

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 20 (1944-1945)
Heft: 19

Artikel: Flugzeug-Erkennung bei der Infanterie
Autor: Kern, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-709694>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

lative intensiven Bautätigkeit zur Behebung der Wohnungsnot, und nicht zuletzt den vermehrten militärischen Dienstleistungen, im dritten Quartal 1944 der schweizerischen Wirtschaft noch nicht zum Ausdruck gekommen ist. Das Nachlassen der Beschäftigungsintensität läßt sich in der Industrierichterstattung des Bundesamtes für Industrie, Gewerbe und Arbeit feststellen, wo der sog. **Beschäftigungskoeffizient** mit **106** unter demjenigen vom Vorquartal (108) liegt (100 = befriedigend). Wie die Kommission für Konjunkturbeobachtung mitteilt; werden bei etwa zunehmender Kurzarbeit die Aussichten für die Beschäftigung in der nächsten Zukunft in den meisten Erwerbszweigen als unsicher beurteilt; **zum Teil als Auswirkung einer zunehmenden Rohstoffverknappung.**

In diesem Zusammenhang sei noch auf das Problem der **Vollbeschäftigung**, d. h. maximale Arbeit für jeden, das heute in Aufsätzen und Tagungen eingehend diskutiert wird, hingewiesen. Hat man sich aber überlegt, daß die Vollbeschäftigung in unserem Lande nur bei einer weitgehenden **Steigerung des Importes** und der damit verbundenen vermehrten Abhängigkeit vom Auslande möglich ist, ein Problem also darstellt, das sicherlich für die nächsten Jahre undurchführbar ist?

Die **gleichmäßige Verteilung der verschiedenen knapp gewordenen Güter** kann dem Umstande zugesprochen werden, daß die Regierung durch die Einführung der Rationierung einem

«Ausverkauf» vorbeugt. Trotzdem muß es aber noch lange keine Selbstverständlichkeit sein, daß der Käufer für seine Coupons auch wirklich die gewünschte Ware erhält. Daß dem trotzdem so ist, kann uns mit tiefer Dankbarkeit gegenüber unserer Behörde erfüllen.

Die **Preisentwicklung** stand im dritten Quartal im Zeichen der Stabilität des erreichten Niveaus. Sowohl der **Großhandelsindex** als auch der **Lebenskostenindex** weisen erstmals seit Kriegsbeginn **keine weitere Erhöhung**, sondern sogar eine leichte Ermäßigung auf, die sich beim Großhandelsindex auf $-0,3\%$, bei den Lebenskosten auf $-0,1\%$ beziffert. Dazu sei noch erwähnt, daß die **Lohnerhöhung** bei den erfaßten Industriearbeitern zur Zeit **74,7% der Kriegsteuerung** ausmacht.

Die Situation auf dem **Ernährungssektor** kommt im jeweiligen Stand der Lebensmittelkarte zum Ausdruck. Zudem brachten die überaus günstigen Witterungsverhältnisse unserer Landwirtschaft einen reichen Erntesegen. Die Getreideernte fiel qualitativ und quantitativ gut, die Emdernernte befriedigend aus. Rekorderträge lieferte der Kartoffelbau, dann vor allem die Obsternte, welche durch einen großen Anfall von Kernobst gekennzeichnet ist. Die Weinernte steht ebenfalls der Menge nach über der letztjährigen.

Der **Ausweis der Schweizerischen Nationalbank** vom 23. November 1944 verzeichnet eine Zunahme des Goldbestandes um 17,4 Millionen auf 4,498

Milliarden Franken; der Notenumlauf stieg um 21 Millionen auf 3,247 Milliarden Franken.

Zum Schlusse sei noch der **Finanzhaushalt des Bundes** erwähnt. Nach Berechnungen dürfte das laufende Jahr eine Schuldenvermehrung um ca. 1,4 Milliarden auf 6,9 Milliarden Franken bringen. Nachdem der Voranschlag für das Jahr 1945 in der **ordentlichen** Rechnung einen Fehlbetrag von 175 Millionen Franken, in der **außerordentlichen** Rechnung (Arbeitsbeschaffung und kriegsbedingte Ausgaben) einen solchen von 1,440 Milliarden Franken vorsieht, der gesamte Ausgabenüberschuf bei Beibehaltung der gegenwärtigen Abwehrebereitschaft für 1945 auf 1,615 Milliarden Franken veranschlagt wird, erhöhen sich die gesamten außerordentlichen Aufwendungen für die Landesverteidigung bis Ende des Jahres 1945 auf schätzungsweise **9 Milliarden** Franken, die Gesamteinnahmen zu deren Deckung auf **2,5 Milliarden** Franken.

