Zeitschrift: Protar

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

Band: 16 (1950)

Heft: 5-6

Buchbesprechung: Zeitschriften

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: 15.07.2025

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

gen, zu einer eigentlichen Grosskatastrophe mit über 30 % der Bevölkerung an Toten kam. Wenn sich alle, die sich mit dem Luftschutz befassen, solche Beispiele einprägen und für deren Bekanntgabe in ihren Kreisen sorgen, so tragen sie im erwünschten Masse zur *Aufklärung* der Bevölkerung bei und stärken deren Einsicht in den Nutzen und in die Notwendigkeit rechtzeitiger Abwehrmassnahmen. Sie leisten damit auch einen wertvollen Beitrag zur Vermeidung eines ungerechtfertigten Defaitismus, tragen zur Stärkung des Durchhaltewillens im Notfall und zur Verminderung von Panik bei; denn gerade diese Erscheinungen bilden erfahrungsgemäss die massgebenden Elemente der seelischen Widerstandskraft des Volkes, welche von kriegsentscheidender Bedeutung sein kann.

Ein näheres Eingehen auf die *neuen Kampfmittel,* die in der modernen Kriegführung bekanntlich in erster Linie gegen die Bevölkerung eingesetzt werden (chemische und biologische Waffen, Atombombe) sowie der herkömmlichen Brandstiftungsmittel und Sprengbomben, dürfte sich in dieser Berichterstattung erübrigen. Ueber ihre Wirkung wurde am eidgenössischen Fortbildungskurs für Instruktoren der Hauswehren in anschaulicher Weise orientiert. Für das weitere Studium und die Aufklärung der Bevölkerung in diesen Belangen sowie über die dagegen möglichen Schutzmassnahmen sei auf die leichtfassliche Darstellung in den baulichen Richtlinien der A + L vom Jahre 1949 hingewiesen, die von jedermann durch die Eidg. Drucksachen- und Materialzentrale in Bern zum Preise von Fr. 1.10 bezogen werden können.

Während im letztjährigen Grundkurs die Teilnehmer vor allem über die Organisation und Ausrüstung der Hauswehren instruiert wurden, konzentrierten sich die im diesjährigen Fortbildungskurs klassenweise durchgeführten *praktischen Uebungen* hauptsächlich auf die Ausbildung. Vorerst galt es, die elementarsten Kenntnisse in der Funktion und Handhabung der Geräte zu vervollkommnen und zu vereinheitlichen. Hierauf wurden in realistischer Weise die Grundsätze in der Brandbekämpfung (Unschädlichmachung von Brandbomben, Feuerbekämpfung in offener Anlage und im Brandhaus) demonstriert und durch persönlichen Einsatz der Kursteilnehmer geübt. Es folgte die Instruktion über die Handhabung der Zivilgasmasken, dann eine Uebung zur Bergung von Verschütteten (Durchkriechen eines Zementrohrs unter Freilegung der mit Geröll überlagerten Ausgangsöffnung vom Schutzraum aus) und hierauf eine Anleitung über die erste Sanitätshilfe; dabei konnten sich die Teilnehmer von den vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten und der Nützlichkeit des sogenannten Rettungsbrettes der A + L überzeugen. Der Rest des Kurses war den angewandten Uebungen im Haus, in der Gebäudegruppe und im Block gewidmet. Deren Anlage war überaus instruktiv gestaltet und bot den Kursteilnehmern Gelegenheit, sich im richtigen, geistesgegenwärtigen Verhalten (besonders der Gebäudewarte) gegenüber unerwarteten Situationen auszuweisen, wobei die Klassenlehrer von Fall zu Fall am praktischen Beispiel jeweils ihre entsprechende Beurteilung abgaben.

