land ausgeht (Feuerbasen und andere Einrichtungen.
- Schutz von Erdverbänden in der Bewegung in Zeiten erhöhter Verletzbarkeit (Raumschutz);
- Luftaufklärung zugunsten der höheren Führung.

Auftragsgemäß umfaßte die Bewertung des zukünftigen Waffensystems auch die Eignung für die Abwehrjagd (Interzeption). Es sei darauf aufmerksam gemacht, daß gelegentlich für alle Aufgaben, die in das Gebiet der zukünftigen Luftraumverteidigung fallen, das Vor- oder gar Allein-Recht der Flab zugesprochen wird. Dies betrifft sowohl Neutralitätsschutz, Abwehrjagd wie auch Raumschutz. Nach unserer Überzeugung müssen und können diese Aufgaben nur durch die Zusammenarbeit von Flugzeugen *und* Flab-Lenkwaffen gelöst werden.

Die erwähnte Botschaft hält im weiteren fest, daß Teile der Flugwaffe imstande sein müssen, die bei Neutralitäts- und Raumschutz wie auch während der Aufklärung zu erwartenden Luftkämpfe *mit Erfolg* zu bestehen. Unsere heutigen Flugzeuge (Hunter und Venom) können weiterhin in den Grenzen ihrer Reichweite, Maximal-Höhe -Geschwindigkeit und -Zuladung die festgelegten Aufgaben lösen. Um das Jahr 1965 werden sie unter günstigen Voraussetzungen immer noch für die Feuerunterstützung in der Gefechtszone geeignet sein, aber kaum mehr für die übrigen aufgeführten Einsätze. Es darf deshalb nicht überraschen, wenn bei der Beschaffung eines Waffensystems auf diesen Zeitpunkt hin das Schwergewicht auf die Aufgaben gelegt wird, für welche die heute vorhandenen Mittel nicht mehr leistungsfähig genug sein werden.

Das detaillierte Pflichtenheft eines so wichtigen Kampfmittels wie das Flugzeug unterliegt verständlicherweise militärischer Geheimhaltung. Die Flugleistungen, die Waffenzuladung und das Führungssystem beeinflussen die spätere Kampftaktik in ausschlaggebender Weise. Die betreffenden Angaben werden darum auch nur in einem engen Kreise bekannt gemacht. Die Öffentlichkeit muß sich mit den Propagandawerten der Herstellerfirmen begnügen, die in keiner Weise für einen objektiven Vergleich herbeigezogen werden können. Meistens werden nur Spitzenwerte publiziert, die, aus dem Zusammenhang herausgerissen, für die taktische Leistungsfähigkeit des Waffensystems nicht repräsentativ sind. Für unsere Leser möge im Augenblick genügen, daß der Mirage in die Weltbesten-Klasse gehört und dank seiner Entwicklungsmöglichkeiten auf Jahre hinaus diesen Platz halten wird. Im übrigen sollte man den verantwortlichen Fachleuten das Vertrauen schenken, daß sie das beste Kampfmittel für die Lösung der befohlenen Aufgaben ausgesucht haben.

Mitbestimmende Faktoren

Wenn auch die Flug- und Kampfleistungen bei der Auswahl des Flugzeuges ein großes Gewicht haben, sind doch noch eine Reihe anderer Bedingungen zu erfüllen. Die einflußreichsten Forderungen seien in der Folge aufgeführt und kurz erläutert.

- Alle der schweizerischen Flugwaffe gestellten Aufgaben sind mit dem gleichen Flugzeugtyp zu erfüllen. Die Beschaffung zweier verschiedener Waffensysteme – wovon zum Beispiel das eine für den Erdkampf, das andere für alle übrigen Aufgaben spezialisiert wäre – kann aus finanziellen Gründen nicht ins Auge gefaßt werden. Glücklicherweise stellt die Technik heute auf allen Gebieten Entwicklungen zur Verfügung, welche die Forderung nach Mehrzwecktauglichkeit in hohem Maße erfüllen, ohne schwerwiegende Nachteile in Kauf nehmen zu müssen. Gerade der Mirage bietet bezüglich Flugleistungen, Bewaffnung und Ausrüstung in allen Aufgabenbereichen gute Leistungen. Er steht damit nicht allein da. Das polyvalente Waffensystem des amerikanischen Starfighters wird in den nächsten Jahren in über 1000 Exemplaren im westlichen Arsenal vertreten sein.

