

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 26 (1950-1951)
Heft: 11

Artikel: Luftwaffenschau des Westens
Autor: Horber, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-704307>

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: 30.04.2026

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

Neben der sofortigen Verstärkung der militärischen Landesverteidigung haben wir alle nur erdenklichen Maßnahmen zu treffen, um den Durchhaltewillen des Schweizervolkes mit allen Mitteln zu stärken und das Land in den Stand zu setzen, während Jahren den Drohungen und Lockungen einer Europa beherrschenden Großmacht mit Erfolg widerstehen zu können. Dazu dürfen alle jene, heute in bestimmten Kreisen unpopulären Maßnahmen nicht ausgelassen werden, welche der Erhaltung des inneren und sozialen Friedens dienen. Es darf vor und während dieses Zeitpunktes keine Begünstigten geben; z. B. solche «Patrioten» wie diejenigen, die im Frühjahr 1940 dank guten Beziehungen und großen Mitteln mit Taxis und Privatwagen ein Chalet oder eine Ferienwohnung in der Innerschweiz bezogen. Jeder Schweizer und auch der unseren Schutz genießende Ausländer — sein Kapital und seine Arbeitskraft — hat an dem ihm zugewiesenen Posten seinen Anteil zur kompromißlosen Behauptung von Freiheit und Unabhängigkeit beizutragen. Es wird in einer solchen Notzeit vor allem auch darum gehen, allen Bürgern des Landes die Arbeit zu erhalten und jeder durch Arbeitslosigkeit bedingten Mißstimmung vorzubeugen. Es sollten heute schon Arbeitsprojekte studiert werden, die auch bei eintretendem Rohstoffman-

gel realisiert werden können. Nicht die Rendite, sondern sinnvolle Arbeit um jeden Preis muß vorherrschend sein.

Daneben gilt es, die Vorratshaltung der einzelnen Haushalte, der Wirtschaft und des Staates noch weiter zu steigern. Es darf überhaupt kein Gebiet vernachlässigt werden, das in irgendeiner Weise dazu beitragen kann, den Durchhaltewillen des Landes zu stärken. Bei der Vorbereitung der Maßnahmen zur Begegnung der geschilderten möglichen Situation ist auch daran zu denken, daß in dieser Zeit die militärische Abwehrkraft des Landes nicht geschwächt werden darf, daß unsere Armee auch dann, wenn sie in Europa allein kämpfen müßte, jedem Gegner Verluste beibringt, welche den militärischen Einsatz gegen uns nicht lohnen.

Abschließend sei noch auf Vorkommnisse aufmerksam gemacht, die im ganzen Lande mit Kopfschütteln aufgenommen wurden. Wir haben alle die endliche Einführung des neuen *Mg. 51* lebhaft begrüßt und uns als Soldaten gefreut, daß eine Sache, die schon jahrelang studiert und diskutiert wurde, endlich spruchreif ist. Man fragt sich aber im Volk, ob es Dummheit oder Fahrlässigkeit der verantwortlichen Stellen ist, daß in dieser Mitteilung des EMD gleich noch gesagt wird, daß diese neue Waffe erst 1952 an die Truppe abgegeben werden könne. Das Kopfschüt-

tern wird um so heftiger, wenn gleichzeitig von einer anderen Stelle zu erfahren ist, daß bei gutem Willen die ersten Einheiten schon sehr bald mit dieser Waffe ausgerüstet werden könnten. Mindestens so fahrlässig war eine andere Pressemitteilung aus dem Bundeshaus, welche Detailangaben über die Lagerung unserer flüssigen Treibstoffvorräte machte. Nicht nur die Presse, sondern die sie beliefernden offiziellen Stellen haben dem Lande gegenüber eine große Verantwortung. Es wäre zu wünschen, daß diese Posten mit charaktervollen und ihrer Verantwortung bewußten Männern besetzt werden.

