Zeitschrift: Protar

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

Band: 7 (1940-1941)

Heft: 10

Artikel: Der Fallschirm

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-362814

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

2. Sie brachte stets neue Kräfte an Fallschirmjägern und Luftlandetruppen heran und sicherte diese Transporte durch starken Jagdfliegerschutz.

3. Der Flugwaffe des Verteidigers trat sie offensiv entgegen.

4. In Einzelaktionen unterstützte sie wirkungsvoll im Tiefflug den Kampf der Erdtruppen. Dies war nur möglich dank einer einwandfreien Funkverbindung zwischen Erdkämpfer und Flieger.

5. Sie brachte Material und Lebensmittel heran und warf beides an geeigneten Orten ab. An schwerem Material wurden auf dem Luftwege leichte Tanks, Feldgeschütze und Mörser herangeschafft.

6. Sie bekämpfte die feindliche Flotte, welche die Aufgabe hatte, den Nachschub zur See zu unterbinden und mit ihren leistungsfähigen Schiffs-Fliegerabwehrgeschützen in den Luftkampf einzugreifen.

Während sich die in *Malemi* abgesetzten Truppen von Anfang an behaupten konnten, wurden die in *Rethymno* und *Heraklion* (Kandia) niedergehenden Truppen zersprengt. Doch wurden die Versuche dort wiederholt, teilweise unter dem Schutze der Dunkelheit. So führten sie doch zum Ziel, indem am 29. Mai diese Städte endgültig in deutsche Hand fielen.

Am 25. Mai ist die in Malemi gelandete Truppe so stark geworden, dass sie zum Angriff übergeht. Sie besetzt am 28. Mai Kanea, stösst zur *Sudabucht* und weiter nach Osten vor und stellt am 29. Mai die Verbindung mit den in jener Gegend kämpfenden Einzelgruppen her. An diesem Tag landen italienische Truppen, auf dem Seeweg von den Dodekanes herkommend, am östlichen Teil von Kreta. Unter dem Druck der seit zehn Tagen dauernden harten Kämpfe, insbesondere der andauernden Luftbombardierungen und der Einwirkungen des feindlichen Flieger-MG.-Feuers, nie wissend, von welcher Seite ein Angriff erfolgen kann, werden die Empire-Streitkräfte an die Südküste zurückgezogen, von Truppentransportern aufgenommen und, unter der Bedrohung durch Flieger, nach Aegypten geschafft. Anderen Truppenteilen gelingt es, sich nachts an der Nordküste der Insel einzuschiffen. Damit hatte der Kampf um Kreta nach zwölftägigem, erbittertem Ringen den für die Achsenmächte erfolgreichen Abschluss gefunden.

Die Flugwaffe des Verteidigers war am vierten Kampftag aus Kreta zurückgezogen worden. Diese Massnahme war notwendig geworden, weil sie auf ihren Stützpunkten stark bedroht war, zufolge der Vernichtung der dort postierten Fliegerabwehrbatterien. Die Lage des Verteidigers nahm damit einen bedrohlichen Charakter an, und der weitere Verlauf der Kämpfe zeigt deutlich, wie schwer es wird, in einem Kampfgebiet erfolgreichen Widerstand zu leisten, wo die Luftherrschaft an den Angreifer übergegangen ist. Die R. A. F. unternahm in der Folge wohl noch Angriffshandlungen von ihren Stützpunkten in Nordafrika aus, die aber in ihrer Wirksamkeit zufolge des gegen 1000 km betragenden Hin- und Rückfluges beschränkt blieben.

Schlussfolgerungen:

1. *Angriffseitig.* Die Flugwaffe ist durch den Einsatz von Fallschirmjägern und Luftlandetruppen in der Lage, Gebiete zu besetzen und den nötigen Nachschub durchzuführen. Voraussetzung für das Gelingen ist es, dass sie die Luftherrschaft besitzt. Sie erkämpfte sich diese in Kreta in wenigen Tagen.

