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

Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 20 (1944-1945)

Heft: 20

Artikel: Flugzeug-Erkennung bei der Infanterie [Schluss]

Autor: Kern, H.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-709825

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: 02.12.2025

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

bereit sind, davon keinen Zoll abzuweichen, müssen wir mit Tatsachenmaterial aufwarten und dieses zeigt uns, daß unser Staatsgebäude zwar einiger Reparaturen bedarf, gesamthaft aber immer noch und auf ewige Zeiten ein festgebautes, stattliches Haus ist. In ihm sind wir Herr und Meister, während Fremdlinge darin nichts zu suchen haben!

Gott sei's gedankt, wenn sich unsere Wünsche im Jahre 1945 erfüllen. Vorläufig geht der Krieg noch weiter. Wir haben gezeigt, was dies für unser Land bedeutet. Den wechselvollen Situationen des wirtschaftlichen, politischen und militärischen Lebens müssen wir mit derselben Beweglichkeit entgegentreten, wie wir sie für das Waffenhandwerk erworben haben. Aber bei aller Beweglichkeit gilt es in einem starr zu sein, nämlich dort, wo auch der Soldat starr und unbeweglich sein muß: in der festen Ueberzeugung und im eisernen Willen, daß all unser Denken, Sinnen, Trachten und Handeln dem Wohle des Vaterlandes dienen soll!

Flugzeug-Erkennung bei der Infanterie

Hptm. H. Kern, Liestal.

(Fortsetzung und Schluß.)

Die **Grobansprache** (Feststellung der Hauptmerkale eines Flugzeugtyps) unterscheidet folgende Hauptgruppen:

1. Das Tragwerk (Flügel, Tragflächen). Beim Erscheinen eines Flugzeuges wird es in den meisten Fällen nicht schwer fallen, sofort festzustellen, ob es sich um einen Ein- oder Doppeldecker handelt. Dreidecker, wie sie im letzten Weltkrieg existierten, werden nicht mehr eingesetzt, wohl aber Typen ohne, oder mit sehr kurzen Tragflächen (Auto-Giro, Helicopter, sog. Windmühlenflugzeuge) als Verbindungsflugzeuge.

Doppeldecker: Eindecker:
(unserer Luftwaffe)

Bücker D 27

C 5 Fieseler «Storch»

C 35 C 36

Morane D 3800

Me 108 «Taifun»»

Me 109 E, G

2. Das Triebwerk (Motor). Es ist von Auge die Anzahl der Motoren festzustellen. Es werden ein-, zwei-, drei-, viermotorige und Flugzeuge mit noch mehr Motoren unterschieden. Das dreimotorige Flugzeug scheint immer mehr zu verschwinden, um von der Bug-Kanzel freie Sicht zu gewinnen. Ohne Motor (und deshalb unhörbar) überrascht uns das Transportgleitflugzeug. Mit Ausnahme folgender Flugzeuge sind alle andern Schweizer Apparate einmotorig:

Zweimotorig: Dreimotorig: Potez 63 Junkers Ju 52

- 3. **Der Rumpf.** Es genügt, festzustellen, ob es sich um ein Flugzeug mit doppeltem Rumpf handelt. Der einfache Rumpf ist die Regel. Mit doppeltem Rumpf werden eingesetzt und müssen uns bekannt sein: Focke Wulf Fw. 189 (D.), Lockheed F-38 «Lightning» (U. S. A.).
- 4. Das Leitwerk (Seitenleitwerk, Seitensteuer). Wir haben zu unterscheiden zwischen

einfachem Seitenleitwerk (die Regel), doppeltem Seitenleitwerk (C 36, Potez 63),

dreifaches Seitenleitwerk (Schweiz keine).

 Das Fahrwerk (Räder, Schwimmer).
 Beim Landflugzeug unterscheiden wir: festes Fahrwerk (z. B. Bücker, C 35, D 27, Ju 52),

einziehbares Fahrwerk (Me 109, D 3800, C 36),

Schneekufen (Winterausrüstung), Raupen (selten, für schwere Transporttypen).

Das Wasserflugzeug ist an Stelle der Räder mit Schwimmern ausgerüstet, die der an sich schon günstigen aerodynamischen Form und vor allem ihrer Größe wegen nicht einziehbar gebaut werden. Im übrigen ist das Wasserflugzeug, z. B. Arado AR 95 W. (D.).

Als Flugboot bezeichnet man Flugzeuge, die einen Rumpf von schiffsähnlicher Form besitzen und folglich auf diesem «wassern». Zur bessern Stabilisierung sind die Flugboote mit festen oder einziehbaren Hilfsschwimmern unter der Tragfläche ausgerüstet, z. B. Short «Sunderland» (GB.).

