

Dreissig Jahre schweizerische Militäraviatik : unter besonderer Berücksichtigung der während drei Dezennien verwendeten Militär- Flugzeugtypen

Autor(en): **Horber, Heinrich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Protar**

Band (Jahr): **10 (1944)**

Heft 10

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-363061>

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.

Dreissig Jahre schweizerische Militäraviatik Von Heinrich Horber, Frauenfeld

Unter besonderer Berücksichtigung der während drei Dezennien verwendeten Militär-Flugzeugtypen.

An den denkwürdigen Mobilisationstagen des August 1914 versammelte sich auf dem Beundenfeld zu Bern eine kleine Schar junger Schweizerflieger. Es waren die Piloten *Audemars, Bider, Burri, Comte, Cuendet, Grandejan, Kramer* und *Parmelin*, die berufen waren, zusammen mit dem damaligen Generalstabshauptmann *Theodor Real* eine *Fliegerabteilung* zu improvisieren.

Hauptmann Real, der schon im Jahre 1911, anlässlich seiner Abkommandierung zu einem deutschen Dragonerregiment, mit Erlaubnis des eidg. Militärdepartements die Euler'sche Flugschule bei Darmstadt besucht hatte und selbst Inhaber des internationalen Pilotenbrevets war, wurde zum Kommandanten der Fliegerabteilung ernannt; diese jüngste Waffe wurde direkt der Generalstabsabteilung unterstellt.

Bereits schon im Jahre 1912, anlässlich einer Delegiertenversammlung der schweizerischen Offiziersgesellschaft in Freiburg, war die Initiative für eine «Nationale Sammlung zu Gunsten einer Militäraviatik» ergriffen worden. Weitsichtige Männer — darunter Oberstkorpskommandant *Audéoud* —, erkannten damals schon den hohen militärischen Wert des Flugzeugs für die Armee, und die grossen französischen Manöver zwischen Vesoul und Belfort, zu welchen auch schweizerische Offiziere eingeladen waren, lieferten den untrüglichen Beweis für die mannigfaltige Verwendung und den hohen militärischen Wert des *Aeroplans*. Mit Oberstkorpskommandant *Audeoud* als Präsident konstituierte sich zu Anfang des Jahres 1913 ein Organisationskomitee zur Förderung der Militäraviatik. Im gleichen Jahre führte der junge Schweizer *Oscar Bider* seinen grossen Flug über die Pyrenäen von Pau nach Madrid aus; später folgten seine grossartigen Alpenflüge: der erste am 12. Mai über die Berner alpen nach Sitten; und am 13. Juni der denkwürdige Alpenflug von Bern nach Mailand. Diese damaligen Grosstaten der Aviatik lieferten den Beweis für die hohe Bedeutung des Flugzeuges auch für unser Land.

Bider warb bei vielen, im Lande herum veranstalteten Flugtagen für die Nationalspende zu Gunsten der Militär-Aviatik, und bei Abschluss der Sammlung, anfangs Mai 1914, ergab diese die beträchtliche Summe von 1'734'500 Franken. Somit war eine finanzielle Grundlage zur Anschaffung von Militärflugzeugen gebildet. Schweizerische Studienkommissionen, unter denen sich auch *Bider* befand, besuchten die Flugzeugwerke des Auslandes und nach reiflichen Prüfungen entschloss man sich zur Anschaffung von sechs L.V.G.-Doppeldeckern, die in den Werkstätten der Luftverkehrs-Gesellschaft Berlin - Johannisthal durch den Schweizerkonstrukteur *Franz Schneider* gebaut wurden. Wegen des darauf folgenden

Kriegsausbruches war jedoch die Lieferung der bestellten sechs Flugzeuge ausgeschlossen, weil die deutsche Armee jene damals erstklassigen Militärflugzeuge selbst benötigte; ebenfalls war an eine Rückkehr des genialen Flugzeugkonstruktors *Franz Schneider* nach der Schweiz nicht zu denken.

