

Zum Krieg im Pazifik

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **18 (1942-1943)**

Heft 32

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-711169>

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.

Das unsymmetrische Flugzeug

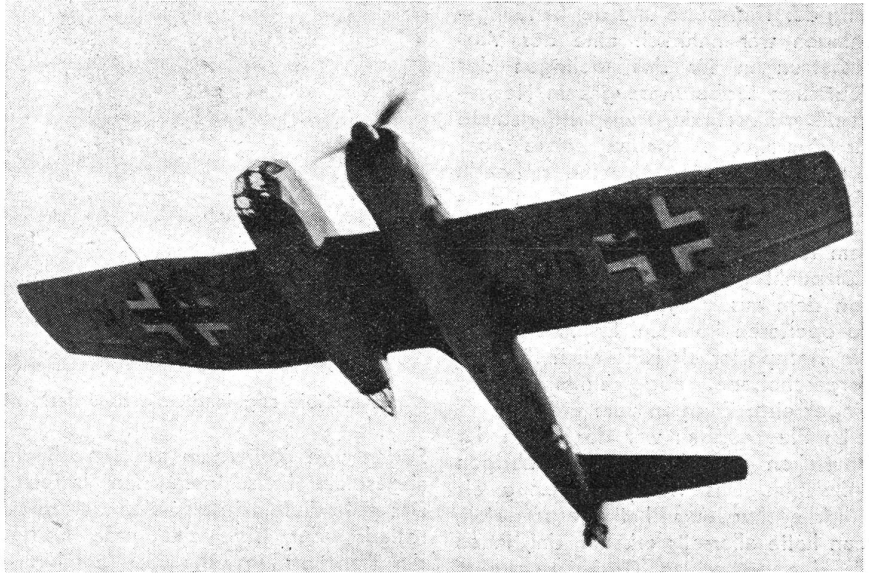
Eine Abart der bis heute gebauten Kriegsflugzeuge bildet das unsymmetrische Flugzeug. Der Typ Blohm & Voß, BV 141, ist das erste unsymmetrische Flugzeug der Welt. Der Laie fragt sich über die Vor- und Nachteile dieser eigenartigen Bauart.

Es ist interessant, zu wissen, daß schon im Jahre 1933 ein Patent in der USA, lautend auf den Namen Th. P. Wright, ausgestellt wurde, das die Idee über ein unsymmetrisches Flugzeug enthielt.

Das von Blohm & Voß entwickelte Baumuster BV 141 findet als Flugzeug für Sonderzwecke Verwendung. Beste Sicht nach allen Richtungen, also auch nach unten, ist das erste faktische Erfordernis eines Kampfflugzeuges. Wirtschaftlich-taktische Erwägungen sprechen außerdem dafür, diese Aufgaben nur einem einmotorigen Flugzeug zu übertragen. Beide Forderungen aber scheinen unvereinbar, da der Motor beim einmotorigen Flugzeug die günstigste Beobachtungsstelle einnimmt. So wurde der Ausweg gefunden, daß der Motor auf dem linken Tragflügel und getrennt davon die für drei Mann Besatzung bestimmte Vollsichtskanzel auf dem rechten Flügel aufgebaut wurden. Mit einem einmotorigen Flugzeug, bei welchem also der Pilot hinter dem Motor sitzt, konnte niemals eine voll befriedigende Sicht nach allen Seiten erreicht werden. So baute man die Vollsichtskanzel, die übrigens ganz aus

Plexiglas gebaut ist, auf die rechte Tragfläche der Maschine. Damit war die Unsymmetrie gegeben, dafür aber bietet dieses Flugzeug einwandfreie Sicht so-

die Flugzeug-Kanonen und die Maschinengewehre ist außerordentlich frei und günstig, besonders auch durch den Wegfall der rechten Höhenleitwerk-



Spezialkampfflugzeug mit unsymmetrischer Bauart. Die Kanzel für die dreiköpfige Besatzung ist auf das rechte Tragdeck versetzt. Die rechte Höhenflosse und die Stabilisationsfläche des Leitwerkes fallen bei dieser Bauart ganz weg.

wohl nach oben und unten, nach beiden Seiten und nach hinten. Aber nicht nur die Sicht, sondern auch das Schußfeld für die automatischen Waffen waren durch die Versetzung der Kabine voll gewährleistet. Das Schußfeld für

flosse, der sogar zusätzlich noch eine Stabilitätsverbesserung des Flugzeuges einbrachte. Ein leistungsstarker Doppelmotorenmotor verleiht dem Flugzeug große Geschwindigkeit und Steigfähigkeit. A. H.

