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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 19 (1943-1944)

Heft: 47

Artikel: Hingabe und Härte

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-712416

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: 13.07.2025

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

General Dufour und das Rote Kreuz

Im historischen «Alabama»-Saal des Genfer Stadthauses wird ein Bild aufbewahrt, das die erste internationale Rotkreuz-Konferenz von 1864 darstellt. Es ist heute noch, oder heute besonders, ein eindrucksvolles Bild. Der damals schon sehr betagte General Dufour nimmt in der Mitte den Präsidentensitz ein, vor ihm und zu den Seiten sind die Delegierten aller Länder versammelt, die zur Unterzeichnung des berühmten Abkommens über die Behandlung der Kriegsverwundeten nach Genf gekommen waren.

Die Konferenz war die Krönung eines Unternehmens, das ein Jahr vorher vom Internationalen Komitee vom Roten Kreuz, dem Wunsche Henri Dunants entsprechend, begonnen worden war.

Henri Dunant hatte, bevor er seinen flammenden Aufruf in die Welt sandte, seinen Plan General Dufour vorgelegt und, während viele andere Leute die Achsel zuckten, hatte Dufour, ebenso wie Mme. Gasparin, den bescheidenen Genfer Kaufmann ermutigt, sein neues Evangelium der Menschlichkeit, das er «Erinnerung an Solferino» nannte, zu verbreiten.

Dufours Name war weit über die Grenzen der Eidgenossenschaft hinaus bekannt und geachtet, und seine Empfehlung bahnte Henri Dunant den Weg zu vielen einflußreichen Männern, vor allem zum Kaiser Napoleon III. Napoleon III. war in der Offiziersschule in Thun ein Schüler Dufours gewesen, hatte dort den Grad eines bernischen Artilleriehauptmanns erlangt und brachte, selbst als er zum höchsten Gipfel der Macht aufgestiegen war, den Ansichten seines alten Lehrers, den er «mon bien cher Général» zu nennen pflegte, immer sein unbegrenztes Vertrauen entgegen.

So kam es, daß Dufour im kleinen Komitee der fünf Mitglieder, lauter Genfer, welches die Einberufung der Internationalen Konferenz von 1864 vorbereitete, die Präsidentschaft übernahm.

Sobald die Konvention unterzeichnet war, wurde alles in Bewegung gesetzt, was den kranken und verwundeten Soldaten helfen konnte.

Unzählige Probleme tauchten auf und mußten gelöst, Regeln und Normen, an die man sich auf der ganzen Welt halten konnte, gefunden werden; denn es galt, den unglücklichen Opfern des Krieges nicht nur eine mitleidige, sondern auch eine feste und sichere Hand hinzureichen.

Und das Rote Kreuz erstand! Das rote Kreuz, das Kreuz der Schweizerfahne mit umgekehrten Farben, wurde nach verschiedenen mißlungenen Versuchen des Generals Dufour von allen angeschlossenen Staaten als Erkennungszeichen angenommen. So, wie das weiße Kreuz im roten Feld alle Schweizerkantone in sich vereinigt, so vereinigt nun das rote Kreuz im weißen Feld so viele Völker der Erde.

Gewiß, seit den Zeiten, da das Ansehen Dufours dem begonnenen Werk einen so edeln Impuls verlieh, hat es sich mächtig erweitert. Neben ihm, aber nach denselben Grundregeln aufgebaut, haben sich ähnliche Gesellschaften gebildet, und es wehen neben der des Roten Kreuzes noch die Flaggen des «Roten Halbmondes», des Löwen und der «Roten Sonne». In Rußland gibt es zurzeit sogar einen «Bund des Roten Kreuzes und des Roten Halbmondes».

Dieses Jahr begeht das Rote Kreuz seinen achtzigsten Geburtstag.

Wir haben nun in diesen Zeilen von General Dufour erzählt; wir wollen aber gleichzeitig das hervorheben, was das wirklich Schöne ist: die Arbeit seines internationalen Komitees, die Arbeit der nationalen Rotkreuzgesellschaften und -verbände ist ein großes gemeinschaftliches Werk.