Die Kämpfe um Kreta haben aufs neue erwiesen, dass ein enges Zusammengehen von Erdtruppen und Fliegern Erfolge verspricht und den Verteidiger hart bedrängen und zermürben kann.

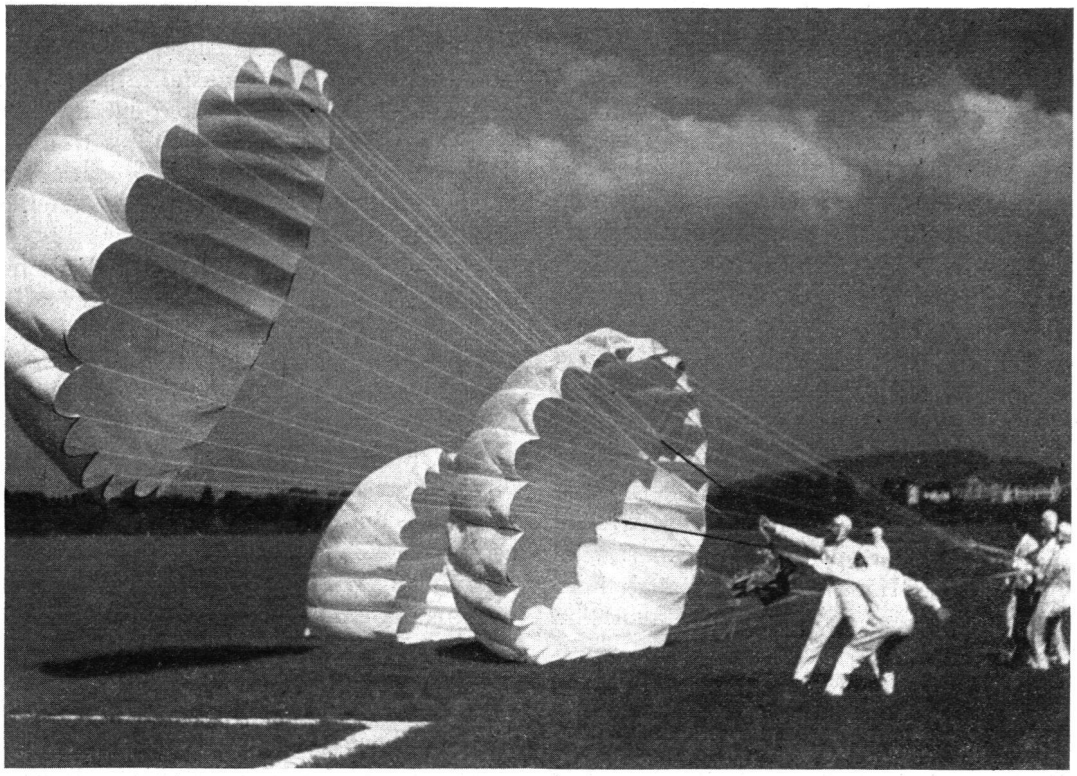
2. *Verteidigungsseitig.* In der Bekämpfung der Fallschirmjäger ist mit überraschenden Angriffen allerorts und jederzeit zu rechnen. Eine genaue Kenntnis der modernen Kampfmethoden ist für den Verteidiger unerlässlich.

Das Zurückdrängen der Flugwaffe des Verteidigers war ausschlaggebend für den Erfolg des Angriffs. Man kann hieraus die Bedeutung ermessen, die bei Verteidigungsaktionen der Flugwaffe zukommt.

