**Zeitschrift:** Protar

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

**Band:** 2 (1935-1936)

**Heft:** 3

**Artikel:** Zivilaviatik und Luftwaffe

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-362439

**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:** 23.08.2025

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

# Zivilaviatik und Luftwaffe

Die Aviatik hat in den letzten Jahren eine gewaltige Entwicklung durchgemacht. Sowohl Aktionsradius wie Geschwindigkeit und Sicherheit der Flugzeuge haben enorm zugenommen. In keinem Gebiete der Technik ist der Fortschritt der letzten Zeit so in die Augen springend wie im Flugzeugbau. Beeinflusst wurde und wird diese Entwicklung fortwährend durch die Anforderungen der Zivilaviatik, die, im Dienste des Luftverkehrs stehend, darnach trachten muss, sich immer mehr von allen atmosphärischen Bedingungen unabhängig zu machen und die Flugzeiten zu verkürzen. Heute schon erlauben es wunderbare Navigationsinstrumente, bei jeder Witterung zu fliegen und die Fahrpläne der längsten internationalen Fluglinien genau innezuhalten. Bei Nacht und Nebel sind die Postflieger auf der Strecke, im Blindflug werden alle Schwierigkeiten bewältigt, die noch vor wenigen Jahren als unüberwindbar erschienen. Und trotz der bereits ansehnlichen Dichte des Luftnetzes sind immer weniger bedeutende Unfälle zu verzeichnen, dank der Leistungsfähigkeit der heutigen Flugtechnik, des meteorologischen Dienstes, der Meldungsübermittlung, der Fernsteuerung und anderer verwandter Gebiete. Die Bedeutung des modernen Luftverkehrsmittels für Handel und Verkehr wird immer grösser, das Flugzeug ist nicht mehr zu vermissen im internationalen Verkehr. Je grösser aber die Frequenz auf den Fluglinien, umso stärker die Impulse für die Weiterentwicklung der Flugzeugtechnik.

Nun ist es aber leider nicht so, dass die Errungenschaften der Aviatik der Menschheit in allen Teilen zum Segen gereichen werden. Denn selbstverständlich nimmt auch die moderne Kriegsführung dieselben für sich in Anspruch und stellt sie immer höher in Rechnung. Das Flugzeug aber ist ein besonders gefährliches und wirksames Kriegsinstrument. Es dient nicht nur der eigenen Aufklärung und der Abwehr der feindlichen Aufklärung, sondern vor allem auch der Zerstörung lebenswichtiger Komplexe im Feindesland. Das Flugzeug trägt den Krieg über die Fronten hinaus ins Hinterland, es zieht die schutz- und wehrlose Zivilbevölkerung in den Kampf hinein. Es braucht nicht den Hinweis auf das Wirken der italienischen Bombengeschwader in Abessinien, um zu beweisen, dass der moderne Krieg durch die Luftwaffe zu einem Kampf nicht nur der Soldaten gegen Soldaten, sondern aller gegen alle geworden ist. Es ist deshalb nicht verwunderlich, wenn die Mächte bei ihrer Aufrüstung ihr Augenmerk vor allem auf die Luftwaffe legen, den Flugzeugbau überall intensivieren und selbst die zivile Sportfliegerei mit staatlichen Mitteln freigebig unterstützen. Die Zivilaviatik liefert der Luftmarine nicht nur vorzügliches Pilotenmaterial, sondern hilft auch dazu bei, Faktoren, wie z. B. atmosphärische Schwierigkeiten, zu überwinden Je weiter nun aber die Technik schreitet, desto mehr Gewicht ist auf die Organisation des aktiven und passiven Luftschutzes zu legen. Gerade für die Schweiz ist der Ausbau des Luftschutzes zum wichtigen Gebiet der Landesverteidigung geworden. Die gewaltige Entwicklung der Zivilaviatik und in ihrem Gefolge der Luftwaffe verlangt gebieterisch, dass sofort alle Massnahmen zu einer wirksamen Abwehr von Luftangriffen getroffen werden, das heisst, wir haben unverzüglich in allen grösseren Ortschaften die Organisation des Luftschutzes für die Zivilbevölkerung an die Hand zu nehmen. (Korr.)

# Gasverwendung in Abessinien?

Nachdem die Meldung aus dem Hauptquartier des abessinischen Generals Nasibu vom 9. Oktober, wonach die italienischen Bombenflieger Gasbomben auf die Stellungen bei Gorahai im Ogaden abgeworfen hätten, von Italien sofort dementiert worden war, ist dieses Dementi 14 Tage später doch auch durch Addis-Abeba bestätigt worden. Leider ist diese Bestätigung in unserer Presse nicht allgemein bekannt gegeben worden. Ob es nun bewusste Absicht des Kommandeurs der abessinischen Verteidigungsstellung Gorahai, Dedjasmatsch Mikael, war, eine derartige Meldung weiterzugeben, um dadurch die Spreng- und Brandbomben-Luftangriffe der Italiener noch furchtbarer erscheinen zu lassen und seinem Lande die Unterstützung der Weltmeinung zu sichern, oder ob die sicherlich begreifliche Angst der Eingeborenen vor den modernen Luftangriffen zu derartigen Einbildungen Veranlassung gab, oder ob endlich tatsächlich Todesfälle vorgekommen sind, die in ihrer Wirkung an Gasvergiftung erinnerten, kann hier nicht weiter untersucht und klargestellt werden. Dagegen möge dieser Fall daran erinnern, dass die Feststellung, ob Gaskampfstoffe tatsächlich von der einen Seite zum Einsatz gebracht worden sind, in jedem Kriege bestimmt grossen Schwierigkeiten begegnen wird, da auch die Explosionsgase von gewöhnlichen Brisanzgranaten, die mit Gasgranaten nicht das geringste zu tun haben, zu sofortigem Erstickungstod führen können. Die Explosion grosskalibriger Brisanzgranaten hat nämlich stets ein starkes