  Die Masse dieser Flugzeuge – Mirage, Starfighter, weiterentwickelter Draken und andere mehr – wird in der Mitte der sechziger Jahre in Armeen, denen die Probleme moderner Kriegführung nicht fremd sind, bei der Truppe im Einsatz stehen. Wenn die Produktionszahlen nicht mehr fünfstellige Werte erreichen, liegt dies nicht an der abnehmenden Bedeutung der modernen Flugzeuge, sondern an deren enorm gesteigerten Kampfleistung und den Kosten. Die in der Presse geäußerte Meinung, wonach Flugzeuge der Mirage-Klasse heute bereits antiquiert und morgen überholt seien, ist sachlich nicht begründet.

  Der Forderung nach Mehrzwecktauglichkeit fielen mehrere, an sich leistungsfähige Flugzeuge zum Opfer, darunter zum Beispiel der englische Lightning, welcher nur für Jagdaufgaben geeignet ist, wie auch der Fiat G91, der mit konventionellen Waffen nur für die Bekämpfung von leichten Erdzielen eingesetzt werden kann.
- Die neuen Flugzeuge müssen von den bestehenden *Kriegsstützpunkten* aus eingesetzt werden können. Damit werden gleich drei gewichtige Forderungen erhoben.

  Erstens muß sich das Flugzeug mit seiner Länge, Spannweite und dem Gewicht mit voller Kampfausrüstung in unseren bestehenden *Felskavernen* bewegen lassen. Auf den Schutz, den diese unterirdischen Retablierungs- und Reparaturanlagen bieten, kann in einem eventuellen Atomkrieg keinesfalls verzichtet werden.

  Zweitens müssen die heute vorhandenen *Pisten von 2000 Metern Länge* für Start und Landung ausreichen. Eine Verlängerung der Pisten wäre in einigen Fällen aus topographischen Gründen gar nicht mehr möglich und sollte auch im Hinblick auf die Zerstörbarkeit dieser langen Hartbelag-Streifen ver-

mieden werden. Warum wird nicht ein Flugzeug vorgeschlagen, das vertikal startet und landet oder doch wenigstens mit einer Piste von einigen hundert Metern auskommt? In der Presse erscheinen Reklamebilder, auf denen aus Waldlichtungen und ab Rampen gestartet wird. Taktiker und Techniker bleiben skeptisch. In Amerika wurden mit einzelnen Flugzeugen (F84 und F100) erfolgreiche Starts mit Hilfe starker Zusatzraketen ab Rampen durchgeführt. Die Landung erfolgte dann allerdings neben den Rampen, auf der kilometerlangen Piste des Flugplatzes. Über den Versuch hinaus ist diese Methode noch nicht gelangt; insbesondere sind bisher keine Truppenflugzeuge mit den notwendigen Einrichtungen versehen worden.

Grumman «Supertiger», Weiterentwicklung des F-11 F «Tiger», Jagdflugzeug der US Navy

In Europa und Amerika sind mehrere Entwicklungen für vertikal- und kurzstartende Flugzeuge zwischen Zeichenbrett und Prototypenstadium. Vernünftig berechnet dürften Waffensysteme, welche diese Fähigkeiten mit einem ansprechenden taktischen Leistungsvermögen kombinieren, kaum vor Ende der sechziger Jahre bei der Truppe einsatzbereit sein. Sie fallen damit für die jetzt fällige Flugzeugerneuerung eindeutig außer Betracht.

