

Die Flugzeuge einer modernen Luftwaffe

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen**

Band (Jahr): **10 (1937)**

Heft -

PDF erstellt am: **01.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-560371>

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.

Unteroffiziersvereinen betätigen. Die Gesuche sind an die Kriegsmaterialverwaltung in Bern zu richten und werden von ihr entschieden.

Gestützt auf ein Gesuch eines Motorfahrers, der als Strassenbahnwagenführer gemäss Art. 13 der MO dienstfrei geworden ist, sich aber als Sekretär einer Militär-Motorfahrer-Vereinigung betätigt und in dieser Eigenschaft an ausserdienstlichen Uebungen teilnimmt, hat das EMD unterm 25. März 1937 folgende *Erweiterung* beschlossen:

Die in der Verfügung des EMD vom 8. März 1934 den nach Art. 13 der MO dienstfrei gewordenen Unteroffizieren eingeräumte Vergünstigung wird auf die *Angehörigen* aller anerkannten militärischen Vereinigungen ausgedehnt, sofern eine ausserdienstliche Betätigung vorliegt.

Die Flugzeuge einer modernen Luftwaffe

Gl. Die Art der Flugzeuge einer modernen Luftwaffe wird vor allem durch die Aufgaben, die diesen Flugzeugen gestellt werden, beeinflusst. In grossen Zügen gesagt, gibt es innerhalb der Lufttaktik nur zwei Aufgaben, und zwar die *Beobachtung* (Aufklärung) und den *Kampf*. Beobachten, bzw. Aufklären heisst nichts anderes, als den Gegner auf der Erde wie in der Luft aufsuchen, beobachten und melden. Bezieht sich die Beobachtung lediglich auf das gegnerische Gelände, so spricht man von *Rekognoszierung*.

Kampf heisst nichts anderes, als den Gegner vernichten, und zwar den Gegner in der Luft (gegnerische Flugzeuge), wie den auf der Erde (Truppen). Wird nun der Kampf gegen tote Ziele, wie beispielsweise Eisenbahnen, Brücken, Elektrizitätswerke, Industrieen usw., geführt, so wird dies als Zerstörung bezeichnet.

**KONKURRENTEN
AN DEN SUT 1937**

BESUCHEN DAS TRAINING REGELMÄSSIG

Es ist wohl selbstverständlich, dass die Erfüllung dieser Aufgaben nicht durch eine einzige Art von Flugzeugen bewerkstelligt werden kann. Man war daher gezwungen, je nach Aufgabe verschiedene Typen heranzuzüchten.

Der Einsitzer: Relativ kleines Flugzeug, mit Geschwindigkeit von 350—500 km/std., sehr beweglich (wendig), gute Steigfähigkeit, grosse erreichbare Höhe (Gipfelhöhe) 9000—10 000 m, Flugdauer $1\frac{1}{4}$ — $2\frac{1}{2}$ Stunden, Motorenstärke 600—900 PS. Die Bewaffnung besteht aus 2—4 Maschinengewehren (starr eingebaut, in Flugrichtung schiessend). Solche Einsitzer wurden in neuester Zeit mit 1—2 Flugzeugkanonen und 1—2 Maschinengewehren ausgerüstet.

Bei vielen Typen können Splitter- und Brandbomben bis zu 50 kg mitgeführt werden.

Der Zweisitzer: Geschwindigkeit 300—400 km/std., ebenfalls sehr wendig und mit grosser Steigfähigkeit. Als Bewaffnung des Piloten sind 2 Maschinengewehre starr eingebaut, für den Beobachter 1—2 Maschinengewehre, wovon eines auf drehbarem Ring, das andere im Flugzeugboden eingebaut. Die Bombenlast beträgt 200—300 kg. Die Flugdauer dieser Flugzeugart beträgt 3— $4\frac{1}{2}$ Stunden bei einer Motorenstärke von 700 bis 1000 PS.

Der Mehrsitzer kann 1-, 2- oder mehrmotorig sein. Geschwindigkeit pro Stunde 200—350 km. Die Bewaffnung variiert zwischen 1—2 Kanonen und 3—6 Maschinengewehren. Die Bombenlast ist je nach Motorenstärke verschieden, und zwar zwischen 420—2500 kg.

Moderne Flugzeuge werden mit funkentelephonischen oder -telegraphischen Geräten ausgestattet, die sowohl den Verkehr zwischen Flugzeugen wie zwischen Flugzeug und Bodenstationen gestatten.

Der Bund beschafft die vorschriftsmässigen Geräte für die Alarmanlagen, gibt sie den Kantonen zuhanden der Gemeinden zum halben Preise ab und leistet an die effektiven Installationskosten nach Prüfung und Abnahme die Hälfte. Die Kantone haben das Verhältnis zu bestimmen, in welchem die auf sie entfallende Hälfte der gesamten Kosten zwischen ihnen und den

luftschutzpflichtigen Gemeinden ihres Gebietes zu verteilen ist, doch sind sie dem Bund gegenüber jedenfalls voll haftbar.

Die Gemeinden haben für den richtigen Unterhalt und die Kontrolle ihrer Alarmanlagen auf eigene Kosten zu sorgen. Die Alarmanlagen sind in regelmässigen Zeitabständen auf ihr richtiges Funktionieren im Betrieb zu prüfen. Die Bevölkerung ist über das Ertönen der Sirenen zum voraus zu unterrichten. Die Prüfung der Anlagen darf nur mit dem Zeichen «Endalarm» vorgenommen werden. Das Zeichen «Fliegeralarm» ist im Frieden nur bei Luftschutzübungen zulässig, die vom eidgenössischen Militärdepartement angeordnet werden.

Normale Fabriksirenen und ähnliche für Zeichen irgendwelcher Art verwendete Einrichtungen dürfen nicht im Frequenzbereich von 180—450 Perioden/Sekunden arbeiten. Die Verwendung von an- und abschwellenden Heultönen zu andern als Luftschutzzwecken ist überhaupt untersagt.

Der Vollzug dieser Verordnung ist Sache des eidgenössischen Militärdepartementes, welches bestimmte Befugnisse der eidg. Luftschutzkommission übertragen kann und festsetzt, bis wann die erforderlichen Einrichtungen bereit sein müssen.

Verdunkelung im Luftschutz

SLV. Um den vielerorts herrschenden falschen Auffassungen betr. Verdunkelung entgegenzutreten und sie zu berichtigen, ist es notwendig, einige der wichtigsten Punkte klarzustellen.

Die Verdunkelung wird *nicht* erst bei Fliegeralarm vorgenommen, sondern sie wird rechtzeitig vom Bundesrat, oder nach Wahl des Generals, von diesem *angeordnet*. Diese Anordnung bleibt so lange in Kraft, bis die politische Spannung oder der Konflikt beendet ist. Die Verdunkelung stellt daher nicht eine vorübergehende Massnahme bei Fliegergefahr, sondern einen Dauerzustand während der ganzen Zeit des Kriegsfalles oder einer unmittelbaren Kriegsgefahr dar.

Für unser Land kommt nur diese eine Lösung in Frage. Durch die für moderne Flugzeuge ausserordentlich kurzen Distanzen zwischen Grenze und Landesinnern ist es praktisch