

Die schwedische Armee 1939-1945 - Experimente mit Luftlandeeinheiten

Einführung

Bei Kriegsausbruch war die Transportkapazität der schwedischen Luftwaffe stark eingeschränkt, aber die Notwendigkeit, die vielen Flugplätze, die im ganzen Land gebaut wurden, versorgen zu können, war andererseits groß. Entsprechend war man ganz natürlich von den deutschen Luftlandebetrieben inspiriert, so war es naheliegend, dass auch in Schweden Segelflugzeuge ins Bild kamen.

Lg 105 - Ein schwedisches Segelflugzeug

Das Aircraft Material Command erstellte eine Anforderungsliste und AB Flygindustri in Halmstad erhielt den Auftrag, ein Segelflugzeug zu bauen. Das Unternehmen hatte bereits Erfahrungen mit der Montage ausländischer ziviler Segelflugzeuge und zwei verschiedene Typen erblickten das Licht der Welt - ein kleineres Flugzeug vom Typ Fi-1 (im Sommer 1943) und ein etwas größeres Flugzeug vom Typ Fi-3 (März 1944). Die Fi-3 war die Antwort auf die Anforderungen der Luftwaffe und erhielt die Typenbezeichnung Lg 105 (*Frachtgleiter*).

Keines der beiden Projekte war jedoch besonders erfolgreich, und von jedem Typ wurden nur sechs gebaut. Die Versuche mit den Segelflugzeugen waren von Unfällen geprägt, und auch der Prototyp des Lg 105 stürzte am 24. April 1944 bei einem Belastungstest in 1.500 m Höhe ab. Der Pilot verlor sein Leben, als sich sein Fallschirm nicht vollständig öffnete.

Das Interesse der Luftwaffe an dem Projekt ließ nach und die weitere Produktion der ursprünglich geplanten 70 Einheiten wurde eingestellt. Um die Jahreswende 1944/45 wurden die ersten beiden Segelflugzeuge von insgesamt fünf fertiggestellten Segelflugzeugen an das Geschwader (Flottilj) F 14 in Halmstad geliefert.



*Ein Segelflugzeug Lg 105, fotografiert in Malm-slätt, 1944.
Von Fi-3 Rediviva.*

Dieses schwedische *Segelflugzeug* hatte eine Besatzung von 2 Mann und konnte 10 voll ausgerüstete Soldaten oder eine Last von 1.250 kg transportieren.



Ein Lg 105-Segelflugzeug und ein umgebauter B-5-Bomber, fotografiert in Malm-slätt, 1944.
Von Fi-3 Rediviva.

30 Flugzeuge des Typs Northrop 8A-1 mit der schwedischen Bezeichnung B-5 wurden umgebaut, um die Segelflugzeuge schleppen zu können.

Es wird berichtet, dass der schwedische Verteidigungsstab einige Segelflugzeuge bis zum Einsatz bereit haben wollte 30. April 1945, und es ist möglich, dass dieser Befehl im Zusammenhang mit den beabsichtigten Operationen in Dänemark und Norwegen gesehen werden muss, wo das Überraschungsmoment von entscheidender Bedeutung sein könnte. Weitere Informationen zu dem Fall liegen nicht vor.

Kurz nach Kriegsende urteilte der schwedische Verteidigungsstab, dass die Zeit für Segelflugzeuge abgelaufen sei. Weitere Versuche und die Produktion wurden somit eingestellt. AB Flygindustri versuchte, zivile Käufer für den Fall zu interessieren, gab aber schnell auf, da es zu dieser Zeit nicht gerade an gebrauchten Transportflugzeugen mangelte.

Pläne für schwedische Fallschirmjäger

Inspiriert durch den deutschen Einsatz von Sturmtruppen, Fallschirmjägern und Luftlandeeinheiten begann auch Schweden, die Möglichkeiten zu prüfen.

Mit Sturmpionieren war es einfacher als mit den Einheiten, die auf die begrenzte Transportflugzeugkapazität angewiesen waren und bereits 1940 die ersten Sturmpioniere, bestehend aus Soldaten des Infanterie-Regiments Jönköpings-Kalmar (I 12) und Göta Ingenjörkår (Eng 2); Beide Einheiten waren Teil der 1. Infanteriedivision, der später Aufgaben im Zusammenhang mit der Operation Rädde Själland übertragen wurden.

Jede Fallschirmfirma sollte ausgerüstet sein mit:

9 mm Pistole m/39: 40 9
mm Maskenpistole m/37-39: 90 6,5
mm Automatgevær m/40: 24 6,5 mm
Let Maskingevær m/37: 11 47 mm Morter
m/40: 3 80 mm Morter m/
29: 1 20 mm Maskeninkanon
m/40: 2

Die Übersicht wurde auf Basis von Quelle 1 erstellt.

In Bezug auf die Fallschirmjäger wurde am 27. August 1941 eine Richtlinie für die Organisation eines möglichen Fallschirmbataillons erstellt und die Pläne sollten in die Debatte im Vorfeld der Verteidigungsverordnung von 1942 aufgenommen worden sein, jedoch, soweit bekannt, ohne befördert worden. Die Air Force lehnte es offenbar ab, die notwendigen Flugzeuge zur Verfügung stellen zu müssen.

Ein Fallschirmbataillon sollte aus 595 Mann bestehen, alle Freiwillige, organisiert in einem Bataillonsstab und drei Kompanien.

Jeder Fallschirmjäger musste zusätzlich zu seiner persönlichen Ausrüstung Lebensmittel (gefriergetrocknet) für zwei Tage und Sprengstoff mitbringen; Gesamtgewicht der Ausrüstung ca. 26 kg, wobei das Gesamtgewicht des Soldaten ca. 100 kg.

Die Pläne für schwedische Fallschirmjäger werden in die Tat umgesetzt

Erst nach dem Krieg begann eine eigentliche schwedische Bodenmilitär-Fallschirmausbildung, die ersten Sprünge fanden am 21. März 1951 statt. Danach wurde der Kommandant der ersten Fallschirmjäger, Nils Ivar Carlborg, der seine Ausbildung 1948 in den USA abgeschlossen hatte, konnte dem Generalinspektor melden: „Supreme, *Swedish fallskärmsjägerutbildning begemmwad!*“

Quellen

1. Fi-3 Rediviva - Geschichte des Segelflugzeugs, Bilder und Zeichnungen sowie Pläne für den Bau eines neuen Exemplars in vollem Umfang Skala.
2. Lg 105 - AB Flygindustri Fi-3 (1944-1945) von Lars Henriksson.
3. Lg 105 - 1944-45 von der Website der Schwedischen Militärgeschichtlichen Bibliothek.
4. Der Standort der Luftwaffenflügel, fra hjemmesiden der schwedischen Militärluffahrt.
5. Fallskärmsjägarskolan's historia, von der Website des schwedischen Verteidigungsministeriums.

Nachtrag - Lg 105 Segelflugdaten



Segelflugzeug Lg 105. Von Quelle 1.

Spannweite: 16,5 m Transport: 250 km/t
Länge: 9,7 m Freiflug: 350 km/h
Höhe: 3,3 m Bei der Landung: 80 km/h
max.
Geschwindigkeit:
Besatzung: 2 Last: 1.250 kg

Die schöne computeranimierte Zeichnung zeigt die Lackierung des Segelflugzeugs, die oben graugrün und unten hellgraublau war. Die Markierung war die schwedische Nationalkokarde auf der Unterseite der Flügel und auf der Seite des Körpers. Das Flugzeug hatte keine anderen Erkennungsmerkmale.

Pro Finsted

