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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 20 (1944-1945)

Heft: 50

Artikel: Flugplätze für Superfestungen

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-712721

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: 29.11.2025

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

Flugplätze für Superfestungen

Nicht nur die Konstruktion der Superfestungen, dieser größten Kriegsflugzeuge der Gegenwart, gab eine Reihe von technischen Problemen zu lösen auf, sondern auch die Erstellung von Flugplätzen, von denen diese Riesenvögel gegen Japan starten konnten. Solche Flugplätze wurden auf vorgeschobenen Inseln im Stillen Ozean und auf dem chinesischen Festlande angelegt.

In China errichteten nicht weniger als eine halbe Million Arbeiter während vieler Monate im Schichtwerk ein ganzes System von Flugplätzen für die «B. 29» und für ihre Begleitstaffeln. Die hierzu nötigen Arbeiten erreichten ein Ausmaß, wie es nur von der Erstellung der Burmastraße oder der Chinesischen Mauer her bekannt ist. Die Ingenieure, unter deren Leitung das viele tausende Quadratkilometer umfassende Flugplatzsystem entstanden ist, erklärten, daß die zu seiner Verwirklichung notwendige Kraftanstrengung und die kurze Bauzeit nichts ähnliches in der ganzen Geschichte aufweisen. Das ganze Werk kostete auch den astronomischen Betrag von 6 Billionen chinesischen Dollars!

Unter Führung von Oberstleutnant W. L. Kennerson vom «US Army Engeneers» arbeiteten 26 amerikanische Offiziere, ein großes Korps von chinesischen Technikern, amerikanischen Soldaten und 500 000 chinesischen Arbeitern in engem Zusammenhang. Die Pläne zu diesen Flugbasen wurden vom amerikanischen Generalstab in Washington entworfen, nachdem sie auf der Konferenz von Kairo durch Präsident Roosevelt und General Tschiang Kai-chek besprochen waren. Oberstleutnant Kennerson, sein kleiner Generalstab und die beigezogenen chinesischen Sachverständigen begannen alsdann mit den Entwürfen auf dem Papier. Oft arbeiteten sie 18 Stunden im Tage, so daß dieser Teil des Projektes schon in 20 Tagen bereinigt war.

Schon zur Zeit, da sich die Techniker und Ingenieure noch über die unfertigen Pläne neigten, begann man in China mit der Werbung von 360 000 Arbeitern, die sofort mit den ersten Vorbereitungsarbeiten einsetzten. 140 000 weitere Arbeiter wurden von privaten Unternehmungen eingesetzt, die die Ausführung von Spezialarbeiten übernahmen. Dann beschäftigte man noch ein Heer von Menschen für die Beschaffung der notwendigen Werkzeuge, der Herbeiführung von Lebensmitteln, der Erstellung von Unterkunftsbaracken usw. Die chinesische Zentralregierung und ihre Gouverneure in den Provinzen nutzten alle ihnen zur Verfügung stehenden Mittel und Möglichkeiten für die Beschleunigung des Werkes. Hierbei kam ihnen ganz besonders das unerschöpflich scheinende Menschenreservoir ihres Volkes zugute, das vom Willen beseelt ist, den Krieg rasch und siegreich zu beenden. Oberstleutnant Kennerson sagte, nachdem er seine Aufgabe erfüllt hatte: «Ich glaube kaum, daß in den Vereinigten Staaten dasselbe Projekt selbst mit Spezialarbeitern und Maschinen in derselben Zeit hätte verwirklicht werden können.» Die ganze Schwere dieser Worte wird erst gegenwärtig, wenn man die unsäglichen Schwierigkeiten kennt, welche die Erbauer zu überwinden hatten.

Die Jugend und die Bauern des Landes stehen in der Mehrzahl unter den Fahnen, so daß sehr viele Frauen und Mädchen sowie alte Männer herbeigezogen werden mußten. Die für sie ungewohnte und harte Arbeit brachte im weitern meist auch die Trennung von ihren Familien mit sich. Hinzu kam, daß man diese Leute nur mit einem Minimum entlöhnen konnte; sie arbeiteten von früh bis spät für einen Taglohn von 50 Schweizerrappen und nährten sich mit einem Napf Reis. Trotz allem zeigten diese Arbeiter und Arbeiterinnen jene Zähigkeit und jenen guten Willen bei der Ausführung der ihnen übertragenen Aufgaben, die in diesem Maße nur von einem Volk aufgebracht werden könen, das im Kampf um Sein oder Nichtsein steht.

Auf einzelnen Baustellen waren bis zu 110 000 Menschen konzentriert, denen die amerikanischen Vorgesetzten mehr durch Zeichen als durch Worte ihre Anweisungen übermittelten. Es mußten extra Mitglieder des chinesischen Propagandadienstes auf die Baustellen geführt werden, die ihren Landsleuten die Wichtigkeit dieser Flugplätze vor Augen führten, und ihnen aber auch zu erklären hatten, warum die Amerikaner in diesen abgelegenen Orten aufgetaucht sind. Diese suchten ihrerseits mit Vorträgen und chinesisch betitelten Filmen ihren Teil zur Aufklärung der Bevölkerung beizutragen.

