Zeitschrift: Protar

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

Band: 9 (1943)

Heft: 12

Artikel: Nachtjäger

Autor: Horber, Heinrich

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-362991

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: 09.08.2025

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

			Abgeworfen von den Deutschen Tonnen	der RAF. Tonnen
3.	Vierteljahr	1940	18'900	2'750
4.	»	1940	17'000	2'500
1.	»	1941	8'000	2'700
2.	»	1941	11'600	7'200
3.	»	1941	1'600	8'800
4.	»	1941	600	4'300
1.	»	1942	250	3'500
2.	»	1942	1'700	12'300
3.	»	1942	600	15'600
4.	»	1942	250	5'600
1.	»	1943	800	17'400
2.	»	1943	700	36'700

Aus den Zahlenreihen ergeben sich folgende Schlüsse: Erstens, die Deutschen sind niemals, auch nicht vor dem Krieg mit Russland, in der Lage gewesen, ihre Anstrengungen der Sommermonate 1940, besonders des Monats September, zu steigern oder auch nur aufrechtzuerhalten. Dagegen steigerte sich das Gewicht der von der RAF abgeworfenen Bombenlast stetig nahezu von Vierteljahr zu Vierteljahr.

Zweitens: Seit Ausbruch des deutsch-russischen Krieges sind die deutschen Bombenangriffe gegen England ohne jegliche Bedeutung.

Drittens: Die Bombenlast, die derzeit von der RAF auf Deutschland abgeworfen wird, ist sechzig- bis siebzigmal grösser als umgekehrt das von den Deutschen auf England abgeworfene Bombengewicht, und wahrscheinlich hundertmal grösser, wenn die von den Flugzeugen des amerikanischen Luftkorps abgeworfenen Bomben mitgezählt werden.

Die von der RAF abgeworfene Bombenlast wächst nach wie vor von Monat zu Monat. Im Juli warf die RAF allein, ohne die Amerikaner, 16'000 Tonnen über Deutschland ab. Die grösste, bisher in der Kriegsgeschichte bekannte Luftattacke war jene gegen Hamburg, bei der im Verlauf von vier Nächten in insgesamt drei Stunden 9000 Tonnen abgeworfen wurden. Diese vier Angriffe kosteten die RAF 88 Flugzeuge, wobei ein Teil der Besatzungen aus der Nordsee gerettet werden konnte. Die amerikanische und britische Flugzeugindustrie erzeugten in dem gleichen Zeitraum von vier Tagen wesentlich mehr als 88 schwere Bomber, und in den vier Tagen wurden in den amerikanischen und kanadischen Fliegertrainingslagern wesentlich mehr als 88 Besatzungen für schwere Bomber ausgebildet.

In den gesamten elf Monaten der intensiven Luftangriffe wurden auf London 7500 Tonnen Bomben abgeworfen, während Hamburg in vier Nächten einen Abwurf von 9000 Tonnen erlebte. Eine amtliche Veröffentlichung bemerkt dazu: «Das Wort ‚Blitz' ist deutschen Ursprungs... das Wort eine Stadt ‚coventrieren' ist deutschen Ursprungs, und die Nationalsozialisten waren sehr stolz, als sie nach dem Angriff auf Coventry dieses Wort erfanden. Diese Worte erweisen sich jetzt als Bumerang.»

(«Der Aufbau», Zürich.)

Nachtjäger

Von **Heinrich Horber**

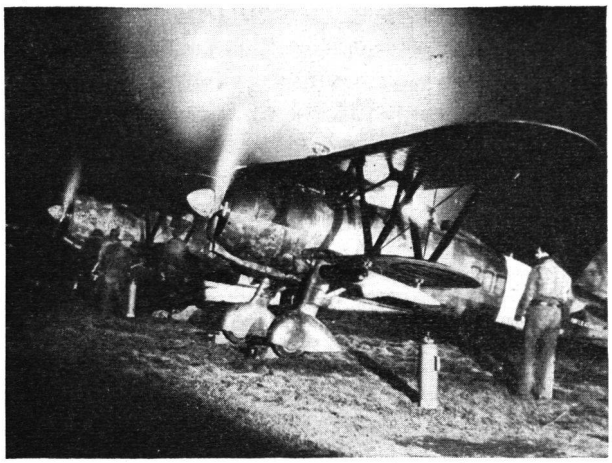
Seitdem in letzter Zeit die britisch-amerikanischen Bomberangriffe gegen wichtige deutsche Städte und Industriezentren immer grössere Ausmasse annehmen, liest man wiederholt in den Berichten der englischen Bomberkommandos, dass ihre Angreiferstaffeln mitunter «ganzen Schwärmen von Nachtjägern» begegnet und von diesen in harte Nachtluftkämpfe verwickelt worden seien. Anderseits geht aus deutschen Berichten immer wieder hervor, dass bei der Abwehr nächtlicher britisch-amerikanischer Luftangriffe die Nachtjäger in steigendem Masse erfolgreich beteiligt gewesen seien.