Der Chef der A + L, Oberstbrigadier Münch, sein Stellvertreter, Oberstlt. Koenig, und der Kommandant der Territorial-Region I/4, Oberst Saladin, haben den Kurs besucht. Ihre Anerkennung galt besonders der regen und initiativen Anteilnahme der Kursteilnehmer an den gestellten Problemen und an der Durchführung der praktischen Arbeiten. Dank diesem persönlichen Einsatz der Kursteilnehmer war es möglich, in der relativ kurzen, zur Verfügung stehenden Zeit das gedrängte Programm mit Erfolg zu bewältigen. Am Schlussrapport wurden seitens der Kursteilnehmer der Kursleitung ihre Befriedigung und ihr Dank für die umsichtige und gründliche Vorbereitung sowie die gute Durchführung des Kurses zum Ausdruck gebracht. Mit den Behörden und der Bevölkerung bestand durchwegs ein erfreulich gutes Einvernehmen, und die Lokalpresse unterstützte den Kurs durch eine entsprechende Aufklärung über seinen Zweck. Für das zweite Halbjahr 1950 ist nun die Durchführung von kantonalen Kursen für die Bezirksinstruktoren vorgesehen, an denen die Teilnehmer nach dem Programm der eidgenössischen Kurse durch die kantonalen Instruktoren für ihre spätern Aufgaben im Bezirk instruiert werden. *S. A.*

Zeitschriften

Interavia — Querschnitt der Weltluftfahrt

Nr. 1/2, 1950: Diese Doppelnummer ist vorwiegend der amerikanischen Luftwaffe gewidmet. Wer über den Stand der Luftfahrt überhaupt — durch aktuellen Text und mannigfaltige Bildunterlagen — orientiert sein will, der greife zu diesem Heft, denn die amerikanische Luftwaffe ist *die* Luftwaffe schlechthin. Wir lesen darin von der «Amerikanischen Luftstrategie» (interkontinentaler Bomberkrieg, Langstrecken- und Polarkonzept), erhalten ziemlich genaue Angaben über die Stärke der USA-Luftwaffe (4 schwere, 10 mittlere, 1 leichtes Bombergeschwader, 15 Tagjäger- und 5 Allwettergeschwader, 1 Geschwader für taktische und 6 für strategische Aufklärung sowie 6 für Truppentransporte = total 48 Geschwader) und über die Organisation und die personelle Besetzung der USA-Force. Als Ergänzung sind diesen Uebersichten beigegeben: B-36, der umstrittene Bombenträger (grösste Bombenzuladung 38 t, Reichweite 16 000 km bei 4,5 t Bombenlast, maximale Geschwindigkeit über 600 km/h); Supernavigatoren für Superbomber (Ausbildung der Navigatoren); zehn Forschungsziele der USAF (Abklärung der Forschungsziele, Grundlagenforschung, Hochgeschwindigkeitsflug, Auffinden des Angriffsobjektes und Zielgenauigkeit, Erhöhung der Zerstörungswirkung, Schlechtwetterflug, Ausschaltung der gegnerischen Abwehr, Fernsehwesen, Sicherung des Luftraumes,

Personalbehandlung); Bruchlandung ohne Bruch (Versuche mit raketengetriebenen Bremsschlitten); Die USAF spielt mit Flugmodellen (Miniaturflugzeuge als Versuchsmuster); Der Infanterist von morgen marschiert per Flugzeug (Ausbildung der Fallschirmspringer); Aus Studenten werden Offiziere (Ausbildung in den Sommerferien); Erst kommt das Essen, dann die Moral (Menues und Verbrauchsmengen in der USAF); Corporal Viginia erhält drei Tage Urlaub (Luftwaffenhelferinnen); Die USAF vergisst den Steuerzahler nicht (Veranstaltung von Meetings und Besuchen). Damit ist so ziemlich alles über die United States Air Force gesagt! Aber die Reihe der Artikel ist noch nicht abgebrochen: Licht und Schatten im USA-Luftverkehr, ein Jahresrückblick der amerikanischen Anlagebanken. — Die «Luftbildvermessung» hat bedeutende Fortschritte gemacht. Heute werden ganze Länder aus der Luft vermessen. — Beschreibung des amerikanischen Grosstransporters «Globemaster II», der 200 Mann transportieren kann. — Neuestes unter «Fortschritt in Bildern», wie beispielsweise die Rückstossflugzeuge P-86 und F-93 North American und dann einige französische Prototypen. — Von militärischer Bedeutung ist sodann noch die detaillierte Beschreibung des englischen Rückstossbombers «Canberra». Am Rande seien noch folgende Aufsätze vermerkt: Wie verkauft man Verkehrsflugzeuge! Markenreklame für Verkehrsflugzeuge. In der Reihe der britischen Luftfahrtindustrie wird die Firma Handely Page gewürdigt. Der Hubschrauber geht in die Landwirtschaft. Luftkräfte am Fallschirm. Wovon die Luftfahrt spricht.

