



# Die Wehrmacht

HERAUSGEGEBEN VOM OBERKOMMANDO DER WEHRMACHT

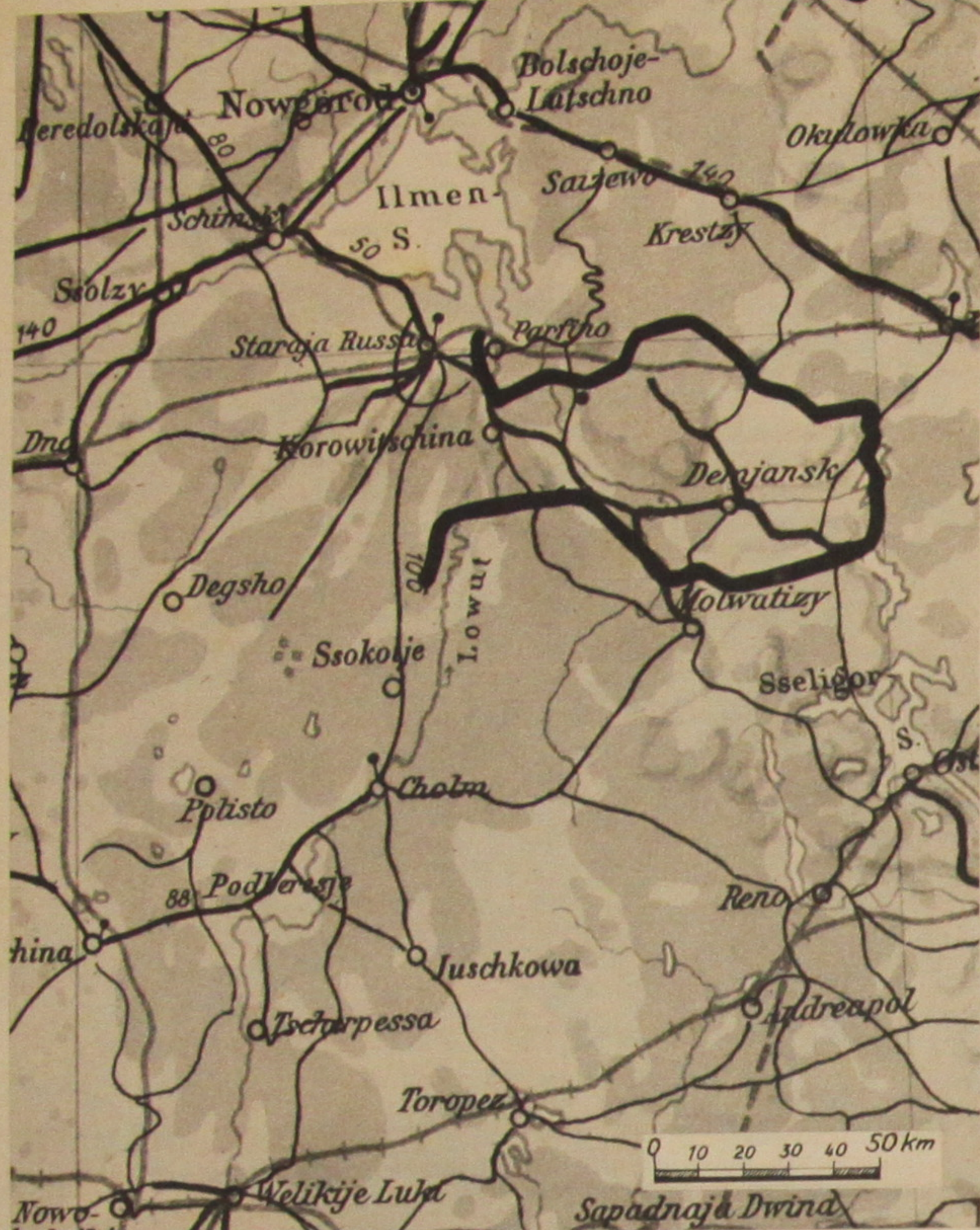
7. Jahrgang · Nr. 7 · Berlin, den 24. März 1943 · Einzelpreis 25 Rpf und Bestellgeld · Erscheint vierzehntäglich



## Unter einem toten Sowjetpanzer

Im pausenlosen Hämmern der Schlacht läuft der Kampf an den Fronten des Ostens auf und ab. In diesem Kampf, der keine Kompromisse mehr kennt, bewährt sich aufs neue das immerwährende deutsche Soldatentum.

PK-Aufnahme: Kriegsberichtler Uecker



Unsere Karte zeigt den Raum zwischen Ilmensee und Welikije Luki mit der „Grafschaft“, dem Raum von Demjansk, der durch planmäßige Räumung nach vierzehnmonatigem hartem Kampf mit dem Erfolg einer erheblichen Frontverkürzung ausgeglichen wurde

Am 8. Januar 1942 begannen die Entscheidung suchenden Angriffe starker feindlicher Truppenmassen südlich des Ilmensees. Mit starken Kräften griff der Gegner über das zugefrorene Sumpfgelände am Süd- und Südostufer des Sees in südlicher und südwestlicher Richtung an. Gleichzeitig durchstieß er, über das Eis der Seen vorgehend, die deutschen Sicherungen am Südtel der Seekette von Ostaschkow, drang nach Westen vor, wo er in Cholm durch die neugebildete Kampfgruppe des Generals Scherer aufgehalten wurde, und wandte sich dann von da mit der Masse nach Norden. In dem unübersichtlichen Wald- und Kustelgelände gelang es der feindlichen Obermacht (19 Schützendivisionen, 9 Schützenbrigaden, zahlreiche Panzer und eine Anzahl für den Winterkrieg besonders ausgebildeter Skitruppen wurden von der Sowjets eingesetzt), ihre von Norden und Süden vorrückenden Angriffsgruppen entlang des Lowa zu vereinigen und so die ostwärts dieses Flusses stehenden deutschen Kräfte abzuschneiden.