Tatsache ist, dass sich diese, noch verhältnismässig junge Waffe in härtester Erprobung zu einem äusserst wichtigen Kampf- und Abwehrinstrument der neuzeitlichen Luftkriegsführung entwickelt hat.

Der Luftabwehrkrieg in der Nacht stellt an die Flieger aussergewöhnlich hohe Anforderungen, wobei Reaktionsfähigkeit, Geistesgegenwart, Zielsicherheit und schliesslich das fliegerische Können zum Höchsten entwickelt sein müssen. Wenn ein Nachtjagdpilot Erfolg haben will, so muss er mit seiner Maschine ein zusammengeschmolzenes Ganzes bilden; wenn es ihm auch möglich ist, in einer einzigen Sekunde neun Motorkanonenschüsse und 20 Mg.-Schüsse abzufeuern, so genügt anderseits ein Nachlassen der Konzentration während eines Sekundenbruchteils, um einen Zusammenstoss oder eine andere Katastrophe herbeizuführen. Ferner erfordert die Aufgabe der Nachtjäger eine engste Zusammenarbeit mit der erdgebundenen Abwehr, d. h. mit Fliegerabwehr- und Scheinwerfertruppe.

Dabei taucht immer wieder die Frage auf: Wie wird diese Zusammenarbeit von Nachtjägern und Abwehrartillerie organisiert, damit nicht die eigenen Leute abgeschossen werden?

Die Antwort darauf soll das folgende Beispiel geben: Ein starker Verband von Bombenflugzeugen nähert sich zur Nachtzeit einer Stadt in 4500 bis 5000 Metern Höhe. Der feindliche Verband ist bereits beim Ueberfliegen der ersten Posten des Fliegerbeobachtungs- und Meldedienstes signalisiert worden. Auf diesen Alarm hin sind zahlreiche Nachtjägerstaffeln gestartet. Jede Staffel hat vorher einen festen Kampfraum — in der Nachtjägersprache «Stube» genannt — zugewiesen erhalten, der den gefährdeten Städten oder Indu-



Kurz vor dem Start zum nächtlichen Flug.
Die Piloten haben ihren Platz in den Maschinen bereits eingenommen, die Motoren heulen auf und wenige Augenblicke später erheben sich die Maschinen zum nächtlichen Angriff gegen den Feind. *(Photo:* Aero-Bildarchiv. H. Horber.)

striezentren weit vorgelagert ist. In dem Augenblick, wo die feindlichen Bomber in die Sperrzone der Jäger kommen, werden die Nachtjäger «sehend» gemacht, d. h. die Angreifer werden von zahlreichen Scheinwerferbündeln der Bodenabwehr hell beleuchtet und können von den Nachtjägern angegriffen werden.

Aus den jüngsten Berichten, die aus englischer Quelle stammen, geht hervor, dass zum Beispiel die deutsche Abwehr eine neue Taktik anwendet, indem die Jagdflugzeuge in sehr grossen Höhen *Fallschirmfackeln* abwerfen, die den Luftraum über den Stadt- oder Industriegebieten taghell erleuchten und die Aktionen, nach Aussagen britischer Piloten, fast zu einem Tagesangriff gestalten. Unterstützt wird diese neueste Taktik durch aussergewöhnlich grosse Konzentration von Scheinwerfern.

Die Nachtjagdflugzeuge sind auf der Flügel- und Rumpfunterseite weiss gestrichen — was auf dem Bild deutlich zu erkennen ist —, damit sie von der eigenen Bodenabwehr sofort erkannt werden.

Die Bekämpfung ein und desselben Gegners im gleichen Luftraum durch Bodenabwehr und Jagdflieger ist eine überaus schwere Aufgabe und eine riskante Angelegenheit. Man ist deshalb dazu übergegangen, eine Trennung in sogenannte Artilleriezonen und Nachtjägerzonen vorzunehmen. Dies hat zur Folge, dass die Flab mit der Beschiessung der Angreifer in dem Moment aufhört, wo die Nachtjäger in den Splitterraum (d. h. in diejenige Luftzone gelangen, in der die Splitterwirkung der eigenen Flab-Geschosse ihnen gefährlich werden kann) der eigenen Bodenabwehr vordringen.