Aus dem Gesagten geht eindeutig hervor, daß wir in **wirtschaftlicher Hinsicht** vor dem **schwierigsten** Abschnitt unserer Geschichte stehen. Die Verschlechterung unserer Versorgungslage, und die Gestaltung unseres öffentlichen Haushaltes lassen es heute verfrüht erscheinen, ein baldiges Wiederkehren friedensmäßiger Zustände zu erwarten. Vielmehr werden sich durch den Ernst der militärischen Lage in der wirtschaftlichen Situation der Schweiz neue Probleme zeigen, **die es aber mit vereinten Kräften zu überwinden gilt.**

Flugzeug-Erkennung bei der Infanterie

Hptm. H. Kern, Liestal.

«... ist eine Verwechslung mit ausländischen Flugzeugen dennoch möglich. Es ist daher notwendig, daß dem **Flugzeug-Erkennungsdienst bei allen Truppen** größte Aufmerksamkeit geschenkt wird. Die wenigen von unserer Fliegertruppe verwendeten Flugzeugtypen müssen unbedingt an der Silhouette erkannt werden, da die Hoheitsabzeichen je nach Beleuchtung nicht, oder zu spät erkannt werden.» (Auszug aus dem Befehl des Generals vom 12. 10. 44.)

Wohl kein Gebiet ist bei der Infanterie so sehr vernachlässigt worden, wie dasjenige des Erkennens feindlicher Flugzeuge. Das mag in erster Linie davon herrühren, daß die Infanterie während langer Zeit nicht mit Fliegerabwehrwaffen von überzeugender Wirkung ausgerüstet war.

Nachdem nun aber die Fliegerabwehrzüge der Mitrailleur-Einheiten mit der neuen Infanterie-Fliegerabwehrkanone (I.Fl.K.), bei den Grenz-Ein-

heiten mit dem Fliegerabwehr-Doppel-Maschinengewehr (Flab.D.Mg.) ausgerüstet sind, müssen unbedingt Kader und Mannschaften, zum mindesten dieser Flab-Züge imstande sein, feindliche Flugzeuge bei ihrem Auftauchen zu erkennen, und, soweit als irgend möglich, zu bestimmen.

Daß das Erkennen feindlicher Flugzeuge nicht nur dem Flab-Schützen, sondern jedem Soldaten von Nutzen ist, leuchtet ohne weiteres ein. Vor allem für Beobachter, Meldeläufer und alle Leute in den Stäben ist es wichtig, ihren Vorgesetzten beim Erscheinen feindlicher Flugzeuge melden zu können, ob es sich um Erdkampfflugzeuge, Bombardierungsflugzeuge oder Aufklärungsflugzeuge handelt; denn aus dem gemeldeten Flugzeugtyp ist es oft möglich, Schlüsse über eventuelle Absichten des Gegners zu ziehen.

Daß mit der Flugzeugerkennung bei den Nicht-Flieger- und -Flab-Truppen nicht soweit gegangen werden muß,

wie bei der fast ausschließlich zur Fliegerabwehr eingesetzten Truppe, ist selbstverständlich. Für die Infanterie genügt es im allgemeinen, wenn sie möglichst rasch festzustellen vermag, ob es sich bei einem anfliegenden Flugzeug um eine eigene, oder eine feindliche Maschine handelt. Dies ist nicht so leicht, wie es scheinen mag. Je nach Flughöhe und Flugrichtung und ob gegen die Sonne beobachtet werden muß oder nicht, sind die Hoheitsabzeichen sehr schwer oder gar nicht zu erkennen. Es bleibt in diesem Fall nur noch die Möglichkeit der Erkennung durch das Bestimmen des Typs, wobei in der Regel die Feststellung genügt, ob es sich um einen in unserer Armee verwendeten Typ handelt oder nicht. Da jedoch in unserer eigenen Flugwaffe zum Teil Baumuster ausländischer und dort ebenfalls im Gebrauch befindlicher Flugzeuge verwendet werden, müssen eben doch Unterschiede gemacht werden können, die uns mit

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 Ueberlegungen, um so mehr, als auch das Geschos, eine gewisse Flugzeit benötigt (das 20-mm-Geschos der I.Flab.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 außerdienstlich 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 Typentafel 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 Motorengeräusch 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.