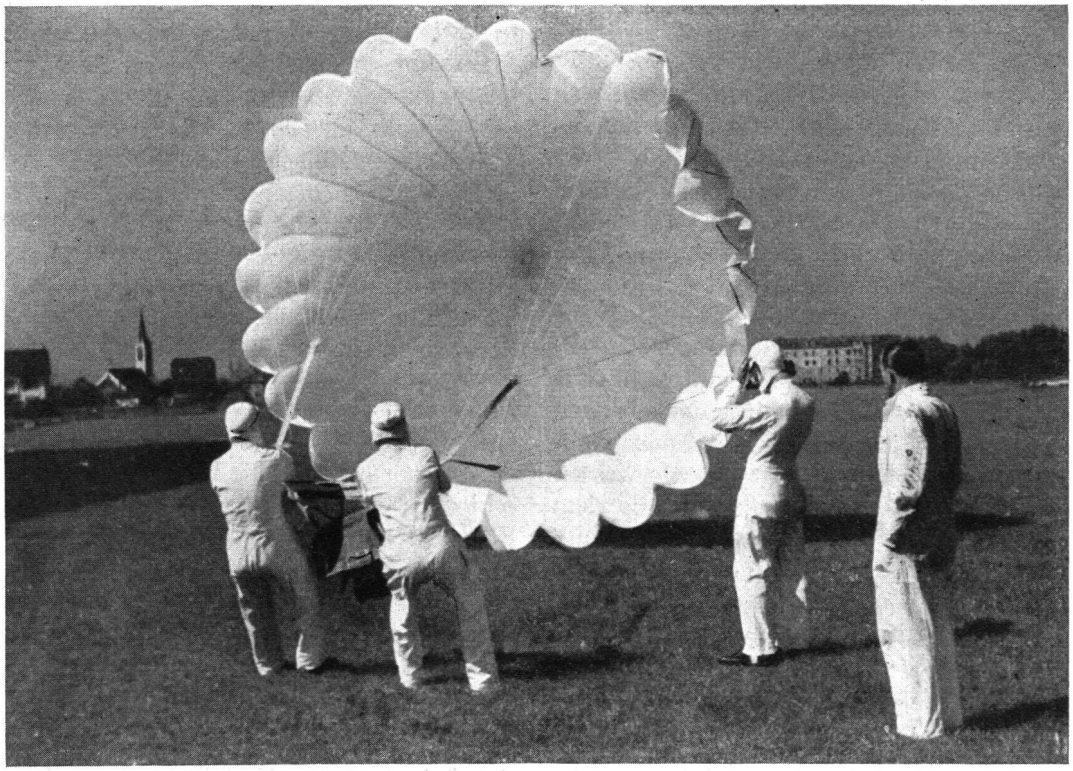
Die passiven Luftschutzmassnahmen haben das Verteidigungssystem zu ergänzen, setzen sie doch im Kampfgebiet die Verluste an Gut und Blut der Zivilbevölkerung weitgehend herab. So verhindern sie z. B. das Umsichgreifen von Bränden.

Der Fallschirm

Die Geschichte des Fallschirms ist Jahrhunderte alt. China ist das Land, das die erste Nachricht über Fallschirme aufbewahrt hat. Bei der Krönungsfeier des Kaisers Fo-Kin im Jahre 1306 sollen Fallschirmvorführungen zur Belustigung des Volkes gedient haben. Nähere Einzelheiten über diese Art Fallschirme sind uns jedoch nicht überliefert. Für den eigentlichen Erfinder des Fallschirmes gilt übereinstimmend der geniale Maler und Universalkünstler Leonardo da Vinci (1452—1519). Die Beschreibung seines Entwurfs stammt aus dem Jahre 1495. Es ist interessant, dass die Grösse der Tragfläche schon damals der heutigen modernen Bauart entsprach. Wir hören dann etwas über den Fallschirm erst wieder ein Jahrhundert später, und zwar veröffentlichte der venezianische Mathematiker Feranzio eine technische Arbeit über den «fliegenden Menschen». Diesen Fallschirm muss man sich natürlich nicht in der heutigen Form vorstellen; er bestand aus



Wieder auf der Erde. Im Moment der Landung muss der Schirm raschestens eingezogen werden, weil er sonst wie ein riesiges Segel weiter treibt und den Springer nach sich zieht. Der Fallschirm wird aus leichter, besonders widerstandsfähiger Seide oder Baumwolle hergestellt. Er wird aus 20—24 Bahnen fest zusammengenäht und durch Quernähte versteift. Der Durchmesser beträgt 7- 8 Meter, die Oberfläche etwa 40—55 Quadratmeter, das Gewicht rund 8 Kilo.