Zum Krieg im Pazifik

Seit dem Eintritt Amerikas in den Krieg, das heißt seit dem Ueberfall der Japaner auf Pearl Harbour, ist der Pazifische Ozean Kriegsschauplatz und wird bis zum Ende dieses weltumspannenden Ringens Kriegsschauplatz bleiben, auf dem die Flotten der drei größten Seemächte — England, USA und Japan — sich wieder und wieder messen werden. Das ungeheure Geschehen im Osten unseres Kontinents überschattete vorübergehend die Ereignisse auf diesem weit von uns entfernten Kriegsschauplatz. Früher oder später wird er aber wieder im Mittelpunkt des Weltinteresses sein. Es ist deshalb nicht abwegig, unsere Soldaten über einen interessanten aktuellen Aspekt dieses Krieges im Pazifischen Ozean zu unterhalten, der zum Teil nur mit Hilfe einer noch vor kurzem vielfach verkannten Waffe geführt werden kann — dem **Radio**.

Distanzen und Fernverbindungen im Pazifischen Ozean.

Der Pazifische Ozean bedeckt mehr als die Hälfte der Erdkugel. Im Verhältnis zu diesem ungeheuren Meeresraum sind die darin zerstreuten Landoberflächen unbedeutend: Mikronesien ist ein Agglomerat von unzähligen

kleinen und kleinsten Inselchen; Polynesien umfaßt vulkanische Archipel, von denen viele nicht größer sind als ein mittlerer Schweizer Kanton. Im östlichen Teil des Ozeans findet man sozusagen überhaupt kein Land. Im Norden gibt es kein Land zwischen den Hawaiischen Inseln und den Aläuten. Der Pazifische Ozean erstreckt sich einerseits über die ganze Höhe der Weltkugel (im Sinne der Längengrade), andererseits vom Panamakanal bis zur Halbinsel Malakka (Breitengrade), das heißt über ungefähr 180 Grad, mit andern Worten über die Hälfte des 40 000 km umspannenden Erdumfangs.

Zwischen der Beringstraße im Norden, dem amerikanischen Kontinent im Osten und dem asiatischen Festland im Westen bedeckt der Pazifische Ozean eine Oberfläche von 175 000 000 km², d. h. mehr als ein Drittel unserer Erde (oder ungefähr 4000mal die Oberfläche der Schweiz!).

Abgesehen von Australien (7 700 000 km²), Guinea (800 000), Borneo (530

Tausend), Sumatra (422 000), den Philippinen (300 000), Neuseeland 268 000), Celebes (188 000) und der Insel Java (131 000), findet man in dieser unendlichen Wasserwüste nur einige Archipel von unbedeutenden Ausmaßen.

Das Problem der Fernverbindungen zwischen diesen mehr oder weniger bewohnten Landmassen — die heute eine so große Rolle spielen — war seinerzeit überaus schwer zu lösen. Zur Verdeutlichung der Verhältnisse sei ein Beispiel erwähnt: Allein um Hongkong (China) mit San Franzisko (Vereinigte Staaten) über Manila zu verbinden, mußte ein Kabel über 14 000 km verlegt werden, wovon 1100 km von Hongkong nach Manila, dann über 2600 km zum nächsten Landstützpunkt, der Insel Guam, 4400 km von der Insel Guam zu den Midway-Inseln, 2100 km von den Midways nach Honolulu und von diesem letzten Landstützpunkt nochmals 3900 km bis nach San Franzisko.

Auf dieser Distanz von 14 000 km,

die überbrückt werden mußte, um zwei Kontinente miteinander zu verbinden, findet man mit Ausnahme von Manila, einer Stadt von über 300 000 Einwohnern, und Honolulu mit 137 000 Einwohnern, nur sozusagen unbewohnte Inseln wie Guam oder Atolle wie Midway.