Eine klare, auf hoher See dauer- und kampferprobte Lösung bietet einzig die Katapult- und Fanghaken-Anlage der Flugzeugträger. Die Ansprüche an die Festigkeit der Flugzeuge bei einem Einsatz ab ortsfesten Anlagen führt zu einer beträchtlichen Erhöhung der Gewichte und Kosten. Es kommen nur Flugzeuge in Frage, die von Anfang an für diesen Verwendungszweck konzipiert wurden. Aus verschiedenen Gründen, besonders aber der hohen Gestehungskosten wegen, fiel leider der vorzügliche Supertiger der amerikanischen Marine aus der Konkurrenz.

Die teure, umfangreiche und beschußempfindliche Kraftanlage, auf welche diese Startmethode angewiesen ist, bildet ein weiteres Argument für deren Ablehnung.

Wer die Forderung nach *kurzen Pisten* aufstellt, mag sich trösten: Die Schweiz stellte als erstes Land die konkrete Forderung, das neue Flugzeug sei serienmäßig für Starthilfen und Fanghaken auszulegen. Was dem heutigen Stand der Technik entspricht, wurde vorgeschlagen; hoffen wir, der nötige Kredit werde gesprochen. Die Firma Dassault als Herstellerin des Mirage verfügt auch auf diesem Gebiet über Erfahrung, steht sie doch im Begriffe, das Trägerflugzeug Etandard für die französische Marine zu produzieren.

Ein weiterer Vorteil des Mirage sei bei dieser Gelegenheit unterstrichen: Er ist auf *hartem Naturboden* und auf behelfsmäßigen *Feldpisten* aus Metallrosten gestartet und gelandet. Dies ist möglich dank seiner Niederdruckpneus, welche nur mit 7 atü – statt mit 12 bis 17 bei den verschiedenen Konkurrenten – gepumpt werden. Die Erprobung von Leichtflugzeugen hat allerdings gezeigt, daß nicht einmal für deren kleine Gewichte in der Schweiz Naturpisten vorhanden sind, geschweige denn für den doppelt so schweren Mirage. Dafür wird aber der Flugbetrieb von behelfsmäßig reparierten Pisten aus erleichtert.

– Die dritte Forderung betrifft die *Wendigkeit* des Flugzeuges *in Bodennähe*. Alle unsere Stützpunkte liegen in trog- oder V-förmigen Alpentälern, überall dort, wo im Reduit Platz für eine Piste vorhanden war. Taktische Gründe und die hohen investierten Geldmittel schließen eine Verlegung der Flugplätze aus. Bei guter Witterung spielt die Topographie des Umgeländes nur eine geringe Rolle. Bei tieferen Wolkenschichten wird die Lage kritischer, indem in 5- bis 600 Metern über Tal-Boden oft nur eine nutzbare Breite von zwei Kilometern zur Verfügung steht. In diesem Raum muß das Flugzeug mit seiner Kampfzuladung bei Geschwindigkeiten zwischen 350 und 500 Kilometern in der Stunde wenden können. Die Vorführung in Meiringen hat gezeigt, daß der Mirage dieser Forderung genügt.

Allwetter-Tauglichkeit

Der Ausnützungsgrad der Flugwaffe steigt mit der Unabhängigkeit von Witterung und Tageszeit. Dies gilt für Start und Landung wie auch für die Bekämpfung von Zielen am Boden und in der Luft. Unsere heutige Flugwaffe muß bezüglich Kriegseinsatz mehr oder weniger als ‚Schönwettermittel' bezeichnet werden. Teils liegt es am Gelände, hauptsächlich aber an den fehlenden Navigationshilfen an Bord und am Boden.