Der Fallschirm wird heute nicht nur für die Rettung von Fliegern verwendet. In fast allen Kriegsländern bestehen ganze Heereseinheiten von Fallschirmabspringern. Sie gehören zu den Elitetruppen des Heeres. Der Fallschirm besteht aus 18—24 Reissbahnen, diese werden aber nicht gerade, sondern diagonal geschnitten, um die Festigkeit zu erhöhen. Vom Ende des Schirmes führen je nach Art 18—24 dünne Seile zum breiten Traggurt, der den Körper des Fliegers fest umschliesst.

vier starken Holzleisten mit gespannter Leinwandfläche. Wieder vergeht mehr als ein Jahrhundert, die Idee des Fallschirmes scheint vergessen. Da nahm der Erfinder des Heissluftballons, Joseph Montgolfier, sie wieder auf. Er baute einen Fallschirm und stürzte sich damit vom Dach seines Hauses in die Tiefe. Das gefährliche Experiment verlief glücklich, trotzdem benützte Montgolfier diesen Fallschirm nie wieder, sondern er konstruierte auf Grund seiner praktischen Erfahrungen ein besseres Modell. 1779 kam er mit dem neuen Fallschirm heraus, am Rande der Schirmhülle waren 12 Leinen befestigt, die einen Korb hielten. Dieser Schirm wurde von einem Turm in Avignon zum ersten Male abgeworfen, jedoch nicht mit einem Menschen, sondern man verstaute einen Hammel im Korb. Der Abwurf gelang, und sobald der Apparat die Erdoberfläche erreichte, sprang der Hammel wohlbehalten heraus und rannte fort, so schnell ihn seine Beine tragen konnten.

Mit der Erfindung des Heissluftballons von Montgolfier (1783) und des Wasserstoffballons, ebenfalls im gleichen Jahre, trat die Entwicklung in ein neues Stadium, indem man erstmals Absprünge vom Ballon unternahm. Berühmt sind die Versuche des Franzosen Blanchard. Er liess ebenfalls zunächst Tiere mittels seines Fallschirmes zur Erde. Seinen ersten, allerdings unfreiwilligen Absprung machte Blanchard 1785 in Gent. Der Ballon zerriss und Blanchard war gezwungen, sich seines Fallschirms zu bedienen; er gelangte ohne jede Beschädigung wohlbehalten zur Erde. Dies ist das erstemal, dass der Fallschirm als Rettungsgerät benutzt wurde.

In der Folgezeit machten wagemutige Piloten den Fallschirmabsprung zur artistischen Schaunummer. Besonders berühmt durch seine Absprünge wurde Anfang des 19. Jahrhunderts Garnerin, ebenso seine Tochter Elisa, die man als die erste Fallschirmpilotin anzusprechen hat. Elisa unternahm Reisen durch ganz Europa und erregte berechtigtes Aufsehen.

Der Konstruktion des Fallschirmes widmeten sich dann, besonders in England, zahlreiche Erbauer, die teils gute, teils nachteilige Neuerungen erfanden. Einer von ihnen war der Amerikaner Leroux. Bei einer Feuersbrunst in Chicago war er, um sein Leben zu retten, gezwungen, aus dem zweiten Stockwerk seines Hauses zu springen, und so kam er auf die Idee, Fallschirmversuche zu unternehmen. Er war es, der den staunenden Berlinern den ersten Fallschirmabsprung vom Ballon vorführte. Besonders interessant war bei dieser Vorführung, dass der Schirm vor dem Gebrauch ein geschlossenes Paket bildete, aus dem heraus er sich beim Absprung entfaltete. Hohe Offiziere, darunter der Chef des Grossen Generalstabes, Graf Waldersee, waren bei der Veranstaltung zugegen und bewiesen damit, dass sie erkannt hatten, welche Bedeutung dem Fallschirm als Rettungsgerät für die Militärluftfahrt (Fesselballone) zukam. Aber die breite Masse war noch nicht so weit. Man sah den Nutzen solcher gefährlichen Experimente nicht ein. Unglücksfälle machten das Publikum kopfscheu (auch Leroux kam bei einem Absprung bei Reval um), und so war es zu verstehen, dass die Presse sich ablehnend verhielt, wie es denn in einem Artikel der Wiener Freien Presse im Jahre 1880 heisst:

