

Vierundzwanzig Lancaster-Bomber werden für den Nacht-Raid vorbereitet

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: Article

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

Band (Jahr): 20 (1944-1945)

Heft 19

PDF erstellt am: 16.05.2024

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-709695>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Sicherheit den Gegner rasch erkennen lassen, abgesehen davon, daß eine ganze Anzahl Flugzeugtypen einander beim nur oberflächlichen Betrachten, äußerst ähnlich sehen.

Die Bedeutung rascher Flugzeugerkennung ist für die rechtzeitige Feuereröffnung der Flab-Waffen von großer Bedeutung. Bei einer Flugzeuggeschwindigkeit von 460 Stundenkilometern legt das Flugzeug in der Sekunde einen Weg von beinahe 130 m zurück. Die neuesten bekanntgewordenen Jagdflugzeugtypen sollen die 800-km/h-Grenze erreichen, d. h. in der Sekunde 220 m zurücklegen. Somit besteht für die Waffenbedienungen keine Zeit mehr zu Überlegungen, um so mehr, als auch das Geschloß eine gewisse Flugzeit benötigt (das 20-mm-Geschloß der I.Flak.K. z. B. ca. 1,5 Sek. für 900 m), um das Ziel zu erreichen. Fliegt somit ein Flugzeug in den Wirkungskreis unserer Flab-Waffen ein, so darf keine Verzögerung infolge Zweifels über die Nationalität eintreten; denn ein auch nur um wenig verzögertes Eröffnen des Feuers würde das Schießen erfolglos werden lassen, weil das Flugzeug unsern Wirkungsbereich bereits verlassen hätte.

In erster Linie müssen dem Flab-Schützen die **Hoheitsabzeichen** der in Frage kommenden Mächte bekannt sein. Das bietet keine Schwierigkeiten. Jeder Einheit wurde die Tafel «Hoheitsabzeichen» vom Armeekdo. abgegeben. Seit einiger Zeit ist diese Tafel auch öffentlich angeschlagen worden, so daß sich wohl die meisten Leute diese Kenntnis bereits auferdienstlich angeeignet haben. Es muß aber unbedingt darauf hingewiesen werden, daß in vielen Fällen diese Merkmale, auch von Beobachtern mit Feldstechern, nicht erkannt werden können (siehe oben) und daß nicht ohne weiteres ein Flugzeug, dessen Embleme nicht erkannt werden können, als Feindflugzeug angesprochen werden darf.

Neben der Kenntnis der Hoheitsab-

zeichen müssen unsere Leute ganz unbedingt **alle im Kriegsfall bei unserer Luftwaffe zum Einsatz gelangenden Flugzeugtypen kennen**. Dazu steht die nun ebenfalls öffentlich angeschlagene und jeder Einheit abgegebene Silhouettentafel zur Verfügung. Jedermann müssen die Unterscheidungsmerkmale und Verwendungsart unserer Flugzeuge bekannt sein. Nach wenigen Erklärungen durch den Instruierenden werden die Leute imstande sein, den Unterschied zwischen unserer Messerschmitt Me 109 E und unserer Morane D 3801 (Flügel) oder unserer Bucker

*'s neue Jahr bringt neue Freude,
drum schenke ich meinem Freunde
und allzeit treuen Waffenkamerad
ein Abonnement „Schweizer Soldat“*

«Jungmann» und unserer Bucker «Jungmeister» (Blockmotor/Sternmotor, Zweibzw. Einsitzer) festzustellen, ebenso werden sie unsere C 36 trotz ähnlicher Flügelform nicht mehr mit der Me 109 E verwechseln, weil sie sofort das doppelte Seitenleitwerk der ersteren zu erkennen imstande sind. Hat man Gelegenheit (und es wird nicht schwer halten, sie sich zu schaffen), so lasse man die Typen unter Herausstreichen der Unterscheidungsmerkmale in einfacher Form aufzeichnen.

Dieser Unterricht an Hand der Typen-tafel muß durch Anschauungsunterricht gefördert werden. Jedes bei der Arbeit im Gelände erscheinende Flugzeug ist zu bestimmen. Auf den meisten Militärflugplätzen wird der Truppe auf Anfrage hin die Besichtigung unserer Militärflugzeuge aus der Nähe gestattet. Von dieser Gelegenheit ist wo immer möglich, Gebrauch zu machen.