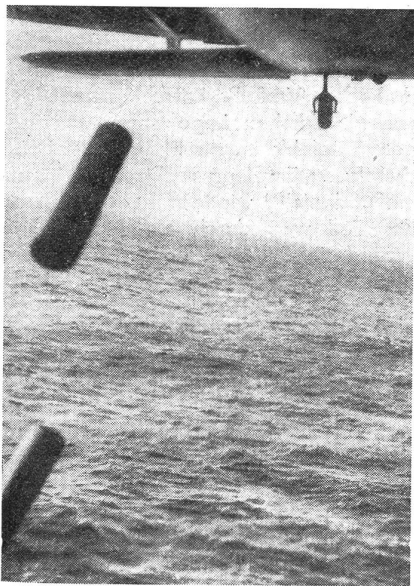
Die Unterseekabel.

Die Unterseekabel im Pazifischen Ozean gehören alle englischen oder amerikanischen Gesellschaften und, ausnahmsweise, einem dänischen Unternehmen. Japan besitzt eigene Kabel, die das Reich der aufgehenden Sonne mit dem asiatischen Festland und seinen Archipeln verbinden.

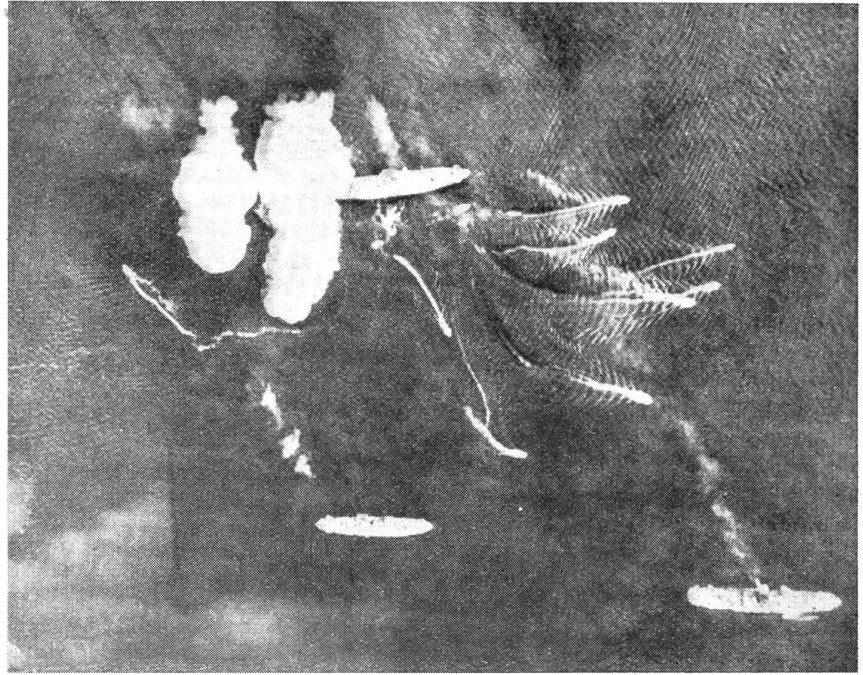
Zur Hauptsache bestehen zwei große transpazifische Kabelverbindungen: eine englische von Sidney in Australien nach Vancouver in Kanada, über Auckland und die Fidschi-Inseln; eine amerikanische von San Franzisko nach Shanghai über Honolulu, die Midways, Guam und Manila. Alle andern Kabelnetze sind von zweitrangiger Bedeutung oder Küstenlängsverbindungen.

Die Anschlußkabel erreichen das transpazifische Netz entweder durch das Rote Meer, über Nordafrika und den Indischen Ozean, oder über den asiatischen Kontinent und endlich über Kanada oder die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Von hier aus verteilen sie sich auf das Kabelnetz des Pazifik. Der Verkehr wird von amerikanischen, englischen, dänischen und japanischen Gesellschaften aufrechterhalten.

Selbstverständlich sichern die englischen und amerikanischen Gesellschaften in allererster Linie den Verkehr des Mutterlandes mit den fernen Besitzun-



USA-Bomber beim Abwurf von Wasserbomben gegen ein japanisches Unterseeboot.



Der Kampf um Guadalcanal: USA-Bomber im Angriff auf japanische Kriegsschiffe; durch Zickzackfahrt suchen sich die angegriffenen Schiffe der Gefahr zu entziehen. Zwischen den großen Schiffen sieht man die kleinen Begleitschnellboote auseinanderfahren.

gen. Gleichzeitig sind aber alle andern Länder auf diese Gesellschaften angewiesen, um mit dem Fernen Osten zu verkehren. Bemerkenswerterweise hatte Japan seinerzeit nur zwei Gesellschaften die Konzession zur Errichtung von Kabelstützpunkten auf japanischem Territorium erteilt, der dänischen Gesellschaft in Nagasaki und der amerikanischen auf der Insel Bonin.

