

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Protar**

Band (Jahr): **9 (1943)**

Heft 7

PDF erstellt am: **17.07.2024**

### **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

Offizielles Organ des Schweizerischen Luftschutz-Verbandes - Organe officiel de l'Association suisse pour la Défense aérienne passive - Organo ufficiale dell'Associazione svizzera per la Difesa aerea passiva

Redaktion: Dr. MAX LÜTHI, BURGDORF - Druck, Administration und Annoncen-Regie: BUCHDRUCKEREI VOGT-SCHILD AG., SOLOTHURN  
Jahres-Abonnementspreis: Schweiz Fr. 8.—, Ausland Fr. 12.—, Einzelnummer 75 Cts. - Postcheck-Konto Va 4 - Telephon Nr. 2 21 55

Juli 1943

Nr. 7

9. Jahrgang

## Inhalt — Sommaire

	Seite		Page
Die Entwicklung des Luftkrieges im Jahre 1942.		Aus einer Luftschutz-Offiziersschule . . . . .	158
Von Fl.-Hptm. Werner Guldemann . . . . .	141	Man spricht im Nationalrat vom Luftschutz . . . . .	158
Instruction tactique. Par le cap. F. Kessler . . . . .	145	Verordnung über den Unterhalt von Luftschutzbauten . . . . .	160
Luftschutzkompanie im Kampf.		Fürsorgemassnahmen . . . . .	162
Von Flab-Major G. Semisch . . . . .	149	Offiziersernennungen . . . . .	163
Ueber Qualifikationen. Von Hptm. G. Clar . . . . .	156	Kleine Mitteilungen . . . . .	164

Nachdruck ist nur mit Genehmigung der Redaktion und des Verlages gestattet.

## Die Entwicklung des Luftkrieges im Jahre 1942 Von Fl.-Hptm. W. Guldemann

### I. Die materielle Entwicklung der Luftwaffen.

#### 1. Flugzeuge.

Was an der materiellen Entwicklung des Jahres 1942 vor allem auffällt, ist das starke *Hervortreten schwerer und schwerster Bombenflugzeuge* auf alliierter Seite — der englischen Typen «Lancaster», «Halifax», «Stirling», der amerikanischen «Fliegenden Festungen». Ganz abgesehen von den betriebswirtschaftlichen Vorteilen, welche die Herstellung schwerer Typen der Industrie bieten mag, ganz abgesehen auch vom Nutzeffekt im Einsatz, scheinen diese Grossflugzeuge den ganz wesentlichen Vorteil zu haben, dass sie gegen feindliche Abwehrwirkung verhältnismässig unempfindlich sind. Wo die Grenze für solche Grosskonstruktionen liegt und ob diese Grenze nur durch die taktische Empfindlichkeit bestimmt wird, lässt sich heute allerdings noch nicht deutlich erkennen.

Auf deutscher Seite scheint in der Flugzeugbaupolitik insofern immer noch keine grundsätzliche Wandlung eingetreten zu sein, als man sich nach wie vor auf die Herstellung höchstens mittelgrosser Typen beschränkt und von schwersten Bombenflugzeugen nichts wissen will. Die deutschen Flugzeuge, etwa vom bekannten Typ «Focke Wulf Condor» oder «He. 177», gehören ja in eine etwas andere Kategorie, indem es sich hier um Flugzeuge grosser Reichweite, aber kleiner Bombenlast handelt. (Vom Typ He. 177 wurde z. B. gemeldet, das Fluggewicht betrage 32,5 Tonnen und die Reichweite mit 2,5 Tonnen Bombenlast 3000 km — verglichen mit den Daten, die von den Typen alliierter Produktion her bekannt sind, sind das bescheidene Leistungen, wenigstens was Reichweite und Tragfähigkeit anbelangt). Die drei deut-

schen Sondertypen Fw. 190, Do. 217 und BV. 141 wurden im Verlaufe des Jahres an dieser Stelle besprochen; alle drei Konstruktionen haben zur Zeit ihres Erscheinens grosses Aufsehen erregt; heute kann festgestellt werden, dass sich das Jagdflugzeug Fw. 190, das mit einem Sternmotor ausgerüstet ist, sowie das zweimotorige Sturzkampfflugzeug Do. 217 mit der neuartigen Sturzflugbremse nicht schlecht bewährt zu haben scheint, hingegen hat man von der asymmetrischen Konstruktion der BV. 141 wenig mehr gehört.

Wenn früher behauptet wurde, dass die *russische Industrie* keine Flugzeuge vollwertiger Konstruktion hervorbringen könne, sondern bloss Nachahmungen ausländischer Typen zu produzieren fähig sei, so scheint das heute doch einigermaßen überholt zu sein. Die Veröffentlichung von Bildern des Bombenflugzeuges, das den russischen Aussenminister Molotow nach England und den Vereinigten Staaten brachte, hat in den alliierten Ländern Aufsehen erregt, nicht zum mindesten auch deshalb, weil es ein erster Hinweis auf den Bau von Grossbombenflugzeugen auch in der Sowjetunion war, der dann in neuester Zeit durch die Angriffe auf Ziele im deutschen Hinterland bestätigt wurde.

Was die Jagdflugzeuge anbelangt, so ist auf die Weiterentwicklung der *Zerstörertypen* hinzuweisen. Neuerdings wird auf verschiedenen Fronten der amerikanische Typ «Lockheed Lightning» eingesetzt (allerdings eine Konstruktion, die längst nicht mehr neu ist, sondern schon zu Beginn des Krieges als solche bekannt war), der über den Ozean geflogen werden soll. Das ist zugleich ein Hinweis auf die mögliche Lösung eines Transportproblems des Luftwaffennachschubes, das den Alliierten schon verschiedene Sorgen bereitet hat.