

Zeitschrift: Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 65 (1990)

Heft: 4

Artikel: Erhöhte Bedeutung des nordpazifischen Raumes

Autor: Kübli, James E.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-713992>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

Erhöhte Bedeutung des nordpazifischen Raumes

Von Oberstlt James E Kübli, Bern

Geostrategische Bedeutung

In der Vergangenheit hat sich das Hauptaugenmerk der meisten militärpolitischen Analysen mehrheitlich auf den europäischen Kontinent gerichtet. Dabei ist die Bedeutung des nordpazifischen Raumes nicht geringer geworden. Im Gegenteil, das Handelsvolumen der USA mit dem Fernen Osten ist heute grösser als jenes mit EUROPA. Dass dabei die Verbindungswege (Lines of Communication = LOC) entsprechend an Bedeutung gewonnen haben, versteht sich von selbst.

Der Europäer ist sich kaum bewusst, dass die direkten Seeverbindungen, beispielsweise vom Staate Washington (SEATTLE) in den Fernen Osten, nur 80 bis 100 Kilometer an der Südspitze der ALEUTEN-Inseln vorbeiführen. Dies hatte im Zweiten Weltkrieg bereits die Japaner zu einer Besetzung der ALEUTEN-Inselgruppe (Dutch Harbour) bewogen. Dieser Nebenkriegsschauplatz ALEUTEN wurde allerdings nie sehr bekannt, weil er ganz im Schatten der Ereignisse im zentralen und südlichen Pazifik stand.

Die Amerikaner haben auf die gestiegene Bedeutung des nordpazifischen Raumes, die im übrigen auch durch die in den vergangenen Jahren ständig gewachsene Stärke der sowjetischen Pazifikflotte untermauert wird (Diese ist mittlerweile zur stärksten der vier sowjetischen Flotten gewachsen), auf ihre Art reagiert. So ist 1986 das bis dahin auf Hawaii stationierte Hauptquartier der 3. US-Flotte wieder auf See zurückverlegt worden. Derzeit ist das amphibische Landungsschiff «CORONADO» Flaggschiff der 3. US-Flotte. Zudem ist auch der Marineluftstützpunkt im südlichen Teil der ALEUTEN-Inselkette auf ADAK wieder erheblich verstärkt worden. Derzeit operieren von dort ständig Langstrecken-Aufklärungsflugzeuge der US-Navy vom Typ P-3C «ORION». In der Regel befindet sich eine sogenannte Patrol-Squadron auf der Na-



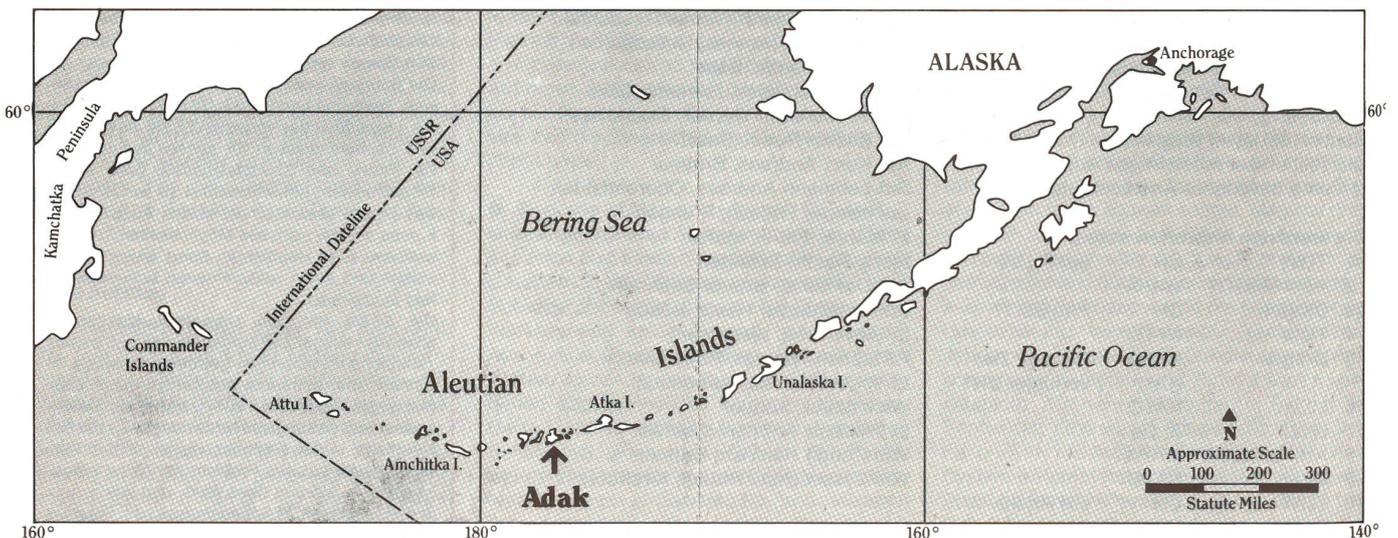
Das offizielle Signet der 3. US-Flotte, jenes Flottenverbandes der US Navy, der für den Nordpazifik und die Beringsee verantwortlich ist.

val Air Station (NAS) ADAK, die neun Maschinen umfasst. Eine dieser Maschinen befindet sich praktisch immer in der Luft, eine Mission kann 10 bis 12 Stunden dauern. Die Maschinen überwachen insbesondere die Bewegungen sowjetischer U-Boote, die vom Hauptstützpunkt in PETROPAWLOWSK aus operieren. Selbstverständlich werden aber auch Bewegungen sowjetischer Überwassereinheiten gemeldet.

