Zeitschrift: Protar

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

Band: 11 (1945)

Heft: 8

Artikel: Grossraumflugzeuge im zukünftigen Weltluftverkehr

Autor: Horber, Heinrich

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-363123

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

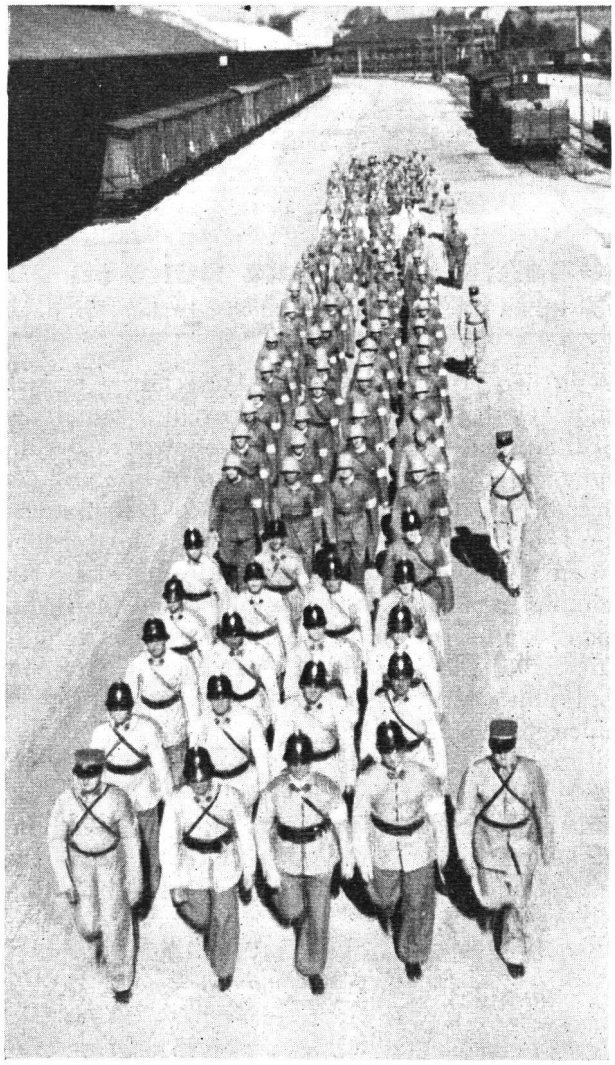
Download PDF: 12.07.2025

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

des Militäreisenbahndirektors und der drei Betriebsgruppendirektoren, entsprechend den drei Kreisen. Gleichzeitig wurden auch die privaten Transportanstalten deren Kommando unterstellt und damit auch die Luftschutzorganisationen dieser Bahnen und Dampfschiffgesellschaften. Bis dahin bestanden bei den Luftschutzorganisationen der Bahnen noch keine militärischen Kader. Es gab nur Luftschutzleiter und Dienstchefs. Von den früheren Bahnhoffeuerwehren her waren in verschiedenen Bahnhöfen einige Offiziere und Unteroffiziere in den Luftschutz übergetreten. Doch reichte dieses Kader nicht aus. Die kriegerischen Ereignisse liessen bald erkennen, welch grosse Aufgaben einer Luftschutztruppe im Ernstfalle erwachsen. Eine Truppe ist aber trotz allem guten Willen ohne gut ausgebildetes Kader nicht einsatzbereit. Der Militäreisenbahndirektor verfügte daher die Einführung der militärischen Grade auf Grund des DR 39 bzw. 41. In intensiv durchgeführten Kaderkursen mussten nun die Gradierten zu Kommandanten, Zug- und Gruppenführern ausgebildet werden.