Gemeinschaftlich, das will heißen, daß wir alle verantwortlich sind dafür. Nicht nur für die Verbreitung seines Ideals, sondern für seine praktische Verwirklichung.

Edouard Chapuisat.

Hingabe und Härte

In allen Schulen, Kursen, Diensten aller Art wird uns immer vor Augen geführt und an Hand oft trefflicher Beispiele geschildert, wie hart und unerbittlich wir Soldaten sein müssen. Hart sein im Geben und Nehmen. Dies ist heute ein geflügeltes Wort, das nur zu gerne angewandt wird und dessen Wert und Inhalt nur schwer erklärt und festgehalten werden kann.

Der Füs.Zug des jungen draufgängerischen Lt. Suter liegt in guter Dekkung im Auwald, der sich unterbrochen von Geröllhalden und Wassertümpeln dem Gebirgsfluß entlangzieht. Er hat die Aufgabe, den südöstlichen Bunker des auf dem gegenüberliegenden Ufer des Flusses sich befindlichen, gut verteidigten Flugplatzes zu nehmen.

Hinter Geröllhaufen, großen Steinblöcken, im Uferdickicht und im toten Winkel des Uferdammes, der stellenweise bis 2 m Höhe hat, bewegen sich seine Leute, um nach seinen Befehlen die günstigste Ausgangslage zu finden. Fieberhafter Fleiß erfaßt den Leutnant, er trifft mit großer Sorgfalt alle seine zum Angriff notwendigen Vorbereitungen. Längst ist jedem seiner Leute das Angriffsziel und die günstigste Stelle, wo der Fluß durchschritten werden kann, bekannt. Die Reihenfolge, wie die Gruppen angreifen und ihr Einsatz sind bestimmt. Die Signalrakete zum Sturmangriff wird mit Ungeduld erwartet. Was ist los, warum wird nicht vorwärtsgestürmt? Alles ist bereit, jeder einzelne brennt darauf, endlich diesen verhaßten, vor ihnen liegenden Bunker zu nehmen.

Tags zuvor hat es in den Bergen geschneit, im Tal geregnet, alles ist naß, glitschig, die Steine und das Ufergras. Wild brausen und gurgeln die Wasser des zu durchschreitenden Flusses vorüber, sich überschlagend über Steine stürzend, Geröll mitreißend vorwärts, vorbei am Ufer die Böschung aushöhlend, die Stimmen der Soldaten verschlingend, ein wildes Wasser voll Uebermut.

Ein Knall, ein Zischen, rot fällt der Stern der langersehnten Rakete auf das gegenüberliegende Angriffsziel. Nun aber los! In großen Sprüngen rennt der Zugführer, die Maschinenpistole in der Hand, auf den Fluß, die Furt zu, hinter ihm seine Leute, auf Schritt und Tritt, wie längst eingeübt, immer an der gleichen Stelle auftretend. Der halbe Zug hat den Fluß durchquert und stürmt schon gegen den Bunker vor. Da, ein nachfolgender Mann, mit Gewehr und Munitionstaschen ausgerüstet, hat einen Tritt verfehlt, er wankt, er steht, wieder kann er sich halten, aufrichten, doch nein, die Wasser reißen, er taumelt und nun fällt er in die wilde Flut. Sie reißt ihn weg, will ihn als Opfer nicht mehr lassen.

Ist keine Rettung möglich, kann niemand helfen? In wuchtigem Sprung stürzt sich plötzlich ein Kamerad in die wilden Wasser. Mühsam gelang er zum Verlorengeglaubten, er faßt ihn, er hält und zieht ihn in letzter Anstrengung zu einem großen Stein, in-

mitten aufgewühlter Wasserstrudel. Doch durch müssen sie beide noch. Mit eifernem Griff hält der Retter seinen Kameraden, er hält ihn als wäre er sein eigen Kind. Schwer kämpft er gegen Strom und Wellen und bringt den Erschöpften in Sicherheit.