In den vergangenen Jahren ist es immer wieder vorgekommen, dass die Amerikaner, allerdings ohne dass dies publik gemacht wird, Kampfflugzeuge auf den Stützpunkt von ADAK verlegt haben. Dabei soll es sich nicht nur um Kampfflugzeuge der US Air Force, die aus den USA und vor allem aus dem Bundesstaat ALASKA einfliegen, gehandelt haben. So werden in diesem Zusammenhang etwa auch Kampfflugzeuge der Marine vom Typ F-14 «TOMCAT» und A-6E «INTRUDER» genannt. Die völlig abgeschiedene Insel mit der NAS

ADAK ist kein attraktiver Standort für die Angehörigen der US Navy. Auf der von äusserst heftigen Wetterwechseln heimgesuchten Insel wächst kein Baum. Tiere sind rar. Gelegentlich sieht man einen Adler, zudem ist mit Erfolg auch der Moose (ein elchartiges Tier) auf diesem verlassenem Archipel angesiedelt worden. Die Verbindung nach aussen besteht aus einer zweimal pro Woche aus SEATTLE im Staate Washington einfliegenden Maschine des Military Airlift Command der US-Luftwaffe, die Versorgungsgüter und/oder Personal einfliegt respektive in die Staaten zurückfliegt. Gelegentlich fliegen auch Einheiten der US-Luftwaffe, der Luftwaffenreserve oder der Air National Guard von Alaska, so etwa von der ELMENDORF AFB; die Naval Air Station von ADAK an.

Der Verfasser dieser Zeilen hatte vor einiger Zeit auf Einladung der 3. US-Flotte Gelegenheit, ein Seemanöver dieses Flottenverbandes in der BERINGSEE zu verfolgen. Nicht nur die Witterungsbedingungen sind ungewöhnlich, auch die Distanzen. Allein der Flug von der Air National Guard Base von KULIS (dies ist der militärische Teil des internationalen Flughafens von ANCHORAGE) mit einer C-130 «HERCULES» entlang der ALEUTEN-Inselkette nach ADAK dauerte rund 4 Stunden. Und ADAK ist bei weitem nicht die vom Festland ALASKAS entfernteste militärische Einrichtung. Auf der äusseren Insel SHEMA, die weitere rund 3 Flugstunden von ADAK entfernt liegt, sollen sich geheime elektronische Aufklärungseinrichtungen der US Air Force befinden. Zudem sollen RC-135 «COBRABALL»-Maschinen für die elektronische Aufklärung, die dem 6. strategischen Aufklärungsgeschwader angehören, von dieser Basis aus operieren, die im weitem auch von der 16. Überwachungsstaffel des US Space Command besetzt sei. Ein Flugplatz mit einer 3,3 Kilometer langen Piste erlaubt u.a. auch das



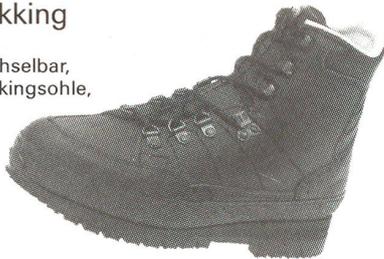
Die Inselkette der Aleuten erstreckt sich vom Festland Alaskas bis weit hinaus in den Nordpazifik. Die äusserste Insel Shemya (bei Attu) liegt nur wenige 100 Kilometer vom wichtigen sowjetischen Kriegshafen Petropawlowsk auf der Halbinsel Kamtschatka entfernt. Der Marinestützpunkt Adak, immerhin etwa 4000 Kilometer von Anchorage entfernt, liegt etwa in der Mitte der Aleuten-Inseln.

Armeeschuh 2 Trekking

Rindleder schwarz,
Fussbetteinlage auswechselbar,
Lederfutter, griffige Trekkingsohle,
sehr leicht zum Tragen.

Mod. C Gr. 36-48*

Fr. 159.-



De Luxe

Rindleder schwarz,
Fussbetteinlage
auswechselbar,
Lederfutter,
Trekkingsohle,
Schnellschnürverschluss,
leicht zum Tragen.

Mod. B Gr. 36-48*

Fr. 169.-

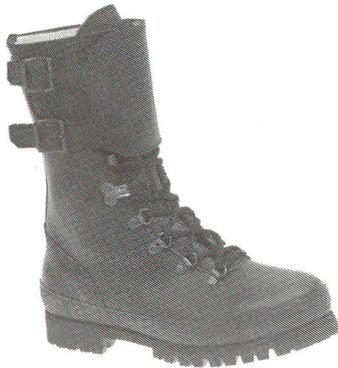


Kampfstiefel

Rindleder schwarz,
Fussbetteinlage
auswechselbar,
Lederfutter,
Profilgummisohle,
Schnellschnürverschluss,
leicht zum Tragen.

Mod. A Gr. 39-48*

Fr. 169.-



Bürgi's
Schuh Haus

Versand: 041 - 53 21 44

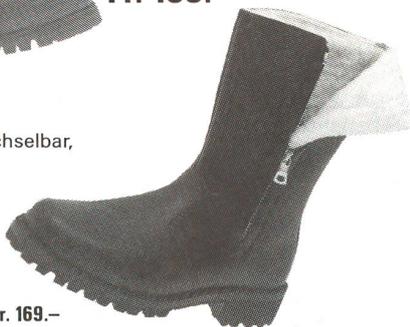
Allround-Stiefel

Rindleder schwarz
Fussbetteinlage auswechselbar,
griffige Gummisohle,
Metallreissverschluss,
Futter echt Lammfell.

Mod. D Gr. 39-46*

Fr. 179.-

auch mit Lederfutter Fr. 169.-



Bestellcoupon

Sdt

Ich bestelle 1 Paar Schuhe, Grösse _____
Rückgabe innert 8 Tagen.

Mod. A

Mod. B

Mod. C

Mod. D + Porto

*Ab Gr. 47 Übergrössenzuschlag Fr. 12.-

Name: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

Einsenden an:

Bürgi's Schuhhaus, Sonnenplatz, 6020 Emmenbrücke

Ruhn! Abtreten in den Urlaub! Mit dem Fünfliber-Billett.



Für Reisen in Uniform
gibt's das Fünfliber-
Billett auf Bestellung
beim Fourier.

Beim Einrücken und
bei der Entlassung
gilt der Marschbefehl
als Billett.

Neu: Das Fünfliber-
Billett und der
Marschbefehl sind
ebenfalls gültig auf
den städtischen
Verkehrsbetrieben
(Tram/Bus), ausge-
nommen Taxis.





In karger, arktischer Umgebung, eingebettet in Lavaerde, liegt das grosse Flugfeld der Marineflugstützpunkte von Adak, dessen Hauptpiste gegen 3,3 Kilometer misst. Die Aufnahme entstand aus dem Helikopter des Typs «Sea Knight» vom Versorgungsschiff «USS Wabash»; der uns vom Flugzeugträger «Enterprise» zurück nach Adak brachte.