Was nun an brauchbaren Maschinen im ganzen Lande herum aufzutreiben war, wurde kurzerhand requiriert. In Privatbesitz fanden sich sieben Flugzeuge, und vier Flugzeuge waren in der «Abteilung für Flugwesen» der schweizerischen Landesausstellung in Bern zur Schau gestellt.

Es waren zwei Doppeldecker L.V.G., ein Doppeldecker «*Aviatik*» und ein *Bleriot*-Eindecker. Diese vier neuen Maschinen präsentierten denn auch das Wertvollste des ganzen militärischen Flugzeugparks.

Die Verschiedenheit der Flugzeugtypen war derartig —, es waren acht Modelle! — dass die Sache eher einer Musterschau von Luftfahrzeugen gleichsah, als einem einheitlichen militärischen Geschwader.

Die kleine «Fliegerabteilung» lag seit den ersten Augusttagen eifrig dem Flugtraining ob. (Dem Verfasser dieses Artikels ist heute noch in lebendiger Erinnerung, wie er mit den Bernerbuben von seinem Ferien-Domizil im Breitenrainquartier früh morgens zum Beundenfeld hinausgewandert, und bis zum späten Abend dem interessanten Tun und Treiben unserer jungen Fliegertruppe mit heller Begeisterung zugesehen hat.)

Bald zeigte es sich jedoch, dass das Berner Beundenfeld zur Ausbildung von neuem Flieger-Nachwuchs, das heisst für die Pilotenausbildung, ungeeignet war, und am 3. Dezember gleichen Jahres wurde mit der damaligen Terraingenossenschaft *Dübendorf* ein Pachtvertrag abgeschlossen, worauf am Sonntag den 13. Dezember das ganze Geschwader von Bern nach *Dübendorf* flog, wo sich einige Holzschuppen zur Unterbringung von Flugzeugen und eine kleine Reparaturwerkstatt befanden. Sofort wurde mit der Ausbildung von Fliegerschülern begonnen. Darauf wurde das *Dübendorfer Feld* vom Bund gekauft und in jahrelanger Arbeit durch Infanterie- und Genietruppen entsumpft und planiert.

An der Peripherie des Flugplatzes entstand ein Holzhangar nach dem andern, welche heute jedoch grossen, weiten und lichten Hallen in Eisenbeton-Konstruktion sowie grossen, hellen Reparaturwerkstätten und Kasernen Platz gemacht haben.

Eine brennende Frage wurde die Beschaffung des nötigen Flugmaterials, da an eine Lieferung von Flugzeugen aus den kriegführenden Nach-

barstaaten gar nicht zu denken war. Demzufolge war man auf den Selbstbau im eigenen Lande angewiesen.

Ein glücklicher Zufall wollte es, dass der zur Mobilisation in die Heimat zurückgekehrte Genie-Leutnant *Wild*, der Konstrukteur der damals bewährten und aus vielen Konkurrenzen siegreich hervorgegangenen deutschen *Aviatik*-Doppeldecker war. Deshalb wurde mit ihm ein Vertrag über die Lieferung von sieben Doppeldeckern jener Type abgeschlossen. Die Einzelteile für diese Maschinen wurden in Uster und Oerlikon hergestellt; in Dübendorf erfolgte die Fertigmontage dieser Flugzeuge. Eine zweite Serie von *Wild*-Flugzeugen kam noch 1916—1918 heraus.

Andererseits engagierte die eidgenössische Konstruktionswerkstätte in Thun den Flugzeugkonstrukteur, Artillerieoberleutnant *Häfeli*, welcher bei Farman in Paris und in den *Ago*-Werken zu Berlin im Flugzeugbau tätig gewesen war, und so entstand in Thun eine Serie von sechs sogenannten Doppelrumpf-Zweideckern mit *Argus*-Motor und vorgebautem Piloten- und Beobachtersitz. Ferner wurde in Thun die Konstruktion eines neuen Baumusters aufgenommen, welchem man die Bezeichnung M. II «Langrumpf-type» gab. Leider zeigten die praktischen Flugerfahrungen, dass beide Thuner-Modelle sich nicht besonders bewährten.