Bei der Gefechtsbesprechung spricht der Kommandant in Erwähnung dieser Rettung von Härte. Härte sei solch eine Rettung.

Ich glaube nicht. Als erstes ist hier Hingabe und nicht Härte zu nennen. Von einer beispiellosen Hingabe war der rettende Soldat erfüllt. Hingabe für seinen Kameraden war es, was den Soldaten zu solch flotter Tat trieb. Hingabe für einen verlorengeglaubten jungen Mann. Einsatz seines eigenen Lebens für einen Dritten ist Hingabe.

Härte zeigt der Retter. Nicht für seinen Kameraden wohl aber sich selbst gegenüber, hart gegen jede Gefahr, hart im Entgegennehmen von Schmerz, hart im Empfinden. Weder Nässe noch Kälte und Gefahr konnten den Retter abhalten, seinen Entschluß zu verwirklichen und sich selbst, seinem Körper und seiner Seele gegenüber hart zu sein. Hart gegen sich selbst, Hingabe für seinen Kameraden: dies zeichnet den trainierten, einsatzbereiten Soldaten.

Mitr. E. St.

Wieso kann ein Flugzeug fliegen?

Seitdem die schweizerische Bevölkerung fast täglich die schweren amerikanischen Bomber aus eigener Anschauung kennen lernen kann, wird in der Oeffentlichkeit auch immer wieder die Frage gestellt: Wie können eigentlich solche Großflugzeuge von enormen Lasten und Fassungsvermögen — von 20 und mehr Tonnen — überhaupt noch durch die Luft fliegen, wie dort in allen Lagen gesteuert werden und dabei genau so sicher in der Luft fliegen, wie ein Schiff auf dem Wasser?

Bei Segel- und kleinen Sportflugzeugen leuchtet uns das vielleicht noch ein, und doch liegen dort die Verhältnisse genau so, wie bei diesen modernen Giganten der Lüfte.

Das wichtigste an jedem Flugzeug ist allein die **Tragfläche** — alles andere ist im Grunde genommen nicht notwendig, um zu fliegen. Dieser Flügel hat nicht nur einen mehr oder weniger regel- oder unregelmäßigen Grundriß, sondern auch einen ganz eigenartigen **Querschnitt,** wenn wir ihn in der Flugrichtung durchschneiden. Alle diese Profile sind in ihrem Vorderteil dick und laufen nach rückwärts in eine Spitze aus. Die Form kann verschiedenartig sein und ist auf Grund langer, umfangreicher Forschungen immer mehr entwickelt worden. Grundsätzlich unterscheiden wir aber zwischen symmetrischen und unsymmetrischen Profilformen.

Für den Tragflügel werden nun fast ausschließlich unsymmetrische Profile verwendet, während symmetrische Formen für die Steuerflächen zur Anwendung gelangen.

Das unsymmetrische Profil ist nun so aufgebaut, daß sich am vordern, dikken Ende die Luftteilchen bei der Vorwärtsbewegung des Flugzeuges teilen und bis zum rückwärtigen Ende des Profiles einen **verschieden langen** Weg zurücklegen müssen. Durch diese verschieden langen Wege werden so die untern Luftteilchen — infolge ihres kürzern Weges — träger und langsamer, nach hinten getrieben — es tritt eine Verdichtung ein, die dann einen Unterdruck nach **oben** hervorruft.

Die dem obern Profilteil entlanggleitenden Luftteilchen haben dagegen eine längere Strecke zurückzulegen, d. h. sie werden weiter auseinandergezogen — da ja nach dem Profil der statische Druck wieder hergestellt werden muß. Hier oben tritt also eine Luftverdünnung — ein «Sog» — ein, die unser Flugzeug wieder nach oben zieht. Diese beiden Kräfte — Ueberdruck und Sog — stehen ungefähr im Verhältnis von 1 : 2. Der Tragflügel hängt also in der Luft, d. h. er liegt nicht etwa nur auf einem Luftpolster, sondern klebt angesaugt, wie man z. B. ein Blatt Papier vor den Mund halten kann, wenn man Luft einzieht.

