

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 19 (1943-1944)
Heft: 39

Artikel: "Fliegende Festung" und "Liberator"
Autor: Summerer, H.C.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-712018>

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: 02.02.2025

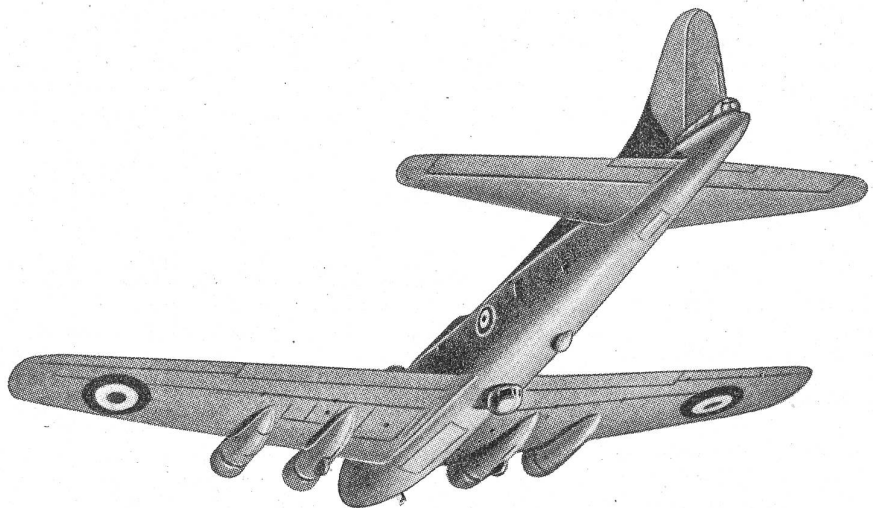
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

«Fliegende Festung» und «Liberator»

Von H. C. Summerer.

Bei dem kürzlich stattgefundenen Tagesangriff auf einige süddeutsche Städte wurden mehrere schwere Bomber der amerikanischen 8. Luftflotte, die bekanntlich in England stationiert ist, auf unser Hoheitsgebiet abgetrieben und zur Landung gezwungen. Die Bevölkerung verfolgte diese grauen Riesenvögel mit großem Interesse und wagte sich in allzu große Nähe der verschiedenen Landungsplätze.

Sicherlich wird es unsere Leser interessieren, einmal etwas Näheres über die zwei so bekannten Flugzeugtypen, die in Dübendorf notlandeten, zu erfahren. Vor allem sei festgestellt, daß beide Bombertypen, d. h. die «Fliegende Festung» und der «Liberator», richtige fliegende Festungen sind. Beide sind schwere Tagbomber und gelangen ausschließlich während des Tages zum Einsatz; sie sind schwer gepanzert und bewaffnet. Dagegen sind die britischen schweren Nachtbomber («Lancaster», Short «Stirling» und



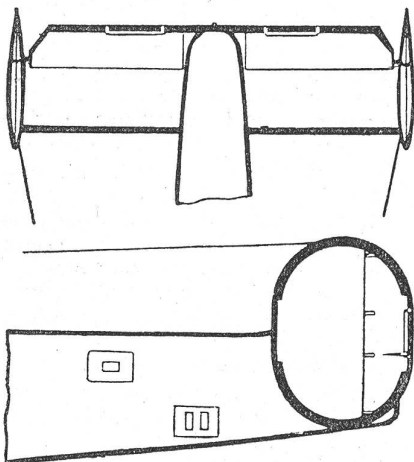
«Fliegende Festung II». Kennzeichnender Aufbau: Nach hinten sich spindelförmig stark verjüngender Rumpf. Ziemlich großes Höhenleitwerk. Unmittelbar unter dem Seitensteuer deutlich sichtbarer motorgetriebener Geschützturm.

Handley Page «Halifax») nur schwach gepanzert und bestückt. Durch Wegfall von Panzerung und Bewaffung (Munition!) ist das Eigengewicht bedeutend kleiner und gestattet somit, fast die doppelte Bombenlast der Tagbomber mit sich zu führen.

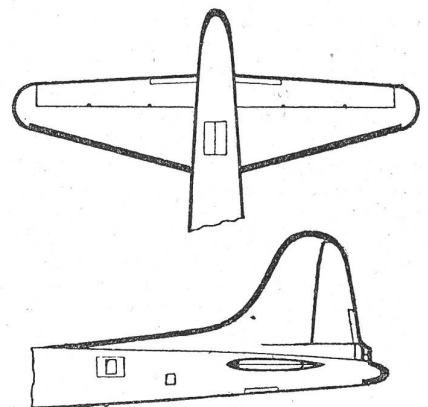
Die amtliche amerikanische Bezeichnung der «Fliegenden Festung» lautet «Boing B-17 E» («Flying Fortress II») und des «Liberators» «B-24 D».