Durch Verkürzen des Rumpfes der letztgenannten Type —, das heisst der Langrumpf-type M. II, entstand unter Mitwirkung der Fliegertruppe die abgeänderte Ausführung, der man die Typenbenennung D. H. 3 gab. Diese Maschine war mit einem 150-pferdigen Motor, Lizenz Hispano-Suiza, ausgerüstet. Sie besass für damals gute Flugeigenschaften und wurde bis zum Jahre 1938 als sehr robustes Flugzeug für die Pilotenausbildung verwendet.

Die DH 5 war eine weitere Konstruktion der Thuner-Werke. Diese Type war viele Jahre hindurch das Standard-Beobachtungsflugzeug unserer Fliegerkompagnien.

Durch die Erkenntnis, dass das Kunstflugtraining für die dazu befähigten Piloten eine unerlässliche Notwendigkeit sei, wie die fliegerischen Kampfhandlungen der kriegführenden Nachbarstaaten zeigten, ging man auch bei uns daran, die Piloten für den Luftkampf mit dem damit verbundenen Kunstflug vertraut zu machen. Die Jahre 1921 und 1922 führten zur Verwirklichung dieses Programms, und es wurde beschlossen, aus sogenannten Flugzeug-«Ausverkäufen» Frankreichs und Italiens 41 Jagdflugzeuge der Marken *Hanriot*, *Nieuport*-«Bebé» und *Fokker* D-7 zu erwerben. Mit diesem Flugzeugmaterial hatten sich damals unsere Schweizerpiloten mit den Geheimnissen des Kunstfluges vertraut gemacht.

Leider ist auch unsere Militär-Aviatik von schweren Schicksalsschlägen nicht verschont geblieben. Schon im ersten Jahr des Bestehens der

kleinen «Schweizerischen Fliegerabteilung» ereilte diese der erste schwere Schlag: Die beiden Piloten Lt. Moritz Vollenweider und Kpl. Felix Probst stürzten bei einem Ueberlandflug von Aarau nach Dübendorf kurz vor dem Ziele ab und verunglückten dabei tödlich.

Seit der Schaffung der Fliegertruppe sind bis heute über 1¼ Hundert Piloten und Beobachter bei der Erfüllung ihrer Vaterlandspflichten gefallen. Ein schlichtes Denkmal am Eingang zum Fliegerwaffenplatz Dübendorf ehrt und erinnert an alle diese Braven, die ihr junges Leben für eine hohe Sache dahingaben.

In den Jahren 1925—1927 wurden dann in Thun und Dübendorf umfangreiche Versuche mit modernen Kriegsflugzeugen ausländischer Konstruktion unternommen. Es konkurrierten dabei die Fabrikate *Fokker*, *Potez* und *Dewoitine*. Nach durchgreifenden Prüfungen durch die kriegstechnische Abteilung auf dem Platze Thun und dem Instruktionspersonal und technischen Stellen in Dübendorf fiel die Wahl auf das französische Jagdflugzeug *Dewoitine* und auf den holländischen *Fokker-Zweisitzer CVE*. Die Botschaft des Bundesrates über die Anschaffung von 105 Flugzeugen, Flugmotoren und Korpsmaterial für die Fliegertruppen forderte einen Kredit von 20 Millionen Franken. Mit grosser Mehrheit wurde die Vorlage von den eidgenössischen Räten angenommen, und unverzüglich schritt man zur Lizenzfabrikation, deren Arbeiten sich verteilten auf die Firmen: Eidg. Konstruktionswerkstätte Thun, A.-G. für Dornier-Flugzeuge in Altenrhein, Alfred Comte in Oberrieden-Zürich, sowie die Motorenfabriken Berna in Olten und die Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur.

Im Jagdeinsitzer *Dewoitine* D. 27 und in der Beobachter-Zweisitzertype CV besass die schweizerische Fliegertruppe zum erstenmal für die damalige Zeit erstklassiges Flugmaterial, mit welchem sie — getreu der politischen und militärischen Gesamteinstellung der Schweiz entsprechend — den rein defensiven Aufgaben gewachsen war. Die vorerwähnten Flugzeugtypen gelangten in den Jahren 1932 und 1933 zur Ablieferung an die Militäraviatik.

