

Verantwortlichkeiten im Luftschutz

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Protar**

Band (Jahr): **19 (1953)**

Heft 3-4

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-363493>

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.



Holland baut wieder Flugzeuge

Der Fokkersche Düsen-Jagdtrainer S 14 mit nebeneinanderliegenden Schleudersitzen.

Aircraft Factories *Fokker* diesen Düsen-Jagdtrainer S. 14 entwickelt, dessen Triebwerk eine Gesamtschubleistung von 1630 kg abgibt und dem Flugzeug eine Geschwindigkeit von 710 km/h verleiht.

Die amerikanische Luftfahrzeugindustrie mit ihrem gewaltigen Produktionspotential wartet in jüngster Zeit ebenfalls immer wieder mit Spitzenleistungen auf:

Vor kurzem ist die mächtige Luftflotte der USA — die *U.S. Army Air Force* — mit einer Neukonstruktion bereichert worden, die als eine Höchstleistung des amerikanischen Flugzeugbaues taxiert werden kann. Es ist dies die letzte und interessanteste Schöpfung der *Lockheed-Aircraft Corporation*, der Hochleistungs-Strahljäger «*Starfire*». Diese Allwetterjagdflugzeuge sind für 24stündigen Dauereinsatz des Grenz- und Objektschutzes und zur Verteidigung amerikanischer Industriezentren bestimmt. Sie besitzen das sogenannte «Elektronische Gehirn», eine Vorrichtung, die feindliche Flugzeuge trotz dunkler, stürmischer Nacht aufspüren kann. Die Kampftraketen, mit denen diese Allwetter-Düsenjäger bewaffnet sind, können die grössten Langstreckenbomber vernichten.

Der Typ «*Starfire*» gehört zu den Vorläufern jener unbemannten Flugzeuge der Zukunft, die vollautomatisch fliegen und kämpfen werden. Die bemerkenswerte Neukonstruktion der *Lockheed-Flugzeugwerke* kann sogar mit kaltem Triebwerk starten, bei jeglichem Wetter in eine Höhe von nahezu 14 000 m steigen, feindliche Bomber «automatisch» aufspüren und den Gegner — sozu-

sagen ohne ihn direkt gesehen zu haben — mit absoluter Sicherheit vernichten. Die in diesem Flugzeug eingebaute «*Elektronik*» wiegt allein über eine halbe Tonne und ist in der Rumpfspitze untergebracht. Pilot und Radar-Beobachter haben einzig noch die Aufgabe, blitzschnell zu starten und ihren Radar-Raketenjäger in die von der Radar-Bodenstation des Luftwarndienstes angegebenen Planquadrate und Kampfhöhen zu bringen. Sichtet der Beobachter im Bildschirm seines Bord-Radargerätes das gegnerische Flugzeug, so braucht die Besatzung nur darauf zuzusteuern und die Automatik einzuschalten. Ihr Flugzeug wird zum sogenannten *Roboter*. Ist es mittels elektromagnetischer Wellen in Kampfposition gebracht, so folgt es dem feindlichen Flugzeug «auf den Fersen» und lässt sich niemals durch dessen allfällige «Tricks» — wie Flucht in eine Wolkenbank, Sturzflug usw. — «abschütteln».

Unter Umgehung jeglicher menschlicher Eingriffe mit den damit verbundenen Fehlerquellen gibt das *Radar-Visier* in der Rumpfspitze blitzschnell, präzise und einwandfrei alle Flugbahn-Korrekturen direkt an die Selbststeuerung des Allwetterjägers durch. Sogar die 24 Kampftraketen werden automatisch und in der richtigen Schussdistanz ausgelöst. Die rund um die Rumpfnase angeordneten Raketengeschosse weisen ein Kaliber von 70 mm auf. Die amerikanische Luftwaffe schwört darauf, dass ein einziger Treffer den «dicksten Bomber vom Himmel hole». Ein sogenanntes «Vorwahlgerät» erlaubt dem Piloten, nur eine einzige, drei, sechs oder alle 24 Raketengeschosse automatisch abfeuern zu lassen. Die elektrische Selbststeuerung des Allwetter-Strahljägers *Starfire* wurde durch die weltbekannte amerikanische Firma *Westinghouse* entwickelt; sie gilt als das vielseitigste und empfindlichste Gerät dieser Art, zudem besitzt es nur etwa die Ausmasse eines Koffer-Radios. Ist die Selbststeuerung nicht auf «Zielsuch-Automatik» eingestellt, so kann der Pilot selbständig eingreifen, d. h. den Kampf «eigenhändig» führen.