Seither musste alljährlich ein bestimmtes Pensum an Instruktionen, Kursen und Uebungen von den Bahnluftschutztruppen durchgearbeitet werden. In immer grösserem Masse liessen wir die Offiziers- und Unteroffiziersaspiranten an den entsprechenden Schulen und Kursen der A + L teilnehmen. Wenn wir heute die Arbeit einer Bahnluftschutzkompagnie verfolgen, so können wir mit dem in der relativ kurzen Ausbildungszeit erreichten Stand zufrieden sein. Dabei ist hervorzuheben, dass ein grosser Teil der Ausbildungsarbeit in der freien Zeit, sehr oft nach reichlich angestrengtem Tagewerk, geleistet werden musste. Anlässlich der alljährlich zweimal durchgeführten kombinierten Uebungen wurde die Einsatzbereitschaft der Bahnluftschutztruppen erprobt. Sehr oft fanden solche Uebungen in Verbindung mit den Ortsluftschutzeinheiten statt, wobei sich eine gute Zusammenarbeit herausbildete.

Die praktische Bewährung unserer Bahnluftschutztruppen zeigte sich anlässlich der Bombardierungen von Schaffhausen, Basel und Zürich und bei den Beschiessungen von Chiasso und Kleinhüningerhafen.



Aufmarsch.
Diese Abbildung zeigt uns mit dem Bildchen über die Gasmaskeninstruktion zusammen deutlich, wie aus dem Verein eine Truppe wurde. Sie könnten ebensogut der Entwicklungsgeschichte der örtlichen Luftschutztruppen entnommen sein.

Die Einsatzbereitschaft und der gute Stand der Ausbildung unserer Kompagnien und Detachemente sind für alle, die an der Entwicklung und dem Aufbau derselben im Laufe der Jahre mitgearbeitet haben, eine grosse Genugtuung.

Grossraumflugzeuge im zukünftigen Weltluftverkehr

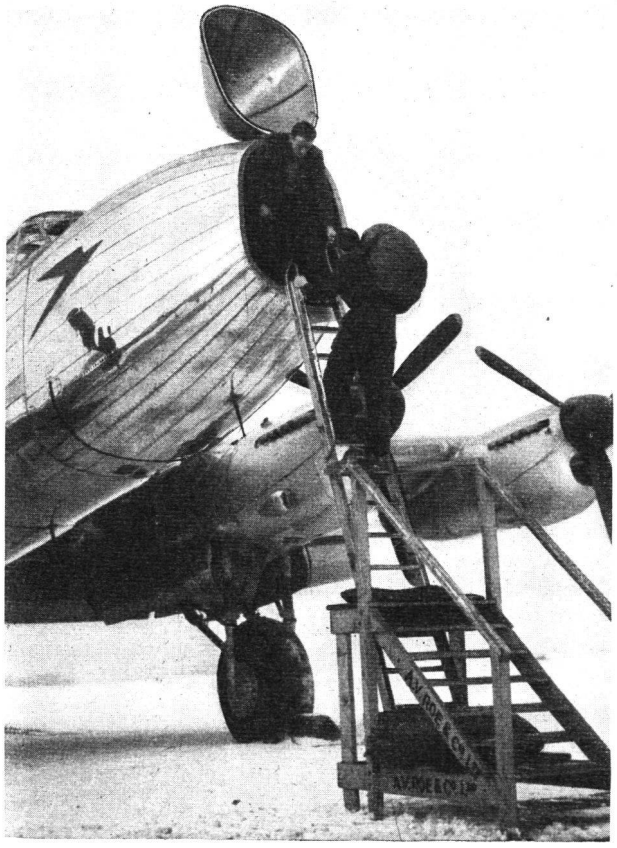
Von **Heinrich Horber, Frauenfeld**

In jüngster Zeit häufen sich die Fragen über die Gestaltung des interkontinentalen Luftverkehrs immer mehr. Alle Staaten sind eifrig bestrebt, die durch den Krieg jäh zerrissenen Fäden des bereits vor Kriegsausbruch weitumsponnenen Weltluftverkehrsnetzes wieder zu festigen. Insbesondere in den USA und in Grossbritannien sind diese Probleme heute überaus aktuell, um möglichst rasch bessere Luftschnellverbindungen zu engerem Kontakt und engerer Zusammenarbeit aller Länder herbeizuführen.

In erster Linie stehen vor allem hinsichtlich Klärung der Fragen des interkontinentalen Weltluftverkehrs die technischen Probleme, die mit der Durchführung eines Grossraumluftverkehrs zusammenhängen.

