

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung  
**Band:** 19 (1943-1944)  
**Heft:** 48  
  
**Artikel:** C-3603, das neue Mehrzweck-Flugzeug unserer Armee-Luftwaffe  
**Autor:** Horber, Heinrich  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-712487>

### **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:** 15.10.2024

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

die Hauptaufgabe der Rotkreuzfahrerinnen eingerichtet sind: den Verwundetentransport. Militärisch geleitet, sorgfältig ausgebildet, leisten diese Kolonnen gute Arbeit und werden vor allem im Ernstfall Unentbehrliches zu leisten haben. Denn die verhältnismäßig großen Entfernungen, bedingt durch die Motorisierung der Armeen, erschweren den Transport Verwundeter.

Ebenfalls in Gruppen — nicht im Einzeleinsatz — arbeiten die FHD der Gattung 10, die **Sanitäts-FHD**. Sie umfassen fast zwei Drittel des ganzen Frauenhilfsdienstes. Zum Teil stellt sie der Chef des FHD dem Rotkreuzchefarzt zur Verfügung. Und dieser gibt sie, nachdem er sie ausgebildet hat, in den Dienst der Armeesanität. Die Sanitäts-FHD leisten Dienst in einer M.S.A., einer Grenzbrigade oder einem andern Truppenkörper. Es gibt Frauendetachements der Kategorie 10, die richtige Einheiten darstellen. Sie haben ihre eigene Uniform und stehen unter dem Kommando eigener Vorgesetzter.

Von den Frauen, die dem Sanitäts-FHD zugeteilt werden, verlangt man nicht, daß sie bereits einen Krankenpflege- oder Samariterkurs hinter sich haben, pflegerische Kenntnisse sind willkommen, aber nicht Bedingung. Denn die Sanitäts-FHD werden vom

Roten Kreuz ausgebildet, das sie auch in die blaue Schürze mit dem roten Kreuz einkleidet. In zweiwöchigen Einführungskursen atmet die frisch zu bakkende FHD Kasernenluft. Das Soldatische tritt aber zugunsten des fachtechnischen Pensums zurück. Immerhin soll die Sanitäts-FHD eine saubere Achtungstellung zuwege bringen und einen Obersten von einem Hauptmann unterscheiden lernen (sofern ihr dies nicht schon zuvor geläufig war!), kurz, die FHD wird soldatisch gerade so aufpoliert, daß sie sich einem militärischen Rahmen einfügen kann.

Als wertvolle Hilfe hat sich der Schweiz. Pfadfinderinnenbund dem Roten Kreuz zur Verfügung gestellt. Die **Pfadfinderinnen** arbeiten in den M.S.A., zur Hauptsache als Bürohilfen.

Die in den Spitälern oder Sanitätsanstalten Dienst tuenden Formationen brauchen die Mithilfe einer Reihe von **Spezialistinnen**, vor allem von Laborantinnen, Bakteriologinnen, Röntgengehilfinnen, Apothekerinnen. Auch andere Gruppen von Spezialistinnen leisten der Armee gute Dienste, vorab in den Territorialdetachements. Aerztinnen, Zahnärztinnen usw., sind hier zu nennen.

All diese Frauen und Männer, von denen sich die meisten in vielen Aktiv-

diensttagen üben und bewähren konnten, teilen sich in

### **drei Gruppen — drei Aufgaben.**

Die erste Gruppe — sie steht in unmittelbarer Verbindung mit der kämpfenden Truppe — bringt Verwundeten die erste Hilfe. Die zweite Gruppe (Behandlung, Operationen, Pflege) dient in den M.S.A., in chirurgischen Ambulanz- und Sanitätszügen. Aufgabe der dritten Gruppe ist der Verwundetentransport. Rasch müssen die Verletzten aus den Kampflinien in die Sanitätshilfsstelle oder auf den Verbandplatz gebracht werden, wo ärztliche Hilfe wartet. Dieser Gruppe sind zugeteilt: die Rotkreuzkolonnen (Männer) und die Rotkreuz-Transportkolonnen (Frauen — eben die Rotkreuzfahrerinnen). Diese Kolonnen bilden die beiden einzigen aus gleichen Elementen zusammengesetzten Formationen. Wir finden hier keine Krankenschwestern, Samariter oder Spezialistinnen.