Ich habe die Erfahrung gemacht, daß

unsere Leute, die ja immer großes Interesse für technische Dinge zeigen, unsere Flugzeuge ebenso leicht unterscheiden lernen, wie in ihrer Jugendzeit einen «Fiat» von einem «Lancia» oder einen «Chandler» von einem «Buick». Sind wir einmal so weit, daß unsere Typen beim Auftauchen sofort richtig erkannt werden, so kann übergegangen werden zum Bestimmen ausländischer Flugzeugtypen.

Wie ich eingangs erwähnte, ist für uns Infanteristen das Erkennen des gegnerischen Flugzeuges als Feind das wichtigste. Von weit geringerer Bedeutung ist es für uns, den Typ bestimmen zu können, denn Bewaffnung, Panzerung usw. (die von jedem Baumuster mehr oder weniger genau bekannt sind), spielen für uns nicht die große Rolle wie für unsere Flieger. Wir brauchen deshalb bei der Ansprache des Flugzeuges nicht so weit ins Detail zu gehen, wie dies von der Flieger- und Flab-Truppe verlangt werden muß und getan wird.

Ein anfliegendes Flugzeug wird in der Regel zuerst durch sein Motoren-geräusch wahrgenommen. Einzelne Typen werden von geübten Leuten sehr bald als diese oder jene Maschine erkannt werden. Meist aber, namentlich beim gleichzeitigen Erscheinen mehrerer Flugzeuge, ist es für den normalbegabten Soldaten schwer, nur schon festzustellen, ob er es mit mehreren einmotorigen oder einem mehrmotorigen Flugzeug zu tun hat. Sicher würden dafür eine Anzahl von Leuten im Kriegsfall sehr rasch ein gutes Gehör bekommen; ebenso wie im Erdkampf rasch einzelne Leute Flugrichtung und Kaliber der anfliegenden Granaten unterscheiden können. Das kann aber nicht geübt werden.

Sobald ein Flugzeug gesichtet wird, muß versucht werden, es zu erkennen. Dazu unterscheidet man drei Stufen: Die **Grobansprache**, die **Feinansprache** und als Resultante daraus die **Erkennung**.

(Fortsetzung folgt.)

Vierundzwanzig Lancaster-Bomber werden für den Nacht-Raid vorbereitet

«1500 Tonnen Bomben auf Leipzig..., 2000 Tonnen auf Berlin...» So lauten die täglichen Schlagzeilen in der Presse — ein Sturm der Vernichtung fegt seit Jahren über Deutschland; ein Sturm, der täglich an Heftigkeit zunimmt.

Der Leser hat sich langsam an diese phantastischen Zahlen gewöhnt, und für ihn sind es mit der Zeit tatsächlich nur noch Zahlen geworden, welche er mit kurzem, sachlichen Blick überprüft, und die ihm ein ungefähres Bild von den Ausmaßen des

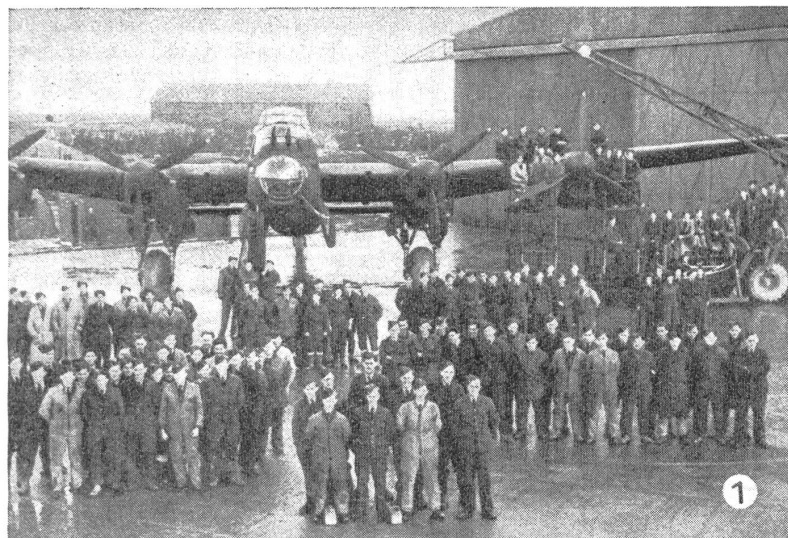
Angriffes vermitteln. Wieviel minutiöse Arbeit, wieviel Vorbereitungen und wieviel Hände zugreifen müssen, bis ein solcher Angriff durchgeführt werden kann — darüber schweigen die Zeitungen und nur wenige können sich davon einen Begriff machen.