In diesem Allwetter-Radar-Jagdflugzeug besitzen die Amerikaner ein Fluggerät, das zufolge seiner enormen Steigleistungen und seiner phantastischen *Automatik* als sogenannter Roboter der neuzeitlichen Luftkriegführung angesprochen werden kann, welches den Flugzeugen der Konkurrenz — im Hinblick auf seine *Elektronik* — um mindestens zwei Jahre vorausgeeilt ist.

Verantwortlichkeiten im Luftschutz

In den Gegenwartszeiten menschlicher Zerrissenheit muss man beklagen, dass das Streben nach Aemtern und Würden stärker ist als der Drang nach der damit verbundenen Verantwortung. Denn daraus ergeben sich Aufgaben und Kosten und sonstige Bürden. Der Zustand, in dem wir uns befinden, wird im neuesten Band des «Grossen Herder» trefflich wie folgt umschrieben: «Die Angst vor einem neu kommenden Weltkrieg mit der Möglichkeit der Selbstvernichtung der Menschheit durch Atomwaffen, aber auch schon die Angst, die sich aus dem Ohnmachtsegefühl

des einzelnen gegenüber den organisatorischen Machtballungen aller Art ergibt, lähmt alle persönliche Verantwortungsfreudigkeit und droht die Menschheit in den Abgrund zu stürzen. Das Ungesunde dieser Lage zeigt sich in einer allgemeinen Flucht vor der Aufgabe von morgen, vor allem in restaurativen Bestrebungen, die auf allen Gebieten die Welt von gestern wieder herstellen möchten.»

Gerade gegenüber derartigen Gewaltdrohungen, wo es um das Letzte geht, sind Angst- und Fluchtgefühle erfahrungsgemäss schlechte Berater. Sowohl

Menschen als auch Völker können weitgehend *selbst über ihr Schicksal befinden*. Was es dazu braucht, ist in erster Linie Erziehung, und zwar Erziehung zur Selbsteinsicht, also nicht Erziehung zur Verantwortungslosigkeit, wie man die übertriebenen Staatsinterventionen zu bezeichnen versucht sein könnte.

Es ist daher zu begrüssen, dass der Genfer Staatsrat *de Senarclens* es im Nationalrat unternommen hat, die Frage nach der Verteilung der Verantwortlichkeiten für den Schutz der Bevölkerung im Kriege aufzuwerfen. In der bezüglichen *Interpellation* vom 23. März 1953 wird auf zivile und militärische Behörden einerseits sowie auf Bund, Kantone und Gemeinden andererseits, als Träger dieser Verantwortungen verwiesen und der Bundesrat ersucht, zum Problem Stellung zu beziehen. Dazu wäre zunächst zu ergänzen, dass nach der natürlichen Reihenfolge, wonach der Mensch mit seinen Pflichten und Rechten den Handlungen der im Staate organisierten Gemeinschaft vorgeht, in erster Linie der einzelne selbst auch für den Schutz seines Lebens verantwortlich ist. Ebenso nötig sind dann allerdings behördliche Anleitungen und Vorkehren, um die allseitigen Bestrebungen nach einheitlichen Gesichtspunkten auszurichten und möglichst praktisch in die bestehende Lebensordnung einzubauen.

Die Frage nach den Verantwortlichkeiten ist daher ebenso sehr eine *Frage der Kompetenzverteilung*. Diese ist, jedenfalls was die vertikale Gliederung der Behörden in unserem Lande betrifft, klar geregelt. Die Bundesverfassung statuiert einleitend als Zweck der Eidgenossenschaft die Begriffe Unabhängigkeit, Ordnung, Freiheit und Wohlfahrt, wobei die Befugnisse für die äussere und innere Sicherheit sowie für Ruhe und Ordnung den weiteren Bestimmungen zufolge unter die Bundesversammlung und den Bundesrat aufgeteilt sind. Die Staatsverfassung, die sich beispielsweise das Bernervolk «kraft seines Selbstbestimmungsrechtes» gegeben hat, weist die Wache über die Sicherheit nach aussen und die Handhabung von Ruhe und Ordnung im Innern, nach den von der Bundesverfassung gesetzten Schranken, dem Regierungsrat zu. Nach der Genfer Kantonsverfassung bereitet der Staatsrat die Gesetze vor und wird er ausdrücklich als für seine