So entstand die Festung Demjansk. Es war nicht das, was man landläufig als Festung zu bezeichnen pflegt, mit Forts, unterirdischen Kasematten und versenkbaren Geschütztürmen. Die einzigen „Befestigungswerke“, hinter denen sich die Verteidiger nordwärts sichern konnten, waren eiligst in den tiefen Schnee geschaufelte und in die gefrorene Erde gepresste Schützenlöcher. Es war auch nicht eine Festung im dem Sinne, daß in ihrem Innern eine Stadt mit Unterkünten und Arsenalen für allen Truppenbedarf mit Werkstätten und großen Versorgungslagern gewesen wäre. Die Ortschaft Demjansk, die der Festung ihren Namen gegeben hat, ist ein Mittelding zwischen einem größeren Dorf und einer kleineren Landstadt. Im übrigen gab es in diesem gesamten vom Feinde umschlossenen Raum neben ärmlichen, schmutzigen Dörfern und zerschossenen Häusern, die nur kümmerliche Unterkunfts-möglichkeiten boten, nichts als Wald und zugefrorene Sümpfe. Die deutschen Truppen mußten sich die Verbindungswege in diesem Gebiet erst in mühevoller Arbeit schlagen und ausbauen.

Dieses Gebiet hat im ganzen deutschen Heer deshalb die Bezeichnung „Festung Demjansk“ erhalten, weil es monatelang wie eine Festung regelrecht belagert und verteidigt wurde, weil der Ansturm der feindlichen Massen sich hier gebrochen hat, weil die Entschlossenheit der Führung und der Abwehrwille jedes einzelnen der hier kämpfenden deutschen Soldaten ein stärkeres Verteidigungswerk bildeten als Betonwerke, Panzerkuppeln und schwerste Batterien.

Am 8. Januar 1942 begann eine der denkwürdigsten Episoden der Kriegsgeschichte. Bei 30 bis 40 und noch mehr Grad Kälte wehrten brandenburgische und westpreußische, pommersche und mecklenburgische, schleswig-holsteinische und oldenburgische und hamburgische Soldaten des Heeres und eine Division der Waffen-SS den Ansturm immer neuer durch starke Artillerie, Panzer, Bomber und Schlachtflieger unterstützter

In einem Gebiet, das keinerlei natürliche Verteidigungsmöglichkeiten bot, in dem die deutschen Verteidiger kaum Unterkunft und Schutz vor dem scharfen russischen Winter fanden, liegt die Ortschaft Demjansk, die der Festung ihren Namen gegeben hat



Ritterkreuzträger General Seydlitz (rechts), Befehlshaber der zur Entlastung der Festung Demjansk herangeführten Kampfgruppe, bespricht mit General Korn, der mit seinen Verbänden einen Ausfall aus der Festung Demjansk gemacht hatte, die weiteren Operationen

Feindmassen ab. Drei Monate lang waren sie von jeder Verbindung auf der Erde abgeschnitten.

Die Festung Demjansk mußte gehalten werden. An ihr brach sich der rote Ansturm. Ihr Widerstand verhinderte einen Sturm gegen die Verbindungen und Nachschublinien und in den Rücken der vor Leningrad stehenden deutschen Divisionen. Wohl glückte es dem Feind, mit zahlenmäßig überlegenen Kräften und unter schwersten blutigen Verlusten den einen oder anderen Stützpunkt aus der Verteidigungsfrente herauszubringen. Dann wurde hinter der Einbruchsstelle eine neue Verteidigungslinie gebildet, an der der Angriff der Sowjets von neuem zerschellte. Aber nicht nur gegen den Feind von außen hatten die Verteidiger zu kämpfen. In das dichte Waldgebiet innerhalb der Festung setzte der Feind etwa 6000 gut ausgerüstete und mit allen Waffen versehene Rotarmisten ab, die die Verteidigung von innen aushöhlen sollten. In wochenlangen Kämpfen wurde auch dieser Feind vernichtet, wobei rückwärtige Dienste, Nachschub- und Versorgungstruppen, u. a. auch eine pommersche Veterinärkompanie, an Tapferkeit und Einsatzbereitschaft den eigentlichen kämpfenden Truppen in keiner Weise nachstanden. Die Lage war eigenartig genug. Inmitten einer belagerten und von allen Seiten bestürmten Festung versuchte eine starke Feindgruppe, die rückwärtigen Verbindungen der Belagerten zu unterbrechen, wurde ihrerseits eingeschlossen und durch konzentrischen Angriff vernichtet. Aber die Verteidiger der Festung Demjansk dürften für den Reiz dieser Eigenart wenig Verständnis gehabt haben. Für sie waren diese Wochen des „Zweifrontenkrieges“ die schwersten Belastungsproben.

Aber auch diese Belastungsprobe wurde bestanden. General der Infanterie Graf Brockdorff-Ahlefeld stand mit seiner unerschütterlichen Entschlossenheit an der Spitze der Verteidiger. Seine geschickte und wendige Führung meisterte jede Lage. Seine starke Persönlichkeit beherrschte so sehr die Kämpfe um diesen Abschnitt, daß das von den deutschen Truppen gehaltene Gebiet den Namen „die Grafschaft“ erhielt.

Drei Monate fast dauerte die eigentliche Belagerung. Dann erzwangen württembergische, badische und schlesische Truppen und Gebirgsjäger aus den deutschen Alpengauen in der ersten großen Angriffsschlacht des Jahres 1942 im knietiefen Schlamm, oft bis zur Brust im Wasser stehend, die Öffnung des Belagerungsringes. Ihrem tiefen Vorstoß durch verzweifelt kämpfenden Feind arbeiteten sich die Verteidiger der Festung Demjansk, deren Angriffsschwung auch die fast ununterbrochenen Abwehrkämpfe länger Wintermonate nicht hatten beeinträchtigen können, von der anderen Seite her entgegen. In sechswöchigem hartem Kampf erstürmten, von Verbänden der Luftwaffe in hervorragender Weise unterstützt, beide Angriffsgruppen Bunker, Waldstellungen und festungsartig ausgebaute Ortschaften. In den letzten Apriltagen war die Landverbindung hergestellt.