Die Radiostationen.

Es ist klar, daß diese Kabelnetze, die für einen übrigens nicht überaus starken Verkehr zwischen dem asiatischen und dem amerikanischen Kontinent genügten, bei weitem nicht ausreichten, um die zahlreichen Inselgruppen im Pazifischen Ozean untereinander zu verbinden. Diese Verbindung blieb dem neuzeitlichsten Nachrichtenübertragungsmittel vorbehalten, das nicht auf Ueberland- und Unterseekabel angewiesen ist: dem Radio. Das Radio allein war in der Lage, das Problem des Inselverkehrs zu lösen.

Es ist nun interessant, festzustellen, daß Frankreich, das im Pazifischen Ozean über keinerlei Kabel verfügt, an der Entwicklung des internationalen drahtlosen Verkehrs jedoch maßgebend mitbeteiligt war, im transpazifischen Radioverkehr durch zwei Gesellschaften, den «Radio-Orient» und «Radio-France», eine große Rolle spielte. So wurde vor dem Krieg der drahtlose Verkehr zwischen Japan und Europa größtenteils von diesen beiden Gesellschaften gesichert.

Das Wunder Radio, dem praktisch keine topographischen Grenzen ge-

setzt sind, hat das Problem der Distanzen und Verbindungen von Grund auf geändert. Tatsächlich wird das Radio als einziges Uebertragungsmittel von thermometrischen und klimatischeren Verhältnissen nur unwesentlich beeinflusst und überbrückt seit der Entdeckung und sendetechnischen Vervollkommnung der kurzen Wellen die größten Distanzen. Zwar sind die Radiowellen gewissen meteorologischen Einflüssen ausgesetzt, die sich aber auf die Sendungen bedeutend weniger auswirken als auf jedes andere Uebermittlungs- oder Transportverfahren.

Welches ist nun der heutige Stand der drahtlosen Nachrichtenübermittlung im Pazifischen Ozean?

Unabhängig von Kabel- und Drahtleitungen konnten zwischen den großen radiotelegraphischen Zentren der Welt die direkte Verbindung hergestellt werden. Japan, China, Thailand, Niederländisch-Indien, der ganze Fern-Ost steht in direkter Verbindung mit Europa und Amerika. Parallel mit einer ungeheuren Verdichtung des Verkehrs nahm bis zum Ausbruch des jetzigen Krieges auch die Zahl der drahtlosen Uebertragungen in ungeahntem Maße zu. Gerade die Schnelligkeit dieser Uebertragungen führten zu einer unvorstellbaren Intensität des Verkehrs, ist doch heute ein Telegrammwechsel mit Japan innerhalb weniger als zwei Stunden ohne weiteres möglich.

Radio im Dienst der Schifffahrt.

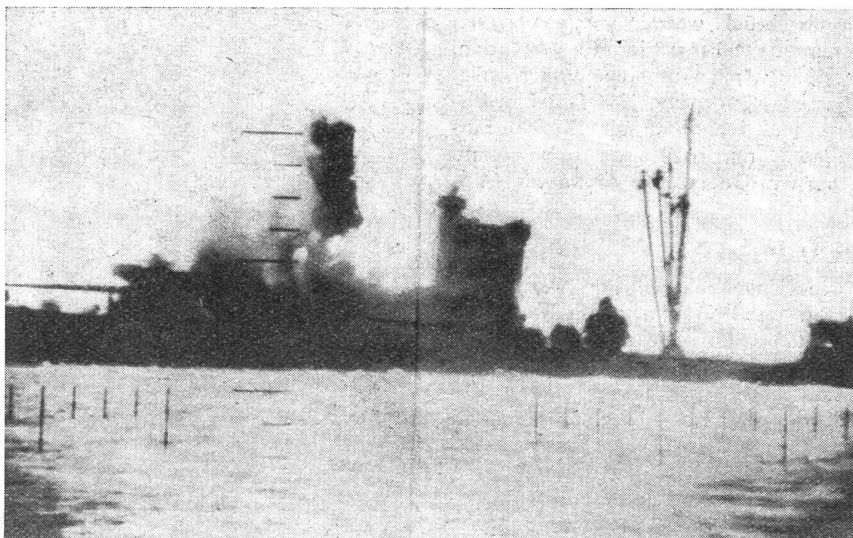
Natürlich beschränkte sich der drahtlose Verkehr nicht auf die Verbindung zwischen Land und Land. Er beeinflusste