Für die neuen Flugzeuge wurde die Forderung nach teilweiser Allwettertauglichkeit aufgestellt. Da sie nur einen Viertel unserer Flugwaffe erfaßt, bedeutet ihre Realisierung ganz bestimmt keinen Luxus. Der Pilot soll mit eigenen Mitteln den Weg zum Ziel und zurück zu seinem Stützpunkt finden. Zudem soll er Ziele in der Luft bei jeder Wetterlage bekämpfen können. Sowohl in den USA wie in England und Frankreich sind leistungsfähige Bordgeräte vorhanden und in Entwicklung, welche unseren Forderungen genügen. Es ist die Leistungsfähigkeit des Kunden in finanzieller, personeller und ausbildungsmäßiger Hinsicht, welche über die Wirksamkeit seines Waffensystems entscheidet. Bei hohen Anforderungen an die Präzision der elektronischen Geräte übersteigen die Kosten bald eine Million Franken pro Flugzeug. Hier ist also ein weites Feld für Kompromisse zwischen Taktiker, Techniker und Geldgeber. Nur muß man sich immer vor Augen halten, daß der Wirkungsgrad des Waffensystems mit der Reduktion der Kosten rasch absinkt. Das weite Gebiet der Elektronik und Bewaffnung kann in dieser Übersicht der Probleme nicht gründlich behandelt werden und soll Haupt-Thema einer späteren Abhandlung sein.

Der Allwetter-Einsatz und die dafür notwendige elektronische Ausrüstung stehen in engstem Zusammenhang mit der Frage der

Miliz-Tauglichkeit

Halten wir uns vor Augen, daß unsere Fliegertruppe mit minimalen Ausbildungs- und Trainingszeiten auskommen muß und

daß sie weit und breit die einzige ist, welche das Gros ihrer Besatzungen nach dem Milizsystem rekrutiert. An diesem Zustand soll auch in Zukunft nicht gerüttelt werden, doch dürfen der Tradition nicht mehr Opfer gebracht werden, als es die Forderung nach Kriegsgenügen erlaubt.

In fliegerischer Hinsicht sind die Schwierigkeiten beim Mirage nicht wesentlich größer als beim Hunter, der heute in mehreren Staffeln durch Milizpiloten geflogen wird. Es wird Aufgabe des Überwachungs-Geschwaders sein, die Erfahrungen für den taktischen Einsatz des neuen Waffensystems zu gewinnen und sie später an die Milizstaffeln weiterzugeben. Das Überwachungs-Geschwader mit seinen vier Staffeln wurde ja vor Jahren im Hinblick – unter anderem – auf diese Aufgabe geschaffen. Seine Piloten brennen darauf, ihrem Auftrag und dem Namen ihrer Truppe gerecht zu werden. Für das Bodenpersonal bringen Flugzeuge und Triebwerke wohl Mehrarbeit, aber keine Umwälzungen. Dagegen erhöht sich der Bedarf an qualifiziertem Fachpersonal aus der Elektronik-Branche. Dies gilt sowohl für die Berufsleute der DMP, welche im Wiederholungskurs und bei der Mobilmachung das Rückgrat der Miliztruppe bilden, wie auch für diese selbst. Bemühungen für die Verbreiterung der Rekrutierungsbasis sind bei Industrie und Bund schon heute im Gange.

Halten wir zusammenfassend also fest:

- Mit dem *Mirage* schlägt der Bundesrat ein Kampfmittel zur Beschaffung vor, das für die Unterstützung der Erdtruppen die besten Voraussetzungen mitbringt und im Luftkampf auf Jahre hinaus jedem Gegner gewachsen ist.
- Der Mirage bildet ein *Waffensystem,* das einem bestimmten durch die verantwortlichen Instanzen festgelegten Aufgabenbereich entspricht. Es ist in den Details anpassungsfähig, doch können seine Hauptkomponenten nicht willkürlich aus dem Zusammenhang gerissen werden.
- Es ist zu hoffen, daß der Beschaffung dieses wichtigen Kampfmittels angesichts der Weltlage und der Dringlichkeit der Flugzeug-Erneuerung keine unnötigen Hindernisse in den Weg gelegt werden.

Improvisierte Selbstfahr-Lafettierung der Flab-Kompagnie

Neue Einsatzmöglichkeiten der Infanterie-Flab

Von Oberst H. Wettstein

Die Verschiebung motorisierter Verbände bei Tage ist eine Illusion, wenn nicht

- entweder unsere Luftwaffe in der Lage ist, örtlich und zeitlich die Luftüberlegenheit zu erringen, oder
- geländegängige Fahrzeuge zur Verfügung stehen, die abseits der Straßen unter Ausnützung der Deckungen sich dem feindlichen Fliegerbeschuß entziehen können, oder
- ein genügender Flab-Schutz zur Verfügung steht, der die Verschiebung auf der Straße ermöglicht.