Damit war freilich die Festung Demjansk noch längst nicht aus allen Schwierigkeiten her-



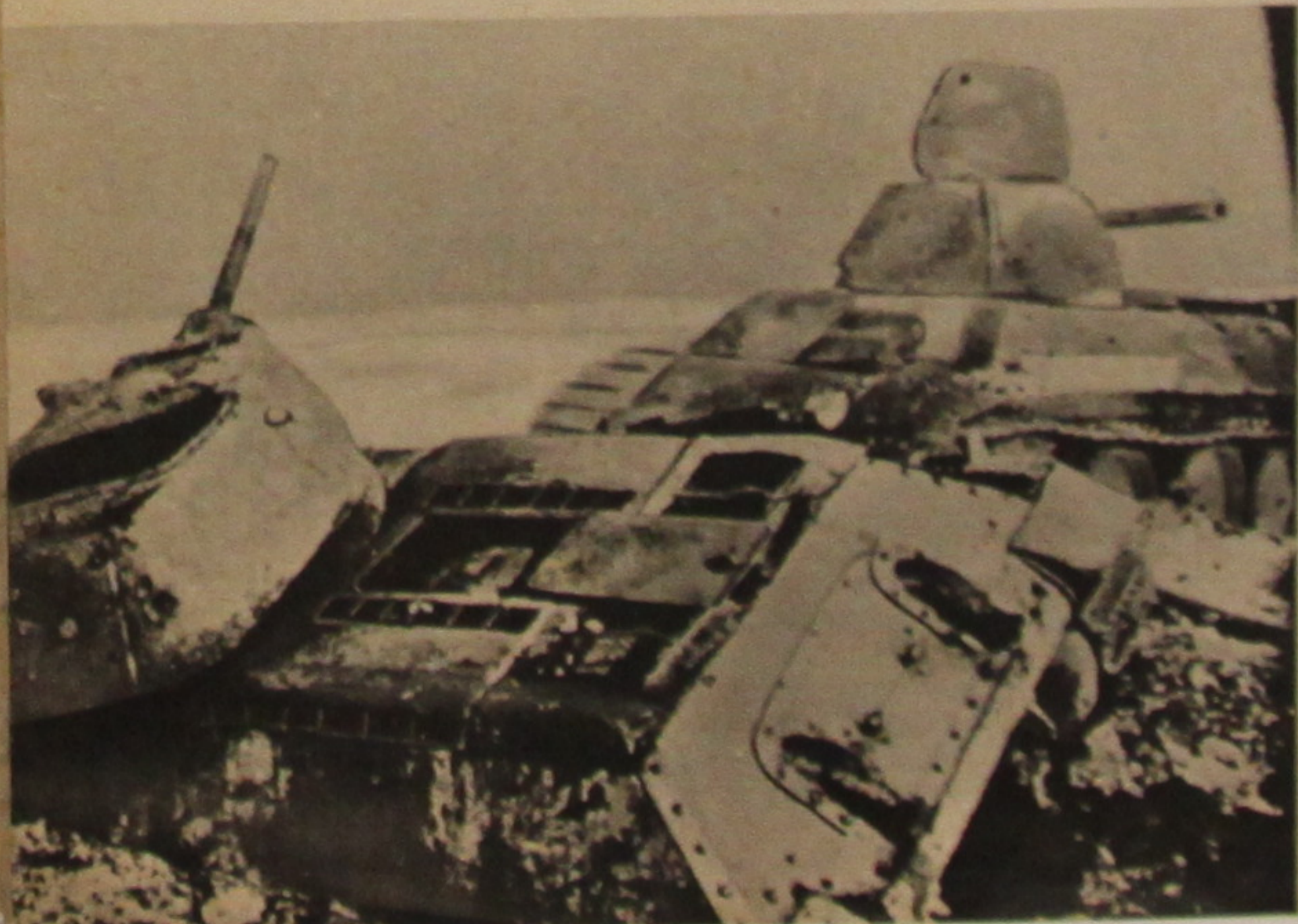
Ein Nachrichtentrupp hat es sich in einer frisch ausgebauten Stellung bequem gemacht. — Unten: Rund um die Stellung türmt sich ein ungeheurer Panzerfriedhof. Weit über zweitausend ausgebrannte, zerschossene Panzer bedecken das Vorgebiet

aus. Noch war die Landverbindung ein enger Schlauch in der entscheidenden Stelle, lediglich eine vom Feind eingeschene und unter dauerndem Artillerieschuß liegende Fährte über den Lowa. Die Verbindung durch die Luft war nun zwar nicht mehr die einzige, aber immer noch der wichtigste Versorgungs- und Nachschubweg. In mehreren Operationen wurde nun die Landbrücke nach Norden und Süden erweitert, Anfang Juni durch einen Angriff von Jägern und Gebirgsjägern nach Norden, Ende September und Anfang Oktober durch eine wohlgelungene Offensive württembergischer, badischer Jäger, rheinisch-westfälischer Infanteristen und Männer der Waffen-SS aus der Festung Demjansk nach Westen und Südwesten, verbunden mit einem aus nordwestlicher Richtung kommenden Stoß eines Luftwaffenverbandes.

Der Feind aber gab seine Hoffnungen, die deutschen Truppen in der Festung Demjansk vernichten zu können, noch nicht auf. Die Festung bildete noch immer einen über 100 Kilometer nach Osten vorspringenden Frontbogen und erschien der Sowjetführung als sichere Beute ihres von drei Seiten angesetzten Massenansturmes. Während des ganzen letzten Herbstes und Winters rannte der Gegner gegen diesen Frontbogen an.

Nun aber hatte der vorspringende Frontbogen von Demjansk seine Aufgabe erfüllt. Er hatte 14 Monate lang eine große Anzahl feindlicher Armeen auf sich gezogen und gefesselt und hatte ihnen in schweren Kämpfen außerordentlich hohe Verluste zugefügt. Ein weiteres Halten dieser Stellungen war nicht mehr erforderlich. Die deutsche Führung entschloß sich daher, diese vorgeschobene Front überraschend zu räumen, die hier stehenden Truppen zurückzunehmen. Diese schwierigen Bewegungen, die sich sämtlich auf einer einzigen Straße vollziehen mußten, gelang in kürzester Zeit völlig reibungslos. Wohl blieb die Räumungsabsicht dem Feinde nicht verborgen. Durch starke Angriffe von Norden und Süden gegen die noch immer verhältnismäßig schmale Landverbindung und durch bei Tag und Nacht ununterbrochene Luftangriffe versuchte er, die Absetzbewegungen zu stören. Es gelang ihm nicht.