sehr bald auch die Navigation auf hoher See. Noch vor nicht allzulanger Zeit waren die Schiffe auf der Fahrt von einem Ueberseehafen zum andern unterwegs von der übrigen Welt so gut wie abgeschnitten. Mit der Einrichtung der drahtlosen Telegraphie an Bord wurde es zuerst möglich, in Küstennähe zwischen Schiff und Hafen die drahtlose Verbindung aufzunehmen. Seit ungefähr zwölf Jahren steht nunmehr jedes Schiff ununterbrochen mit dem Festland in Kurzwellen-Funkverbindung, wobei die Distanzen keine Rolle mehr spielen. Wesentlich ist dabei, daß ein Schiff jederzeit direkt und augenblicklich mit seinem Heimathafen, mit seinem Heimatstaat überhaupt verkehren kann.

Daraus ergeben sich natürlich unschätzbare Vorteile nicht nur in bezug auf den persönlichen oder kommerziellen Nachrichtenverkehr auf hoher See, sondern vor allem hinsichtlich der Schiffsnavigation überhaupt, indem ein Schiff ununterbrochen mit allen für die sichere Fahrt notwendigen Angaben und Weisungen auf dem laufenden gehalten werden kann.

Kriegswaffe Radio!

Zum Einsatz des Radios für die Zwecke der Kriegführung ganz allgemein war nur ein Schritt. Es kann keineswegs überraschen, daß das Radio, dieses Nachrichtenmittel par excellence, vor allem die Seekriegstaktik einschneidend beeinflusst hat. Man erkennt auf den ersten Blick alle Vorteile, die ein Admiralstab aus dieser idealen Verbindung zwischen dem Oberkommando und der Flotte auf hoher See ziehen kann, gleichgültig, ob es sich dabei um einzelne Schiffe, Unterseeboote oder auch Wasserflugzeuge handle.



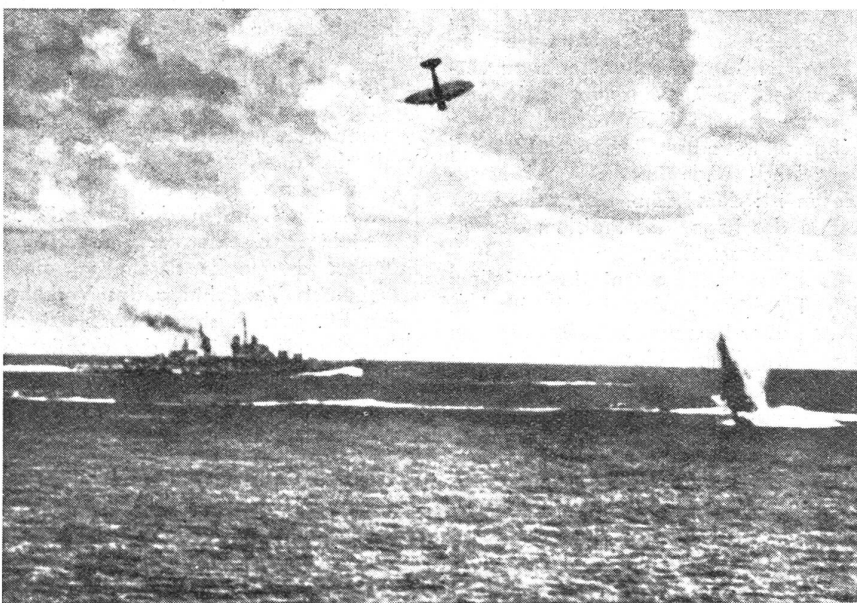
Blick durch das Periskop eines USA-U-Bootes auf ein torpediertes und sinkendes japanisches Schlachtschiff im Pazifik.