Der Flab-Schutz läßt sich dabei auf zwei Arten verwirklichen:

- indem die Flab entlang der Vormarschachse Stellung bezieht, wobei berücksichtigt werden muß, daß es sich dabei höchstens um den Schutz eines oder einiger weniger wichtiger Durchgänge oder Passagen (Brücken, Engnisse, Paßübergänge) handeln kann;
- indem die Flab selbstfahrend mit dem Verband mitrollt und derart entlang der ganzen Marschstrecke Flab-Schutz zu bieten vermag.

Ein Flab-Schutz im überholenden Einsatz kann bei motorisierten Verbänden nicht in Frage kommen, da die Differenz der Marschgeschwindigkeiten nicht groß genug ist.

Da unsere Fliegerabwehr mit Ausnahme der Panzer-Flab nicht selbstfahrend lafettiert ist, mußte nach einer Lösung gesucht werden, wie eine Selbstfahrlafettierung wenigstens behelfsmäßig durchgeführt werden könnte. Dabei handelt es sich bei der Infanterie in erster Linie darum, Motortransport-Kolonnen zu schützen, auf welchen verladene Infanterie transportiert wird. Es gibt immer wieder Lagen, in denen der beschleunigte Vormarsch eines Bataillons motortransportiert wünschenswert ist, vorwiegend beim Einsatz von Reserven. Ohne Flab-Schutz sind derartige Transporte bei Tag undurchführbar. Wenn aber Reserve-Verbände, zum Beispiel nach einem Atombeschuß der Abwehrfront, rasch verschoben werden müssen oder wenn ein Einsatz gegen einen Luftlandeverband notwendig wird, genügt in vielen Fällen das Fußmarschtempo der Infanterie nicht. Auch ein Abwarten des Nachteinbruches läßt sich meist nicht verantworten.

Bild 1 Flab-Gruppe mit improvisierter Selbstfahrlafettierung auf Lastwagen und Gepäckanhänger

Es wurden daher in den Inf.Flab-Schulen in Chur Versuche gemacht, wie solche Lastwagen-Kolonnen wirksam gegen feindliche Flieger geschützt werden können. Dabei wurde festgestellt, daß es möglich ist, eine schußbereite Flab-Kan. auf einen schweren oder mittleren Lastwagen zu verladen. Ein zweites Geschütz kann auf einem Inf.Gep.Anh. montiert werden, so daß die Flab-Gruppe noch geschlossen eingesetzt und deren Feuer geleitet werden kann.

Man ist sich darüber im klaren, daß es sich dabei um eine Improvisation handelt. Solange unserer Armee aber eine selbstfahrende Flab fehlt, müssen Mittel und Wege gefunden werden, um auf irgend eine Weise auch rollenden Verbänden den notwendigen Flab-Schutz zu bieten. Selbstverständlich ist diese Selbstfahrlafettierung relativ unbeweglich und nicht geländegängig, für den Schutz von Transportkolonnen, die mit den gleichen Fahrzeugen rollen und ebenfalls nicht geländegängig sind, vermag sie jedoch zu genügen.

Die Flab-Kp. verfügt über drei schwere Lastwagen mit Inf. Gep.Anh. Damit die Kompagnie sich mit improvisierter Selbstfahr-Lafettierung verschieben kann, müssen ihr noch drei weitere Lastwagen mit Inf.Gep.Anh. zugeteilt oder zur Verfügung gestellt werden.

Bild 1 zeigt eine Flab-Gruppe mit improvisierter Selbstfahr-Lafettierung auf Lastwagen. Die Geschütze sind auf der Brücke der Lastwagen verkeilt, Seiten- und Rückwände der Fahrzeuge

sind abmontiert. Es kann daher nur ein Minimum an Leuten und an Material auf den Fahrzeugen verladen werden. Weitere Kanoniere, zusätzliche Munition, Waffenzubehör, Tarnmaterial usw. werden auf einem Jeep mit Anhänger nachgeführt.