Neben Dübendorf dienten auch Thun und Lausanne als Trainingsplätze für unsere Militärpiloten. Die schweizerische Luftwaffe blieb jedoch in unserer Armee bis 1936 nur eine Nachrichtentruppe. Mit dem Beginn eines unsinnigen Wettrennens aller Länder, das 1934 einsetzte, war auch bei uns die Erkenntnis durchgedrungen, dass unsere Fliegerwaffe den ihr zukommenden neuen Aufgaben angepasst werden müsse. Das Jahr 1936 brachte hierin eine radikale Wendung und unsere Behörden zeigten volles Verständnis zur gesteigerten Bedeutung der modernen Luftkriegführung. Die eidgenössischen Räte stellten für den Weiterausbau unserer Luftwaffe 55,3 Millionen Franken zur Verfügung, und am 13. Oktober 1936 wurde durch einen Bundesratsbeschluss eine dem Chef

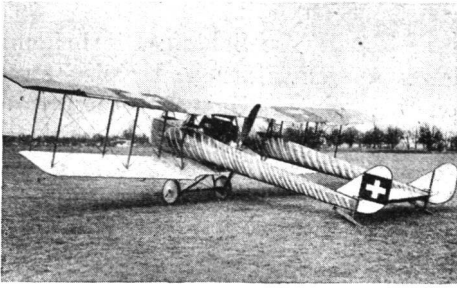


Abb. 1

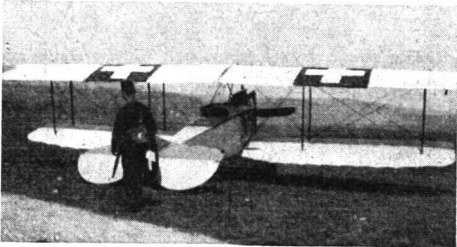


Abb. 2

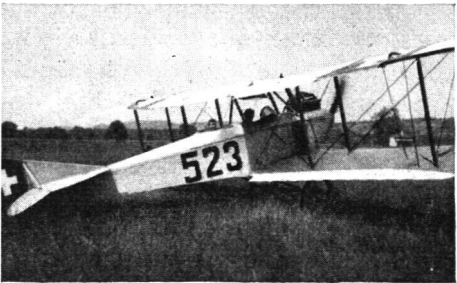


Abb. 3

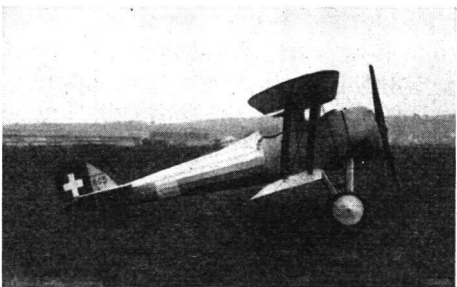


Abb. 4



Abb. 5



Abb. 6

des Eidg. Militärdepartementes direkt unterstellte Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr geschaffen. Zum neuen Waffenchef und gleichzeitigem Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen wählte der Bundesrat den damaligen Obersten i. Gst. Hans Bandi und beförderte ihn auf 31. Dezember 1936 zum Oberstdivisionär. Gleichzeitig mit dieser Ernennung erteilte ihm der Bundesrat den Auftrag, die Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr zu organisieren.

Dass es in den wenigen Jahren bis zum Kriegsausbruch von 1939 der neuen Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr gelungen war, sich selbst und die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen nach neuzeitlichen Gesichtspunkten zu organisieren, sowie die Ausbildung gewaltig zu fördern, und auch das Material den heute so überaus hohen Ansprüchen der modernen Luftkriegführung anzugleichen, deutet darauf hin, dass mit äusserster Umsichtigkeit, Energie und Zielsicherheit vorgegangen wurde.