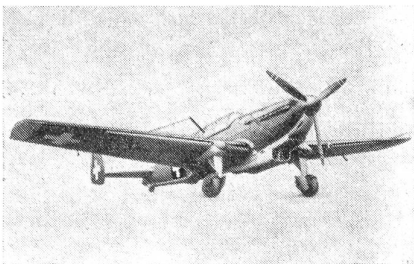
Zusammenwirkend helfen diese Rotkreuzformationen die Schlagkraft unserer Armee erhalten; sie stehen so mittelbar im Dienste der Landesverteidigung. Und indem sie Leben erhalten helfen, der Menschlichkeit dienen, erfüllen sie jene zeitlose Aufgabe, die ihnen von Henri Dunant vorgezeichnet wurde.  
Gerda Meyer.

## **C-3603, das neue Mehrzweck-Flugzeug unserer Armee-Luftwaffe**

Von Heinrich Horber.

Seit einiger Zeit ist bei den Luftwaffen aller Länder die Tendenz stark in den Vordergrund getreten, Flugzeuge desselben Musters zu verschiedensten defensiven und offensiven Aufgaben heranzuziehen; d. h. solche Flugzeuge mit verschiedenartigster Ausrüstung als sog. «Mehrzweck»-Flugzeuge zum Einsatz zu bringen. Hierbei gelangt der gleiche Flugzeugtyp bisweilen als leichter Bomber, als Aufklärer oder als Jäger zur Verwendung.

Ein typisches Beispiel eines Flugzeugs universellster Verwendungsart findet sich im vielgenannten bekannten Flugzeugtyp De Havilland-Mosquito



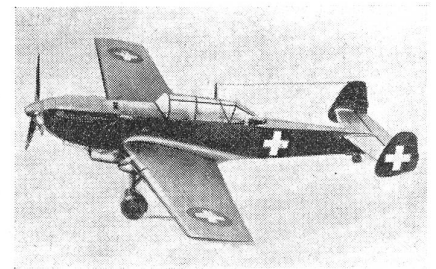
(III my 8824)

der alliierten Luftstreitkräfte. (Beschreibung des Mosquitos siehe «Schweizer-soldat» Nr. 21 vom 21. 1. 44.)

Neuerdings ist in unserm schweizerischen Luftraum anlässlich von Uebungs- und Trainingsflügen, bei kombinierten Uebungen oder Manövern unserer Truppen ein Flugzeugtyp in Erscheinung getreten, welcher insbesondere durch seine neue äufere Formgebung, seine auffallende Wendigkeit und hohe Geschwindigkeit das Augenmerk vieler auf sich zog. Dieses Flugzeug, mit der Typenbenennung C—3603 ist eine Weiterentwicklung des Mehrzweckflugzeugs C—3601, welches seinerzeit durch die eidg. Konstruktionswerkstätten in Thun und das Flugzeugwerk Emmen (Luzern) entworfen und gebaut wurde.

Die Maschine C—3601 war ein freitragender Tiefdecker mit elliptischem Tragflächenrundruff und festem, d. h. nicht einziehbarem Fahrwerk. Als Antrieb diente ein wassergekühlter Hispano-Suiza-Motor von 860 PS.

Bei der Neukonstruktion C—3603 fällt vor allem der trapezförmige Flügel-



(III my 8824)

Grundriff auf; die Flügelspannweite ist etwas verkürzt worden. Das Fahrwerk der neuen Type C—3603 ist während des Fluges einziehbar; es kann nach hinten oben in die Flügelunterseiten eingezogen werden, wobei die Anlaufäder um 90° abgedreht werden. Das feste Heckrad ist stromlinienförmig verkleidet.

Zum Einbau in die Flugzeugzelle gelangt ein flüssigkeitsgekühlter Hispano-Suiza-Motor, der über einen dreiflügeligen Escher-Wyß-Verstell-Propeller 1000 PS Leistung entwickelt.