Die Bedeutung von Demjansk kann man auch an den schweren Opfern an Menschen und Material ermessen, die der Feind vergeblich gebracht hat, um den deut-



schon Stellungsblock bei Demjansk zu besiegen. Die Truppen des Armeekorps, die während der Einschließung durch den Feind die Festung Demjansk und in den anschließenden Monaten den vor-springenden Frontbogen von Demjansk verteidigt haben, haben in der Zeit vom 8. Januar 1942 bis 21. Februar 1943:

- 17 275 Gefangene und Überläufer eingebracht,
- 1 261 Panzer,
- 416 Geschütze aller Art,
- 3 100 Granatwerfer, Maschinengewehre und Panzer-büchsen vernichtet oder erbeutet,
- 125 Flugzeuge wurden durch Truppen des Heeres mit in erster Linie für den Erdkampf bestimmten Waffen abgeschossen.

Über die blutigen Verluste des Gegners können, wie stets bei Verteidigungskämpfen, nur lückenhafte Angaben gemacht werden. Im Bereich dieses Armeekorps wurden seit dem 8. Januar 1942 50 092 tote Bolschewisten gezählt, weitere 22 000 Feindtote wurden auf Grund genauer Beobachtungen der kämpfenden Truppe vor-sichtig geschätzt. Die große Zahl der durch Artilleriefeuer und

Die Festung Demjansk war keine Festung im normalen Sinne. Die Werke selbst bestanden aus eiligst in den tiefen Schnee geschauflelten oder in die Erde gesprengten Schützenlöchern. — Links: Während der dreimonatigen völligen Abschneidung auf dem Landwege erhielten die Verteidiger von Demjansk Munition, Verpflegung, Betriebsstoff, Ersatz an Waffen und Geräten nur durch den aufopfernden Einsatz der Luftwaffe aus der Luft

Fliegerangriffe gefallenen Sowjetsoldaten, die Toten, die der Feind wieder in seine Ausgangsstellung zurückgeschleppt hat und der hinter der Front an ihren Wunden Gestorbenen kann auch nicht annähernd erfaßt werden.

Nimmt man die Kämpfe südlich und südöstlich des Ilmensees als eine Einheit, so kommt man zu nahezu verdoppelten Gefallenen- und Beuteziffern. In diesem gesamten Bereich wurden vom 8. Januar 1942 an 30 519 Gefangene eingebracht und 2 292 Panzer, 617 Geschütze aller Art sowie 4 886 Granatwerfer und Maschinengewehre erbeutet oder vernichtet. Die schwierige Räumung des Brückenkopfes Demjansk unter ungünstigsten Witterungsverhältnissen ist ein leuchtendes Beispiel für die geschickte Kampfführung, aber auch für die vorbildliche Organisationsarbeit deutscher Truppen aller Waffengattungen und der Führung im dortigen Frontabschnitt.

PK-Aufnahmen: Kriegsbericht Beissel, Fenske, Gotschmann, Deutsche Wochenschau (2)



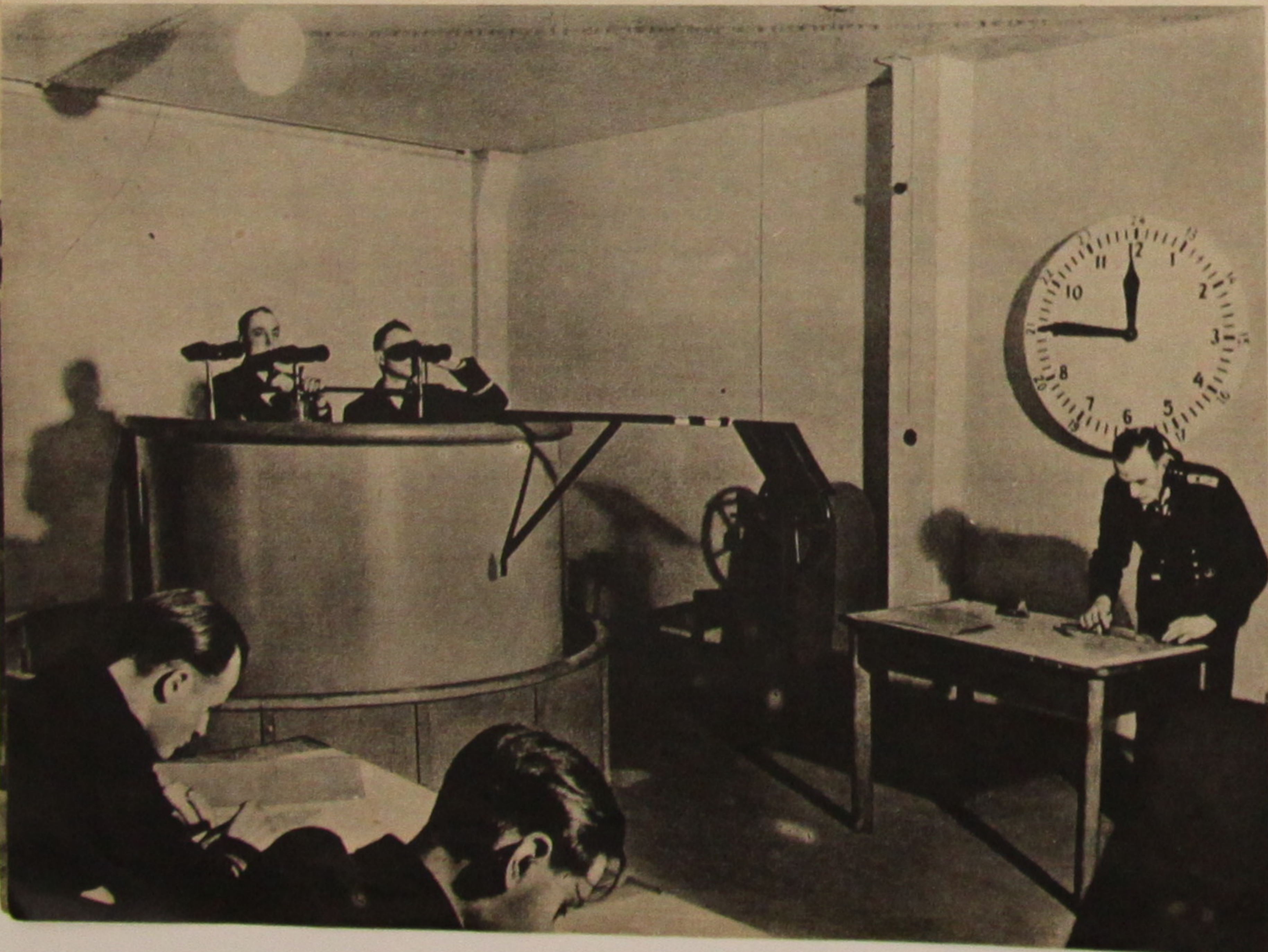
# Geleitungsseacht im Hörsaal

Das Wissen und das praktische Können, das ein U-Boot-Kommandant beherrschen muß, ist sehr umfangreich. Neben den schiffbaulichen und technischen Einrichtungen des Bootes muß er auch mit der Torpedowaffe, der Artillerie und den Maschinenwaffen Bescheid wissen, in der astronomischen und terrestrischen Navigation sowie im internationalen Völker- und Seerecht und in der Meeres- und