Die Feinansprache (Feststellung der charakteristischen Unterscheidungsmerkmale) geht nun bei jedem der vorerwähnten Punkte (Tragwerk, Triebwerk usw.) ins Detail, um so das Erkennen jedes einzelnen Baumusters zu ermöglichen. Der Infanterist wird jedoch in den selfensten Fällen auch nur einzelne der vielen Unterscheidungsmöglichkeiten feststellen können. Es genügt deshalb m. E., wenn den Leuten die Unterscheidungsmerkmale unserer Typen im Vergleich zu den gleichen Typen ausländischer Staaten beigebracht werden.

In den Einheiten (leider meist in der Bürokiste des Kp.Kdt.!) befindet sich eine Sammlung von Flugzeugtypen der verschiedenen Staaten. Dieses Typenbuch darf nicht als «Geheim» wohlverwahrt und unbenützt bleiben. Es gehört in den mit Flab.-Waffen ausgerüsteten Einheiten in die Hand des Flab.-Zugführers, damit er seine Leute in der Grob- und später bis zu einem gewissen Grad in der Feinansprache ausbilden kann. Ferner sollen aus den illustrierten Zeitungen alle diejenigen Bilder von Flugzeugtypen ausgeschnitten und auf Karton aufgezogen werden, von

deren Einsatz man immer wieder liest. Und zwar sind auf ein und demselben Karton möglichst verschiedene Ansichten miteinander aufzukleben.

Ferner muß auch der Infanterist eine Ahnung über die Bezeichnung der Flugzeuge nach ihrer Verwendungsart haben. Dabei kann man sich nicht an die in den Tageszeitungen üblichen Bezeichnungen halten, da jene meist unzutreffend sind. In der für den Infanteristen wichtigen Reihenfolge können folgende Gruppen unterschieden werden:

- 1. Erdkampfflugzeuge. Diese werden auch Schlachtflugzeuge genannt. Es sind ein- oder mehrmotorige Ein- oder Mehrsitzer; Flugzeuge von großer Wendigkeit, die, jede Bodenwelle ausnützend, überraschend in den Erdkampf eingreifen. Dementsprechend stark ist ihre Bewaffnung (Maschinengewehre, Kanonen, Bomben). Mit Erfolg können sie selbst Jagd auf Panzerwagen machen. Neuerdings werden sie auch mit Raketengeschossen ausgerüstet (Typhoon, alliiert).
- 2. **Bombardierungsflugzeuge.** Für den Infanteristen sind vor allem das Sturzbombardierungsflugzeug (Stuka) und das Jagdbombardierungsflugzeug wichtig. Es werden unterschieden:
- a) **Sturzbombardierungsflugzeug.** Es trägt Bombenlasten bis zu 1500 kg, die im Sturzflug sehr präzis abgeworfen werden können (Ju 87, Deutschland).
- b) Jagdbombardierungsflugzeug. Nachdem es seine bis 1000 kg wiegende Bombenlast abgeworfen hat, nimmt es den Kampf als Erdkampfflugzeug auf.
- c) Leichtes Bombardierungsflugzeug. Bombenlasten bis 1000 kg. Damit es in den Erdkampf eingreisen kann, ist es meist mit einer starken Angriffsbewaffnung ausgerüstet (mit Kanone u. Mg.).
- d) Mittleres Bombardierungsflugzeug. Bombenlasten von 1000—3000 kg. Ebenfalls meist stark bewaffnet (z. B. 4 bis 6 Kanonen, 20 mm, oder 10 überschwere Mg. (13 mm), oder Kanonen bis zum Kaliber 75 mm.
- e) Schweres Bombardierungsflugzeug. Bombenlasten über 3000 kg.

