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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 18 (1942-1943)

Heft: 49

Artikel: Von Abschuss- und Versenkungsmeldungen

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-712115

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: 21.01.2026

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

Häuserfronten wie Pappwände zusammen. Genau vor uns auf der Anhöhe schießt noch eine feindliche Pak. Unser vorderster Panzerkampfwagen bekommt einen Volltreffer seitlich an den Turm. Die dicke Panzerung ist eingebeult, doch der Schuß geht nicht durch.

Unsere Kameraden vorn im Spitzenpanzer fliegen durcheinander, doch nach wenigen Sekunden antwortet die Kanone. Die Revanche glückt, die Pak wird zum Schweigen gebracht. Rechts und links von uns schlagen die Geschoße schwerer Granatwerfer ein. Ihre Splitter können uns nichts anhaben.

Zu allem vernichtenden Feuer unserer Geschütze gesellt sich noch **die Flak** in direktem Beschuß. Die Wirkung ist ebenso verheerend. Die Deckungen der Sowjetstellungen werden weggefegt und die flüchtenden Feinde schwer beharkt. Wo die Vierlingflak hinhält, kommt kaum einer davon. Und dort, wo sich noch irgendein Kopf zeigt, hämmern die Maschinengewehre in ihrer unheimlichen Schußfolge Garbe um Garbe aus den Läufen. Bald sind die Gurten leer geschossen, die Läufe glühen.

Von Abschuß- und Versenkungsmeldungen

Radiohörer und Zeitungsleser stellen immer wieder mehr oder weniger krasse **Widersprüche in den Abschuß- und Versenkungszahlen,** überhaupt in den **Verlustmeldungen** der kriegführenden Parteien fest. Man ist dabei im allgemeinen leicht geneigt, diese Widersprüche unter dem Gesichtswinkel der propagandistischen Bedürfnisse und Absichten der Kriegführenden zu betrachten und dementsprechend zu werten. Selbstverständlich gehört auch die Bekanntgabe feindlicher und das Verschweigen eigener Verluste zur **Propaganda** und spielt sogar eine psychologisch wichtige Rolle. Auf die Dauer verliert aber die Praxis, feindliche Verluste zu übertreiben und eigene zu bagatellisieren an Wirkung und kann unter Umständen sogar den eigenen Intentionen zuwiderlaufen und gefährlich werden. Die beste Propaganda ist auch hier die Propaganda der Wahrheit, solange die Wahrheit nicht im höhern Interesse der Kriegführung temporär nicht enthüllt werden darf. Das trifft zum Beispiel nicht selten im **Seekrieg** zu, wenn man mit Sicherheit annehmen kann, daß der Gegner einen Erfolg nicht einwandfrei feststellen konnte. Die öffentliche Bekanntgabe von Verlusten käme hier direkt der **Orientierung** des Gegners gleich, — eine Gefälligkeit, die sich keine kriegführende Partei leisten darf!

Gerade dieses Beispiel zeigt aber, daß das Feststellen von Verlusten beim Gegner mitunter sehr schwer ist und Widersprüche in den Meldungen nicht immer auf das Konto Propaganda gehen.

Der Krieg tobt zu Lande, auf dem Wasser und in der Luft. Während Verluste des Gegners bei **Landoperationen** in der Regel verhältnismäßig leicht festzustellen sind, wachsen die Schwierigkeiten mit den Kampfentfernungen und Schnelligkeiten, die den modernen **See-** und **Luftkrieg** charakterisieren.

Die große Entwicklung der Schiffsartillerie und der Treibmittel einerseits und die Vervollkommnung der Schiffsfortbewegung anderseits haben zur Folge, daß **Seegefechte** heute auf Entfernungen ausgetragen werden, von denen wir uns oft ganz falsche Vorstellungen machen. Das Feuer wird auf **25 und mehr Kilometer Distanz** eröffnet, über eine Entfernung also, die größer ist als die Entfernung Bern—Thun in der Luftlinie gemessen. Dabei feuern die Schiffe nicht auf **feste,** sondern auf höchst **bewegliche Ziele,** die ihren Standort fortwährend mit Geschwindigkeiten von bis zu 60 Kilometer in der Stunde verändern.

So erhielt zum Beispiel im Morgengrauen des 24. Mai 1941 die «Hood», das größte Kriegsschiff der Welt, den verhängnisvollen Volltreffer in das Hauptmunitionsmagazin bei voller Fahrt auf eine Entfernung von über 20 Kilometer. Da die «Hood» infolge der ungeheuren Explosion ihrer Munitionsbestände in die Luft flog, konnte der Erfolg einwandfrei festgestellt werden.