Nicht nur an den Piloten, sondern auch an seine Maschine werden höchste Anforderungen gestellt. Das Flugzeug des Jagdpiloten muss den Bombern nicht nur gewachsen, sondern an Wendigkeit, Steigfähigkeit und Schnelligkeit *überlegen* sein.

Dass es zudem eine ausserordentlich starke Feuerkraft besitzen muss, ist Voraussetzung für einen erfolgreichen nächtlichen Luftkampf. Zur Bekämpfung angreifender Nachtbomberstaffeln kann demgemäss nur das erprobteste sowie zuverlässigste Waffen- und Flugmaterial verwendet werden.

Das im Bilde wiedergegebene Jagdflugzeug ist der phantastisch schnelle und überaus wendige Jagdeinsitzer He 113 der bekannten Heinkelschen Flugzeugwerke. Dieser «Nachtjäger» ist aus der berühmten Ursprungstype He 112, die zum erstenmal auf dem Zürcher Flugmeeting 1937 der Oeffentlichkeit vorgeführt wurde und damals schon grosse Beachtung fand, weiterentwickelt worden. Bereits im Sommer 1938 hatte der auch in unserem Lande wohlbekannte — inzwischen tödlich verunfallte — weltberühmte deutsche Flieger, Generaloberst *Udet*, mit der He 112-U einen Geschwindigkeitsweltrekord von 634 Stundenkilometern aufgestellt. Am 30. März des folgenden Jahres überbot Werkpilot Dieterle den 1938er Rekord, indem er mit einer Maschine des gleichen Types einen neuen Schnelligkeitsweltrekord von 746,6 Stundenkilometern erflog.

Der Nachtjäger He 113 ist ein freitragender Tiefdecker, eine Flugzeugbauart, die in den letzten Jahren bei allen Luftwaffen dominierend wurde. Er ist in der sogenannten Ganzmetallbauweise ausgeführt. Der bekannte, trapezförmigen Umriss aufweisende Knickflügel, welcher eine gute Sicht für den Piloten nach *vorne* gewährleistet, ist mit Dural-Glattblech beplankt. Infolge sorgfältiger aerodynamischer Durchbildung und Feinheiten der Fabrikation wie Versenknietung, Vermeidung überlappter Blechstösse usw., weist der Flügel eine vollkommen glatte Oberfläche auf, was für ein solches Hochgeschwindigkeitsflugzeug erste Bedingung ist. Zwischen den Querrudern und dem Dural-Schalenrumpf sind Landeklappen eingebaut, die auf hydraulische Weise betätigt werden und den Zweck haben, die hohe Geschwindigkeit des Flugzeuges auf ein für die Landung

Der phantastisch schnelle Nachtjäger He 113 wird startbereit gemacht. (*Photo:* Stöcker. H. Horber.)

erträgliches Mass herabzumindern. Seiten- und Höhenleitwerke haben trapezförmigen Umriss und sind ebenfalls in der freitragenden Bauweise konstruiert.

Das Fahrgestell wird mit einer vom Motor angetriebenen Oelpumpe ein- und ausgeklinkt. Wenn diese Motorpumpe nicht mehr funktioniert, ist eine Handpumpe vorhanden, und wenn auch diese versagt, so kann das Fahrgestell derart ausgeklinkt werden, dass es infolge seines Eigengewichtes nach unten fällt und durch seitliches Schaukeln des Flugzeuges in Landestellung befördert werden kann.

Als Antriebsquelle dient dem Nachtjäger He 113 ein flüssigkeitsgekühlter, bewährter Daimler-Benz-Flugmotor von 1150 Pferdestärken, dessen Zylinder in der sogenannten hängenden Bauweise zu zwei Reihen von 60 Grad in V-Stellung versetzt sind.

Es handelt sich um ein Flugmotorenfabrikat, das auch den Messerschmitt-Jagdflugzeugen unserer schweizerischen Flugwaffe eigen ist.

Die Abmessungen des Heinkelschen Nachtjägers haben folgende Dimensionen: Gesamtflügelspannweite 9,40 m bei einer Flügelfläche von 14,5 m². Die Länge des kleinen, jedoch äusserst robust konstruierten Jagdeinsitzers beträgt nur 8,18 m. Seine Bewaffnung besteht aus einer 20-mm-Maschinenkanone und mehreren Maschinengewehren. Gezielt wird im Luftkampf mit dem ganzen Flugzeug mit einem vor Augenhöhe des Jagdpiloten angebrachten Zielfernrohr.