Anfliegen von F-15 «EAGLE»-Kampfflugzeugen der US Air Force. Auf derselben Insel befinden sich auch Einrichtungen für Systeme und Tests der von Präsident Reagan lancierten «Strategic Defense Initiative» (SDI), so u a auch für das Raketenprogramm «QUEEN MATCH». Somit kommt diesen Inseln durchaus auch eine strategische Bedeutung zu.

Bereits im Anflug auf die Naval Air Station ADAK erhielt man aus der C-130 einen ersten Eindruck von den arktischen Verhältnissen mit den verschneiten Hügelzügen und den offensichtlich kargen Verhältnissen. Eine Scharfschiessübung mit Lenk Waffen und ein dazu verhängtes Sperrgebiet eines Flottenverbandes der 3. US-Flotte, der vor ADAK kreuzte und den wir später besuchen sollten, verzögerte unsere Landung auf der Insel. Einiges später überflog unsere Besatzung den nukleargetriebenen Flugzeugträger «USS ENTERPRISE», bevor wir auf dem windigen und eiskalten Luftstützpunkt von ADAK aufsetzten.

Ein erster Eindruck beim Aussteigen aus der Hercules war der, tatsächlich am Ende der Welt angekommen zu sein. Nicht umsonst wird diese Insel etwa auch als «Birthplace of Winds» (als Geburtsort des Windes) bezeichnet. ADAK, die nur 35 Kilometer breite und 56 Kilometer lange Insel vulkanischen Ursprungs, ist bloss 960 Kilometer von PETROPAWLOWSK entfernt, einem grossen sowjetischen Marinestützpunkt.

Am 3. Juni 1942 hatten die Japaner den Ort DUTCH HARBOR auf den Aleuten bombardiert und die beiden Inseln KISKA und ATTU besetzt. Dies führte in der Folge zum Aufbau einer recht grossen amerikanischen Präsenz auf ADAK, die 1943 rund 144 000 Mann umfasste. ADAK gehört zum 1959 eingegliederten 49. Bundesstaat Alaska, der 1867 für bloss 7,2 Millionen Dollar von RUSSLAND gekauft worden war. Dieser Staat mit seinen rund 3 Millionen Seen und 33 000 Meilen Küstenlänge misst an seiner engsten Stelle zur SO-WJETUNION, zwischen der sowjetischen Insel BIG DIOMEDE und der amerikanischen Insel LITTLE DIOMEDE, bloss 3 Kilometer. Die Bedeutung ALASKAS nimmt für die USA in vielerlei Hinsicht zu. VALDEZ ist zu einem bedeutenden und seit dem Ölunfall im April 1989 nicht unumstrittenen Ölhafen geworden, in

welchem 20 Prozent der US-Ölförderung, nach Zuführung durch eine 1300 Kilometer lange Pipeline aus der PRUDHOE-Bucht, verladen werden. Bereits heute beziehen die USA mehr Öl aus ALASKA als aus dem MITTLEREN OSTEN. Der Bundesstaat hat damit an Bedeutung erheblich gewonnen. Bestrebungen, auf anderen wirtschaftlichen Sektoren zu expandieren (zB Dienstleistungssektor wie Tourismus), was angesichts der sinkenden Erdöleinnahmen dringend nötig wäre (die Arbeitslosenrate betrug Ende 1987 immerhin gegen 10 Prozent), sind bis jetzt noch nicht so erfolgreich verlaufen. Dies dürfte möglicherweise mit ein Grund sein, weshalb der berühmte Senator *Ted Stevens* sich seit längerem auch für die vermehrte Nutzung ALASKAS als Ausbildungsgebiet für die US-Streitkräfte einsetzt.

Es gibt u a bereits Stimmen, die meinen, dass ein Teil des in EUROPA offenbar nicht mehr verantwortbaren Tiefflugtrainings nach ALASKA verlegt werden könnte (Die US-Luftwaffe soll in ALASKA über ein Übungsgebiet von allein 4000 Quadratkilometern verfügen). In diesem Zusammenhang ist es von Bedeutung zu wissen, dass die Strecke von einzelnen Luftstützpunkten in ALASKA nach EUROPA, vorab NORDEUROPA, wie auch nach SÜDKOREA, kürzer ist als von Basen in den



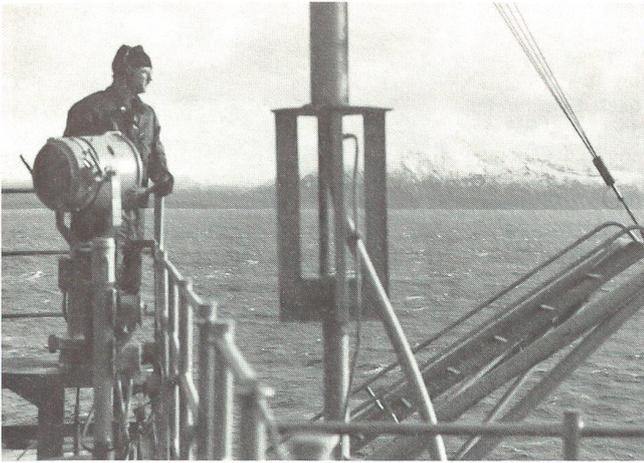
In barackenähnlichen Hausungen wohnen die über 4000 Angehörigen der US-Streitkräfte auf der Insel Adak ohne Bäume, die «am Ende der Welt» liegt und als nicht besonders attraktive Abkommandierung gilt. Immerhin gibt es auch eine Mittelschule und eine zweimal wöchentlich angesetzte Verbindung nach dem Staate Washington.

USA selber. *Senator Stevens* versucht zudem, das mit zahlreichen Rohstoffen begüterte ALASKA (Naturgas, Kohle, Erz, Kupfer), die allerdings erst teilweise oder überhaupt noch nicht genutzt werden, inskünftig auch als Stützpunkt für die US Navy zu gewinnen.