Parallel mit der Einführung der neuen Truppenordnung für die gesamte Armee auf den 1. Januar 1938 erfolgte auch die Neuorganisation der ehemaligen Fliegertruppe.

Diese Neugliederung erfuhr in den Fliegerwiederholungskursen des Jahres 1938 ihre erste praktische Erprobung.

Die tatsächlichen Bestände der Truppe wuchsen innert drei Jahren um 90 % beim Auszug und um 20 % bei der Landwehr, was erkennen lassen dürfte, welche Unsumme von Arbeit hinter diesen nackten Zahlen steckt.

Auch die Anforderungen an das fliegende Personal, d. h. an Piloten und Beobachter, wurden immer grösser. Man griff zur Durchführung von sogenannten fliegerischen Vorunterrichtskursen für die Pilotenschüler. Dadurch wurde nicht nur für die Offiziers- und Pilotenausbildung überaus viel kostbare Zeit gewonnen, sondern auch die Eignungsprüfung vorverlegt, wobei die Gefahr, ungeeignete Anwärter zu Offizieren auszubilden, weitgehendst herabgemindert wurde.

Mit dem phantastischen «Wettrüsten der Luftwaffen» rings um unsere Landesgrenzen drängte sich die Frage der Beschaffung modernsten, neuzeitlichsten Flugmaterials immer gebieterischer und unerbittlicher auf. Die Lehren, dass unser Flugmaterial den hohen Anforderungen nicht mehr gewachsen sei, hatte man bereits im Jahre 1937 bei Anlass des grossen Internationalen Flugmeetings in Dübendorf gezogen.

Abb. 1. DH-1, Doppelrumpf-Zweidecker mit 100-PS-Argus-Motor.

Abb. 2. Wild-Doppeldecker mit 100-PS-Argus-Motor.

Abb. 3. DH-3, Doppeldecker mit 100-PS-Argus-Motor.

Abb. 4. Nieuport-Bébé-Jagdflugzeug mit Gnome-Umlaufmotor.

Abb. 5. Hanriot-Jagdflugzeuge mit Gnome-Umlaufmotor.

Abb. 6. DH-5, Beobachter-Flugzeug mit 200-PS-SLM-motor.

Alle Bemühungen zur Beschaffung zweckentsprechender moderner, schneller Flugzeugtypen begegneten wiederum grössten Schwierigkeiten wie in früheren Jahren. Jeder Staat hütete seine flugkonstruktiven Geheimnisse strengstens und an eine Vergebung von sogenannten Baulizenzen modernster ausländischer Militärflugzeuge war nicht zu denken.

Diese Lücke im Flugzeugbeschaffungsprogramm wurde wenigstens einigermaßen ausgemerzt, indem man den sog. Mehrzwecktyp C-35, welcher den Fokker CV ersetzte, in Thun im Serienbau herstellte.

Langwierige Bemühungen und Verhandlungen führten endlich zur Erwerbung der Baulizenzen des französischen Jagdeinsitzers *Morane 405*, einem Tiefdecker in Ganzmetallbauart mit 860-pferdigem Hispano-Suiza-Motor.

Dieser Morane wurde durch die KW in Thun erheblich verbessert und erhielt einen stärkeren Motor von 1000 PS. Dieses Flugzeug, das nun die Typenbezeichnung 406 trägt, darf heute noch als überaus modernes, wendiges und schnelles Jagdflugzeug taxiert werden.

Im Oktober des Jahres 1938 erfolgte ein Kaufabschluss für eine grössere Serie *Messerschmitt Me. 109-Jagdflugzeuge*. Deren Lieferung durch die deutsche Firma Messerschmitt-Flugzeugwerke A.-G. in Augsburg erstreckte sich bis zu Beginn des gegenwärtigen Weltkrieges. Neben der Beschaffung von Frontflugzeugen erfolgte auch die Erneuerung des Schulmaterials. Die ebenfalls in der Schweiz in Lizenz (A.-G für Dornierflugzeuge Altenrhein) gebauten Schul- und Übungsflugzeuge *Jungmann* und *Jungmeister* erlauben die Pilotenausbildung nach neuzeitlichen Gesichtspunkten. Als Umschulungsflugzeuge für schnelle Jagdeinsitzertypen wurden die bekannten Messerschmitt «*Taifun*» erworben.