Hauptmerkmale	Nation	Gebr. Bezeichnung	Verwendungsarf	Unget. Größe	Croise	Hochstgeschwindigkeit	Minnigkeit	Auffallende Unterscheidungsmerkmale (einf. Fernansprache)
	Allierte	į	3	Länge	Breite	km/Std.	m/sec	
			0	ε	ε	ca.	ca,	
Einmoforige	Ω.	Me 109 E u. G. (Messerschm.)	Jagd, Jagdbombardierung	6	10	550	150	wie die Messerschmitt unserer Luftwaffe
Eindecker	٥.	Fw. 190 (Focke Wulf)	Jagd, Erdkampf	6	10	620	170	Sternmotor, Tiefdecker
	Ο.	Ju. 87 (Junkers)	Erdkampf, Sturzbomb. (Stuka)	1	14	340	95	festes Fahrwerk, Knickflügel nach unten, Spaltflügel
	AII.	Typhoon	Jagd, Erdkampf	1	1	1	ı	
	AII.	Musfang	Jagd, Erdkampf, Jagdbomb.	10	=	280	155	lange Rumpfnase, Tiefdecker, eckige doppelfrapezförmige Flügel
	AII.	Thunderbolt	Jagd, Jagdbombardierung	10	12	650	185	Hinterkante der Flügel gebogen, Sternmotor
	AII.	Spitfire	Jagd, Jagdbombardierung	6	12	009	160	elliptische Flügelform, festes Heckrad, Tiefdecker
Zweimoforige	Ο.	Do. 217 (Dornier)	Mittl. Bombardierungsflugz.	17	19	510	140	Schulferdecker, dopp. Seitensfeuer, Motoren unter Flügel durchgehend
Eindecker	۵.	Hs. 129 (Henschel)	Erdkampf	I	1	I	1	
	٥.	Ju. 88	Sturzbomb. u. Nachtkampf	14	18	450	125	Motoren weit vorgebaut, breite Flügel, Tiefdecker
	Ο.	Me. 110	Jagd, Erdkampf, Nachtkampf	12	16	510	140	dopp. Seitensteuer, schlanker Rumpf, festes Heckrad
	٥.	Me. 210	Jagd, Erdkampf, Sturzbomb.	1	l	I	1	
92	AII.	Beaufighter	Erdkampf	12	17	520	140	einf. großes Seitensteuer, V-Flügel mit geradem Mittelstück
ž.	AII.	Black-Widow	Jaqd, Erdkampf	I	1	- [1	
	AII.	Boston/Havoc	Jagdbombardierung, Nachtk.	15	19	520	140	lange Rumpfnase, Motoren unter Flügel durchgehend
	AII.	Mosquito	Aufkl., Erdkampf, Jaad	12	16	620	170	frapezförmiger Flügel, im Mittelsfück breiter. Mitteldecker
	AII.	Lightning	Aufkl., Erdkampf, Jagd	12	16	260	150	doppelfer Rumpf
	AII.	Marauder	Mittl Bombardieringsfligz	17	20	550	150	lange Rumpfnase. Schulferdecker. Motoren unter Flügel durchgehend
	I	Mitchell		4	2 6	2004	125	donn Seitensfeller lande Rimpfnase Mitteldecker
1			Willi. Bombardierungsliugz.	2	07	000	661	achte, senensieuer, lange hampinase, minetaerner
Dreimoforige Eindecker	Ъ.	Ju. 52	Transport	19	29	290	80	wie die Ju. 52 unserer Luftwaffe
	-		-					
Viermotorige	# # #	Lancaster Fl. Festung (Forteress) Liberator	Schweres Bombardierungsflz. Schweres Bombardierungsflz. Schw. Bomber u. Transport	22 19	31 32 33	480 420 480	130 115 130	dopp. Seitensteuer, Mitteldecker, V-Flügel mit geradem Mittelstück einfaches, weit nach vorne gezogenes Seitensteuer doppeltes Seitenleitwerk, große ovale Seitensteuer
Sechemotorider								
Eindecker	D.	Me. 323 (Giganf)	Transport	28	55	380	110	«Riesenflugzeug»
Ohne Mofor	Ο.	D. F. S.	Transport-Gleifflugzeug	1		1	ı	1
Eindecker	٥.	Gotha	Transport-Gleitflugzeug	- 1	١		1	
	AII.	Hamilcar	Transport-Gleitflugzeug	1	1	1		
	AII.	Horsa	Transport-Gleitflugzeug	1	J	1	1	ı
	AII.	Waco	Transport-Gleifflugzeug	1	1	ĺ	1	
Einmotorige	٥ :	Fieseler «Storch»		10	15	180	20	Minimalgeschwindigkeit (Horizonfalflug) ca. 50 km/Sfd.
EINGECKER	. = A	Auster	Verbindung, Aufklärung			1		
							l	

Alle Bombardierungsflugzeuge können sich für den Einsatz mit chem. Kampfstoffen eignen, sei es durch Verwendung von Gasbomben oder mit speziellen Vorrichtungen für das Abregnen flüssiger Kampfstoffe (z. B. Yperit).