Die «Resultierende», die aus Ueber- und Unterdruck hervorgehende Kraft, läßt man im Profilschwerpunkt angreifen, um von hier aus das Wirken der verschiedenen Kräfte bildlich darzustellen. Für ein jedes Profil bestehen feste Beziehungen zwischen dem Anstellwinkel, d. h. dem Winkel mit dem die Profilsehne gegen die **Flugrichtung** gestellt ist, und dem Widerstand des Profils.

Die einfachsten Verhältnisse finden wir da beim Gleitflug. Der Tragflügel ist zur Längsachse des Flugzeuges geneigt angebracht. Diese Neigung bezeichnet man mit **Einstellwinkel,** denn er ist stets fest eingestellt und stellt den Winkel zwischen Rumpfachse und Profilsehne dar. Hiervon zu unterscheiden ist der **Anstellwinkel,** der zwischen Flugzeugrichtung und Profilsehne gemessen wird und durch das Höhensteuer willkürlich geändert werden kann. Dabei sei hier gleich noch bemerkt, daß die Richtung der Fluglängsachse nicht etwa auch die Flugrichtung darstellt, wie vielleicht angenommen werden könnte.

Durch Aenderung der Höhensteuer kann der Anstellwinkel, und damit auch die Größe des Auftriebes und des Widerstandes, leicht verändert werden.

Die Wechselbeziehungen zwischen Auftrieb und Widerstand zum Anstellwinkel stellt man für jedes Tragflächenprofil in einem sog. Schaubild — dem «Polardiagramm» — dar. Dieses zeigt uns dann deutlich das Anwachsen des Auftriebes und Widerstandes bis zu einer obern Grenze, von der aus dann die Kurve umkehrt, d. h. nur der Widerstand wächst und die Strömung aufhört.

Nach diesem Polardiagramm weiß man genau, welches Profil gerade für eine ganz bestimmte Verwendungsmöglichkeit das geeignete ist.

Absichtlich ist bis jetzt kein Wort von Flugzeugmotoren und Propellern erwähnt worden, da diese wichtigsten Gesetze der Aerodynamik auch für das motorlose Segelflugzeug (unter denen ja heute bereits große Transportmaschinen zu finden sind) ihre Gültigkeit haben. Ja — durch den Flugzeug**motor** verändert sich rein nichts in den Kräften am Tragflügel. Das an sich nur in geneigter Bahn nach unten flugfähige Gerät erhält durch den Propeller nur eine stärkere Vorwärtsgeschwindigkeit, die dann wiederum den Auftrieb des in einem gewissen Winkel zur Flugrichtung angestellten Profiles erhöht. Dieses Profil hat nämlich einen ganz bestimmten Widerstand, und dieser Widerstand wird durch den Propeller ausgeglichen — wettgemacht. Dieser Auftrieb, d. h. die Resultierende aus Auftrieb und Widerstand, wird mit zunehmender Fläche immer größer, und Flugzeuge mit großem Gewicht bedürfen so auch großer Flächen. In der Flugzeugbeschreibung finden wir diese Wechselbeziehung unter der Bezeichnung «Flächenbelastung». Es ist dies jenes Gewicht, das auf den Quadratmeter Fläche trifft, errechnet aus Fluggewicht durch Tragflügelgröße. Diese Werte lagen früher bei 30 kg/qm. Heute sind sie — wie ein Blick auf die modernen Großbomber uns ja zeigt — dank gründlicher Forschung, besonders aber in Hinsicht auf Festigkeits- und Materialprüfungen der modernen Technik und Wissenschaft — auf über 100 kg/qm, ja sogar über 150 kg/qm gesteigert worden.

- P. Sch. -