Zur Bedrohung des Raumes

Nach amerikanischen Zeitungsangaben sind durch Eskimo-Scouts im Bereiche der ST-LAWRENCE-Inseln schon wiederholt militärische Gegenstände gefunden worden, die Teil sowjetischer militärischer Ausrüstung sind. Dies und anderes deutet darauf hin, dass offensichtlich auf amerikanischem Territorium Aufklärung betrieben wird, ohne dass allerdings bisher Personen dabei erwischt wurden. Weit beunruhigender ist für amerikanische Instanzen allerdings die in den Vorjahren stark gestiegene Zunahme von sowjetischen Anflügen auf den US-Luftraum. Dabei sollen immer wieder Flugprofile mit Angriffscharakter erkannt worden sein, so u a auch Flüge, die Marschflugkörper-Angriffe auf ALASKA simulierten. Während in den frühen achtziger Jahren pro Jahr durchschnittlich 10 bis 15 sowjetische Flüge, meist elektronische Aufklärungsflüge oder Eisaufklärungseinsätze, durch Maschinen des Alaskan Air Command aufgeklärt werden mussten (1980 bis 1984 seien nur 10 BEAR-Bomber abgefangen worden), begannen die sowjetischen Aktivitäten 1987 sprunghaft anzusteigen. In diesem Jahre mussten 65 Flüge abgefangen werden, 50 davon waren BEARS, wobei 26 der H-Version angehörten, die zum Einsatz von Marschflugkörpern geeignet sind. Bis im Herbst 1988 waren bereits wieder 45 vergleichbare sowjetische Flüge verzeichnet worden. Die meisten der anfliegenden BEAR-Bomber sollen vom Stützpunkt DOLON in der zentralen Sowjetunion aufgestiegen sein, wo mittlerweile die modernen BLACKJACK-Bomber disloziert sein dürften. Wesentliche Teile der sowjetischen Jäger sollen auf ANADYR, 400 Kilometer von den ST-LAWRENCE-Inseln entfernt, andere auf MYS SHMIDTA und PROVIDENIYA basieren.

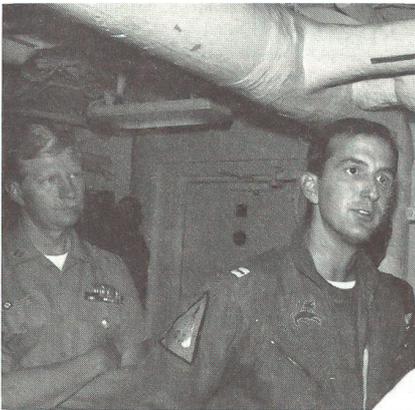
Was die Sowjets mit der Verstärkung ihrer Pazifik-Flotte – die in den letzten sechs Jahren auf rund 400 Überwasser-Einheiten und 130 U-Boote angestiegen ist – bezwecken, ist nur schwer erklärbar. Es ist denkbar, dass die noch unter den Vorgängern von *Gorbatschow*



Blick vom Signaldeck des atomgetriebenen Flugzeugträgers «USS Enterprise», hoch über dem Flugdeck, auf der Insel Adak im Hintergrund, deren verschneite Berge vulkanischen Ursprungs sind.



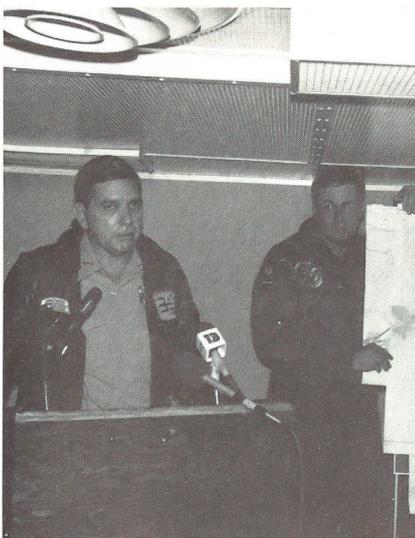
Die Kampfflugzeuge des Marinefliegergeschwaders 11 sind nicht mehr, wie früher, bunt bemalt. Alle Maschinen sind grau gefärbt. Hier rollt eine Maschine des Typs EA-6B «Prowler» der Elektronikstaffel VAQ-135 «The Wizards» nach erfolgter Landung zurück zu ihrem Parkplatz. Dahinter sind A-7E-«Corsair-II»-Jagdbomber der Attack Squadron 22 «The Fighting Redcocks» erkennbar.



Oberleutnant zur See Don Eisenhart erzählt nach seiner Rückkehr von einem Interzeptionseinsatz gegen eine sowjetische BADGER-Maschine. Eisenhart ist F-14-«Tomcat»-Pilot und gehört zur Abfangjägerstaffel VF-213 «Black Lions».



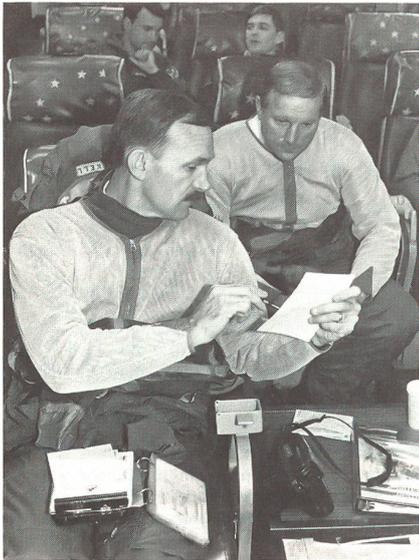
Das moderne sowjetische Aufklärungsschiff «Balzam» (hinten) wird vom amerikanischen Lenkwaffenzerstörer «USS Joseph Strauss» aus dem Grenzgebiet zwischen amerikanischen Hoheitsgewässern und der Beringsee abgedrängt, nachdem sich der Aufklärer zuvor, vorerst unerkannt, im dichten Nebel und Schneetreiben dem US-Flottenverband genähert hatte und sich in diesen gedrängt hatte.



Vizeadmiral Diego Hernandez, Kommandant der 3. US-Flotte und ehemaliger Kommandant des Flugzeugträgers «USS John F. Kennedy», erläutert anhand einer Karte den Zwischenfall, bei welchem ein sowjetisches Aufklärungsschiff weit der Adak-Insel – vorerst unerkannt – mitten in dem amerikanischen Flottenverband aufgetaucht war.



Im leichten Schneetreiben wird ein F-14A-«Tomcat»-Abfangjäger der Staffel 114 «Fighting Aardvarks» mit einer Luft-Luft-Lenkwanne des Typs «Sparrow» bewaffnet. Im Hintergrund ist der Turm des atomgetriebenen Flugzeugträgers «Enterprise» erkennbar.