Schießversuche haben gezeigt, daß die Treffergebnisse nicht wesentlich absinken, wenn ab Lastwagenbrücke oder ab Inf.Gep. Anh. geschossen wird. Selbstverständlich muß der Lastwagen bei Fliegerangriffen sofort anhalten, da beim Schießen während der Fahrt die Präzision des Feuers allzusehr leiden würde. Dies bedingt, daß während der Fahrt die Fliegerbeobachtung organisiert ist und daß die Verbindungen zum Gruppenführer und von diesem zum Fahrer einwandfrei spielen.

Im Fliegermarsch bei Tage rollt mit Abständen von 300 Metern je ein Fahrzeugpaket von 2 Fahrzeugen. Wenn wir den Wirkungsbereich der Flab-Gruppe mit 1000 Metern annehmen, so können wir ihr also den Schutz von vier weiteren Fahrzeugpaketen anvertrauen (vgl. Skizze 2).

Die Mot.Trsp.Kol. umfaßt 30 Lastwagen oder .	15 Fz.Pakete
Für weitere Fahrzeuge oder für die Kdo.Fz. der Trsp.Kol. und der zu transportierenden Truppe können wir noch ..... dazu rechnen	5 Fz.Pakete
Ferner kommen noch dazu für die Kdo.Organe der Flab-Kp.	4 Fz.Pakete
Die Flab.-Kp. ist in der Lage, eine Kolonne von wirksam zu schützen.	24 Fz.Paketen

Die Eingliederung der Flab-Fahrzeuge zwischen die Fahrzeuge der Transport-Kolonne bedingt eine zusätzliche Absprache zwischen dem Transportkommandanten, dem Transportführer und dem Kdt. der Flab-Kp., damit jeweilen nach vier Fahrzeugpaketen (an der Spitze bereits hinter dem zweiten Paket) die Flab-Fahrzeuge ohne langwierige Bereitstellungen eingeschoben werden können.

Der Zeitbedarf für die Vorbereitungsarbeiten der Flab-Kp. für improvisierte Selbstfahr-Lafettierung ist gering, er beträgt zirka eine halbe Stunde. Während der Zeit, in der sich die Infanterie für den Verlad bereitstellt, kann sich also auch die Flab-Kp. für ihren kommenden Einsatz vorbereiten.