Somit zählt zur Hauptaufgabe des gesamten Problems die Beschaffung geeigneten Flugmaterials, d. h. sogenannter Grossraumflugzeuge, welche z. B. die Transatlantikstrecke Europa—Nordamerika *ohne* Zwischenlandungen zu bewältigen imstande sind. Nach wie vor wird — wie sich dies beim Hinblick auf die Weltkarte zeigt — die Ueberwindung der ozeanischen Strecken mit den meisten Schwierigkeiten verbunden sein. Gelingt es einmal, von Europa aus die schwierigere Ost-West-Route technisch einwandfrei zu beherrschen, dann dürfte auch ein eventuell vorherrschender West-Ost oder Nord-Süd-Transatlantikverkehr um so leichter zu bewerkstelligen sein.

Hierbei ist die Frage, ob für die Atlantiküberquerungen Flugboote oder Landflugzeuge benützt werden sollen, zunächst nicht das Wesentliche und berührt nicht im geringsten die grundsätzlichen Probleme. An erster Stelle steht vor allem die Forderung einer sogenannten «Ohne-Halt»-Ueberquerung, womit auch die Zahlen der Reichweite der in Betracht fallenden Atlantikstrecken festgelegt sind. Infolgedessen bildet dies die Grundlage für den Erbauer von Flugzeugen mit grossem Aktionsradius, d. h. von sogenannten Langstreckenflugzeugen. Bekanntlich sind die Engländer bereits dazu übergegangen, einstweilen ihre bekannten Lancaster-Langstreckenbomber in



Der als Verkehrsflugzeug umgebaute englische Lancaster-Langstreckenbomber mit der heutigen Benennung «Lancastrian».

England für den Luft-Langstreckenverkehr bereit. — Kürzlich erfolgten in England die ersten Probeflüge des grössten englischen Flugbootes vom Typ Shetland. Die viermotorige Maschine, welche eine Spannweite von 50 m, eine Länge von 35 m und ein Leergewicht von 58 Tonnen aufweist, kann die 7500 km lange Strecke London—Bombay mit 70 Passagieren an Bord ohne Zwischenlandung durchfliegen. Das Flugboot weist 2 Decks auf. — Unser Bild zeigt das Shetland-Flugboot während eines Probefluges.

Fernverkehrsflugzeuge umzubauen, wobei diese umgebauten Typen (genannt Lancastrian's) heute schon die Riesenluftstrecke England—Australien unter ihre Flügel nehmen. Nach weitern Meldungen soll in England u. a. auch ein erstes Baumuster eines Riesenflugbootes von gigantischen Ausmassen in Flugerprobung sein. Dieses Flugboot «Shetland» ist mit vier Bristol-Centaurus-Motoren ausgerüstet. Sein Gesamtfluggewicht soll 100 t wiegen, eine Reisegeschwindigkeit von 440 km/h entwickeln und eine Reichweite von 4800 km besitzen.

Eine andere Quelle schreibt dem neuen Typ «Shetland» mit einer Brennstofflandung von 23 t eine maximale Reichweite von 6400 km zu. Für kürzere Strecken — bis 2400 km — könne das Riesenflugboot 220 Passagiere befördern.

Um noch einmal die Frage zu berühren, ob für den kommenden transkontinentalen Luftverkehr Landflugzeug oder Flugboot in Betracht fallen dürfte, wird die Zeit lehren. Die immer grösser werdenden Abmessungen der Luftfahrzeuge ergeben immer höhere Abfluggewichte, was wiederum grössere Rollfelder für Starts und Landungen bedingt. Die Flugboote dagegen haben sozusagen unbegrenzte Startstrecken zur Verfügung und können zudem, da sie nach dem «Abwassern» auf keinerlei Hindernisse stossen, mit beliebig kleinen Steiggeschwindigkeiten solange fliegen, bis die wirtschaftlichste Reisegeschwindigkeit erreicht ist.

Die Frage «Flugboot oder Landflugzeug?» dürfte mit aller Wahrscheinlichkeit — insbesondere für sehr grosse Flugzeuge — zugunsten des Flugbootes entschieden werden.