

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

Artikel: Die Briten sind Meister der Improvisation
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-709867>

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: 22.11.2024

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

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 Bezeichnungart 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

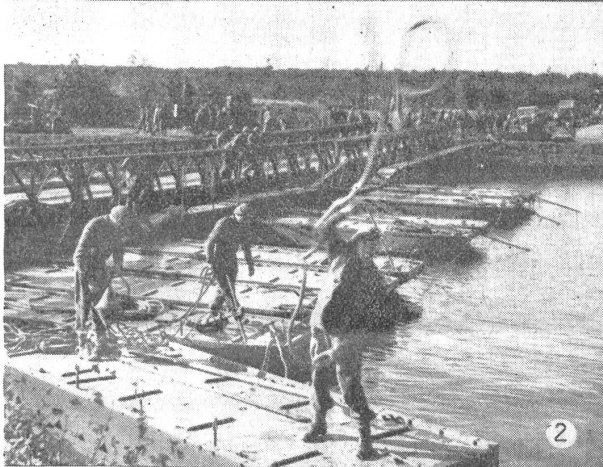
Das Improvisationstalent einer Armee ist bekanntlich ein sehr wichtiger Faktor und oft maßgebend für den siegreichen Verlauf ihrer Kämpfe. Besonders die Briten haben sich in diesem Kriege als große Meister der Improvisation entpuppt, denken wir nur an die ausgezeichnete Erfindung der Bailey-Brücken, 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.

- ① Eine Bailey-Brücke über den Escaut-Kanal. Die Deutschen hatten die Brücke in die Luft gesprengt. Die Pfeiler jedoch blieben stehen. Schon nach kürzester Frist hatten die Royal



Engineers eine Bailey-Brücke errichtet und der Vormarsch konnte ungehindert fortgesetzt werden.

- ② Eine andere Type der Bailey-Brücke, die Ponton-Bailey-Brücke. Diese Brücke wurde über den Albert-Kanal gebaut und soeben werden die Pontons am Ufer gesichert.
- ③ Während die Sappeure mit dem Errichten des Floßes beschäftigt sind, überqueren Infanteristen in einem Sturmboot den Kanal, um das andere Ufer von eventuellen Scharfschützen zu säubern.
- ④ Die vorausgeschickten Infanteristen erwarten das erste Floß, während ein LMG-Schütze die Sicherung übernommen hat.
- ⑤ Das Floß ist soweit fertiggestellt. Die Fahrschienen werden überprüft.
- ⑥ Nach dreißig Minuten Arbeit konnte bereits das erste Anti-tankgeschütz den Kanal überqueren, sofort ausgeladen und in den Kampf geworfen werden.
- ⑦ Das Floß mit einem Jeep beladen, nähert sich dem gegenüberliegenden Ufer.

