

Das Segelflugzeug als Kriegsfaktor

Autor(en): **Schulthess, P.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **19 (1943-1944)**

Heft 21

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-710804>

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.

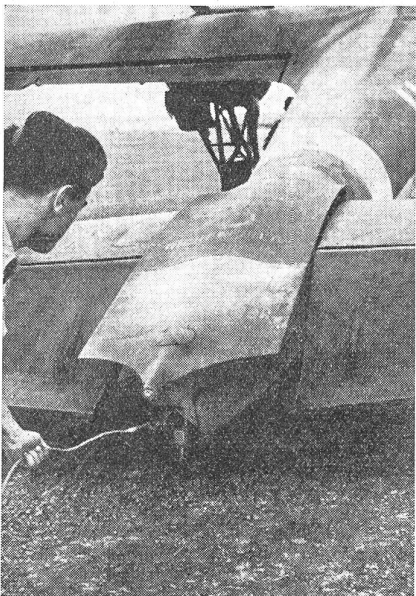
Haftungsausschluss

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 Segelflugzeug als Kriegsfaktor

Von P. Schulthef.

Mit der Einbeziehung des Segelflugzeuges in die moderne Kriegführung hat sich ein neues Kapitel von größter Bedeutung für die Militärwissenschaft eröffnet, dem erst in neuester Zeit die militärischen Kreise Amerikas größte Beachtung schenken. Der moderne Segler ist ja nicht nur ein Flugzeug ohne Motor, sondern die größtmögliche Form der Annäherung



Das Schleppseil eines Lastenseglers wird am Heck einer Motor-Schleppmaschine eingehängt.

an den Vogelflug, den Flugzeug-Ingenieure überhaupt zu konstruieren vermochten. In den Händen eines guten Piloten verliert denn auch der schwer beladene Segler nur sehr langsam an Höhe und landet — ähnlich wie ein gleitendes Blatt — mit einer Geschwindigkeit von 50 bis 60 Kilometern in der Stunde. Da die Segelflugzeuge statt mit Rädern mit Kufen ausgerüstet sind, vermögen sie überall dort, wo auch nur eine ganz kleine Fläche vorhanden ist, glatt zu landen.

Die Technik des Einsatzes von Segelflugzeugen wurde von der deutschen Luftwaffe im Jahre 1940 zum erstenmal angewandt. Ihre Transportsegler wurden in großen Höhen ausgeklinkt und landeten tief hinter den Linien der Alliierten — meistens ungesehen und ungehört in den ersten Morgenstunden.

Die ersten deutschen «12-Mann-Segelflugzeuge», die in Kreta verwendet wurden, wiesen eine Länge von nur 18 Metern — bei einer Flügelspannweite von etwa 25—27 Metern — auf. Alle diese Dimensionen sind heute sowohl von deutschen, britischen wie amerikanischen Konstrukteuren bedeutend vergrößert worden, und in Fachkreisen scheint man über-

zeugt zu sein, in kurzem Segler zu bauen, die 50 und mehr Mann befördern können.

Nebst dem Piloten führt jedes deutsche Segelflugzeug rund 2 Tonnen Verpflegungsmaterial und Munition, oder 15 voll ausgerüstete Infanteristen mit sich. Mit dem Schlepp von sechs bis sieben so beladener Apparat erfüllt ein solcher «Schleppzug» auch eine militärisch höchst wichtige Aufgabe.