Diese Bilder stammen aus einer R. A. F.-Bomber-Station. Sie geben einen kurzen Ueberblick über die Arbeit und den Kostenaufwand, deren es bedarf, um diese hohen Tonnagezahlen zu erreichen. Die

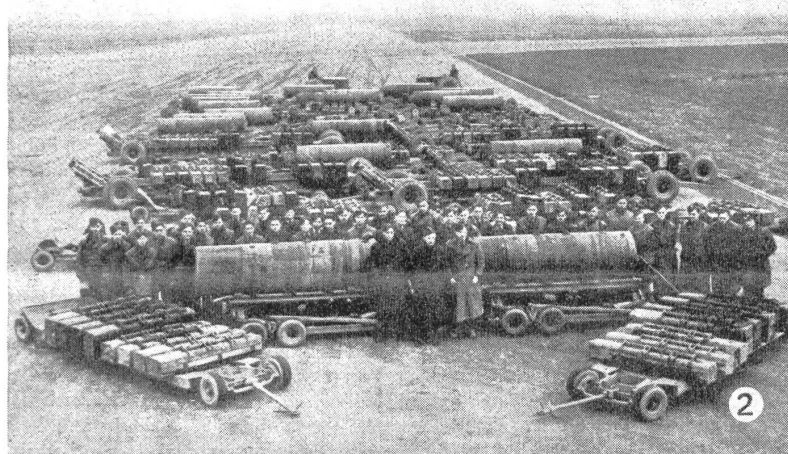
Flugzeugstärke dieser Station beträgt 24 Lancasters, wovon jede 800 000 Schweizerfranken — oder total 19 200 000 Fr. kostet. Zur Bedienung dieser 24 Bomber braucht es 2500 Offiziere, Mannschaft und HD. — oder über 100 pro Flugzeug. Davon ist ein Zehntel Flugpersonal und neun Zehntel Bodenpersonal. Allein die Ernährungs- und Bekleidungskosten dieser einzigen Station werden pro Woche mit 60 000 Schweizerfranken errechnet.

M. W. W.

Vierundzwanzig Lancaster-Bomber werden für den Nacht-Raid vorbereitet



1



2



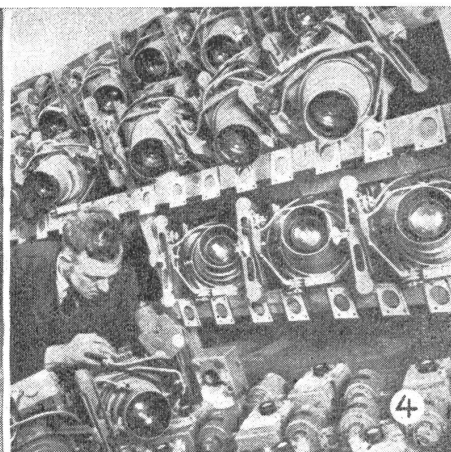
3

1. Dies ist ein Teil der Männer, die innerst kürzester Zeit die beschädigten Maschinen wieder instandsetzen und sie vor jedem Flug auf Herz und Nieren prüfen. Es sind alles Spezialisten, wie Büchsenmacher, Flugzeugmechaniker, Elektriker und Instrumentenmacher, Motorenfachleute, Radiomechaniker usw.

2. Büchsenmacher, Bombenmannschaft und Ladung für zwanzig Lancasters. — Dies sind die Männer, die für die tödliche Fracht verantwortlich sind.

★

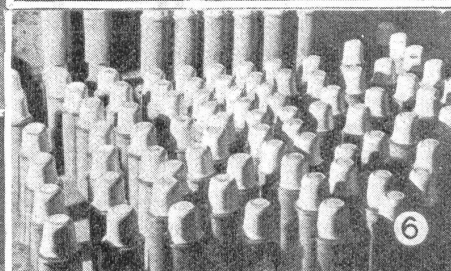
3. Die Benzin- und Oelmannschaft. Es ist keine einfache Angelegenheit, diese großen



4



5



6

Bomber mit dem nötigen Treibstoff zu versehen. Hier einige Fahrzeuge und Männer, die mit dieser Arbeit betraut sind. Es sind: schwere Traktoren, Sauerstoffflaschen, Öl- und Benzin tanks usw.

★

4. Dies sind die Kameras, welche von dieser Lancaster-Formation benutzt werden. Genaue Ueberprüfung vor dem Start.

★

5. Hier werden die Filme in die Magazine der Flugzeugkameras geladen.

★

6. Die Flugzeugmannschaft will während ihres langen Fluges in den kalten Höhen mit warmen Speisen und Getränken ernährt werden. Alles wird in Thermosflaschen abgefüllt.