Die «Fliegende Festung II» ist ein freitragender Ganzmetallmitteldecker, mit verhältnismäßig sehr schlankem Doppeltrapezflügel, der an seinen Enden halbkreisförmig abgerundet ist. Der sich nach hinten zu spindelförmig stark verjüngende Rumpf hat einen kreisrunden Querschnitt. Das hohe Seitenleitwerk erscheint im Umriss als «Haifischflosse» und als Fortsetzung der Stabilisierungsfläche, die sich rund $\frac{1}{3}$ vom Rumpf gegen Heck abhebt. Das Höhenleitwerk befindet sich mit

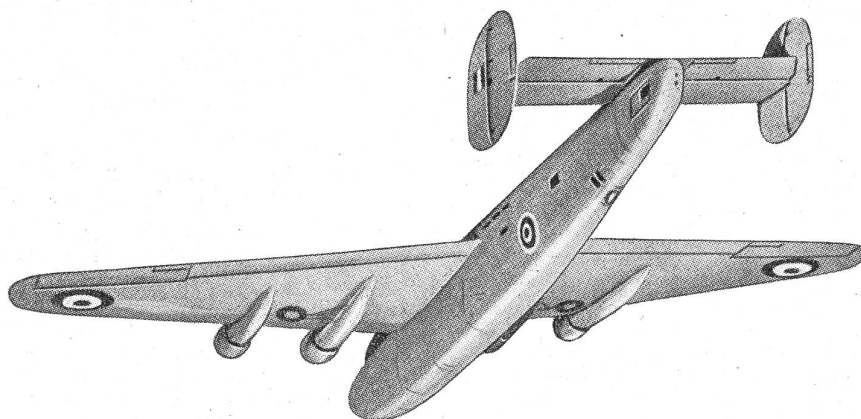
den Flügeln in etwa gleicher Höhe. Das Fahrgerüst ist nach hinten einziehbar; auch das Heckrad (Spornrad) ist



Umriss des doppelten ovalen Endscheiben-Seitenleitwerks, charakteristisches Merkmal des «Liberators».



Umriss des haifischförmigen Seitenleitwerks mit Stabilisierungsfläche der «Fliegenden Festung II». (Bilder aus «Flight».)



«Liberator B-24 D». Man beachte die sich nach außen stark verjüngenden Doppeltrapezflügel.

nach hinten einziehbar. Die «Fliegende Festung II» wird mittels vier Wright Cyclone-Motoren à 1200 PS angetrieben. Die Bewaffung besteht aus 12 schweren (12,7 mm) und einem leichten (7,62 mm) Mg. Sechs Abwehrstände bzw. Schießscharten sind vorhanden. Verstärkte Bewaffung an der Rumpfunterseite, motorgetriebene Geschütztürme an Bug und Heck erhöhen die Feuerkraft (unmittelbar unter dem Seitensteuer ist ein Geschützturm angebracht, im Bilde deutlich sichtbar). Die Spannweite beträgt 31,6 m und die Länge 22,25 m. Die maximale Geschwindigkeit ist mit 500 Std/km und die maximale Höhe mit 12.000 m angegeben.

Der «Liberator»-Bomber ist ein freitragender Schulterdecker, ebenfalls

ganz aus Metall gebaut. Die schlanken Doppeltrapezflügel sind ganz symmetrisch nach außen stark verjüngend mit abgerundeten Ecken. Der Rumpf hat einen rechteckigen Querschnitt mit leicht abgerundeten Kanten. Charakteristisches Merkmal des «Liberators» ist vor allem das doppelte ovale Endscheiben-Seitenleitwerk, welches sich beidseitig vom rechteckigen Höhenleitwerk befindet. Das Fahrgestell ist

nach hinten in den Motorengondeln einziehbar, und das Bugrad verschwindet im Rumpf. Besitzt kein Heckrad. Der «Liberator»-Bomber wird mittels 4 Pratt & Whitney-Twin-Wasp-Motoren à 1200 PS angetrieben. Spannweite beträgt 33,5 m, und Länge 19,8 m. Die Bewaffnung besteht auch hier aus 12 schweren und einem leichten Mg. (Kaliber wie «Fliegende Festung II»). Auch der «Liberator»-Bomber weist

motorgetriebene Geschütztürme in Bug und Heck auf. Bei diesem Bomber ist die maximale Geschwindigkeit ebenfalls mit 500 Std/km angegeben. Die beiden erwähnten Bombertypen haben eine Besatzung von 9—10 Mann.