So scheint es denn heute wohl von Interesse, wenigstens einen ganz kurzen Blick in die Geschichte des Segelflugzeuges zu tun, zeigt dieser doch, welch gewaltige Wandlung in kürzester Frist menschliches Wissen und Können auch hier wieder geschaffen hat! Der Vater des modernen Segelflugzeuges war Otto Lilienthal, der sich, nach gründlichem Erforschen des Vogelfluges, im Jahre 1891 von einem Hügel Pommerns zum erstenmal in die Lüfte schwang. Erst im Jahre 1902 aber flogen die Gebrüder Wright in Kitty-Hawk den ersten wirklich brauchbaren Gleiter. Mit der Ausnützung der Luftströmungen und Aufwinde wurden die Gleiter erst zu dem wirklichen Segelflugzeug. Noch im Jahre 1920 hielt Orville Wright den «Segelrekord» mit 9 Minuten 45 Sekunden! Im Jahre 1930 war es der Oesterreicher Robert Kronfeld, der mit seinem Segelflug von über 150 Kilometern und mehr als 2500 m Spitzhöhe Weltaufsehen erregte. Zur gleichen Zeit etwa war es, daß der Deutsche Wolf Hirth die Thermalwinde — die Temperaturunterschiede der Windströmungen — ausnützte und so die ersten aufsehenerregenden Distanzflüge von über 500 Kilometern und schließlich seinen Rekord von 465 Meilen aufstellte.

In Amerika erreichten amerikanische Piloten im Jahre 1932 die ersten großen bedeutsamen Ergebnisse auf Segelflugzeugen; so war es z. B. Frank Hawks, der als erster einen Schleppflug hinter einem Motorflugzeug von einer Küste des Kontinents zur andern unternahm, während Ralph Barnaby mit seinem Segelflugzeug vom Luftschiff «Los Angeles» aus startete.

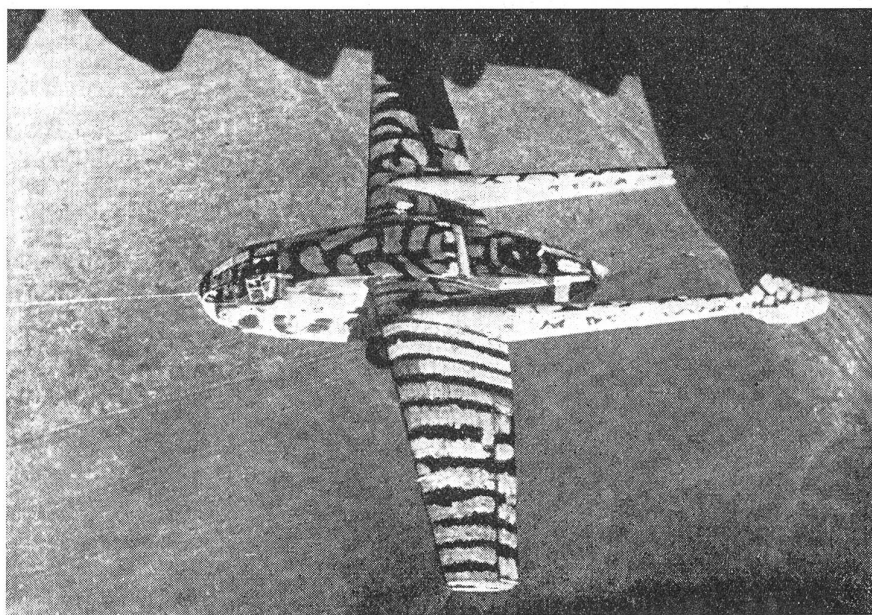
Seltsamerweise aber ließ sich weder das Marine- noch das Kriegsdepartement durch all diese Leistungen beeindrucken, und noch im Jahre 1941 wurde eine Motion zur Finanzierung des Segelflugsportes vom Kriegsdepartement abgelehnt, da das Segelflugzeug für militärische Zwecke gänzlich ungeeignet sei!

Die Erfahrungen des «Kreta-Feldzuges» haben dann auch in Amerika schlagartig eine Wendung erfahren und das «Air-Corps» in Aufruhr versetzt.

Ueber Nacht wurde damals Lewin Barringer — einer der vier Inhaber des «goldenen C», das nur Piloten verliehen wird, die bereits im Segelflug hervorragende Leistungen verzeichnen konnten — mit der Schaffung eines «Air-Corps-Segelflug-Programms» betraut.

Heute verfügt die amerikanische Marine über eine glänzende Segelflugschule in Parris Island, und das Army Air Corps selbst hat in Twentynine Palms — in Kalifornien — eine moderne Segelflugschule ins Leben gerufen, die imstande ist, pro Jahr rund tausend Piloten auszubilden.