«Der Fallschirm hat für den praktischen Aeronauten absolut gar keinen Wert, und es ist an der Zeit, dass in zivilisierten Ländern diese grauenerregenden Produkte verboten werden.»

Weithin bekannt durch Fallschirmabsprünge wurde bald darauf eine deutsche Frau, Käthe Paulus. Sie benutzte einen Fallschirm, der wohlverpackt an der Gondel des Ballons hing und beim Absprung durch das Gewicht des fallenden Körpers herausgezogen und entfaltet wurde. Diese Ausführung wurde für Ballone üblich.

Eine neue Etappe in der Entwicklung des Fallschirmes begann nach der Erfindung des Flugzeuges, als sich im Weltkriege in Deutschland die Notwendigkeit herausstellte, ebenso wie beim Ballonbeobachter auch den Flieger mit einem «Rettungsring der Luft» auszurüsten. Das Ballonmodell konnte aber am Flugzeug nicht verwendet werden, weil ein Fallschirm, der sich unmittelbar am Flugzeugrumpf entfaltet, mit Sicherheit von Teilen des Flugzeugs erfasst und zerfetzt wird. Das Mittel, die Entfaltung erst dann zu erwirken, wenn der Abspringende den Gefahrenbereich des Flugzeugs verlassen hat, fand Heinecke in der «Aufziehleine». So entstand der automatische (selbsttätige) Fallschirm der Firma Schrœder & Co., mit dem seit 1917 nach und nach die deutschen Flieger an der Front ausgerüstet wurden, und der sich in über 200 Fällen glänzend bewährte. Die Anordnung war jetzt so, dass der verpackte Schirm am Körper des Fliegers befestigt wurde, und darin folgten diesem ersten Fliegerfallschirm alle später entwickelten Modelle. Fallschirmpaket und Flugzeug waren durch die Aufziehleine miteinander verbunden. Beim Absprung rollte die 6 m lange Leine aus; sowie sie dann auf Zug kam, öffnete sie selbsttätig den Verpackungssack und bewirkte die Entfaltung, worauf sie sich vom Schirm trennte.

Eins aber ist sicher: Ueber den Wert des Fallschirmes als Rettungsgerät für den Flieger ist in Fliegerkreisen kein Streit mehr. Der Fallschirm ist heute ein unentbehrlicher Bestandteil in der Ausrüstung von Schul-, Sport- und besonders natürlich von Kampfflugzeugen. Die obligatorische Ausrüstung solcher Flugzeuge mit Fallschirmen ist daher in vielen Staaten angeordnet worden, damit in allen Fällen, in denen es unmöglich wird, das Flugzeug zur Landung zu bringen (Brand, Tragflächenbruch u. a.), das Leben des Fliegers gerettet werden kann. Auch bei Publikum und Presse finden die Daseinsberechtigung und die Aufgabe des Fallschirms mehr und mehr Verständnis, besonders seitdem die Schauabsprünge

bei Flugveranstaltungen nicht mehr auf Sensation eingestellt sind, sondern der Absicht dienen, unbedingtes Vertrauen zu diesem Hilfsmittel der Fliegerei in der Masse des Volkes zu wecken und somit schon die ganze Jugend, aus der später die Flieger kommen, von vornherein zu diesem Vertrauen zu erziehen. Ein Wort Lindberghs, das bei den amerikanischen Heeresfliegern verbreitet ist, drückt treffend das aus, was Allgemeingut des Volkes in der Einstellung zum Fallschirm sein müsste: «Wenn du einen brauchst und hast keinen, wirst du niemals wieder einen brauchen.»