Wetterkunde beschlagen sein. Er muß die Mathematik, vor allem die sphärische Trigonometrie zur Berechnung des jeweiligen Schiffsortes und der Angriffspositionen beherrschen, den Vorhaltwinkel beim Torpedoschuß genau kennen und vieles andere mehr. Es ist selbstverständlich, daß nur die Fähigsten sich in diese umfangreichen Wissensgebiete einarbeiten können. Bei den

Links: In einem geräumigen Lehrsaal ist ein richtiger U-Boot-Turm montiert, der einen drehbaren Untersatz hat. Ihm gegenüber, in einem gewissen Abstand, befindet sich eine geteilte, farbige Kulisse, das Meer und die Wolken genau so darstellend, wie es der U-Boot-Fahrer in der Weite des Atlantik erlebt. Durch einen besonderen Mechanismus kann nun hinter der Meereskulisse das Auftauchen von Rauchfahnen, Schiffsmasten, ja selbst eines ganzen Geleituges so dargestellt werden (Bild rechts), daß es dem genauen Größenmaßstab entspricht, wie es der U-Boot-Kommandant im Atlantik bei guter Sicht von 10–13 Seemeilen erlebt. Bei der naturgetreuen Wiedergabe der Wolken- und Meeresfarbe ist es für einen Ungeübten gar nicht leicht, die kleinen Mastspitzen mit dem Fernglas zu entdecken, um vieles schwerer aber ist es, aus der Stellung der beiden Mastspitzen zueinander die Fahrtrichtung und Größe der Gegner festzustellen. Die Errechnung der günstigsten Angriffsposition ist aber nur möglich, wenn Schiffsgröße, Richtung und Fahrtgeschwindigkeit genau geschätzt worden sind.

Rechts: Hinter einer geteilten Kulisse sitzt ein Soldat und lenkt die kleinen Modellschiffe, so daß nur ihre Mastspitzen oder aber das gesamte Schiff über dem Horizont auftauchen



Obersteuermänner, die sich auf zahlreichen Frontfahrten besonders bewährt haben, werden abermals zur Schule kommandiert, um hier ihr Wissen auf dem umfangreichen Gebiet der astronomischen und Funknavigation, unter besonderer Berücksichtigung für den praktischen Gebrauch bei der U-Boot-Waffe, zu vervollständigen. Nach dem Sonnenschießen messen sie die einzelnen Winkel der verschiedenen Gestirne zu einem gedachten Schiffsort. Der Apparat ist so konstruiert, daß auf seiner kugelförmigen Oberfläche sämtliche Sternbilder der südlichen und nördlichen Hemisphäre eingezeichnet sind

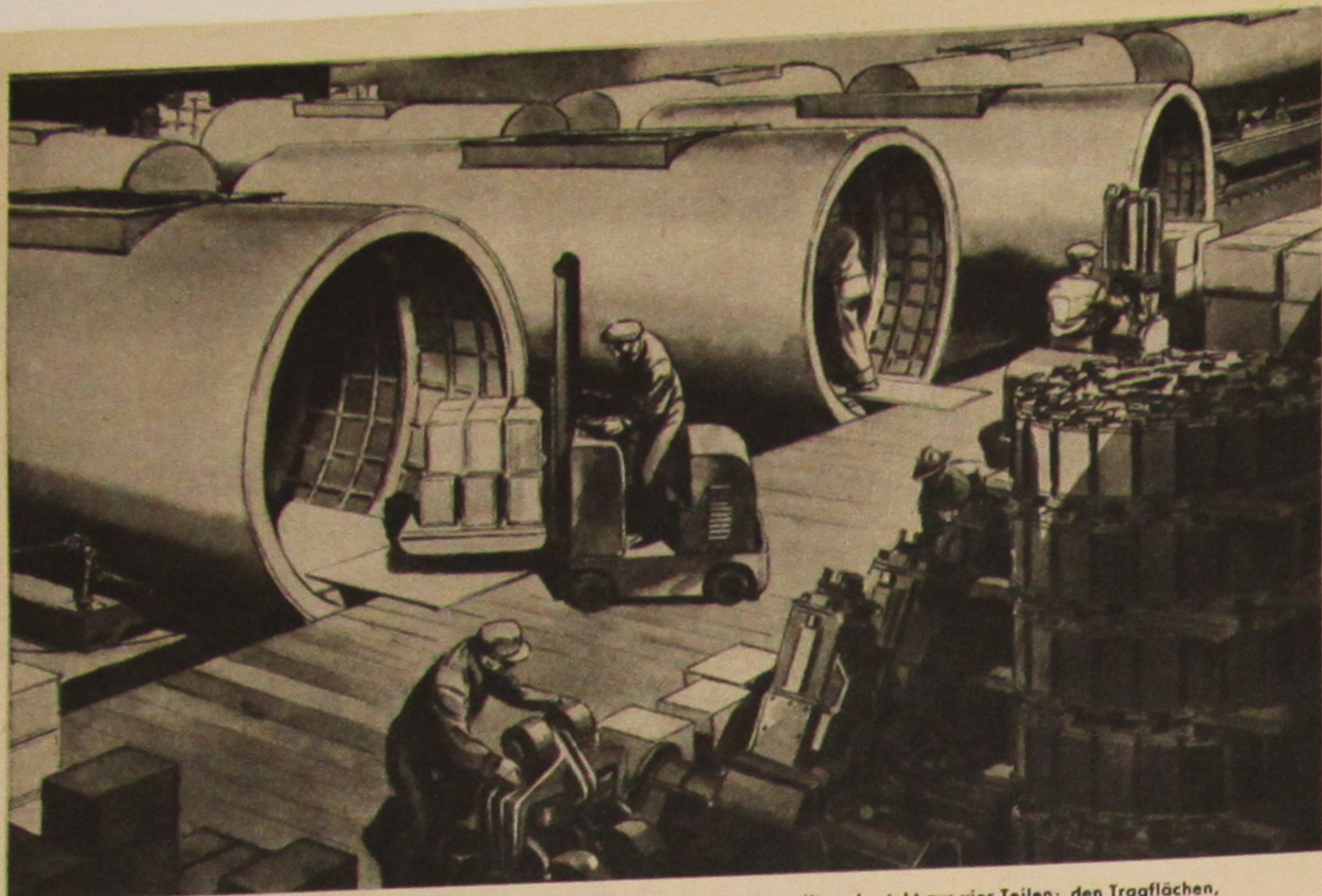
Text und PK-Aufnahmen: Kriegsbericht Dr. Hans Feitl