Dem ist aber nicht immer so! Angreifendes und angegriffenes Schiff befinden sich auf voller Fahrt, sehr oft in entgegengesetzter Richtung. Die Distanz zwischen den Schiffen vergrößert sich also rasch, die **Beobachtung** wird schwierig, oft sogar unmöglich, wenn das angegriffene Schiff sich der Sicht entziehen kann. Dazu kommt, daß die Beobachtung unter Umständen durch hohen Wellengang und bei stürmischer See verunmöglicht wird. Ferner entziehen sich die Schiffe sehr oft durch künstliche Nebel der feindlichen Beobachtung. Auch der **Zeitpunkt** einer Schlacht spielt eine große Rolle, wobei der Einbruch der Nacht jede Beobachtung verunmöglicht. Sehr oft haben sich am Spätnachmittag schwer getroffene Schiffe im Dunkel der Nacht retten können, während der Gegner, gestützt auf die letzte zuverlässige Beobachtung mit ihrer Versenkung rechnete und diese insofern bestätigt fand, als er das Schiff am nächsten Tag überhaupt nicht mehr sah.

Noch schwieriger gestaltet sich die Beobachtung bei **Unterwasserangriffen,** weil das angreifende Unterseeboot sich in der Regel in Sicherheit bringen muß, um sich der Vernichtung zu entziehen. Ein Unterseeboot bleibt nämlich nur so lange unentdeckt, als es nicht aktiv in den Kampf eingreift. Einmal entdeckt, hat es einen schwierigen Stand. Der Erfolg eines **Angriffs auf ein Unterseeboot** läßt sich auch nicht immer einwandfrei feststellen. Es kann ein Unterseeboot als versenkt gemeldet werden, weil alle Anzeichen darauf hindeuten, das sich jedoch, wenn auch beschädigt, in Sicherheit bringen konnte, während umgekehrt ein vermutlich nur leicht getroffenes U-Boot tatsächlich versenkt wurde.

In großen Seeschlachten, bei denen auch **Torpedoflieger** eingesetzt werden, und die sich auf einem riesigen Raum oft über mehrere Tage und Nächte abspielen, kommt es natürlich vor, daß ein und dasselbe Schiff mehrmals und von verschiedenen Einheiten angegriffen und getroffen wird. Es ergeben sich dann mitunter unvermeid-

liche Doppelmeldungen, die erst **nach** der Schlacht als solche festgestellt werden. Dies ist indessen weniger der Fall im Seekrieg als im **Luftkrieg** und wir wissen, daß eine Partei mitunter Abschußzahlen bekannt gibt, die von der andern Partei dadurch dementiert werden, daß an dem Angriff gar nicht so viele Flugzeuge teilgenommen hätten, wie die andere Partei als abgeschossen melde.

Man vergegenwärtige sich bloß eine heutige **Luftschlacht,** die Hunderte von Flugzeugen im Kampfe sieht. Die ungeheuren Geschwindigkeiten bringen es mit sich, daß jeder auf jeden schießt, jeder blitzschnell seine Chance ausnützt, ohne daß er Zeit hätte, festzustellen, ob das von ihm aufs Korn genommene Flugzeug nicht schon von einem Kameraden beschossen wird. Es kommt vor, daß im Durcheinander des Gefechts ein Flugzeug von mehreren gleichzeitig unter Feuer genommen und abgeschossen wird, wobei im Augenblick des Abschusses jeder den Erfolg für sich in Anspruch nehmen kann.

Genau gleich verhält es sich bei den von der **Bodenabwehr** erzielten Abschüssen. Auch hier vergegenwärtige man sich die Tatsache, daß mitunter Dutzende, ja über hundert Batterien ihre Granaten in den Himmel jagen, wobei es natürlich ganz ausgeschlossen ist, jeder Batterie Salve für Salve das Ziel zu bezeichnen, um eine doppelte, drei- oder vierfache Bekämpfung zu vermeiden.

Diese wenigen Erläuterungen zu einem aktuellen Thema sollen dazu einladen, selber über die Schwierigkeiten der **Erfolgsbestimmung** nachzudenken. Wenn auch die **offiziellen Verlustmeldungen** Anspruch auf Glaubwürdigkeit erheben und in der Regel den Tatsachen auch entsprechen, so sind doch die **vorläufigen,** unmittelbar nach einer Schlacht von **Kriegskorrespondenten** publizierten Verlustzahlen der eigenen Truppen und des Gegners unter Berücksichtigung des soeben Gesagten zur Kenntnis zu nehmen und an die zahlreichen **Irrtumsmöglichkeiten** zu denken. Bd.

Testpiloten

(nb.) Es gibt gewisse Berufe, die in den Augen des Alltagsmenschen von einem romantischen Schimmer umgeben sind. Großwildjäger, Automobilrennfahrer, Forschungsreisende und Tiefseetaucher erleben immer wieder Abenteuer, die die Jugend mit Begeisterung erfüllen und in manchem ältern Herzen ein leises Gefühl der Wehmut über die Eintönigkeit des eigenen Lebensweges erwecken.