Der Abzug für Gewehre und Maschinenkanone befindet sich am Steuerknüppel. Mit der Flugzeugkanone wird das Feuer etwa in 500 m Entfernung des Gegners, mit den Maschinengewehren etwa auf 150 bis 200 m eröffnet.

Die Munition ist derart gemischt, dass in der Regel auf 2—3 Normalpatronen eine Leuchtspurpatrone kommt, die es dem Piloten ermöglicht, die Lage der Feuergarben festzustellen.

Infolge der enormen Geschwindigkeiten stehen dem Piloten beim Schiessen mit der Kanone etwa drei Sekunden zur Verfügung, beim Schiessen mit den Maschinengewehren kaum eine Sekunde!

Der Sitz des Piloten wird von einer windschützenden, abwerfbaren Schiebehaube aus Plexiglas überdacht.

Eine Bordfunkanlage mit Apparaturen für drahtlose Telephonie dient zur Verständigung mit der Bodenabwehr. Von eminenter Wichtigkeit an diesem Nachtjagdflugzeug sind die Vorrichtungen, die den Zweck haben, die Gefahr der Blendung des Piloten, verursacht durch die Auspuff- und die Waffenmündungsfeuer zu beseitigen.

Anmerkung des Verfassers. Zufolge der Tatsache, dass heute die Angriffsinitiative im Luftkrieg auf alliierter Seite liegt und dadurch deutscherseits die Abwehr durch Nachtjäger sich in steigendem Masse bemerkbar macht, habe ich es als zweckentsprechender erachtet, in meinem Aufsatz die Taktik der deutschen Nachtjäger darzulegen, wobei ich gleichfalls auch vom heute erfolgreichsten deutschen Nachtjagdflugzeug, der Type He 113, einige der wichtigsten konstruktions- und waffentechnischen Daten vermittelte.

Die gegenwärtig bei der Royal Air Force verwendeten Nachtjagdflugzeuge sind die ebenfalls hervorragend bewährten «Beaufighters», sehr wendige, schnelle Jagdmaschinen, in welchen neben dem Pilot ein Navigator-Beobachter mitfliegt. In der Royal Air Force ist das sogenannte *Radiolokationssystem* überaus gut entwickelt worden. Sind feindliche Bomber gegen das britische Inselreich im Anflug, so werden diese im Kommandoraum der Nachtjägerkommandos auf grosse Karten eingezeichnet. Der Flugweg jedes einzelnen angreifenden Bombers wird den zuständigen Jagdgeschwadern durch das Radiotelephon mitgeteilt, wobei genaueste Kurs- und Positionsmeldungen über die Angriffsbomber an den Navigator-Beobachter gelangen, sobald die Bomber den betreffenden Sektor erreichen, bzw. in diesen einfliegen. *Hch. H.*

Ueber das Sanitätsmaterial unserer Armee*)

Unter diesem Titel ist eine Schrift von Oberstlt. *Spengler* erschienen, die in sehr übersichtlicher Weise und mit vielen Illustrationen versehen Aufschluss über das mannigfaltige Material der Sanität gibt. Wir entnehmen ihr folgende Uebersicht:

Unter Sanitätsmaterial ist die gesamte armeeeigene Ausrüstung zu verstehen, die für die Behandlung der kranken und verwundeten Wehrmänner notwendig ist. Darüber hinaus wird man aber besonders im Kriegsfalle, soweit notwendig, auf die zivilen Einrichtungen, wie die der Spitäler, ferner auf die zivilen Ressourcen, z.B. Lager in Fabriken, Apotheken und Spezialgeschäften, greifen müssen.

Das eigentliche Sanitätsmaterial unterteilt man zur besseren Uebersicht in verschiedene Kategorien. Man spricht von

Arzneimitteln (Medikamenten),
Verbandstoffen,
Instrumenten,
Krankenzimmerutensilien,
Transportmitteln,
Spitaleinrichtungen,
Medizinischen Apparaten.

Zweckmässig ist oft auch die Unterscheidung zwischen Sanitätsmaterial im

«engern Sinne» — Medikamente, Verbandstoffe, Instrumente und Utensilien — und im

«weitern Sinne» — z. B. Wäsche, Bahren, Sanitätsautos usw.

*) «Ueber das Sanitätsmaterial unserer Armee», Separatdruck aus der Zeitung «Das Rote Kreuz», Verlag Vogt-Schild A.-G., Solothurn. 148 Seiten, rund 100 Illustrationen, Preis Fr. 3.80.