Wenn der Streit über den Wert des Fliegerfallschirmes entschieden ist, so noch nicht der Streit über die einzelnen Systeme.

Wir unterscheiden heute drei Hauptarten von Bauausführungen:

1. den automatischen (selbsttätigen, gefesselten) Fallschirm;
2. den manuellen (handbetätigten, freien) Fallschirm;
3. den kombinierten Fallschirm, der beide Arten der Funktion vereinigt.

Beim automatischen Fallschirm neuer Art ist der Verpackungssack in zwei Teile geteilt: den inneren, mit der Aufziehleine fest verbundenen, der die Schirmhülle aufnimmt, und den äussern, mit dem Körper des Fliegers fest verbundenen, der den inneren mittels Verschlussklappen umschliesst. Kommt nun beim Absprung des Fliegers die am Flugzeug festgemachte Aufziehleine auf Zug, so öffnet sie den Verschluss, der innere Verpackungssack wird herausgezogen, und unmittelbar darauf, spätestens aber wenn die vom Gewicht des Fliegers nach unten gezogenen Fangleinen auf Zug kommen, gleitet die Schirmhülle aus dem inneren Verpackungssack heraus und kommt zur Entfaltung. Der innere Verpackungssack bleibt mit der Aufziehleine am Flugzeug.

Der manuelle Schirm ist in keiner Weise mit dem Flugzeug verbunden. Der Abspringende zieht, wenn er den Gefahrenbereich des Flugzeuges verlassen hat, den Abzugsring am freien Ende des zum Verschluss führenden Abzugskabels; dadurch wird der Verschluss gelöst, das Fallschirmpaket springt auf. Nun kommt zuerst ein kleiner Hilfsfallschirm zur Entfaltung, dieser reisst die grosse Schirmhülle heraus, die Schirmhülle wiederum die Fangleinen.

Beim kombinierten Schirm muss der Pilot vor dem Besteigen der Maschine sich entscheiden, in welcher Weise er den Schirm benutzen will: wählt er die automatische Funktion, so muss er die Aufziehleine am Flugzeug befestigen und hat dann beim Absprung weiter nichts zu tun; wählt er die manuelle Funktion, so lässt er die Aufziehleine unberücksichtigt, er hat dann beim Absprung den Abzugsring zu ziehen.

Welches System hat nun den Vorzug, das automatische oder das manuelle?

1. Entfaltungsvorgang. Beim automatischen Fallschirm ist die Entfaltung völlig zwangsläufig. Spätestens dann, wenn durch das Körpergewicht des Abspringenden sowohl die Aufziehleine wie Fangleinen auf Zug gekommen sind, muss die Schirmhülle frei werden. Beim manuellen Schirm erfolgt das Herausziehen der Schirmhülle nicht durch Körpergewicht, sondern durch den Hilfsfallschirm. Seine Zugkraft, die natürlich viel geringer als die des Körpergewichts ist, genügt in normalen Fällen, die Schirmhülle herauszureissen. Kommt aber der Hilfsfallschirm, der sich ja in unmittelbarer Nähe des Piloten entwickeln muss, irgendwie nicht voll zur Entfaltung, etwa wenn er unter die Arme oder zwischen die Beine des Abspringenden gerät, so kann es geschehen, dass er nicht voll oder überhaupt nicht zur Wirkung kommt und die Entfaltung des Hauptschirms verzögert wird oder überhaupt unterbleibt. Solche Fälle werden zwar sehr selten sein, sind aber möglich.