Fregattenkapitän *Dave Bunnell*, Kommandant der Abfangjägerstaffel VF-213 (links), erläutert Lt *Hatch Hiat* im Staffelfraum seiner F-14A-Einheit einige Flugnotizen. Beide Flieger tragen sogenannte anti-exposure-Anzüge, die sie vor der grimmigen Kälte der arktischen Beringsee bei einer Notwasserung schützen sollen.

eingeleiteten Massnahmen mittlerweile etwas reduziert wurden, so wie dies auch im Nordatlantik festzustellen ist. Dies, um einerseits Kosten zu sparen und andererseits Druck auf die Amerikaner auszuüben, ihrerseits ihre Aktivitäten zu reduzieren. PETROPAWLOWSK, die den Aleuten am nächsten gelegene grosse Marinebasis auf KAMTSCHATKA stellt den einzigen freien Zugang zum Pazifik sicher.

Der Marineluftstützpunkt ADAK

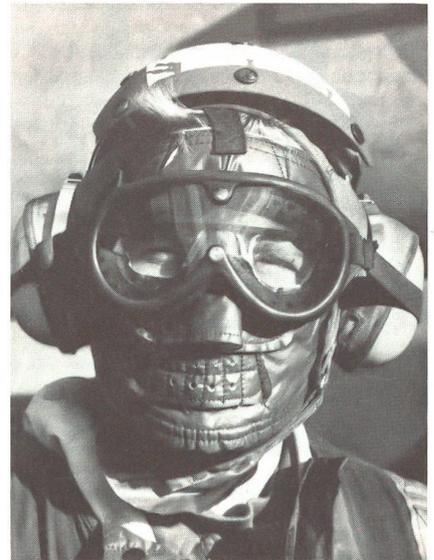
Nach der Besetzung der Aleuten-Inseln ATTU und KIDKA durch die Japaner diente ADAK als Schlüsselbasis für die Rückeroberung ATTUS. Im August 1942 landeten von U-Booten abgesetzte Scouts auf der Insel und stellten fest, dass keine Japaner vor Ort waren. Zwei Tage später landeten 4500 Amerikaner, später, nach einer Bauzeit von nur 10 Tagen für ein vorerst rudimentäres Flugfeld, weilten zeitweise 90 000 Mann auf der Insel. Von diesem Flugplatz mit seinen zwei Pisten aus wurden in der Folge die Japaner auf KISKA und ATTU angegriffen. Die Rückeroberung von ATTU soll neben der Schlacht auf IWO JIMA die blutigste im Pazifik gewesen sein. 1950 wurde auf ADAK eine Naval Station in Dienst genommen, 1951 folgte an der KULUK-Bucht die Inbetriebnahme einer Übermittlungsanlage. Heute leben 4500 Personen auf dem Stützpunkt, in den letzten zwei Jahren sind allein 505 Häuser teils gebaut, teils in langwierigen Seetransporten entlang der Pazifikküste von den USA nach ADAK gebracht worden. Nach Aussagen des Stützpunktkommandanten, Captain und Marineflieger *Richard Munro*, ist es von grosser Bedeutung, dass die Marineangehörigen ihre Familien weitgehend auf diese verlassene Insel mitbringen können, die als alles andere denn eine attraktive Abkommandierung gilt. Immerhin verfügt sie mittlerweile über eine eigene Schule, ein kleines Spital sowie über Einrichtungen, die das monotone Leben etwas kurzweiliger zu gestalten helfen.

Unterwegs mit der 3. US Flotte

Nach einem Rundgang über diese einzigartige Insel, deren Lava-Boden überall auf die Vulkanherkunft hinweist, nach Erfahrungen am eigenen Leib, wie schnell und fast unheimlich sich die Wetterlage von sonnigen Phasen in bitterkalte winterliche Verhältnisse verwandeln kann, kamen wir in den Genuss der besonderen Gastfreundschaft, die die Amerikaner ihren Gästen auf dieser Insel entgegenbringen. Sie ist offenbar Ausdruck dieser Einsamkeit, die eben das menschliche Zusammenrücken fördert. Privat bei Familien untergebracht (der Schreibende beim Operations Officer der Naval Air Station ADAK), gab die Gelegenheit, auch einen Einblick in das Leben einer Marinefamilie auf dieser abgechiedenen Insel zu gewinnen.

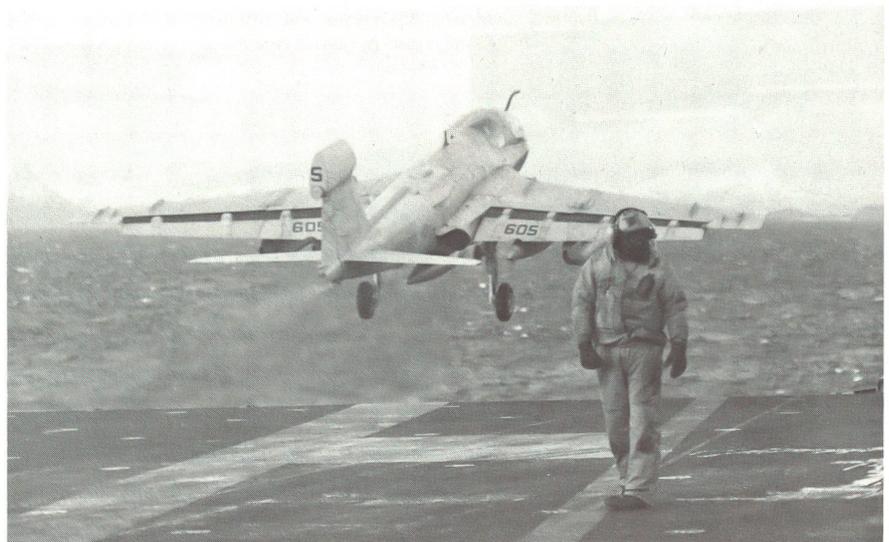
Im Nordpazifik hatte schon einige Tage vor unserem Besuch auf ADAK ein grossangelegtes Manöver von Marine- und Luftwaffeneinheiten unter der Bezeichnung «NORPACEX» (für «NORTH PACIFIC EXERCISE») begonnen, an welchen sich u a ein Flugzeugträger-Kampfverband mit dem Träger «ENTERPRISE», der zwei Wochen zuvor ALAMEDA bei San Francisco verlassen hatte, sowie Teile des Alaskan Air Command und der Alaska Air National Guard beteiligten. Seit 1986 tritt die Amerikanische 3. Flotte verstärkt im Nordpazifischen Raum auf, dies im Rahmen einer neuen Nordpazifischen Strategie, die möglicherweise auch Ausdruck der neuen Maritime Strategy der US Navy ist, aber auch als Reaktion auf die damals zunehmenden, gegen Alaska gerichteten sowjetischen Aktivitäten. Nachdem der Flottenbefehlshaber 1986 von seinem landgestützten Quartier auf HAWAII wieder auf ein Flaggschiff, das amphibische Docklandungsschiff «CORONADO», umgestiegen ist und damit auch eine bessere Führungstätigkeit entfalten kann, hat die 3. US-Flotte verschiedentlich in Alaskischen Gewässern geübt.