Bereits im Jahre 1936 hatten massgebende Instanzen erkannt, dass der Bau von ausländischen Flugzeugmustern nach Art der Lizenzvergebung eine unzulängliche Sache bedeutet. Vor allem haben die ausländischen Grossmächte kein Interesse, hervorragende moderne Prototypen andern Ländern «preiszugeben», d. h. durch Vergebung von Baulizenzen deren Konstruktionsgeheimnisse zu «lüften».

Demzufolge ging man mit frischem Mut und grosser Verantwortungsbereitschaft auch hierzulande ans Werk, wobei in vermehrtem Masse flugwissenschaftliche Praktiker und Ingenieure un-

Abb. 7



Abb. 8



Abb. 9



Abb. 10



Abb. 11



Abb. 12

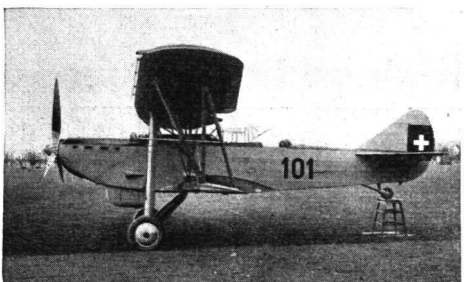


Abb. 7. Fokker D-7, Jagdeinsitzer-Flugzeug.

Abb. 8. Zepp-Flugzeuge mit 260-PS-Maybach-Motor.

Abb. 9. Potez-Beobachterflugzeug mit Gnome-Jupiter-Motor.

Abb. 10. Fokker CV, Beobachterflugzeug mit 650-PS-Hispano-Motor.

Abb. 11. Dewoitine-Jagdeinsitzer-Flugzeug D-27 mit 600-PS-Hispano-Motor.

Abb. 12. C-35, Mehrzweck-Flugzeug mit 860-PS-Hispano-Motor.

serer ETH herangezogen wurden, um endlich einmal eine rein schweizerische Eigenkonstruktion heranreifen zu lassen. Auf dem Programm stand die neue Type C-36, ein zweisitziger einmotoriger freitragender Ganzmetall-Tiefdecker, ein sogenanntes Mehrzweckflugzeug. Diese Type durchlief in der Folge die ganze stürmische Entwicklung des Flugzeugbaues der letzten Jahre vor Kriegsausbruch.

Nach Ausmerzung verschiedenster Fehlerquellen, die im statischen Aufbau des Tragwerks lagen, wurde die Type weiterentwickelt, wobei das feste Fahrwerk durch ein einziehbares ersetzt wurde. Weitere Details über die nunmehr C-3603 benannte Konstruktion schweizerischen Ursprungs hat der Verfasser bereits in einem Sonderaufsatz: «C-3603, das neue schweizerische Mehrzweckflugzeug» veröffentlicht, der in der «Protar» Nr. 8 erschienen ist.

Heute besitzt die schweizerische Luftwaffe in den Typen Messerschmitt Me.109, Morane 406 (bzw. D.3801) und C-3603 bewährte Jagd- und Mehrzweckflugzeuge, mit welchen sie imstande sein wird, im Ernstfalle die ihr zufallenden defensiven Aufgaben zu erfüllen. Unsere Armeeluftwaffe bedarf nicht der Flugzeuge, die einen grossen Aktionsradius von einigen tausend Kilometern aufweisen und zu Bombardierungen über Feindes-

land bestimmt sind. Dies würde unserer militärischen Stellung und neutralen Politik völlig widersprechen.

Wir müssen jedoch eine Luftwaffe besitzen, die fähig ist, einem eventuellen Angriff solcher Flugzeuge entgegenzutreten, sie beim Einflug in den schweizerischen Luftraum zu bekämpfen, und sie, wenn nötig, zur Landung zu zwingen.