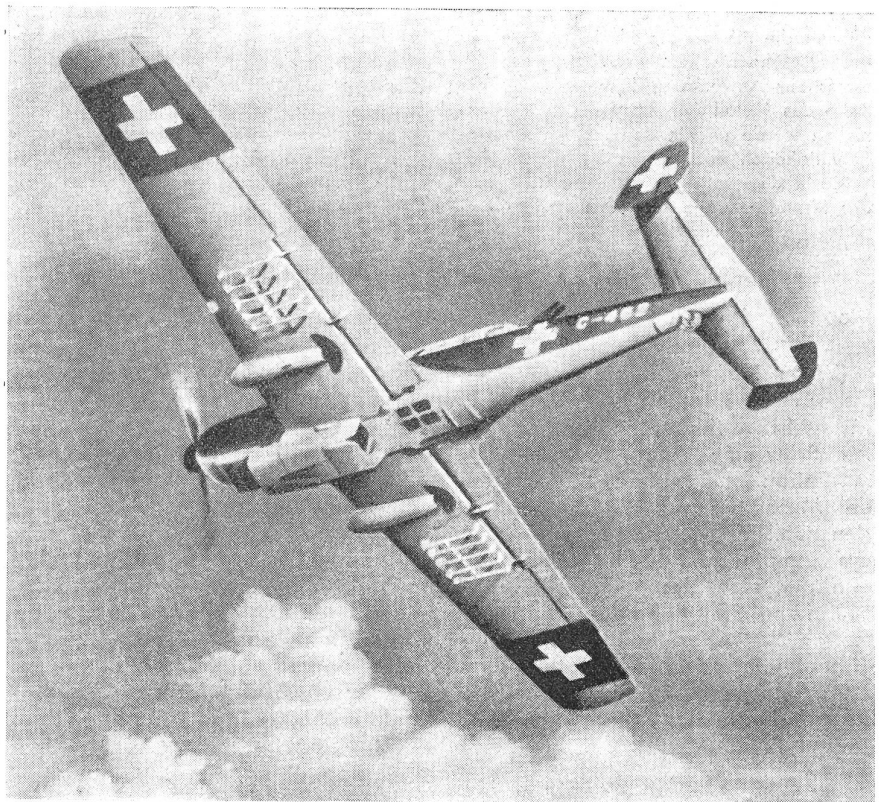
Gegenüber dem frühern Typ C—3601 wurde eine erhebliche Geschwindig-

keitssteigerung erzielt, was insbesondere durch aerodynamische Verfeinerungen, das Einziehfahrwerk, sowie durch den Einbau eines stärkeren Motors erreicht werden konnte.

Zudem ist dieser Flugmotor mit sogenannten Auspuff-Schubdüsen versehen, welche ein Wesentliches zur Steigerung der Fluggeschwindigkeiten beitragen, denn beim Ausströmen der Auspuffgase aus diesen besonders geformten Schubdüsen vermögen Abgase eine Rückstoßkraft zu erzeugen, die einen zusätzlichen Vortrieb des Flugzeugs darstellt. Die nutzbare Abgas-Schubleistung wird um so wirksamer, je größer die Fluggeschwindigkeit und die Flughöhe sind. Heute findet man an der Mehrzahl aller modernen Flugzeuge, die für hohe Geschwindigkeiten gebaut sind — vor allem also an Jägern und schnellen Kampfbombern —, solche die Geschwindigkeit wesentlich beeinflussende Abgas-Schubdüsen. Der Bauaufwand dieser so wirksamen Einrichtung zur Nutzbarmachung der im Abgas steckenden Energie für den Vortrieb ist außerordentlich gering, woraus sich ihre häufige Anwendung in der modernen Flugmotorentechnik leicht erklärt.

Angaben über Bordwaffen-Einbauten, Bomben-Zuladung und Flugleistungen dürfen nicht bekanntgegeben werden, jedoch sind diese erheblich größer als diejenigen der Vorgänger-Type C—3601.

Mit dieser Neuschöpfung unserer staatlichen Flugzeugwerften ist der Flugpark unserer Armee-Luftwaffe mit einem modernen Flugzeug bereichert worden, mit dem unser fliegendes Per-



(VI 5321

Technische Daten:

Einmotoriger Tiefdecker, Zweisitzer, in Ganzmetallbauart.