Amerika, Japan, England, Deutschland und viele andere Länder verfügen heute über eine große Zahl von Radiostationen, deren Sendestärke die Verbindung mit irgendeinem ihrer Flottenverbände jederzeit gewährleistet, ganz gleichgültig, wo sich die Seestreitkräfte zur Zeit des drahtlosen Verkehrs auch aufhalten. Selbstverständlich können auch die Flottenverbände und innerhalb dieser die einzelnen Einheiten (Schiffe, Unterseeboote, Flugzeuge) untereinander verkehren, so daß das Verkehrsnetz von einer beispiellosen «Elastizität» ist — Radio ist damit zu einer Waffe geworden, deren Bedeutung heute gar nicht mehr überschätzt werden kann. So hätte ohne diese Waffe der Krieg im Pazifischen Ozean, wie wir ihn bisher erlebt haben, gar nicht geführt werden können.

Oder wie stellt man sich die Leitung von Geleitzügen und Truppentransporten, den Aufmarsch der Flotillen, die Landungsoperationen an räumlich weit auseinanderliegenden Stellen ohne die Mitwirkung des Radios vor? Wie zum Beispiel könnten heute die Verbindungen zwischen den sehr oft außer Sichtweite kämpfenden Schiffen hergestellt werden und wie wäre — ein anderes Beispiel — der Einsatz der Flieger auf hoher See ohne Radio möglich? Nicht nur hat erst das Radio den modernen Seekrieg ermöglicht, es hat ihm auch das Gepräge gegeben: die überraschende Schnelligkeit der koordinierten Operationen.

Die Kontaktnahme der Admiralitäten in Tokio, London und Washington mit den verantwortlichen Flottenchefs im Pazifischen Ozean und deren Meinungsäußerung wickelt sich von Antenne zu Antenne im Bruchteil von Sekunden ab. So entstehen, dank dem drahtlosen Verkehr, Entschlüsse, die der augenblicklichen Lage angepaßt sind, gehen Befehle an die Flotten, die beim drahtlosen Empfang rechtzeitig eintreffen und nicht, wie das früher vielfach der Fall war, durch eine inzwischen veränderte Situation überholt sind.

Aus strategischen Ueberlegungen sind übrigens erwiesenermaßen auch auf den kleinern Inseln im Pazifik starke Radiostationen errichtet worden, vor allem in den nördlichen Regionen, das heißt in der Gegend von Alaska. So gibt es z. B. allein auf den Philippinen nicht weniger als 32 Stationen, 14 auf den Inselgruppen von Neuguinea und den Salomonen. In Alaska und Unalaska stehen über hundert zum Teil sehr starke Sendestationen in Betrieb. Diese Gegend kann überhaupt als typisches Beispiel für den Einsatz des Radios gel-



USA-Flotte im Kampf gegen japanische Bomber: die Schiffs-Flak hat einige jap. Kampfflugzeuge abgeschossen, von denen das erste eben rechts außen in den Fluten versinkt.

ten. Vor der Erstellung der ersten Sender gab es zwischen den besiedelten Orten dieser menschenarmen Territorien weder kommerzielle noch militärisch-strategische Verbindungen. Heute stehen dort die Antennentürme sozu-

sagen in Sichtweite, die Gesamtbevölkerung und alle Stützpunkte stehen untereinander und mit der übrigen Welt in direkter Verbindung.

Ohne diese Stationen wäre es den amerikanischen Piloten heute nicht

möglich, jene berühmte arktische Luftfahrtstraße zu befliegen, der die Sendestationen im nördlichen Pazifik als Wegweiser in den endlosen Weiten des Polarhimmels zur Verfügung stehen.

-ill-

Nordafrika

In zwölf Wochen und drei Tagen bezwang die Achte britische Armee bei El Alamein eine der stärksten bisher umkämpften Stellungen, setzte einen beträchtlichen Teil der deutsch-italienischen Panzerarmee, die von einem der fähigsten Generäle der Welt geführt wurde, außer Gefecht und verfolgte den Rest dieser Armee über ein wasserloses, ödes Gebiet, in dem es nur streckenweise eine Eisenbahn gibt und meist nur eine gangbare, und dazu vom Gegner vermintete Straße. Dabei legten die rund 100 000 Mann, die Montgomery zur Verfügung standen, im Durchschnitt täglich 25 km zurück, und doch scheint der Nachschub, der ja auch das in jenen Gebieten so seltene und deshalb überaus kostbare Naß, umfaßte, allgemein immer geklappt zu haben. In drei Monaten hat die britische Armee in der Tat eine gewaltige Leistung vollbracht, die in der Geschichte dieses Krieges einen hervorragenden Platz einnehmen dürfte.