Das Alter dieser Schüler liegt zwischen 18 und 32 Jahren; die Anforderungen, die an diese zukünftigen Se-



Deutscher Lastensegler für Nachschub über dem süditalienischen Kampfgebiet



Gewinderillenfräser

Gewindeschneideisen

Gewindebohrer in geschliffener
und geschnittener Ausführung

Normal-Gewindelehren

Grenz-Gewindelehren

Gewinde-Rollen-Rachenlehren

Ernst Schaublin AG.

WERKZEUGFABRIK

Oberdorf/Bl.

DÉCOLLETAGE
INDUSTRIEL

PRÉCISION

J. BURRI & FRÈRES
MOUTIER (SUISSE)

KNECHT & MEILE · WIL

Drahtwaren-Industrie

(St. Gallen)

Fabrikation von

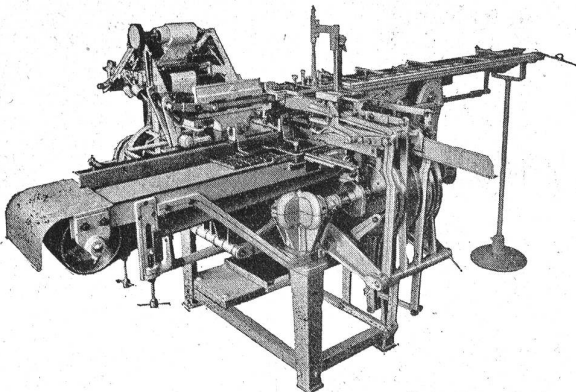
Stacheldrähten / Drahtgeflechten
Drahtgeweben / Drahtgitter

in allen Ausführungen



Verpackungsmaschinen

Wiege- und Abfüllmaschinen



SCHWEIZERISCHE INDUSTRIE-GESELLSCHAFT

NEUHAUSEN AM RHEINFALL



Dachpappen

Isoliermaterialien

Schallschutzmittel

Asphaltgewebeplatten

Bituminöse Bindemittel

Abdichtungs-Materialien

Klebe- und Vergußmassen

Teer- u. Asphalt-Emulsionen

Parkeff- und Belags-Asphalte

Karbolineen u. Imprägnieröle

Fugen-, Muffen- und Spezialkitte

Anstrich- und Konservierungsmittel

Teer-, Asphalt- und Bitumen-Produkte

aller Art durch

CHEMISCH-TECHNISCHE WERKE

Tel. 9 30 22 **MUTTENZ-BASEL** Gegr. 1887

gelflugpiloten hier gestellt werden, sind zwar nicht so hoch, wie sie an Kampfflieger gestellt werden, aber doch außerordentlich vielseitig und gründlich. Der Schüler lernt zuerst an einem Apparat, der vor einer starken **Windmaschine** am Boden steht, den Steuerknüppel zu handhaben und sich mit der ungewohnten Tatsache vertraut zu machen, daß er hier plötzlich weder

Drosselklappen noch Ventile zu bedienen hat. Dann kommt der Start mit einem Schleppwagen. Weitere 4 Wochen vergehen sodann mit Uebungen an Hängen, bis endlich der Pilot ein schweres Militärasegelflugzeug in der V-Formation hinter einem Schlepper fliegen darf.

Als der Krieg ausbrach, hatte Amerika nur wenig hundert Segelflugpilo-

ten. Viel schwerer aber wog wohl, daß auch die Fabrikation solcher Segler stark vernachlässigt war.

Auch dieses Bild hat sich in letzter Zeit gewaltig geändert, und heute wird in den ganzen USA. die Massenproduktion von modernen Segelflugzeugen am laufenden Band — und mit ausgebildeten Arbeitskräften — vollzogen.