*

General Eisenhower und sein Stab haben ihre Rundreise durch die Hauptstädte Europas abgeschlossen. Der Kommandant der Atlantikpakt-Mächte wurde überall mit offenen Armen empfangen und die von den Anhängern des Moskauer Kremles angezettelten Proteststreiks und Unruhen blieben gegenüber der sich endlich anbahnenden Geschlossenheit der Westmächte bedeutungslos, was aber nicht heißen will, daß der festgefügte Kaderapparat der Kommunisten in Zukunft überschätzt werden darf. Eisenhower hat es in seiner glücklichen Art auch verstanden, die gegen ihn von deutscher Seite vorliegenden Ressentiments zu zerstreuen, indem er für die Gleichbe-

(Fortsetzung Seite 176)

Luftwaffenschau des Westens

Daß die heute so überaus hochentwickelte britische Luftfahrtindustrie mit dem drittstärksten Produktionspotential (d. h. nach den U.S.A. und der Union der Sowjetrepubliken) aus dem vergangenen Kriege hervorgegangen ist, bleibt für den Beobachter flugwehr-politischer Begebenheiten eine erwiesene Tatsache.

Heute ist Englands Vorsprungsposition — insbesondere auf dem Spezialgebiete der Turbo-Triebwerke, wie auch dem militärischen Flugzeugbau — sozusagen immer noch unbestritten, obwohl nun auch heute die modernen Düsentriebwerke in Frankreich, Italien, Schweden, Amerika und nicht zuletzt in der Sowjetunion und in Osteuropa gebaut und weiterentwickelt werden. Wie es mit demjenigen der Sowjets bestellt ist, bleibt eine offene Frage...

Qualitätsmäßig dürfte die russische Produktion wohl keinesfalls an diejenige der Briten heranreichen. Aber mengenmäßig? ... Um diese Frage geht das Raten!

Den eindeutigen Beweis für den hohen Stand der britischen Flugzeugindustrie lieferte wiederum die anfangs September 1950 zur Durchführung gelangte Jahresschau der *Society of British Aircraft Constructors* — genannt das *Sbac-Display* —, bei dessen Anlaß rund 14 000 eingeladenen Gästen aus allen «Ländern vor dem Eisernen Vorhang» die neuesten flugtechnischen Errungen-

schaften vordemonstriert wurden. Diese grandiose Flugzeugschau, die sich ganz in den Rahmen der gegenwärtig undurchsichtigen Weltlage einschmiegte, durfte man vorbehaltlos als «Luftwaffenschau des Westens» ansprechen, denn die neuesten Typen von *Militärflugzeugen* dominierten auf den Abstellplätzen und Rollpisten von *Farnborough*, dem Zentrum der britischen Luftfahrtwissenschaft und -forschung.

Es ist dem Artikelverfasser jedoch nicht möglich, in dem zur Verfügung gestellten Spaltenraum alle neuen Typen der britischen Flugzeugindustrie in Wort und Bild zu behandeln bzw. wiederzugeben, sondern wir wollen uns darauf beschränken, nur eine kleine Auslese von der Vielfalt dieser Neuschöpfungen dem Leser vor Augen zu führen, wobei wir uns — im Hinblick auf den Charakter unserer Zeitschrift — lediglich auf die *militärischen Baumuster* beschränken.

Der Leser wird dabei die Feststellung machen können, daß auf dem Gebiete des Kriegsflugzeugbaues Neuerungen und Erfolge in ungeahnter Schnelligkeit aufeinanderfolgen und daß die im Bilde wiedergegebenen Militärflugzeuge heute wohl das Vollwertigste darstellen, was eine hochgezüchtete Flugzeugindustrie an Erzeugnissen zu präsentieren imstande ist. *Heinr. Horber.*

Luftwaffenschau des Westens

Umschlagbild: Brit. Rückstoß-Jagdflugzeug Supermarine-535.

Erbauer: Vickers-Armstrongs Ltd.

Dieser schnittige Jäger soll im Horizontalflug eine Geschwindigkeit von über 1000 Stundenkilometern erreichen können. An der Luftwaffenschau zu Farnborough erregte dieser neueste Jäger größtes Aufsehen. Das zur Zeit in diesen «ultraschnellen» Jäger eingebaute Rückstoßtriebwerk soll bei spätern Bauausführungen mit einem sog. «Nachbrenner» versehen werden; einer Vorrichtung, die erlaubt, das Triebwerk zeitweise auf solch hohe Leistung