Besser als Worte und lange Erklärungen es vermögen, verschaffen unsere Bilder einen deutlichen Ueberblick über die Unterschiede dieser beiden fliegenden Festungen.

Opfer des Krieges

Gemütlich saßen wir am Mittagsfisch und machten, angesichts des mageren Essens, unsere Witze über Spiegeleier und Schinken, als uns plötzlich die Alarmsirenen aufhorchen ließen. Eigentlich war das ja nichts besonderes mehr. Und doch, ganz intuitiv spürten wir, daß heute noch etwas Nicht-alltägliches geschehen würde. Draußen strahlte die Sonne. Es war prachtvolles Flugwetter. Auf dem Flugplatz herrschte schon der ganze Vormittag Großbetrieb. Wir traten ins Freie und begaben uns auf den Flugplatz. Von allen Seiten eilten Soldaten, Luftschutz- und Feuerwehrmänner herbei, zu Fuß, im Laufschrift, mit dem Velo. Jeder kannte seinen Posten und seine Aufgabe.

Der erste fremde Bomber kam. Zwei unserer Jäger begleiteten ihn. Scheinbar langsam flog er in großen Kreisen über dem Flugplatz hin und kam immer tiefer herab. Wie Wespen umkreisten ihn unsere «Morane». Eine grüne Leuchtrakete stieg auf und gab das Zeichen zur Landung. Gespannt schauten wir auf den großen Vogel, als er zum Landen ansetzte. Einer unserer Jäger wies ihm den Weg zur Landepiste. Im Tiefflug sauste er über den Platz und wackelte, das Zeichen des Sieges: Er hatte den großen Vogel zur Landung gezwungen. In einigem Abstand folgte ihm der amerikanische Bomber. Langsam und fast schwerfällig gleitet er über das Rollfeld. Nun sollte er absetzen. Ein Schüttern geht durch seinen gewaltigen Rumpf und eine Staubwolke wirbelt auf. Er ist auf dem Boden, als ob er weiterfliegen wollte. Kann er nicht landen? Oder ist die Piste zu kurz? Doch setzt er nochmals auf dem Boden auf, wieder eine große Staubwolke. Der Bomber neigt auf die Seite. Ein Rad löst sich vom Rumpf und rollt davon. Trotzdem fährt er noch weiter. Dann knickt er seitwärts zusammen und bleibt liegen. Eine dichte Staubwolke umgibt ihn. Von allen Seiten eilen Camions und Krankenwagen heran. Später erfahren wir, daß sich unter dieser Besatzung keine Verletzten befinden.

Von unserem Büro aus schaue ich dem Treiben auf dem Flugplatz zu. Die Jagdstaffeln lösen einander ab. Eine nach der andern steigt auf. Ein Amerikaner nach dem andern landet auf dem Platz. Die Besatzungen werden in Camions herangeführt. Müde sehen sie aus, aber sie sind doch froh, den Krieg so gut überstanden zu haben. Sie machen ernste Gesichter. Nur einzelne lächeln uns zu.

Neun Bomber sind bereits gelandet; zwei weitere sind abgestürzt. Ich habe nur einen davon abstürzen sehen. Es war das erste Mal, daß ich ein tragisches Kriegs-

geschehen sah. Der Bomber kreiste über dem Flugplatz. Ich schaute ihm nach. Bald würde er zur Landung ansetzen. Deutlich sah man jetzt, wie er eine schwache Rauchspur hinter sich nachzog. Dann plötzlich — es war wie ein gewaltiges Schauspiel, als ob man nicht recht glauben wollte, daß es Wirklichkeit war — drehte er seitwärts ab und stürzte hinter einem Wald auf die Erde. Wenige Augenblicke später stieg eine gewaltige schwarze Rauchsäule auf und dann schoß eine Feuergarbe empor. Es war als ob der Himmel dort brennen würde. Doch bald verschlang der Rauch das Feuer. — Noch lange schauten wir der schwarzen Rauchsäule nach und fragten uns: «Haben sie wohl noch abspringen können?» Ein anderer Amerikaner überflog bereits die Absturzstelle. Was mochten die denken?