Im Januar 1987 landeten erstmals seit dem 2. Weltkrieg wieder amerikanische Marineflüsilie auf den ALEUTEN, nämlich die «11. Marine Amphibious Unit» auf der zuäusserst gelegenen Insel SHEMYA. Gleichzeitig

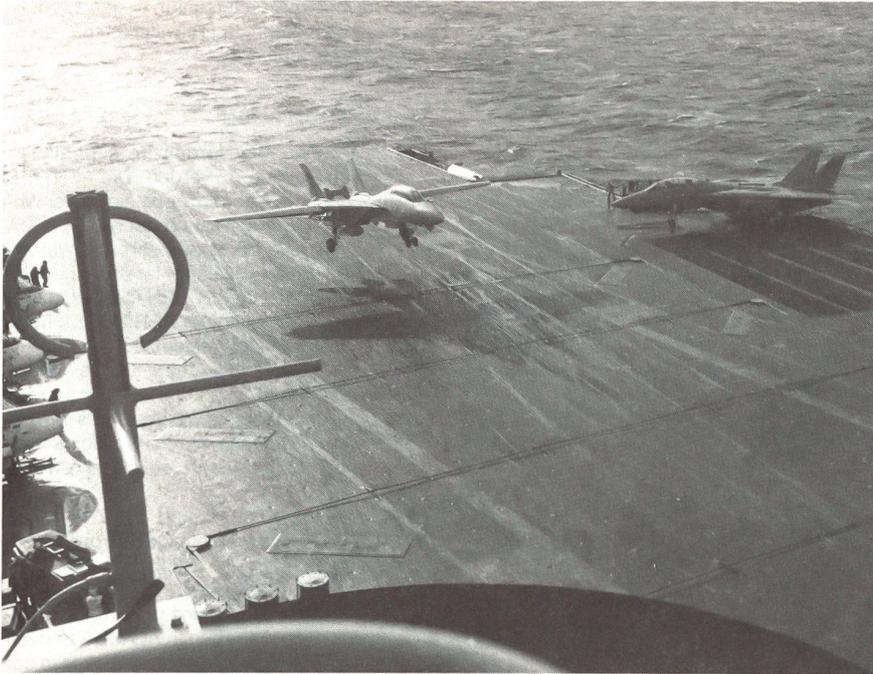


Besonders harten Bedingungen sind die Angehörigen des Flugdeckpersonals in diesen arktischen Breiten ausgesetzt. Sie schützen sich mit speziellen Gesichtsmasken dagegen.

operierte die Trägergruppe mit dem atomgetriebenen Flugzeugträger «CARL VINSON» im Raume der BERINGSEE, wo die Kampfgruppe «während» 9 Tagen von den Sowjets nicht erkannt worden sein soll. Zuvor, im September 1986, war der Flugzeugträger «RANGER» mit dem Schlachtschiff «NEW JERSEY» bis vor die KAMTSCHATKA-Halbinsel vorgedrungen. Nachfolgend hielt er im Golf von ALASKA mit einer zweiten Trägergruppe um den Flugzeugträger «CONSTELLATION» gemeinsame Manöver ab. Der besuchte Kampfverband der «ENTERPRISE» umfasste neben dem Flaggschiff der 3. Flotte «CORONADO» den Atomkreuzer «TRUXTUN», die Raketenzerstörer «LYNDE MCCORMICK» und «JOSEPH STRAUSS», den Zerstörer «O BRIEN», die Fregatten «BAGLEY» und «REASONER» sowie das Versorgungsschiff «WABASH» und zwei Nuklear-Unterseeboote. Insgesamt wies der Verband eine Stärke von gegen **10 000** Mann auf und verfügte über **100 Flugzeuge**.



Ein EA-6B-«Prowler»-Elektronikflugzeug der Staffel VAQ-135 wird von einem Katapult der «Enterprise» in die Luft geschleudert. Auf einer 90-Meter-Strecke werden diese Maschinen von 0 auf über 220 km/h beschleunigt! Man beachte den mit besonderem Kälte- und Nässeschutz ausgerüsteten Seemann. Im Hintergrund sind die schneebedeckten Berge von Adak erkennbar.



Ein F-14A-Abfangjäger «Tomcat» landet nach erfolgter Mission auf dem glitschigen Deck des Flugzeugträgers «Enterprise». Die Landegeschwindigkeit der rund 20 Tonnen schweren Maschinen beträgt um die 230 km/h, die Fangseile bremsen die Maschine auf einer Strecke von zirka 160 Metern auf Null ab.