Das Flugwesen kennt zum mindesten drei Berufe, die allgemein als außerordentlich gefährlich und interessant gelten: den Rekordflieger, den Jagdflugzeugführer und den Testpiloten. Besonders die ersten beiden liefern der Presse und der Wochenschau immer wieder willkommenen Stoff zu sensationellen Berichten und Reportagen. Aber auch der Testpilot hat sich nicht über mangelnde Popularität zu beklagen, wenn auch sein Name nicht derart bekannt wird wie der eines Lindbergh oder Mölders. Das Wort weckt unwillkürlich die Vorstellung von nervenkitzelnden Starts, von gewagten Kapriolen und schußgeschwinden Sturzflügen, die dem Zuschauer die Haare zu Berge treiben. Besteht die Aufgabe eines Testpiloten denn nicht gerade darin, neue Apparate auf Biegen und Brechen zu prüfen und herauszufinden, wieviel sie auszuhalten vermögen? Selbst auf die Gefahr hin, daß sich in ein paar tausend Meter Höhe Flügel, Rumpf, Motor und Schwanzstück selbständig machen und daß ihm nur noch der Griff nach dem Betätigungsring des Fallschirms übrig bleibt!

Diese Auffassung ist aber nicht ganz richtig. Ein Flugzeug ist etwas anderes als ein Versuchsstück einer neuen Metallegierung oder ein Probepneu, die man bis zur Zerstörung beansprucht, damit ihre Widerstandskraft ermittelt werden kann. Je größer und komplizierter die Leistungen sind, die von einem neuen Modell verlangt werden, desto mehr Zeit und Arbeit müssen darauf verwendet werden. Bei der Herstellung der ersten Exemplare stehen zudem die notwendigen Spezialmaschinen noch nicht zur Verfügung, so daß sie fast ganz von Hand angefertigt werden müssen, weil jene erst dann geschaffen werden, wenn das Flugzeug bis in die einzelnen Teile festgelegt oder — oder wie die Amerikaner sagen — «eingefroren» ist. Gewöhnlich kostet ein Versuchsmodell fünf- bis zehnmal soviel als ein serienweise hergestelltes. (Der gegenwärtig größte Bomber, der Douglas B 19, hat über eine Million Dollars verschlungen, bevor er die ersten Runden über der Fabrik im kalifornischen Santa Monica ziehen konnte.) Der Aufwand an Arbeit und vor allem an Zeit ist viel zu groß, als daß es in unbekümmertem Draufgängertum riskiert werden könnte.

Nach der Landung bespricht der Werkpilot seine Beobachtungen während des Versuchsfluges mit den Ingenieuren und sonstigen Fachkräften.

Testfliegen bedeutet nichts anderes als ein vorsichtiges Abtasten nach möglichen Fehlern, die sich trotz sorgfältigsten Berechnungen in einer Maschinen zu Dutzenden einschleichen können. Es geht ja nicht nur um die Gewißheit, daß sie sicher zu starten und zu landen vermag, sondern daß sie allen Lagen gewachsen ist, in die sie bei der Erfüllung ihrer Aufgaben hineingeführt wird. Ein Probeflug beginnt deshalb keineswegs mit einer rasenden Fahrt über die längste Startpiste des Flugplatzes, sondern mit einer gründlichen Kontrolle aller Teile, bevor im Motor überhaupt ein Funken zündet. Es ist eine umfangreiche Kleinarbeit, die dem Laien eintönig zu sein scheint, im Flug aber über Tod und Leben des Piloten entscheiden kann. Um zu zeigen, worauf es ankommt, seien einige der wichtigsten Kontrollen angeführt, wie sie vor einiger Zeit ein britischer Testpilot aufgezählt hat. Man vergesse dabei aber nicht, daß die «Examentafel» eines Flugzeuges in Tat und Wahrheit noch viel größer ist:

Sitzen die Stoffbespannungen richtig?

Schließen Schiebedach und Seitenfenster dicht und sicher?

Ist keine Scheibe verbogen oder zerkratzt?

Sind Pilotensitz und Steuerknüppel richtig eingestellt?

Funktionieren die verschiedenen Kontrollichter und Signalapparate sachgemäß?

Ist die hydraulische Handpumpe für die Klappen usw. in Ordnung?

Nachdem die Motoren in Gang gesetzt sind, geht die Prüfung bei blockierten Rädern weiter:

Springen die Motoren leicht an?

Arbeiten die Motoren- und Propellereinstellhebel richtig?

Wie steigen Temperatur und Druck des Schmieröls und der Kühlflüssigkeit?

Lassen sich die verschiedenen Ruder und Klappen voll durchbewegen?

Wie steht es mit den Motorendrehzahlen, dem Aufladedruck, der Propellereinstellung, der Magnetzündung, den einzelnen Brennstofftanks und dem Brennstoffdruck?

Sind die Bremsen in Ordnung und wie arbeiten die Blindfluginstrumente?

Erst jetzt startet der Pilot zum ersten Flug. Er hat sich zu diesem Zweck über den rechten Oberschenkel einen Notizblock, über den linken einen Höhenmesser und eine Stoppuhr geschnallt und im ganzen Flugzeug eine große Zahl von selbsttätigen Registrierapparaten verteilt. Sie ermöglichen, nachträglich festzustellen, wie sich das Flugzeug in der Luft verhält und die gefundenen Daten mit den eigenen Beobachtungen zu vergleichen.