**Zeitschrift:** Protar

**Herausgeber:** Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

**Band:** 9 (1943)

**Heft:** 7

## Inhaltsverzeichnis

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 02.10.2025

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

# Protar

**Schweizerische Zeitschrift für Luftschutz**
**Revue suisse de la Défense aérienne**
**Rivista svizzera della Protezione antiaerea**

**Offizielles Organ des Schweizerischen Luftschutz-Verbandes - Organe officiel de l'Association suisse pour la Défense aérienne passive - Organo officiale 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 |
|---|---|
| Die Entwicklung des Luftkrieges im Jahre 1942. Von Fl.-Hptm. Werner Guldimann | 141 |
| Instruction tactique. Par le cap. F. Kessler | 145 |
| Luftschutzkompagnie im Kampf. Von Flab-Major G. Semisch | 149 |
| Ueber Qualifikationen. Von Hptm. G. Clar | 156 |
| Aus einer Luftschutz-Offiziersschule | 158 |
| Man spricht im Nationalrat vom Luftschutz | 158 |
| Verordnung über den Unterhalt von Luftschutzbauten | 160 |
| Fürsorgemassnahmen | 162 |
| Offiziersernennungen | 163 |
| 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. Guldimann

## 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 deutschen 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.