Ein verwundeter Amerikaner wird zu uns ins Büro gebracht. Er muß warten, bis er zusammen mit andern Kameraden ins Spital fahren kann. Seine linke Hand ist verbunden. Ich deute ihm, sich zu setzen. Er läßt sich auf den Stuhl fallen und starrt auf den Tisch vor sich hin. Mein Kamerad fragt ihn: «How do you do?» «Oh, bad — bad», antwortete er. Ich versuche auch, mit ihm ins Gespräch zu kommen: «You are glad that you are here?» «Oh yes», lacht er, offensichtlich froh, daß er mit heiler Haut in der Schweiz gelandet ist. Ob er wohl schon vom tragischen Ende seiner Kameraden weiß? Wir schweigen darüber. Mein Kamerad und ich nehmen alle unsere englischen Kenntnisse zusammen, um mit ihm sprechen zu können. Er gibt nur kurze Antworten auf unsere Fragen, aber er lacht immer dabei, denn er weiß, daß wir ihn nicht dienstlich ausfragen, sondern ihn als Kameraden betrachten. Wir erfahren von ihm, daß er heute vormittag in England gestartet sei, welche Städte sie bombardiert hätten, wußte er nicht. Er hätte schon mehrere Raids mitgemacht; es ginge immer hart zu. Er betont wieder, daß er «very glad» sei, in der Schweiz zu sein. Er ist noch ledig, aber seine Eltern leben noch in Amerika. Ueber seinen Beruf will er nichts verraten; gearbeitet habe er bis jetzt «not very much». Und dann zieht er aus seiner Tasche ein Päcklein englische Zigaretten und bietet sie uns an. Zu driff rauchen wir Zigaretten, die heute morgen noch in England waren. — Der Arzt kommt wieder vorbei und nimmt unsern Amerikaner mit. Wir verabschieden uns: «Good-bye».

Der Alarm ist vorbei. Ich gehe hinunter in den Raum, wo zwei tote Amerikaner liegen. Sie waren aus dem abstürzenden

Flugzeug abgesprungen. Doch es war schon zu spät gewesen. Die Fallschirme hatten sich nicht mehr richtig öffnen können. Ich schaue in die beiden Särge. Hier liegen sie; die beiden ersten Opfer des Krieges, die ich sehe. Beide haben Wunden im Gesicht, starr liegen sie da. Wofür sind sie gestorben? Sind sie Zeugen eines Gerichtes, das die ganze Menschheit richtet? Tief beeindruckt von diesem Anblick verlasse ich den Raum.

Am Abend gehe ich mit meinen beiden Kameraden über den weiten Flugplatz, um den unglücklich gelandeten Bomber zu besichtigen. Er ist weit über die Startbahn hinausgefahren und hat in einem Acker tiefe Furchen hinterlassen. Bei einem Funkhäuschen, das er wie eine Zündholzschachtel auf die Seite geschoben hat, ist er zum Stehen gekommen. Die Landung hat ihn arg mitgenommen. Vieles an ihm ist geknickt und zertrümmert. Trostlos und verlassen liegt er da; auch für ihn ist der Krieg vorbei.

Die Nacht bricht herein. Wir gehen zurück. Ueber der Absturzstelle von heute nachmittag kreist eines unserer Flugzeuge. Es ehrt die Toten, die unter den Trümmern begraben sind. Charles Fischer.

Literatur

Zwei Fliegerbücher.

Im Verlag Otto Walter, Olten, hat der bekannte schweizerische Militärschriftsteller und Sachverständige für Fragen des Luftkrieges, Hptm. Werner Guldimann, unter dem Titel «Die Luftwaffe», ein umfassendes und trotz der komplizierten Materie, leichtverständliches Handbuch über die Kriegführung in der dritten Dimension herausgebracht. Der durch viele photographische Aufnahmen und sachliche Zeichnungen unterstützte Text befaßt sich sowohl mit der technischen, als auch mit der taktischen Seite des modernen Luftkrieges. Wir empfehlen dieses wirkliche Standardwerk allen jenen, die sich über diese Fragen interessieren, insbesondere auch unsern angehenden Piloten und Fliegersoldaten. —

«An den Himmel geschrieben», heißt das packende und ungeheuer erlebnisreiche Werk des englischen RAF-Staffelführers James Aldridge, das der Steinberg-Verlag, Zürich, herausgebracht hat. Unter den bisher erschienenen Luftkriegsbüchern ist dieses unbedingt eines der stärksten und wertvollsten und wenn man es mit einem Werk Hemingways vergleicht, so kann man nur zustimmen. Es gehört in die vorderste Reihe der Gegenwartsliteratur. EHO.