Handlungen verantwortlich erklärt; daraus kann gefolgert werden, dass die Genfer Regierung in gewissem Masse auch für Unterlassungen verantwortlich erscheint. Schliesslich sei am Beispiel der Gemeindeordnung der Stadt Bern gezeigt, dass darin die Exekutivbehörde mit der Besorgung der Verwaltung innerhalb der ihr zustehenden Kompetenzen betraut ist.

Wenn daher jetzt seitens des Genfer Militärdirektors im Nationalrat der Ruf nach Verteilung von Verantwortlichkeiten erschallt, sei vorab an die erwähnten *natürlichen Pflichten des einzelnen Bürgers und der Behörden aller Stufen* erinnert. Und schliesslich sei auch darauf verwiesen, was vor zwei Jahren ein anderes Mitglied der Genfer Regierung, Staatsrat Picot, im Ständerat ausrief, als er drastisch darlegte, dass im Falle eintretender Luftangriffe jene füsiliert zu werden riskierten, welche ihrer Pflicht zum Schutz der Bevölkerung nicht nachkämen. Damit wurde die Notwendigkeit einer rechtzeitigen und umfassenden Vorbereitung der Luftschutzmassnahmen einmal mehr dokumentiert.

Der Wortlaut der Interpellation de Senarclens, deren Urheber seinerzeit im Zentralvorstand des Schweizerischen Luftschutzverbandes mitwirkte, ist folgender:

«En cas de guerre, la protection des populations civiles pose le problème d'une répartition précise des responsabilités entre autorités civiles et militaires, d'une part, et entre Confédération, cantons et communes de l'autre. Le Conseil fédéral peut-il indiquer comment il envisage ce problème et quelles sont les études en cours?»

«Im Kriegsfall wirft der Schutz der Zivilbevölkerung die Frage auf, wie die Verantwortlichkeiten zwischen zivilen und militärischen Behörden einerseits und zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden andererseits genau verteilt werden sollen. Kann der Bundesrat darüber Auskunft geben, wie er dieses Problem zu lösen gedenkt und welche Vorarbeiten schon gemacht wurden?»

Die Interpellation ist von 11 Nationalräten mitunterzeichnet worden. a.

Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft - Société suisse des officiers de la Protection antiaérienne - Società svizzera degli Ufficiali di Protezione antiaerea



9. Delegiertenversammlung und 4. Generalversammlung
Sonntag, 22. Februar 1953, Zunfthaus zu Schmieden, Zürich.
31 Delegierte vertraten 9 Sektionen. Nicht vertreten waren die Sektion Neuenburg (entschuldigt) und Tessin.

Der Zentralvorstand legte folgenden Bericht vor:

«Der Zentralvorstand besammelte sich im abgelaufenen Berichtsjahre zu einer Büroausschuss- und zwei Vollsitzen. Wir dürfen voraussetzen, dass Ihnen die ausführlichen Protokolle und die übrigen vom Sekretär angefertigten Unterlagen bekannt sind und uns hier auf einige Feststellungen beschränken.

In beachtenswerten Ausführungen hat der Chef der A+L,

Oberstbrigadier Münch, in seinem Aufsatz «Wendepunkt im Luftschutz» (Protar Nr. 5/6 1952) auf den Geburtstag der neuen Truppengattung Luftschutz am 1. Juni 1952 hingewiesen. Man durfte zu diesem Zeitpunkt stolz darauf sein, dass wenigstens ein Teil der absolut notwendigen Luftschutzmassnahmen als unerlässlicher Bestandteil unserer Landesverteidigung eine bestimmte Form angenommen hatte, und man konnte hoffen, dass die Truppe personell und materiell so dotiert werde, dass sie schon bald der ihr gestellten Aufgabe gewachsen sein werde. Die Bestände der Mannschaften und des Kadres lassen verhältnismässig wenig Wünsche offen. Die