- 3. Aufklärungsflugzeuge. Bei ihrem Auftauchen darf unsere passive Abwehr erst recht nicht vernachlässigt werden: denn gerade der Aufklärer kann es sein, der den Auftrag hat, lohnende Ziele für Erdkampfflieger, Panzertruppen oder Artillerie zurückzumelden. Unterschieden wird zwischen Nah- und Fernaufklärer (taktische und operative Aufklärung). Der Nahaufklärer fliegt in der Regel tief. Der Fernaufklärer oft sehr hoch und ohne Begleitung, weshalb er von den Erdtruppen nicht beachtet wird. Zur Aufklärung können alle Typen eingesetzt werden. Zur Nahaufklärung werden meist Verbindungsflugzeuge vom Typ Fieseler «Storch» (D.), «Piper» (Alliierte) eingesetzt.
- 4. Jagdflugzeuge. Diese wurden früher fast ausschließlich zur Jagd auf Feindflugzeuge eingesetzt. Heute wird das Jagdflugzeug auch als Erdkampfflugzeug, leichtes Bombardierungsflugzeug oder rasches Aufklärungsflugzeug verwendet. Ferner als Nachtjagdflugzeug oder als Begleitflugzeug zum Schutz von Bombardierungsgeschwadern.
- 5. Transportflugzeuge. Es muß zwischen Motortransportflugzeug und

Transportgleitflugzeug (Lastengleiter) unterschieden werden. Das Motortransportflugzeug ist ein «übergroßer» mehrmotoriger, im Vergleich zu den andern Arten langsamer Typ. Es ist so gebaut, daß es auch in relativ ungünstigem Gelände sicher zu landen vermag. Meist spielt es aber dabei keine Rolle, ob es dabei «Bruch macht» oder nicht. Mit dem Motortransportflugzeug können bis zu zwei Zügen voll ausgerüsteter Infanterie, mittlere Panzerwagen, sogar Artillerie-Zugmaschinen samt Geschütz transportiert werden (z. B. Messerschmitt 323 «Gigant», Deutschland).

Das Transportgleitflugzeug wird mit Truppen oder Fracht beladen, von einem Motorflugzeug, einzeln oder bis zu dreien, geschleppt. Nach dem Ausklinken, das meist in größerer Höhe erfolgt, ist es imstande, noch größere Strecken zurückzulegen, um dann, infolge seiner Geräuschlosigkeit, überraschend hinter der Frontlinie zu landen.

- 6. Verbindungsflugzeuge. Nennt man Flugzeuge, die ihrer Eigenschaften wegen auf kleinsten Plätzen landen und starten können. In der deutschen Armee ist es vor allem der Fieseler «Storch», bei den Alliierten «Auster» und «Piper». Dazu kommen die sogenannten Windmühlenflugzeuge (Auto-Giro und Helicopter), die auf dem fernöstlichen Kriegschauplatz eingesetzt wurden.
- 7. Mehrzweckflugzeuge. So werden alle Flugzeuge genannt, die mehrere

Aufgaben mit annähernd gleicher guter Wirkung erfüllen können. Als Bezeichnungsart dürfte m. E. diese Gruppe heufe fallen gelassen werden, da mit sehr wenigen Ausnahmen fast alle Typen mehreren Zwecken zu dienen haben.

8. Schul- und Uebungsflugzeuge. Die ersteren zur Ausbildung neuer Besatzungen (z. B. Bücker), letztere als Trainingsflugzeug (z. B. D. 27) oder Umschulungsflugzeug (z. B. Messerschmitt «Taifun»).

Die vorstehende Tabelle gibt eine Uebersicht über diejenigen Flugzeugtypen, die auf den europäischen Kriegsschauplätzen verwendet werden und von der Infanterie erkannt werden sollten. Die angegebene Geschwindigkeit bedeutet ungefähre Höchstgeschwindigkeit in der für den betreffenden Typ günstigsten Flughöhe. Die ungefähre Reisegeschwindigkeit beträgt mindestens 10—15 % weniger.

Da das Messen der Entfernung mit dem Telemeter nur wenig genauer, jedoch umständlicher ist, als das Messen mit der Promille-Einteilung des Feldstechers, gebe ich in der Tabelle auch die ungefähren Größenverhältnisse. Den Beobachtern sind daraus die sich ergebenden Promillezahlen für die Entfernung 1000 m (früheste Feuereröffnung) und 500 m anzugeben. Hat er dann z. B. eine Messerschmitt «E» in den Teilstrichen, die 10 ‰ abgrenzen, so meldet er: «1000 m»!