U-Boot-Lehrdivisionen werden daher die Offiziere und Obersteuermänner, welche für den Einsatz als U-Boot-Kommandanten vorgesehen sind, in verschiedenen Lehrgängen entsprechend vorbereitet. Bewährte U-Boot-Kommandanten, die in zahlreichen Feindfahrten besondere Erfolge zu verzeichnen haben, sind hier ihre Lehrer. Getreu dem Grundsatz unserer Kriegsmarine, die Theorie stets mit der Praxis zu verbinden, werden die Kursteilnehmer noch während des Lehrganges auf Booten der Schulflottille eingeschifft und können so das im theoretischen Unterricht Gelernte sofort in die Praxis umsetzen. Wer aber glaubt, nach Absolvierung eines solchen Kurses, der von den Lehrgangsteilnehmern in geistiger und körperlicher Beziehung das Höchste verlangt, sofort als fertiger U-Boot-Kommandant zu den Frontbooten zurückzukommen, hat sich geirrt. Von der U-Boot-Schule geht es zu besonderen Kursen in Spezialwaffen wie Artillerie, Nachrichtenwesen und vor allem der Torpedowaffe. Nach dem theoretischen Unterricht werden die Männer auch hier sofort praktisch ausgebildet. Es gilt bei Geleitungen, welche von eigenen Schiffen gestellt werden, sein Schulboot im Tag- und Nachtangriff ungesehen in die beste Angriffsposition und zum Schuß zu bringen. Wenn dann der Schüler all diese Lehrgänge erfolgreich bestanden hat, wird er wieder zu seiner Frontflottille zurückversetzt. In zahlreichen Fronteinsätzen müssen immer wieder neue Kenntnisse und Erkenntnisse erworben werden. Zuerst als Zweiter Wachoffizier, später als Erster Wachoffizier tut nun der zukünftige U-Boot-Kommandant hier seinen Dienst. Bei besonderer Eignung wird ihn auch der U-Boot-Kommandant selbst einen Angriff fahren lassen, und erst wenn die „W. O.“ auf allen theoretischen und praktischen Gebieten des U-Boot-Krieges erfahren sind, werden sie von ihren Kommandanten vorgeschlagen, ein eigenes Boot zu führen. Dann ist der stolzeste Tag des U-Boot-Fahrers gekommen, und ein Boot verläßt das erste-mal unter seinem Kommando einen unserer Atlantik-Stützpunkte, getreu dem alten Grundsatz des B. d. U.: „Ran, Angreifen, Versenken!“