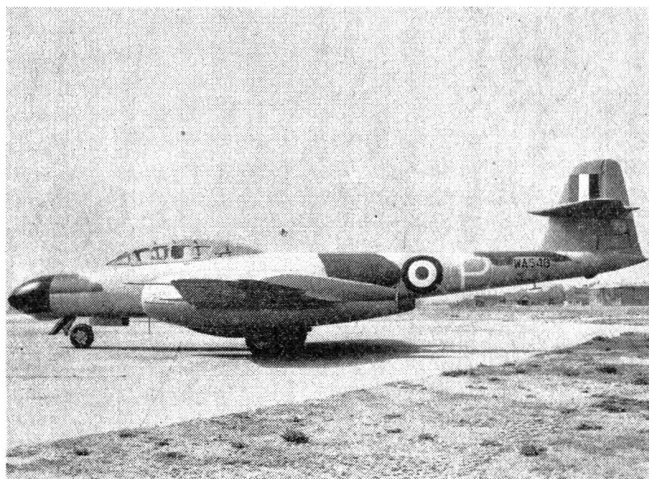
zu bringen, daß ein Ueberschreiten der Schallgeschwindigkeit möglich ist. Beachtenswert sind die stark nach hinten gepfeilten Flügel wie auch der spitze Rumpfbug.

Baudaten: Spannweite: 9,67 m; Länge 13,08 m; Flächeninhalt: 25,73 m².

Bordbewaffnung: 4 Kanonen des Kal. 20 mm; Fabrikat Hispano-Suiza, im Flugzeugrumpf eingebaut.

Nachtjagd-Flugzeug «Meteor» N. F. 11.

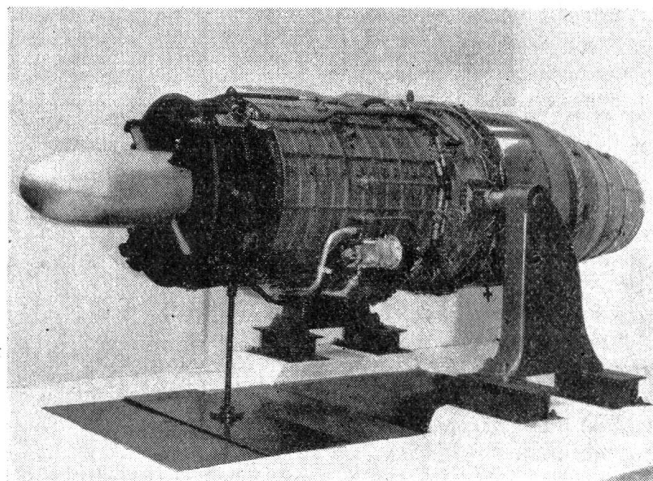
Dieses schnelle zweisitzige Nachtjagdflugzeug ist eine Neukonstruktion der Armstrong Whitworth Aircraft Ltd. Diese Type steht heute in England im Serienbau und wird als gegenwärtig schnellstes Nachtjagdflugzeug der Briten angesprochen. Es ist vorgesehen, die Nachtjagdverbände der Staaten des Atlantikpakt mit diesem Flugzeugmuster auszurüsten. In der Rumpfnase dieses 2sitzigen Jägers ist die gesamte Radar-Anlage eingebaut. Ueberdies als Bordbewaffnung 4 elektrisch gesteuerte 20-mm-Schnellfeuerkanonen. Als Triebwerke sind 2 Aggregate des bekannten Musters «Derwent» der engl. Firma Rolls-Royce Ltd. eingebaut.



Das stärkste Rückstoßtriebwerk der Welt.

Die Strahltriebwerke «Sapphire» der Armstrong Siddeley Motors Ltd., die bereits ihre Prüfläufe im 150-Stunden-Betrieb (Dauerlaufstunden) hinter sich hat, entwickelt auf Meereshöhe nahezu 3300 kg Startschubleistung; im Gegensatz zu den in unsern «Vampire»-Jagdflugzeugen eingebauten Goblin-III-Rückstoßtriebwerken, welche nur 1400 kg Startschubleistung von sich geben.

Dieser Leistungsvergleich zeigt eindeutig, wie unheimlich rasch die Entwicklung auch im Triebwerkbau vor sich geht.



Das Nachtjagd-Zweisitserdüsenflugzeug von den De Havilland-Flugzeugwerken in Hatfield.

Dieses 2sitzige Nachtjagdflugzeug ist eine Weiterentwicklung des «Vampire»-Typs. Dieser Nachtjäger ist dem «Vampire» in den Flugleistungen jedoch bedeutend überlegen, was aus dem in diesen Jäger eingebauten stärkeren Rückstoßtriebwerk — der «Ghost»-Turbine von 2270 kg Schubleistung — resultiert.