Nr. 3, 1950: Der Bericht von General Clay über die Luftbrücke («Decision in Germany») wird erläutert. War es wirklich eine Entscheidung oder nur, wie hier gesagt wird, eine Zwischenentscheidung? Denn eine eindeutige Klärung der Verhältnisse in Westeuropa konnte durch die Luftbrücke nicht geschaffen werden. — «Luftverkehr über Deutschland, aber kein deutscher Luftverkehr». Die Luftfahrt ist den Deutschen genommen, das Fliegen ist ihnen aus Devisen- und anderen Schwierigkeiten erschwert — sie besitzen nur noch einige Flughäfen zur Verwaltung. — «Ein kleiner Blick hinter den eisernen Vorhang» gewährt uns Einblick auf den in der Ostzone gelegenen Flugplatz Schönefeld, dem Tor gegen Osten. — «Und wieder spricht man vom deutschen Luftverkehr. Die Westdeutsche Bundesrepublik — ein Unternehmen unter Zwangsverwaltung.» Alle diese Aufsätze rollen die deutsche Frage auf, und der Chefredaktor meint dazu, dass es müssig wäre, von einer deutschen Wiederaufrüstung zu reden, aber die Lufthoheit müsse den Deutschen zurückgegeben werden.

Das Aktuelle wird unter «Fortschritt in Bildern» publiziert: Der Lockheed P2V «Neptune» als Hochseeaufklärer, als Winterflugzeug mit Skiern, als Spezialflugzeug zur Bekämpfung von U-Booten, daher mit Horch- und Radargeräten ausgerüstet. — Das Raupenfahrwerk eines 160 t schweren Grossbombers. — Ein neuartiger Fallschirm, dem das Pendeln genommen ist.

Die Reportage «Von Mauer keine Spur» führt uns auf den kalifornischen Flugplatz, auf dem eine Douglas «Skyrocket» mit Düsen- und Raketenantrieb vorgeführt und bis in den Bereich der Schallgeschwindigkeit geflogen wird.

Die Luftfahrt spricht diesmal von der Industriebereitschaft in den USA, von Massnahmen, um das Material für den Bau von Flugzeugen sicherzustellen. Ueberall, so wird konstatiert, rüste man. Der wichtigste Entscheid in den USA ist wohl, dass der Riesenbomber Convair B-36, das auserwählte Gerät der amerikanischen Luftstrategie, keinen Nachfolger erhält, weil Entwicklungsschwierigkeiten vorliegen. Da auch einsatzreife Fernwaffen in den nächsten fünf Jahren nicht vorhanden sein werden — was nun? «Keine Raketen-Ferngeschosse, keine Rückstoss-Grossbomber! Was tritt an ihre Stelle? Einmal wird die Weiterentwicklung der Convair B-36 fortgesetzt ... damit hofft man, unbeschadet der Reichweite und Startlänge, die Höchstgeschwindigkeit auf 880 km/h und die Gipfelhöhe auf 16 800 m zu steigern. Als zweites Gerät für ihre Langstrecken-Strategie entwickelt die USAF in Ermangelung von Raketen-Raumwaffen nunmehr ferngelenkte Lufttorpedos von etwa 8000 km Reichweite — unbemannte Flugzeuge mit einem Turbinen-Rückstosstriebwerk, einem Kraftstoffvorrat von 20—25 t und einer bescheidenen Sprengladung, die allerdings aus einer Atombombe bestehen kann. Diese Geräte sollen eine Reisegeschwindigkeit von etwa 90 km/h erreichen ... angeblich sind bereits geheime Versuche in Neumexiko im Gange.»