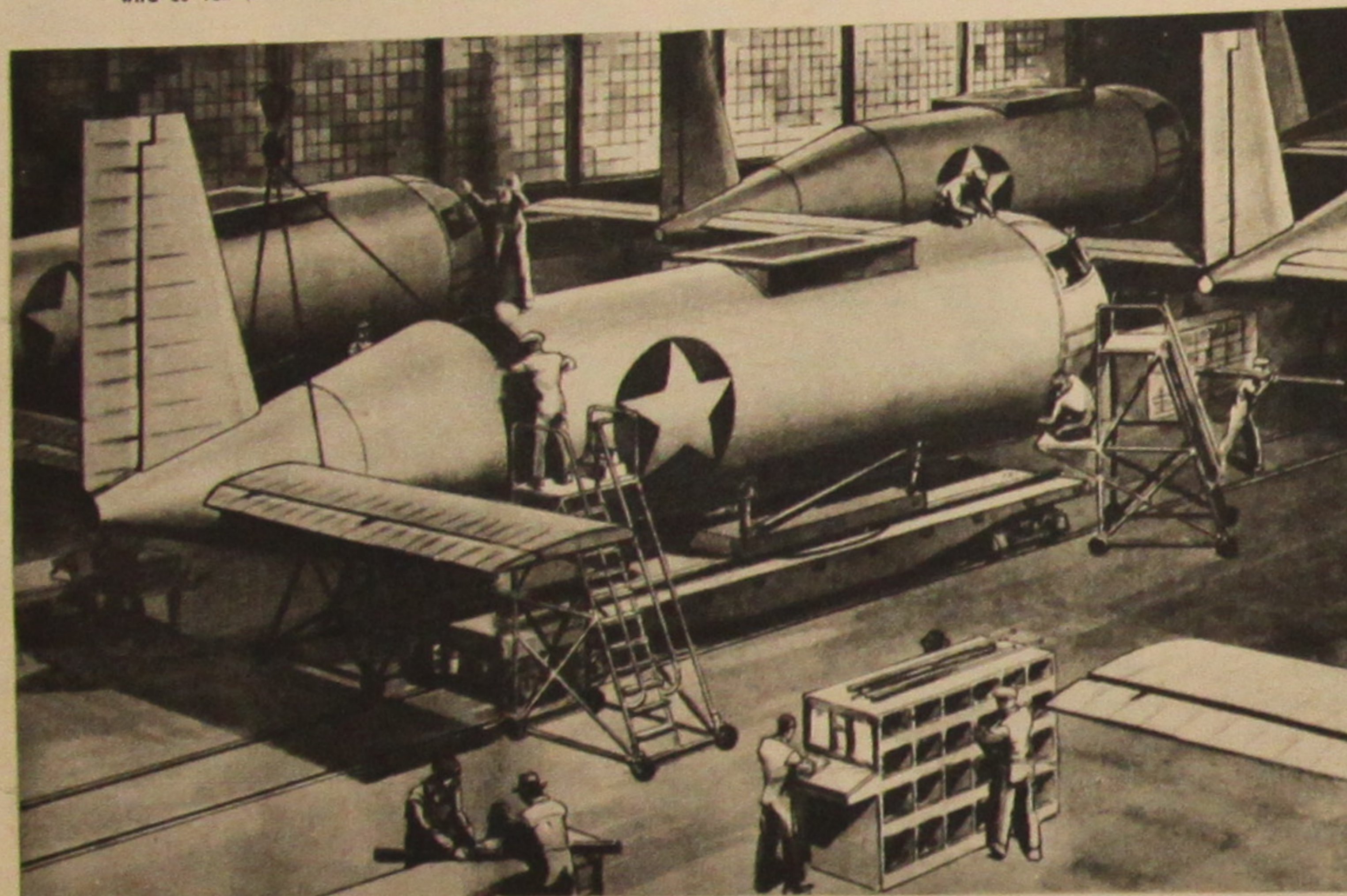


Mit einem Modellboot aus Glas werden die verschiedenen Versuche über Tauchen, Regeln, Trimmen und Tiefenruderwirkung während der Fahrt durchgeführt. Praktisch geht dies so vor sich, daß durch das Futen und anschließende Regeln das U-Boot auf das ungefähre spezifische Gewicht des das U-Boot umgebenden Meerwasser gebracht wird, das heißt also, daß das Boot praktisch das spezifische Gewicht 8 hat und in einem Schwebesustand ist. Die Achter- oder Vorlastigkeit des Bootes wird durch Trimmen ausgeglichen. Zu diesem Zweck wird aus einem Wassertrank, der sich in der Mitte des Bootes befindet, nach dem leichteren Schiffsteil hin in einen besonderen Trimmtrank Wasser gepumpt, wodurch das Boot schwerer gemacht wird und in die gewünschte horizontale Lage kommt. — Unten: Wenn ein U-Boot in der Weite des Atlantik einen feindlichen Geleitzug gesichtet hat, meldet es dessen Kurs, Geschwindigkeit sowie die Schiffszahl sofort an den B.d.U. (Befehlshaber der U-Boote). Anschließend werden sofort die in der Nähe oder auf dem Wege des Geleites sich befindlichen U-Boote verständigt, und die tagelange anstrengende Jagd, meist bei schwerer See, beginnt. Diesen Vorgang, genau nach Uhrzeit, Geschwindigkeit und Kurs des feindlichen Geleites sowie der eigenen U-Boote über nun die zukünftigen Wach-offiziere unter Anleitung besonders erfahrener U-Boot-Kommandanten. Hier hält eben der Inhaber des Ritterkreuzes mit Eichenlaub und Schwertern, Korvettenkapitän z. S. Suhren, Taktikunterricht und läßt seine Schüler, den einzelnen Zeitschnitten eines Komplettansatzes entsprechend, den jeweiligen Kurs und Schiffsfort bestimmen, wie sie es in Wirklichkeit als U-Boot-Kommandanten im Atlantik so machen müßten





Der Transportsegler — so wie der amerikanische Zeichner ihn sich vorstellt — besteht aus vier Teilen: den Tragflächen, dem Rumpf, dem Schwanzstück mit dem Leitwerk und dem Bug. Allein das Rumpfstück dient als Laderaum, und zwar wird es von allen anderen Bestandteilen des Transportseglers getrennt auf eine sehr bequeme Art und Weise beladen.



Auf Karren wird der beladene Rumpf in eine Halle gezogen, in der die Bestandteile zu dem kompletten Flugzeug zusammengesetzt werden.



Aufnahmen: Archiv

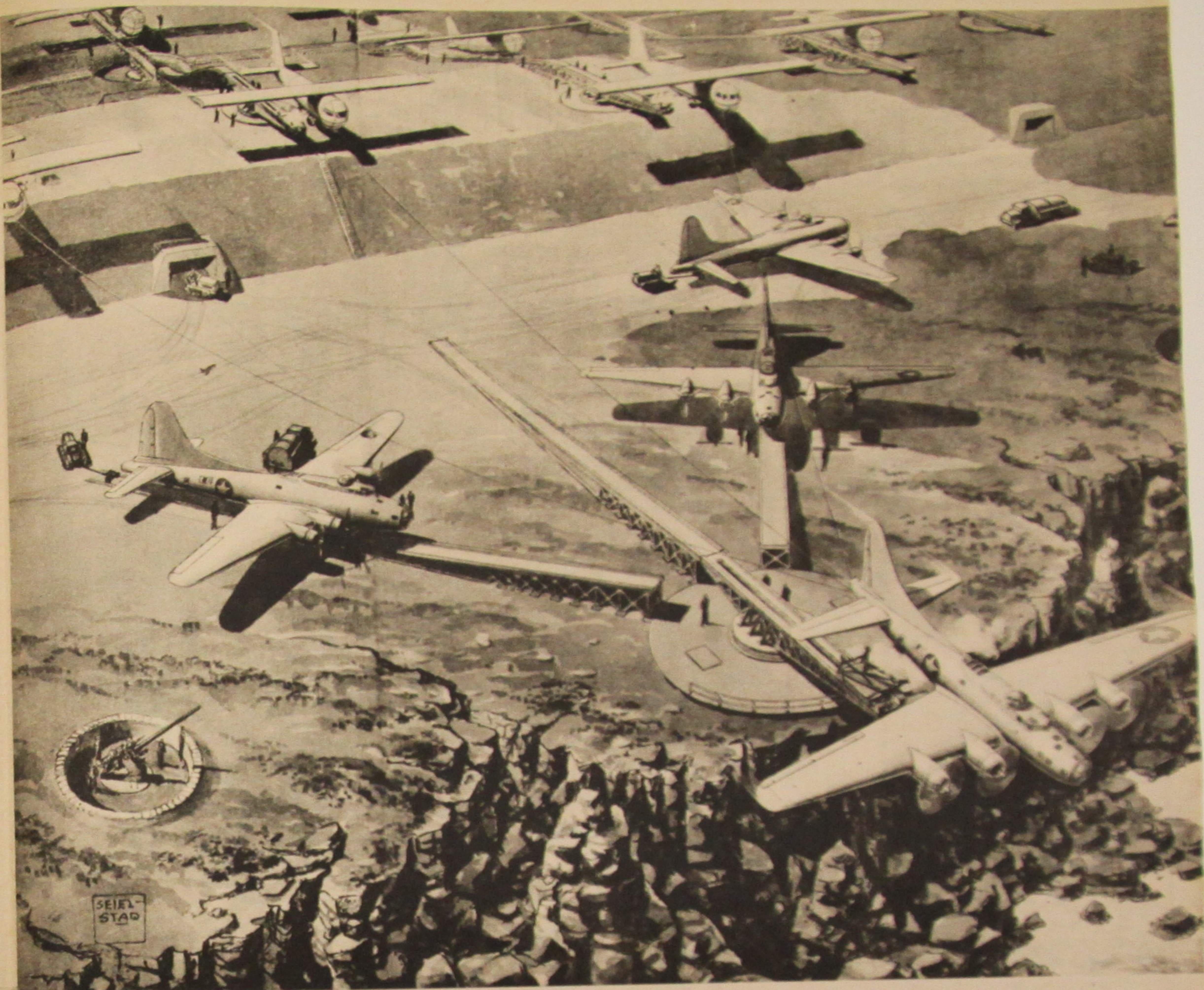
Links: Die Aufnahme zeigt ein Segelflugzeug (oben, am Rand des Bildes), das zum Transport von Treibstoff benutzt wird, aber von dem aus auch Motorflugzeuge mit Treibstoff versehen werden können. In der Darstellung erhält gerade ein Schleppflugzeug Treibstoff von einem geschleppten Segler.