Krieg im Osten

In Eilmärschen erreichen wir einen neuen Abschnitt. Es ist ein diesiger, waschküchendamfziger Novemberabend. Kaum ist es dunkel geworden, da heult und brummt es auf im Tannenwald vor den Deckungslöchern der Panzergrenadiere. Zehn, zwanzig, dreißig, immer mehr Feindpanzer werden erkannt. Als die Meldung am Regimentsgefechtsstand eintrifft, haben sich die Herden der Raupentiere schon in Bewegung gesetzt. Eng an die Wand des Erdloches geduckt, sehen die Soldaten die dunklen Umrisse der T 34, der «Valentines» und der «Marcs» sich vorwärtschieben, mitteldicke Tannen wie Streichhölzer abknickend, verfolgt von den Salven der Pak, die lodernde Fackeln zwischen den Stämmen entzündet.

Kiew — so brummen die hundertpferdigen Motoren, die jetzt schon die Betonstraße erreicht haben. Kiew — denken unsere Männer. Werden sie uns abschneiden? Kiew? Sinnend starrt der Kommandeur ins Dunkel. Die wollen den Durchbruch. Die Aufrollung und Vernichtung der gesamten deutschen Südfront. Wenige hundert Meter entfernt von diesem sinnverwirrenden Nachttreck der Panzer steht ein Obergefreiter an der Straße auf Posten:

«Heut geht Iwan aufs Ganze», wie zu sich selbst hat er diesen Satz gesprochen. Man kann getrost auf diese alten Soldaten hören. Sie haben eine Witterung, fein wie die des Wildes. Stunden später hört man von Süden her Kampflärm vor Kiew.

Fürchterliches Gefühl, zurückzugehen. Kämpfen, halten, genau wissend, gegen Dunkelwerden wird weiter abgesetzt. Unvermutete Begegnungen mit vorgetriebenen feindlichen Panzer- und Infanteriespitzen, Ausweichen statt Angriff, es ist wie ein Kesseltreiben gewesen im Anfang. Weftläufe mit Feindpanzern in 50 Meter Abstand sind ebensowenig eine Seltenheit gewesen wie Flüsse, die in voller Ausrüstung durchschwommen werden mußten, weil die Brücken bereits gesprengt waren. Anschließend neue Löcher buddeln und eine neue Linie halten, frostklamm, zum Umfallen müde, hungrig und durstig dazu, denn wie soll wohl bei solcher Situation die geordnete Zuführung der kalten und warmen Kost bewerkstelligt werden?

Weiß Gott, man hat die Zähne zusammenbeißen müssen, um nicht schwach zu werden. Jeden Tag ist das Häuflein mehr zusammengeschmolzen. Es mußte immer wieder härtestens gefochten werden. Hier konnte nur die Haltung entscheiden, jener unwägbare Kraftquell, den eine Truppe hat oder nicht hat. Sie hat entschieden. Hat für uns entschieden. Der Schreiber dieser Zeilen würde sonst heute wohl an Sibiriens Straßen Steine klopfen.

«Wenn ich diese Tage nicht überleben sollte, so gehen Sie zu meiner Frau und berichten ihr ausführlich, denn einen letzten Brief zu schreiben, ist nicht mehr Zeit und Ruhe.» Der Major hat sich in seiner

Vorahnung nicht getäuscht. Am Mittag haben sie ihn schwer verwundet fortgetragen. Als ihm das Ritterkreuz verliehen wurde, ist längst der Brief mit der letzten Botschaft an die Frau dieses tapferen Kommandeurs unterwegs gewesen. Den Nachfolger hat es am gleichen Tage im gleichen Ort getroffen. Er hat kein Wort mehr sagen können. Zwei Kommandeure an einem Tag. Der Oberstleutnant ist wenige Tage darauf gefallen, der Hauptmann ist der vierte Führer des Regiments gewesen, der innerhalb kurzer Frist an der Spitze seiner Männer sein Leben gab.

An solchen Offizieren rafft sich das Frontsoldatenherz immer wieder auf. Der Mann sieht sie vorangehen, sieht sie schießen, halten, stürmen. «Der Alte ist vorn.» Dieses Wort wirkt Wunder.