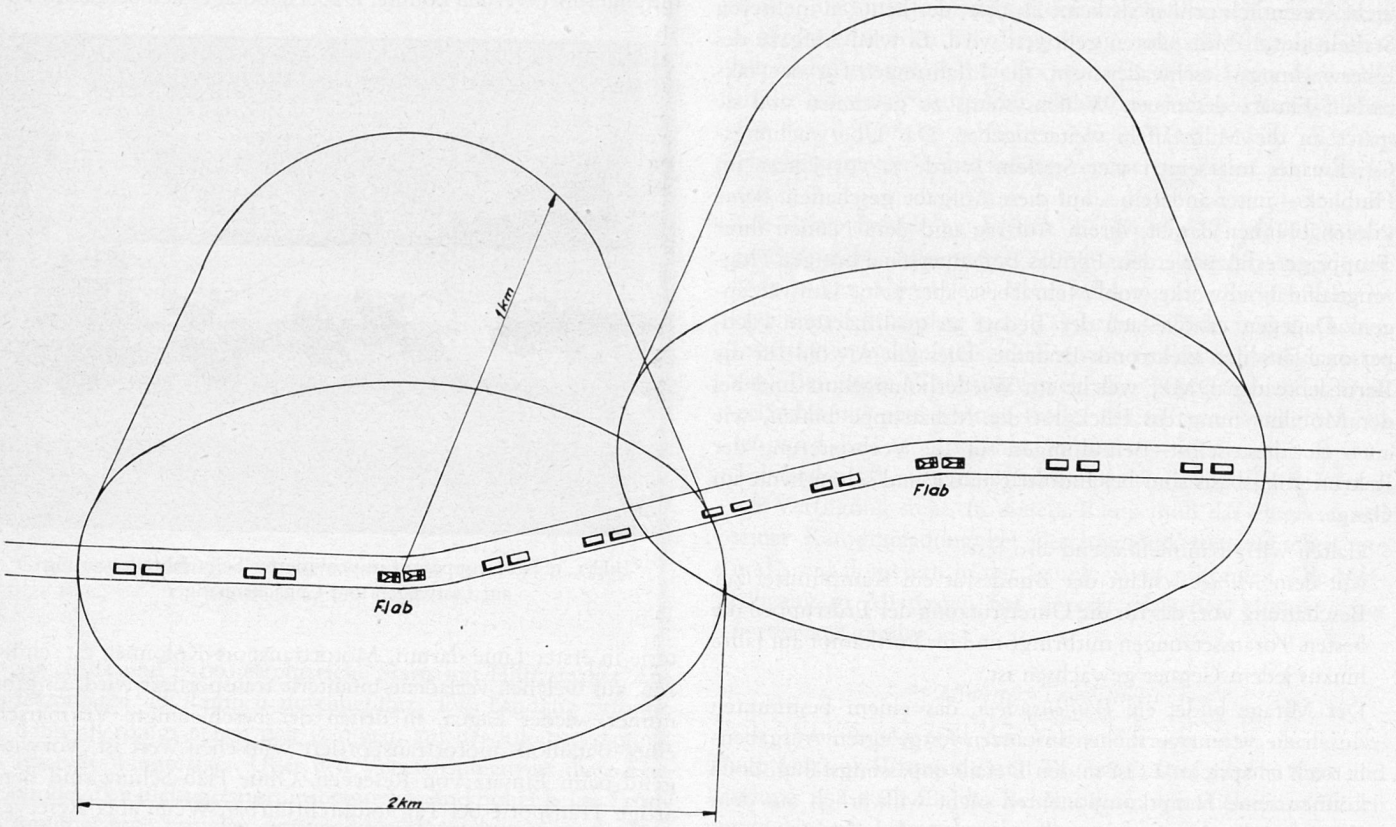


Bild 2 Schutz einer Lastwagenkolonne durch mitrollende selbstfahrlafettierte Flab

Es ist natürlich wünschenswert, daß der Kommandant der Flab-Kp. schon frühzeitig über seinen möglichen Auftrag orientiert wird, was im Falle der Verschiebung von Reserven auch ohne weiteres möglich sein wird, das heißt schon im Moment, in dem der Motortransport eines Reserve-Bataillons ins Auge gefaßt und diesem die Transport-Kolonne zur Verfügung gestellt wird.

Damit die Flab am Ausladeort sofort dessen Schutz übernehmen kann, wird auf jedem Lastwagen ein Fahrgestell mitgeführt. Dieserart ist es möglich, sofort nach Eintreffen gestaffelt die Geschütze abzuladen, um an taktisch günstigem Ort in der Nähe des Ausladeraumes Stellung zu beziehen. Ein solcher Stellungsbezug kann innerhalb von wenigen Minuten vollzogen werden. Sofern hierzu eventuell schwieriges Gelände oder Distanzen von einigen hundert Metern zu überwinden sind, kann der Jeep benützt werden, der auf dem Marsch dem Camion als Munitionsfahrzeug folgte.

Ein solcher Einsatz der Flab-Kp. scheint uns vielleicht fremd. Wenn es sich aber darum handelt, die Kampftruppe vor ihren gefährlichsten Feinden, den feindlichen Flugzeugen zu schützen, so muß nach allen Mitteln gesucht werden, die einen erfolgreichen Abwehrkampf versprechen. Wenn für die Fliegerei gilt: «The employment of the army aviation is only limited by the imagination and the ingenuity of the user!», so muß sich auch die Fliegerabwehr von allen Vorurteilen lösen und alle Möglichkeiten ausnützen, um der feindlichen Luftwaffe die Stirne zu bieten.