Abschied einer Kompagnie

Bereits in der Bahnhofhalle wird jeder neue Ankömmling mit großem Hallo empfangen. Gesichter tauchen auf, die wir seit Jahren nicht mehr sahen. Im Zuge großes Gedränge. Aechzend werden die Tornister im Gepäckträger verstaut, aufatmend setzen wir uns. Und doch halten wir es keine halbe Minute auf den Plätzen aus. Unruhig sperbern wir aus dem Fenster und noch einen oder zwei Kameraden ergattern wir für unser Abteil. Wir tauschen nicht die obligaten langweiligen Begrüßungen aus, die sonst meist in ein «wär's nur schon vorbei» enden. Wir interessieren uns wirklich für die Kameraden, die wir nun vielleicht zum letzten Male sehen. Denn es liegt eine feiertägliche Stimmung in der Luft: Unsere Kompagnie rückt zum letzten Mal ein und wird in den nächsten Tagen aufgelöst werden!

Seit langem wußten wir um diese Aenderung, ohne uns stark darum zu kümmern. Heute ist sie Tatsache, das läßt uns zurückdenken. Wir schlendern durch die Wagen, überall freudige Begrüßungen. Kameraden aus der Rekrutenschule, aus den W.K., die wir längst aus dem Auge verloren, Kameraden aus den ersten Aktivdiensten stehen wieder vor uns. Und es beginnt ein großes Erzählen...

Leibhaftig sehen wir liebe kleine Städfchen vor uns, ziehen heimelige, vertraute Nestchen vorüber. Strapazenreiche Wintertürggen und heiße Gebirgsmärsche lassen uns stolz und doch wehmütig lächeln. Mädchennamen aus vielen, vielen Dorfwirtshäusern, Konditoreien und Spezereihandlungen lassen da und dort ein Auge aufleuchten oder gar ein unterdessen reifer gewordenes Gesicht erröten...

Die Stunden vergehen. Je näher dem Ziele, um so stiller werden wir. Auf den Stationen flattert immer wieder das Lied vom guten Kameraden und die Melodie des «Einst kannten wir uns nicht» der Wagenreihe entlang.

Auf dem Bahnhofplatz der Endstation

strömen die Angehörigen unserer Kompagnie aus allen Teilen der Schweiz zusammen. Wohl selten haben eine Besammlung und ein Eintrittsverlesen so geklappt wie jetzt.

Im Halbkreis stehen wir um unsern Hauptmann. «— — vor vielen Jahren haben wir uns zum erstenmal gesehen. Und viel liegt jetzt hinter uns, das wir gemeinsam ertragen. Ich habe eine große Freude gehabt, diese Kompagnie zu führen; Euer Korpsgeist wird in den neuen Einheiten weiterleben, dann bringt Ihr auch kommende schwere Stunden hinter Euch. Und wenn es einmal gar nicht mehr weiter will, dann denken wir zurück an unsere liebe, alte Kompagnie.»

Bewegt schweigen wir. Leise, dann immer mächtiger erschallt der Gesang der Kompagnie vom «Kameraden, rechts und links». Der Wind trägt die Worte weg. In unsern Herzen aber bleibt die Erinnerge fest und stark.

Die Briten sind Meister der Jmprovisation

Das Improvisationstalent einer Armee ist bekanntlich ein sehr wichtiger Faktor und oft maßgebend für den siegreichen Verlauf ihrer Kämpfe. Besonders die Briten haben sich in diesem Kriege als große Meister der Improvisation entpuppt, denken wir nur an die ausgezeichnete Erfindung der Bailey-Brücken, mit deren Hilfe es ihnen ermöglicht wurde, trotz gesprengten Brücken den Vormarsch und Nachschub fast ungehindert weiterzuführen.

Müssen zum Beispiel im vordersten Kampfgelände bei den Sturmtruppen in möglichst rascher Zeit kleinere Geschütze und Jeeps über einen Fluß gebracht werden, so bedienen sich die Engländer spezieller, aus Sturmbooten errichteter Floße, welche die Sappeure in verschiedenen Größen mit sich führen. Auf zwei zusammenlegbaren Sturmbooten werden Fahrschienen montiert, deren beide Enden beim Verlad und Auslad bequem aufs Ufer zu liegen kommen, was ein äufserst reibungsloses und rasches Uebersetzen ermöglicht. Die Aufnahmen wurden während einer Ueberquerung des Meuse-Kanals aufgenommen. Vom Moment an, wo das nötige Material ausgeladen wurde bis zum Zeitpunkt, da die erste Antitank-Kanone den Kanal überquerte, vergingen kaum 30 Minuten. M. W. W.