★

Wir haben einen turbulenten Krieg geführt seitdem. Einen Krieg ohne Muster und Vorbild. Wir haben gestürmt, jeden Tag, haben Dörfer genommen, um sie schon nach Stunden wieder aufzugeben. Das Eroberte handfest zu besetzen, dazu waren weder Truppen da, noch kam es darauf an. Wir sind im Hinterland der feindlichen Panzerkeile herumgekrabst, eine Truppe des Angriffs, die alles in Unordnung brachte, die dem Gegner keine ruhige Minute ließ, seinen Nachschub lahmlegte, bis... Ja, bis es plötzlich in Richtung Nordwesten ging. Uffz. Heinrich Vathje.

Militärisches Allerlei

Die imperialistischen Kriege Japans

Japan hat schon eine ganze Reihe Kriege geführt, um sein großasiatisches Reich zu verwirklichen. Der Chinesisch-Japanische Krieg 1894/95 brachte in dem reichen Inselnland Formosa den ersten Gewinn. Der Russisch-Japanische Krieg der Jahre 1904 bis 1905 sicherte den Besitz der Halbinsel Korea und die Anwartschaft auf die Mandschurei. 1910 wurde Korea durch Annexionsvertrag dem japanischen Reiche einverleibt. 1914 trat Japan gegen Deutschland und seine Verbündeten in den Weltkrieg und eroberte im gleichen Jahre Tsingtau und besetzte die deutschen Schutzgebiete in Mikronesien. Durch den Versailler Vertrag bekam Japan 1919 Kiautschau und das Völkerbundsmandat über die Karolinen-, die Marianen- und die Marshallinseln. 1931 erzwang es durch den mandschurischen Winterfeldzug und die Schanghai-Aktion 1932 die Unabhängigkeit von Mandschukuo, 1933 überschritten

die Japaner die Große Mauer und besetzten die Provinz Jehol. Am 28. Juli 1941 begannen die Japaner mit den Truppenlandungen auf Indochina und am 8. Dezember 1941 folgte die japanische Kriegserklärung an Amerika und England. -et.

Australiens Kriegsausgaben

Der australische Ministerpräsident, Curtin, gab neulich, anlässlich der Auflegung der vierten «Freiheitsanleihe» von 125 Millionen Pfund, bekannt, daß der jetzige Zeitpunkt die maximale Kriegsanstrengung der Alliierten darstellt. Die Kriegskosten seien noch immer im Steigen begriffen, und während der nächsten sechs Monate wird Australien mehr ausgeben als es während der ganzen Dauer des Krieges 1914—1918 ausgab. Der Kriegsbeitrag Australiens kann nur dann voll und ganz gewürdigt werden, wenn man die Bevölkerungszahl von nur 10 Millionen in Betracht zieht. $\frac{1}{4}$, also 3 369 000, sind Arbeitskräfte. Von diesen sind 1 750 000 entweder in der Armee ein-

gereiht oder in der Kriegswirtschaft beschäftigt. Im Jahre 1942/43 betrug das nationale Einkommen 1223 Millionen Pfund. Davon wurden 562 Millionen für Kriegsausgaben aufgewendet. Im Monat September betrug die Kriegsausgaben 47 Millionen Pfund, d. h. 1 150 000 Pfund täglich.

Geburtenüberschuß in England

Der englische Gesundheitsminister Brown gab neulich bekannt, daß trotz vier Jahren Krieg der Gesundheitszustand der englischen Bevölkerung besser sei als in der Vorkriegszeit. Die Sterbefälle unter der Zivilbevölkerung zeigen eine abnehmende Tendenz, während das Berichtsjahr die niedrigste je verzeichnete Sterbequote aufweist. In dieser Zeitspanne wurden 654 039 lebende Geburten registriert; dies bedeutet, gegenüber dem gleichen Zeitraum 1941, eine Vermehrung um 66 811. Nach Abzug der Sterbefälle weist England im Jahre 1942 einen Geburtenüberschuß von 173 902 Seelen auf.