Die Anlegung der Flugplätze für die Superfestungen erforderte die Beseitigung aller Normen, die für Flugplätze für Maschinen normalen Typs gebräuchlich sind. Die «B. 29» brauchen nämlich wegen ihres großen Gewichtes nicht nur ein gutes Bodenfundament, ihre großen An- und Abflugstrecken machten Flugareale mit so ungeheuerlichen Dimensionen notwendig, daß man kaum von einem Ende an das andere sehen kann.

Ganz besonders nachteilig wirkte sich der vollkommene Mangel an Baggern, Kranen, Dampfwalzen usw. aus. Alle sonst von Motoren und Maschinen ausgeführten Arbeiten mußten von Menschenkräften und Menschenhänden bewerkstelligt werden. Mittels Körben, die nach asiatischer Art zu zweien an einer Stange über der Schulter getragen werden, trug man den Humus weg. Mit den gleichen primitiven Hilfsmitteln schaffte man von Bächen, Flüssen und Wüsten die notwendigen Steine für die Erstellung des Unterbaues heran. Die großen Steine mußten mit Hammer und Meißel zerkleinert werden, da Preßluftmaschinen nicht vorhanden waren. Ueberhaupt stand meist nichts weiteres zur Verfügung als Schaufeln, Pickel und Körbe — alles Werkzeuge, die der chinesische Bauer sonst für die Verrichtung seines friedlichen Tagwerks braucht.

War einmal der Boden ausgeglichen und mit Steinen belegt, galt es, steinerne Walzen im Gewicht von 10 Tonnen über die Pisten zu ziehen, wofür sich die Arbeiter zu Hunderten an Riemen und Stricke vorspannten. Hierbei kam es 25mal vor, daß Arbeiter stürzten und von der Walze zu Brei gemahlen wurden. War die Steindecke festgefügt, dann übertünchte man sie mit einem Pflanzenöl, das «Tung» genannt wird und das als Ersatz für Asphalt dient.

Am 24. April 1944 landeten die ersten Superfestungen auf einem dieser Flugpätze. Diese führten Ingenieure und Baumaterialien über den Himalaya. Es vergingen aber noch Wochen, bis die «B. 29» zu ihren nun regelmäßigen Flügen gegen das japanische Inselreich starten konnten. Wenn heute diese Riesenflugzeuge von ihren Bombardierungsflügen zurückkehren, werden sie jeweils von den chinesischen Bauern, die die Flugplätze mit ihrem Schweiße und Blute errichtet haben, mit dem Rufe «Ding Hao» begrüßt, der das ins Chinesische übertragene «O. K.» der Amerikaner ist. chb.

Wie die Engländer ihre Flugplätze tarnen

Jedem englischen Flugplatz ist eine permanente Tarnergruppe zugeteilt, deren Aufgabe es ist, die ihr empfohlenen Startbahnen, Flugzeugschuppen usw. so unsichtbar als nur möglich zu machen und sie somit der Sicht aus der Luft zu entziehen. Diese Tarnergruppen ermöglichen nebst der Heranbildung eines in diesen Spezialfragen gut geschulten Personals auch die Ausführung von umfangreichen Arbeiten, so wie sie sich vor allem zu Beginn des Krieges stellten. Denn damals waren die zivilen wie die militärischen Flugplätze in England so gut wie nicht getarnt und konnten aus der Luft aus weiten Entfernungen mühelos entdeckt werden.

Vom Grundsatz ausgehend, daß Farbenkontraste die größten Verräter militärischer Aktivität sind, und wissend, daß in England und Nordeuropa der Kontrast fast immer aus einer hellen Form auf einem dunklen Hintergrund besteht, wurde anfänglich einfach alles mit Farbe verdunkelt. Diese erste Maßnahme erwies sich aber auf die Dauer nicht als vorteilhaft, denn die Farben verblaßten mit der Zeit und die ursprünglichen verräterischen Kontraste entstanden wieder. So mußte beispielsweise die anfängliche Aufteilung des Flugfeldes durch aufgemalte Heckenstreifen — die die Flugfelder ähnlich aufteilten wie die Umgebung — zugunsten transportabler, dreidimensionaler Hecken aufgegeben werden. Mit diesen künstlichen Hecken, die aus mit Drähten überspannten Holzrahmen bestehen, werden heute Wiesen und Felder abgesteckt, wobei man diese mitunter auch pflügt oder bepflanzt. Die Startbahnen werden in dringenden Fällen mit Holzspänen, Asphalt und Sand behandelt, die zum Flugplatz leitenden Straßen bearbeitet man mit Kies und Asphalt. Neben den Startbahnen, die als die Hauptursache der Entdeckung durch feindliche Flieger gelten, mußten auch die Personalgebäude, die Flugzeugschuppen, Depots, Flakstellungen und viele andere Anlagen getarnt werden. Wo sich eine praktisch mögliche Tarnung nicht durchführen ließ, bemalte man ganze Häuserkomplexe mit dunkler Farbe. In andern Fällen wurden die Gebäude durch spezielle Bemalung derart aufgespalten, daß sie sich mit der Umgebung verschmolzen, die, wenn notwendig, ebenfalls künstlich verändert wurde. In besondern Fällen baute man auch über den Häusern ganze Tarndächer. bo.