Der Rest des Heftes ist fast ganz dem französischen Verkehrsflugzeug SE 2010 «Armagnac» gewidmet.

Flugwehr und -Technik

Nr. 3, März 1950: Die Fortsetzung des Aufsatzes über «Die Bedeutung der Flakartillerie und der Jagdwaffe bei Kriegsende» bringt interessante, aber hin und wieder zu stark ins Detail gehende technische und taktische Beurteilungen über die Mittel der deutschen Führung im zweiten Weltkrieg. Im besondern werden diesmal behandelt: Nachrichtenverbindungen, Luftlageaufklärung und Flugsicherung.

W. Feuchter beschreibt in kurzen Zügen die «Lehren aus den Luftübungen des Jahres 1949». Er kommt zum Schluss, «dass im gegenwärtigen Zeitpunkt die heute vorhandenen Mittel der Luftverteidigung *nicht* mehr ausreichen, um *jeden* Angriff modernster Bomber zu vereiteln». Erforderlich für die Erfüllung dieser Aufgabe seien: Radar-Warnnetz, wenn möglich über die Landesgrenzen hinaus; statt der Düsenjäger die Allwetter-Düsenjäger und solche, die auch in der Nacht eingesetzt werden können; ferngelenkte Geschosse zur Bekämpfung feindlicher Flugzeuge.

Der Titel des nächstfolgenden Artikels «Luftlandetruppen-Einsatz und Bewährung im Zweiten Weltkrieg» wird dem Inhalt nicht ganz gerecht, denn die alliierten Luftlandeaktionen werden nur am Rande erwähnt — und sie sind doch bedeutender als die deutschen! Einen überaus wertvollen Einblick in das Rüstungsprogramm eines Großstaates bietet «Forschungs- und Entwicklungstätigkeit bei der amerikanischen Luftwaffe». Daraus geht die Forcierung im Düsenflugzeugbau und der Geschwindigkeitssteigerung hervor sowie die Entwicklung von Lenkwaffen verschiedenster Arten.

Im weitern finden wir in diesem Heft: Krise bei der Swissair; Beschreibung einiger Flugzeuge und diverse Nachrichten.

Nr. 4, April 1950: Die technisch-taktische Beurteilung der «Bedeutung der Flakartillerie und der Jagdwaffe bei Kriegsende in Deutschland» wird fortgesetzt. Der Akzent liegt diesmal auf der taktischen Führung bei Tag und Nacht. Wohl keine Waffengattung sei so stark von der Entwicklung der Technik und ihrer technisch-taktischen Ausnützung bei der Planung, Entwicklung und im Einsatz abhängig, wie die Luftwaffe. Es werden sodann die Mängel aufgeführt, die für den Misserfolg massgebend waren. — «Die Schlachtfliegerei in der deutschen Luftwaffe» setzt sich mit den Aufgaben und der Einsatzführung der drei Arten (Tag-, Nacht- und Panzerschlachtverbände) auseinander. Die Schlachtfliegerei hatte die Aufgabe, das Vorgehen des Heeres bis in eine Tiefe von 60 km zu unterstützen. — «Die Winterübungen der kanadischen Flugwaffe» bewiesen, dass Düsenflugzeuge auch bei arktischen Temperaturen funktionieren. — Technische Beschreibungen folgender Flugzeuge: Britisches Bombenflugzeug «Canberra» mit zwei Düsenantrieben und maximale Fluggeschwindigkeit 1000 km/h. Amerikanischer Helikopter Sikorsky H-19 für 12 Mann. Radarversuche mit einer «Constellation».