Aus diesem «kleinen Ausschnitt der Geschichte unserer Militäraviatik», wobei ich insbesondere die Entwicklung schweizerischer Militärflugzeuge innert drei Dezennien kurz gestreift habe, kann der Leser ermassen, dass auch das äusserst schwierige Problem der Materialbeschaffung für unsere Luftwaffe neben vielen andern Bedürfnissen einer überaus glücklichen Lösung entgegengeführt werden konnte.

Ihr Ausbau in materieller Hinsicht ist noch nicht abgeschlossen. Mit jedem Tag wächst jedoch ihre Dotation und heute — 30 Jahre nach ihrer Gründung auf dem denkwürdigen Beundenfelde in Bern, von wo aus ihr eigentlicher Begründer Oskar Bider seine grandiosen Alpenflüge unternommen hat —, stellen wir mit Genugtuung fest, dass sich die schweizerische Fliegertruppe von einer bescheidenen Nachrichtentruppe zu einer zweckdienlichen und eminent wichtigen Waffe unserer Landesverteidigung entwickelt hat.

Literatur

Fega-Gasschutz-Merkblatt für Atemschutzgeräte. Gebrauch und Wartung.

Die Firma Fega, Zürich, Bern und Prilly-Lausanne, hat ein instruktives Merkblatt über Gebrauchsgrenzen und Gebrauchsvorschriften für Filter-, Frischluft- und Sauerstoffgasschutzgeräte herausgegeben, das auch Anweisungen über das Verpassen und Dichtprüfen enthält.

Die Leistungen der Eidg. Militärversicherung. Von Fritz Füeg. Verlag Herbert Lang & Cie., Bern. 32 Seiten. Fr. 1.50.

Das Büchlein gibt über Deckungsumfang und Leistungen der Militärversicherung in klarer und übersichtlicher Form Auskunft, und manche Frage, die sich auch im Luftschutzdienst stellt, wird eindeutig beantwortet.

Die Angehörigen des Luftschutzes werden bekanntlich wie Hilfsdienstpflichtige behandelt und wir zitieren

deshalb die Arbeit Füegs über die Deckung der wirtschaftlichen Folgen von Krankheit bei dieser Kategorie, ein Punkt, der immer wieder zu Diskussionen Anlass gibt:

«Die Hilfsdienstpflichtigen sind erst vom 4. Tage gegen die wirtschaftlichen Folgen von Krankheit versichert, während für die ersten drei Tage nur die Unfallversicherung in Kraft ist. Für Kurse, die nur drei Tage dauern (also z. B. für die vier jährlichen Kurse für die Träger der Kreislaufgeräte. Red.) kommt demzufolge die Deckung für Krankheit nicht in Frage.

Gemäss dem kürzlich erlassenen BRB vom 19. 1 44 ist allerdings das EMD ermächtigt, bei solchen kurzfristigen Dienstleistungen durch ausserrechtliche Verständigung die wirtschaftlichen Folgen einer Krankheit ganz oder teilweise zu übernehmen, sofern diese den Tod oder eine längere Zeit dauernde Erwerbsunfähigkeit nach sich zieht und mit grosser Wahrscheinlichkeit mit der Dienstleistung in ursächlichem Zusammenhang steht.» (Die Schrift kann auch beim Autor, Waffenplatzstrasse 73, Zürich, bezogen werden.)

Kleine Mitteilungen

Flieger und Sauerstoffmangel.

In der neuesten Entwicklung der Luftfahrt, seitdem die Piloten immer grössere Höhen aufsuchen, ist das Problem des individuellen Verhaltens bei Sauerstoffmangel besonders aktuell geworden. Bisher fehlte es

aber an Untersuchungen darüber, wie sich der Gesamtorganismus der Kranken unter diesen Bedingungen verhält. Diese Lücke füllen nun Untersuchungen aus, über die *Kalk* und *Brühl* berichten (Klin. Wochenschrift Nr. 2, 1943) unter dem Titel: «Der Einfluss von