

**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. 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>**

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, stoffliches 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!**  
E. Sch.

## Flugzeug-Erkennung bei der Infanterie

Hptm. H. Kern, Liestal.

(Fortsetzung und Schluß.)

Die **Grobansprache** (Feststellung der Hauptmerkmale 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 Luftwaife)

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 Bugkanzel 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),  
dreifachem Seitenleitwerk (Schweizer keine).

### 5. 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 seltensten 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 unbenutzt 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 **Schlachtflyer** 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 präzise 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 eingreifen 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 deutsche Allierte	Gebr. Bezeichnung	Verwendungsart	Ungef. Größe		Höchstgeschwindigkeit		Auffallende Unterscheidungsmerkmale (einf. Fernansprache)
				Länge m	Breite m	km/Std.	m/sec	
Einemotorige Eindecker	D.	Me 109 E u. G. (Messerschm.)	Jagd, Jagdbombardierung	9	10	ca. 550	ca. 150	wie die Messerschmitt unserer Luftwaffe
	D.	Fw. 190 (Focke Wulf)	Jagd, Erdkampf	9	10	620	170	Sternmotor, Tiefdecker
	D.	Ju. 87 (Junkers)	Erdkampf, Sturzbomb. (Stuka)	11	14	340	95	festes Fahrwerk, Knickflügel nach unten, Spaltflügel
	All.	Typhoon	Jagd, Erdkampf	—	—	—	—	—
	All.	Mustang	Jagd, Erdkampf, Jagdbomb.	10	11	580	155	lange Rumpfnase, Tiefdecker, eckige doppeltrepezförmige Flügel
	All.	Thunderbolt	Jagd, Jagdbombardierung	10	12	650	185	Hinterkante der Flügel gebogen, Sternmotor
	All.	Spitfire	Jagd, Jagdbombardierung	9	12	600	160	elliptische Flügelform, festes Heckrad, Tiefdecker
	—	—	—	—	—	—	—	—
Zweimotorige Eindecker	D.	Do. 217 (Domier)	Mittl. Bombardierungsflugz.	17	19	510	140	Schulterdecker, dopp. Seitensteuer, Motoren unter Flügel durchgehend
	D.	Hs. 129 (Henschel)	Erdkampf	—	—	—	—	—
	D.	Ju. 88	Sturzbomb. u. Nachtkampf	14	18	450	125	Motoren weit vorgebaut, breite Flügel, Tiefdecker
	D.	Me. 110	Jagd, Erdkampf, Nachtkampf	12	16	510	140	dopp. Seitensteuer, schlanker Rumpf, festes Heckrad
	D.	Me. 210	Jagd, Erdkampf, Sturzbomb.	—	—	—	—	—
	All.	Beaufighter	Erdkampf	12	17	520	140	einf. großes Seitensteuer, V-Flügel mit geradem Mittelstück
	All.	Black-Widow	Jagd, Erdkampf	—	—	—	—	—
	All.	Boston/Havoc	Jagdbombardierung, Nachtk.	15	19	520	140	lange Rumpfnase, Motoren unter Flügel durchgehend
	All.	Mosquito	Aufkl., Erdkampf, Jagd	12	16	620	170	trapezförmiger Flügel, im Mittelstück breiter, Mitteldecker
	All.	Lightning	Aufkl., Erdkampf, Jagd	12	16	560	150	doppelter Rumpf
	All.	Marauder	Mittl. Bombardierungsflugz.	17	20	550	150	lange Rumpfnase, Schulterdecker, Motoren unter Flügel durchgehend
	All.	Mitchell	Mittl. Bombardierungsflugz.	15	20	500	135	dopp. Seitensteuer, lange Rumpfnase, Mitteldecker
Dreimotorige Eindecker	D.	Ju. 52	Transport	19	29	290	80	wie die Ju. 52 unserer Luftwaffe
	—	—	—	—	—	—	—	—
Viermotorige Eindecker	All.	Lancaster	Schweres Bombardierungsflz.	21	31	480	130	dopp. Seitensteuer, Mitteldecker, V-Flügel mit geradem Mittelstück
	All.	Fl. Festung (Forteress)	Schweres Bombardierungsflz.	22	32	420	115	einfaches, weit nach vorne gezogenes Seitensteuer
	All.	Liberator	Schw. Bomber u. Transport	19	33	480	130	doppeltes Seitenleitwerk, große ovale Seitensteuer
Sechsmotoriger Eindecker	D.	Me. 323 (Gigan)	Transport	28	55	380	110	«Riesenflugzeug»
Ohne Motor Eindecker	D.	D. F. S.	Transport-Gleitflugzeug	—	—	—	—	—
	D.	Gotha	Transport-Gleitflugzeug	—	—	—	—	—
	All.	Hamilcar	Transport-Gleitflugzeug	—	—	—	—	—
	All.	Horsa	Transport-Gleitflugzeug	—	—	—	—	—
	All.	Waco	Transport-Gleitflugzeug	—	—	—	—	—
Einemotorige Eindecker	D.	Fieseler «Storch»	Verbindung, Nahaufklärung	10	15	180	50	Minimalgeschwindigkeit (Horizontalflug) ca. 50 km/Std.
	All.	Auster	Verbindung, Aufklärung	—	—	—	—	alles Hochdecker
All.	Piper	Verbindung, Aufklärung	—	—	—	—	(wie Schweiz)	

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 Kriegsschauplatz eingesetzt wurden.

7. **Mehrzweckflugzeuge.** So werden alle Flugzeuge genannt, die mehrere

Aufgaben mit annähernd gleicher guter Wirkung erfüllen können. Als Bezeichnungsort dürfte m. E. diese Gruppe heute 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. Bückler), 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 sollen.** 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 Teilstreichen, 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 verstaubt, 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 Aktiviendiensten stehen wieder vor uns. Und es beginnt ein großes Erzählen...

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

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 Erinnerung fest und stark. gu.

## Die Briten sind Meister der Improvisation

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 Kampfgebiet 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 äußerst reibungsloses und rasches Uebersetzen ermöglicht. Die Aufnahmen wurden während einer Ueberquerung des Meusekanals 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.