# Motorloser Lufttransport

## Die Zukunft des Frachtenseglers

Daß das Flugzeug als Transporter dem Schiff und der Eisenbahn weitaus überlegen ist, da es schneller ist und weder durch Gewässer noch Gelände in seiner Reiseweite beschränkt wird (von der Eignung des Start- und Landeplatzes abgesehen), bedarf keiner weiteren Erklärung. Sein einziger Nachteil ist die geringe Lade-fähigkeit und deshalb der ungleich höhere Aufwand für jede Transport-Tonne. Im Krieg, in dem der Aufwand nicht mehr von den Gesetzen der Rentabilität bestimmt wird, spielt diese Frage eine geringe Rolle. (Vergleiche unseren Bildbericht „Güterwagen der Luft“ in Nr. 5.) Daß der Lufttransport sich aber noch bei weitem ausbauen läßt und daß sich andere Lösungen als die „Güterwagen der Luft“ finden lassen, zeigt der Wort- und Bildbericht auf diesen Seiten.

Das Segelflugzeug, einst Vorläufer des Motorflugzeuges, scheint eine Zukunft zu haben, wie sie weder Lilienthal noch die flugbegeisterte deutsche Jugend von der Rhön je geahnt haben, und zwar eine Zukunft als Lastensegler. Die Zeichnungen auf diesen Seiten, entnommen einer amerikanischen Zeitschrift, sind zwar noch eine Phantasie, keinesfalls aber eine Utopie, und es steht außer Frage, daß vielleicht noch in diesem Kriege, auf alle Fälle aber durch diesen Krieg angeregt, das Transportproblem durch Einsatz von Lastenseglern eine neue Lösung erhalten wird. Für das Segelflugzeug spricht in erster Linie, daß das motorgetriebene Transportflugzeug zuwenig Platz im Verhältnis zu seinem Gewicht für eine Ladung hat, daß es zuviel Benzin verbraucht und in den meisten Fällen bei größerer Beladung nicht mehr startfähig bleibt. Dazu kommt, daß der Lastensegler über seinem Bestimmungsort von der Schleppmaschine getrennt werden kann, die also selber nicht zu landen braucht. Daß ein Lastensegler außerordentlich billig herzustellen ist und für jede transportierte Tonne weniger kostet als etwa Schiffraum, Güterwagen — von motorgetriebenen Flugzeugen ganz zu schweigen —, bedarf keiner besonderen Erklärung, zumal die Lastensegler völlig ohne Metall, gewissermaßen nur als Verpackungsmaterial, hergestellt werden können. Wenigstens stellt es sich so der amerikanischen Zeichner vor, von dem unsere in eine nahe Zukunft weisenden Zeichnungen stammen.



Unten: Transportsegler sind bis in die Nähe ihres Bestimmungsortes geschleppt und vom Schleppflugzeug gelöst worden. Sie gleiten ohne Motorhilfe auf den Flugplatz. Bei den großen Erfahrungen, die vor allem in Deutschland in der Zeit nach dem ersten Weltkriege mit Segelflugzeugen gewonnen werden konnten, und angesichts der außerordentlichen Leistungsfähigkeit, zu der in Deutschland Segelflugzeuge entwickelt wurden, stellt die Landung kein Problem dar, sie ist u. U. sogar leichter als die Landung von Motorflugzeugen.

Oben: Der Startplatz von Transportseglern. Über Gleitbahnen ziehen die Schleppflugzeuge die Transportsegler in die Luft. Etwas reichlich phantasievoll mutet es in der Zeichnung vorläufig noch an, daß ein Schleppflugzeug (rechts im Bild) drei Transportsegler gleichzeitig in die Luft befördert. Durch eine besondere Synchronisationsrichtung soll erreicht werden, daß alle drei Segler tatsächlich gleichmäßig, d. h. mit gleichmäßigem Druck im Schleppseil, von ihrer Gleitbahn weggezogen werden können. Da kaum anzunehmen ist, daß Motorflugzeuge, wie etwa das auf der Zeichnung gezeigte viermotorige, bei dem ohnehin erhöhten Kraftaufwand beim Start drei mit etwa je zehn Tonnen beladene Segler in die Höhe schleppen können, soll der Start — jedenfalls in der Phantasie des Zeichners — mit einer Katapulteinrichtung für jeden Segler erleichtert werden.

Der Lastensegler ist gelandet. Mit ein paar Handgriffen wird er in seine drei Hauptteile zerlegt, in Schwanzstück, Rumpf und Kopfstück, und mit Hilfe einer Rampe kann er leicht entladen werden. Nach der Idee des Zeichners sollen für eine weitere Benutzung des Transportseglers lediglich das Kopfstück mit den für den Führer des Transportseglers notwendigen Instrumenten und das Schwanzstück mit dem Leitwerk & den Ausgangshaken zurückgesandt werden, während Tragflächen und Rumpfstück in Massenproduktion angeblich so billig herzustellen sind, daß die Rücksendung sich nicht lohnt.