Spannweite . . . . .	13,74 m	Gesamtlast (Standard-	
Länge . . . . .	10,23 m	ausrüstung) . . . . .	1185 kg
Höhe . . . . .	4,07 m	Leergewicht . . . . .	2272 kg
Flächeninhalt . . . . .	28,70 m <sup>2</sup>	Fluggewicht (als Jäger ver-	
Fahrwerkspurweite . . . . .	3,49 m	wendet) . . . . .	3460 kg

sonal imstande sein wird, auch fernerhin den Schutz des schweizerischen

Luftraumes gegen fremde Uebergriffe zu gewährleisten.

## Die Photographie — eine Offensivwaffe

(1.) Hohe englische Militärs behaupten, daß durch die neuen photographischen Verfahren die militärischen Tarnungen zur reinen Zeitverschwendung geworden seien.

In diesem Krieg erreichte die Photographie zweifellos ihren Höhepunkt und die Alliierten wollen ihr Wissen über die Vorgänge und Verhältnisse im Feindesland zu 85 Prozent der Photographie verdanken. Fest steht, daß der Photographie eminente Wichtigkeit beigemessen werden muß. Die Alliierten verfügen über eine ganze Armee fliegender Photographen, die die Aufgabe haben, täglich ins feindliche Hinterland zu fliegen zum Photographieren. In der Regel dürfen sich die fliegenden Photographen nicht in Luftkämpfe einlassen, sondern haben die Aufgabe, auf kürzestem Wege zu ihren Stützpunkten zurückzukehren und jedem Kampf auszuweichen. Es wird sogar behauptet, daß die feindlichen Flieger ihre gestellten Ziele sofort aufgeben, wenn es sich darum handelt, einen fliegenden Photographen unschädlich zu machen.

Bei Erkundungsflügen sind die Flugzeuge

gewöhnlich mit drei Photoapparaten ausgerüstet, mittels denen sie den ganzen Umkreis des Horizonts aufnehmen können und mit einer starken Vertikalkamera. Bei besonderen Flügen kommen aber auch Spezialkameras zur Anwendung; diese Apparate müssen sehr große Leistungen vollbringen. Stößt z. B. ein Flugzeug aus sehr großer Höhe auf 50 Meter herunter, werden die sogenannten verschlußlosen Aufnahmegeräte eingeschaltet, bei denen ein Film über den Exponierstreifen läuft. Hierdurch wird es ermöglicht, fortlaufende Bilder zu bekommen. Eine solche Kamera kommt bis zu 560 Stundenkilometern mit den Aufnahmen nach, die eine erstaunliche Schärfe aufweisen. Natürlich hängt die Aufnahmegeschwindigkeit von der Flughöhe und Fluggeschwindigkeit ab.

Nebst den fliegenden Piloten, die nach der Vollendung der Aufnahmen wieder zu ihren Stützpunkten zurückkehren, um ihr gesammeltes Material der Aufklärungseinheit zu übergeben, gibt es die Photographen in schweren Maschinen. Diese

Flugzeuge sind mit Bordgeschützen und Maschinengewehren ausgerüstet und die Mannschaft läßt sich mit dem Feind in Luftkämpfe ein. Die gemachten Aufnahmen werden in der Dunkelkammer des Flugzeuges entwickelt und ein Aufklärungsoffizier prüft die Bilder. Sobald er etwas Wichtiges feststellen kann, das für die Armee von Nutzen sein kann, wird dies sofort auf radiotelephonischem Wege dem Hauptquartier mitgeteilt und unmittelbar darauf wird zum Gegenschlag angesetzt.

In neuester Zeit entwickelten die Alliierten eine neue Aufnahmetechnik, mittels der alle militärischen Tarnungen festgestellt werden können. Hierbei handelt es sich um das sogenannte «Stereopaaren»-System. Es sind dies Photographien, die mit zwei in verschiedenen, abweichenden Winkeln zum Objekt stehenden Apparaten gemacht werden und wenn die Bilder im Stereoskop betrachtet werden, offenbart sich jede Tarnung. Durch besondere Filter ist es auch möglich, die Pflanzenblätter von der grünen Farbe der Tarnung zu unterscheiden.