Die Besucher wurden nach einer Besichtigung des Luftstützpunktes ADAK, auf welchem zu dieser Zeit gerade die üblicherweise auf HAWAII stationierte Patrol Squadron 22 (VP-22 mit der Bezeichnung «Blue Geese») mit ihren 9 Langstreckenaufklärungs- und U-Boot-Abwehrflugzeugen des Typs P-3B ihre 6monatige Dienstreise absolvierte, für den Transfer zum Flugzeugträger-Kampfverband vorbereitet. Dieser kreuzte ganz im Süden der BERINGSEE, unmittelbar vor ADAK, einerseits, um von günstigeren Wetterverhältnissen zu profitieren und andererseits aus taktischen Gründen. Ein Helikopter des Typs «SEA KNIGHT» vom Versorgungsschiff «WA-BASH» sollte als Transportmittel dienen. Angesichts der unruhigen und eiskalten Beringsee, die bei einer Notwasserung den Passagieren nur eine Lebenserwartung von 15 bis 20 Minuten lässt, wurden diese in einen speziellen Anzug gesteckt, der diese Lebenserwartung auf etwa 2 Stunden erhöhen sollte. Ob allerdings die nunmehr eher einem Michelin-Pneu-Männchen gleichenden Passagiere es je geschafft hätten, überhaupt aus dem Helikopter zu kommen, ist eine andere Frage. Immerhin hatte sich die «ENTERPRISE» auf Sichtweite ADAK genähert, so dass die Flugzeit dorthin nur knappe 20 Minuten betrug. Vizeadmiral Diego Hernandez, Kommandant der 3. US-Flotte, Marineflieger und ehemaliger Kommandant des Trägers «JOHN F. KENNEDY» stellte die Übung seines Verbandes vor, der von Luftwaffen-Einheiten aus ALASKA unterstützt wurde und teils gegen diese übte. Die Patrol Squadron 22 übernahm den weitreichenden U-Boot-Schutz des Verbandes. Der Kampfverband war in der Nacht zuvor von zwei sowjetischen BADGER-Maschinen aufgeklärt worden, F-14 Tomcats der «ENTERPRISE» hatten ihrerseits die BADGER 360 km vom Schiff entfernt abgefangen. Auch während des Besuches kehrte eine Patrouille der Abfangjägerstaffel VF-213 von einer solchen Interzeption zurück. Oberleutnant zur See Don Eisenhart, Pilot einer F-14

TOMCAT-Maschine, erklärte, sie hätten nach einer Luftbetankung durch eine KC-135 der Alaskan Air National Guard die Sowjets auf 25 000 Fuss (ca 8 000 m) abgefangen und fotografiert. Gelegentlich würde auch mit Handzeichen begrüßt.

Die Präsenz anderer Teilstreitkräfte auf Alaska

Die enge Zusammenarbeit der amerikanischen Marine und der Marine-Infanterie mit der Luftwaffe führt etwa auch dazu, dass F-14 EAGLE Abfangjäger diese Interzeption übernehmen, wenn dies im Rahmen der Arbeitsteilung als sinnvoll betrachtet wird und vor allem wenn die US Air-Force-Einheiten günstiger disloziert sind. Oberleutnant Dan Brooker von der 43. Tactical Fighter Squadron auf der ELMENDORF Air Force Base nahe bei ANCHORAGE erwähnte anlässlich eines späteren Besuches, dass zwecks Verkürzung der Anflugzeiten und -distanzen für solche Interzeptionen einzelne F-15-Kampfflugzeuge auf vorgeschobene Flugplätze verlegt wurden, so etwa nach SHEMA, also auf die äusserste Insel der ALEUTEN, oder in die PRUDHOE BAY im nördlichsten ALASKA.

Von dort aus seien denn auch im März 1987 erstmals Einsätze über den Nordpol geflogen worden. GALENA und KING SALMON sind weitere solche vorgeschobenen Flugplätze, von wo aus alarmbereite (5 Minuten Bereitschaft) F-15-Maschinen unter arktischen Verhältnissen zu Interzeptionen aufsteigen. Oft werden solche Einsätze von den zwei auf ELMENDORF AFB stationierten AWACS Luftraumüberwachungs- und Führungsflugzeugen der 962. Airborne Warning and Control Squadron Staffel geleitet. Für die Einsätze stehen luftwaffenseitig auf den beiden Hauptbasen in ELMENDORF und EIELESON AFB bei FAIRBANKS gegen 40 F-15 der 43. und 54. Tactical Fighter Squadron. Etwa 15 Tankerflugzeuge des Typs KC-135 und KC-10 (die ab ALASKA auch Einsätze des

Strategic Air Command unterstützen), die 168. Air Refueling Squadron und die mit C-130 HERCULES ausgerüstete 144. Tactical Airlift Squadron der Air National Guard sowie die 18. Tactical Fighter Squadron mit 26 A-10 THUNDERBOLT-Flugzeugen zur Verfügung. Letztere soll vorab zur Unterstützung der in ALASKA stationierten 6. Light Infantry Division des Heeres dienen, deren Bestand sich aus zwei reinen einheimischen Brigaden, mit zahlreichen Soldaten mit Eskimo-Abstammung sowie aus einer Brigade aus Minnesota rekrutiert. ALASKA kommt für die Winterausbildung der US-Streitkräfte eine ganz besondere Bedeutung zu. Interessant ist in diesem Zusammenhang auch, dass der derzeitige Kommandant der Nationalgarde, Generalmajor Schaeffer, selber Eskimo-Abkömmling ist.

Flottenoperationen in der Beringsee

Der Kampfverband der «ENTERPRISE» hatte unterdessen, nach Beendigung der Aufnahme von Versorgungsgütern und Besuchern von ADAK, seine Operationen aufgenommen. Im Wind- und Radarschatten von ADAK und KULUK wurde die erste Serie von Flugzeugen zum Katapultstart bereit gemacht. Die Piloten tragen angesichts der arktischen Kälte des Wassers, in welchem gelegentlich noch Eisschollen treiben, einen speziellen hautengen Anzug unter dem Fliegerkombi. Dieser Taucheranzug-ähnliche Schutz wärmt nicht nur, er ist ein Kälteschutz, der bei einer Notwasserung die Lebenserwartung etwas erhöht. Lange kann ein Pilot ohne den rettenden Helikopter ohnehin nicht leben. Fregattenkapitän Bill Trainor, der Kommandant der Abfangjägerstaffel VF-114 «AARDVARKS» erklärte uns im Einsatzraum seiner TOMCAT-Staffel den nächsten Einsatz, nämlich einen Luftkampf gegen F-15-Jäger der US Air Force. In diesem Zusammenhang wurde bestätigt, dass die USA vor einiger Zeit F-14-Abfangjäger nach ADAK disloziert haben. Ebenso sollen 1987 dreimal Allwetter-Kampfbomber des Typs A-6E INTRUDER sowie Elektronik-Maschinen des Typs EA-6B-PROWLER ebenfalls landgestützt nach ADAK verlegt worden sein. Ein begleitender amerikanischer Fachjournalist meinte, dass auf diese Art und Weise die Amerikaner vor einiger Zeit möglicherweise von ADAK aus die sowjetische Luftverteidigung im Raume PETROPAWLOWSK «getestet» hätten. Er erwähnte dabei die Zahl von 24 bis 27 sogenannten «MOCK ATTACKS».