In London wurde vor einiger Zeit vom Kriegsministerium eine Schrift veröffentlicht, aus der offenbar recht viel zu entnehmen ist, die aber auch nur den Vormarsch bis El Agheila behandelt. Sobald diese Schrift auch in der Schweiz erhältlich sein wird, soll sie noch gewürdigt werden.

Ein Augenzeuge berichtete über den Gewaltmarsch, der die Achte Armee innert vierundzwanzig Stunden 165 km vorwärtsbrachte und zur Einnahme Misuratas führte, wie folgt: «Es war der erstaunlichste Anblick, den ich je sah. Eine mächtige Armada von Stahl und Männern wälzte sich über eine weglose Wüste. Soweit das Auge reichte, nichts als eine einzige Walze von Stahl und Männern, die sich rasch vorwärts rollte. Jedes einzelne Fahrzeug bahnte sich selbst einen Weg durch den Sand und zog hinter sich eine meilenlange Staubwolke nach.» Nach einem deutschen Bericht setzte sich diese Masse von Tanks, mechanisierter Infanterie, Kanonen, Panzerwagen, Bren-Gun-Carriers und Nachschublastwagen aus den 44. und 51. Infanteriedivisionen (englische), zwei neuseeländischen Infanteriedivisionen, den 7. und 10. Tankdivisionen und zahlreichen alliierten Regimenten zusammen.

Welche Probleme vom britischen Planungsstab zu lösen waren, geht aus folgender Ueberlegung hervor: Nehmen wir an, es gäbe zwischen Alexandria und Tripolis eine doppelspurige Eisenbahnlinie, die nirgends unterbrochen sei, und auch das benötigte Wagen- und Lokomotivmaterial sei vorhanden. Weiter setzen wir voraus, es ständen 10 Divisionen im Felde. Jede dieser Divisionen benötigt pro Tag etwa 400 Tonnen Nachschub aller Art einschließlich Munition, Nahrungsmittel, Treib- und Schmierstoffe. Es wäre somit möglich, den gesamten Bedarf dieser 10 Divisionen täglich durch zehn Güterzüge von je 400 Tonnen zu decken. Um die Strecke in ihrer ganzen Länge zurückzulegen, würden von jedem dieser Züge vier Tage benötigt. So ergibt sich, daß theoretisch 80 Eisenbahnzüge sich ständig auf der Hin- oder Rückfahrt befinden müßten; in Praxis würden wahrscheinlich aber noch mehr benötigt. So sähe die Sache aus, wenn all unsere Voraussetzungen erfüllt wären. Sie sind es aber nicht; denn die Wüsteneisenbahn endet bekanntlich bei Tobruk, und für den Rest der Strecke muß alles Material auf der Straße befördert werden.

Aus dieser Ueberlegung ergibt sich auch, von welcher ungeheurer Bedeutung für die Briten der Hafen von Tripolis ist.

Als die ersten britischen Truppen in Tripolis einzogen, näherte sich der Küste entlang dem Hafen eine Anzahl von Schiffen und Landungsbarken, deren Aufgabe es war, so rasch wie möglich den Hafen zu sichern und einen Zugang von der See her freizumachen. Darüber äußerte sich ein Berichterstatter der B.B.C. aus Kairo wie folgt: «Jedesmal, wenn die Achte Armee einen Hafenort besetzte, war die Flotte bereit, den Hafen zu übernehmen. Ehe noch am 23. Oktober der Angriff gegen El Alamein ausgelöst wurde, waren schon sämtliche Landungsdetachements der Flotte für alle Häfen bis nach Bardia aufgestellt und einsatzbereit. Die Landungstruppe für Tripolis machte sich auf den Weg, als Rommels Front bei El Agheila wich. Wie bei Bardia, Tobruk und Benghazi, so war die Flotte auch bei Tripolis vorbereitet, um die «durstigen» Tanks mit dem benötigten Brennstoff zu versorgen, bevor diese noch recht den Hafen erreicht hatten.» Es wird geschätzt, daß der Transport zur See mindestens zehnmal billiger



Die mobile «Nervenzentrale». Irgendwo auf dem Kriegsschauplatz in der ägyptischen Wüste ist die Telephonzentrale eines hohen englischen Kommandostabes auf einem gewöhnlichen Motorlastwagen installiert, wodurch eine rasche Dislozierung der für die Kampfführung so wichtigen Apparaturen gewährleistet ist.