Die wenigen Minuten Ruhezeit zwischen den Flugoperationen an der Wärme genügen dem Deckpersonal, um einen kurzen erholsamen Schlaf zu finden, auch in unbequemer Lage!



Auf vier schweren Lifts werden die Kampfflugzeuge der «Enterprise» vom Hangardeck (unten) auf das Flugdeck gehoben. Unten sieht man eine F-14A «Tomcat» und eine A-7E «Corsair», oben auf dem Flugdeck eine parkierte E-2C-«Hawkeye»-Radarfrühwarn- und -aufklärungsmaschine der Staffel VAW-117 «Night Hawks». Von dieser sind vier Maschinen auf dem Träger stationiert.

Dies würde bedeuten, wenn diese Aussage tatsächlich zutrifft, dass auch die Amerikaner die sowjetische Verteidigungsbereitschaft verschiedentlich auf die Probe gestellt haben, möglicherweise als Reaktion auf die damals gestiegenen «ANGRIFFE» von BADGERN, BEARS und derzeit vielleicht von BLACK-JACKS.

Vizeadmiral *Diego Hernandez* verspätete sich zu seinem nächsten Meeting mit uns Besuchern ganz erheblich. Weshalb wurde bald klar, die Übung hatte plötzlich etwas ernsteren Charakter erhalten. Im dichten Schneetreiben hatte sich, mehr oder weniger auf den Radarschirmen unerkannt (!) oder möglicherweise mit eigenen Schiffen verwechselt (?), plötzlich ein modernes sowjetisches Elektronikaufklärungsschiff eingeschlichen, das nun bei einem der zahlreichen und so typischen, abruhen Wetterwechsel mitten im sonnenbeschienenen amerikanischen Flottenverband sichtbar wurde. Dies hatte bei den Verantwortlichen offensichtlich zu einer Verwirrung und zu eiligen Reaktionen geführt. Angesichts der Nähe zu der ADAK- und der KULUK-Insel wurde beraten, ob sich die «BALZAM», so hiess der sowjetische Eindringling, in amerikanischen Hoheitsgewässern oder nicht befand. Ein eigens auf dem Flugzeugträger mitfahrender Jurist und Seerechtsexperte im Offiziersrang wurde zu einer Beurteilung aufgefordert. Zwar wurde danach entschieden, dass das Auftauchen der «BALZAM» an der Grenzlinie zu einer Bucht der Insel ADAK nicht als Grenzverletzung ausgelegt werden könne, trotzdem wurde der Aufklärer aufgefordert, das Gebiet zu verlassen, und ein Raketenzerstörer drängte ihn sachte ab. Dieser an sich eher geringfügige Zwischenfall zeigt doch sehr deutlich, wie sehr und mehr denn je der nordpazifische Raum zu einer Interessenzzone der Supermächte geworden ist.

Eine besondere Leistung bei diesen Flugoperationen unter arktischen Verhältnissen erbringen nicht nur die fliegenden Besatzungen, sondern vor allem das Personal auf dem Flugdeck. Diese meist kaum zwanzigjährigen Burschen setzen sich nicht nur der Gefahr

von Düsentriebwerken, Propellern und Rotoren aus, die nasse Kälte und das glitschige Flugdeck, das oft noch beträchtlich rollt, setzen sie zusätzlichen Risiken aus. Der Rhythmus der Flugoperationen auf Flugzeugträgern spielt sich meist in einem 90-Minuten-Takt ab, das heisst, dass alle 90 Minuten eine Serie von zirka 15 bis 20 Maschinen gestartet wird und gleich anschliessend die zuvor gestartete Serie zurückkehrt. Diese Start- und Landeoperationen nehmen in der Regel 20 bis 30 Minuten in Anspruch. Oft sieht man danach die jungen Männer am Boden, an der schützenden Wärme im Innern des Schiffes schlafen. Ihnen verbleiben dazu bis zum nächsten Einsatz nur wenige Minuten, und



Um eine Kontrolle über die Standorte jeder einzelnen Maschine auf der «Enterprise» zu haben, wird jede einzelne Bewegung mittels Telefon in diese Kontrollzentrale (Flight Deck Control) gemeldet, wo sie mittels Modellen nachvollzogen wird. Die engen Verhältnisse und die gegen 90 Flugzeuge auf dem Träger zwingen zu diesem rationalen Betrieb.

dies bei einem Arbeitstag von gegen 18 Stunden und bei einem auf Freiwilligkeit basierenden Wehrsystem!

Schlussbetrachtungen

Solche Übungen im Nordpazifik sind mittlerweile zur Routine geworden. Die «ENTERPRISE» und ihre Kampfgruppe sind zwei Wochen nach unserem Besuch nach ALAMEDA IN KALIFORNIEN zurückgekehrt und weitere 6 Wochen später zu einer fast 6monatigen Dienstfahrt in den INDISCHEN OZEAN aufgebrochen. Die Übung in der BERINGSEE hatte u.a. auch als Bereitschaftstest für diese bevorstehende lange Fahrt gedient. Die Teams müssen vor jeder Einsatzfahrt wieder neu geschult und eingespielt werden, dies um so mehr, als die Zusammensetzung der Besatzung innert weniger Jahre vollständig wechselt.

Im Grunde genommen sind wir Zeuge des amerikanischen Marinealltags geworden. Ein intensiver mehrtägiger Einblick in die arktischen Marineoperationen, ein Einblick in die übrige militärische Präsenz und in die Aktivitäten von US Streitkräften in ALASKA und auf den ALEUTEN, inklusive eines Besuchs in der Operationszentrale der alaskischen «Filiale» des amerikanisch-kanadischen NORAD (North American Air Defense) sowie auf dem Luftwaffenstützpunkt von ELMENDORF bei ANCHORAGE legen Zeugnis ab von dem, was so leichtfertig als Alltag bezeichnet wird, in Wirklichkeit aber unendlich viel Kleinarbeit, Aufwand, Good Will, persönliche Leistungsbereitschaft und Opfer fordert.

Teilhaber

Wer Verantwortung empfängt, ist mehr als nur Söldner, er ist Teilhaber.
Divisionär Edgar Schumacher (1897 bis 1967)