2. Störungen vor Beginn der Entfaltung. Hier scheint der automatische Schirm auf den ersten Blick im Nachteil. Es sind Fälle vorgekommen, dass die Aufziehleine beim Absprung sich um Arm oder Bein des Piloten oder um den Verpackungssack wickelte oder an Teilen des Flugzeugs sich verfing, so dass die Leine riss oder durchschnitten wurde, ehe sie den Verschluss geöffnet und den Fallschirm zur Entfaltung gebracht hatte. Die vorschriftsmässig verpackte und festgemachte Aufziehleine rollt unter allen Umständen straff aus dem Verpackungssack und kann keine Schlingen bilden. Man darf gegen einen Apparat nicht geltend machen, dass er versage, wenn der Benutzer seine Bedienung nicht richtig handhabte.

3. Zu frühe Entfaltung. Diese hat zur Folge, dass der sich entfaltende Schirm am Flugzeug hängen bleibt und zerfetzt oder vom Flugzeug mit hinabgerissen wird; doch ist das beim automatischen Schirm mit nahezu unbedingter Sicherheit ausgeschlossen. Selbst wenn das Flugzeug in Spiralen abstürzt, wird der Abspringende so schnell vom Flugzeug weggerissen, dass sich nur ein Teil der 6 m langen Aufziehleine um den Flugzeugrumpf legen kann; der verbleibende Teil genügt zum gefahrfreien Abkommen. Dagegen kann der mit manuellem Schirm Abspringende am Abzugsgriff hängen bleiben, wodurch das Kabel vorzeitig gezogen wird und der Schirm sich unmittelbar am Flugzeug entfaltet. Ausserdem kann der Pilot, besonders bei Abstürzen aus geringer Höhe, zu früh ziehen. Die amerikanische Vorschrift lautet: Zähle einundzwanzig, zweiundzwanzig, dreiundzwanzig, dann zieh ab! In geringer Höhe ist es aber nicht möglich, so lange zu warten, und auch in grösserer Höhe wird häufig in der Aufregung viel früher gezogen werden.

4. Psychologisches. Hiermit kommen wir zu einem wichtigen Punkte. Die Anhänger des manuellen Schirmes sagen: Wir wollen sofort vom Flugzeug frei sein und uns nur auf uns selbst verlassen, und wir können das, denn wir haben uns unbedingt in der Gewalt. Gewiss gibt es Menschen

mit eisernen Nerven, und sicher gerade unter den Fliegern sehr viele. Aber wer kann dafür bürgen, dass nicht auch er gerade in der äussersten Gefahr einen schwachen Augenblick haben wird? Es kommt also in die sogenannte Sicherheitsformel für den manuellen Schirm ein ganz unbestimmter und unberechenbarer Faktor hinein: Der Nervenzustand des Abspringenden. Diese unbekannte Grösse bietet nicht volle Gewähr für das Oeffnen des Fallschirms. Die amerikanische Instruktion, beim Absprung immer auf den Ring zu sehen, abzuzählen und dann zu ziehen, klingt schon ziemlich fragwürdig, zumal wenn man bedenkt, mit welch grosser Geschwindigkeit man sich im freien Falle der Erde nähert, und wie leicht ist es möglich, dass in diesem Augenblick der Flieger wie hypnotisiert auf den Boden starrt, ohne etwas anderes zu sehen und ohne zu einer Konzentration der Gedanken zu kommen. Da kann es dann heissen: zu spät! Hat dagegen der Benützer des automatischen Schirms beim Verpacken und beim Festmachen am Flugzeug, also zu einer Zeit, wo er klares Denkvermögen hatte, seine Pflicht getan und alles sorgfältig vorbereitet, so kann er im Augenblick der Gefahr, wo sein Denken und Handeln nicht mehr beansprucht wird, in aller Ruhe «aussteigen». Er wird also auch eher als der Benützer des manuellen Schirmes bis zum letzten Augenblick alle Energie auf die Bedienung des Flugzeuges verwenden können, um alle Chancen, die sich noch bieten, voll auszunützen; denn er braucht sich ja nicht auf das zu konzentrieren, was nach dem Absprung erfolgt.

5. *Behinderung des Fliegers.* Was aber geschieht bei dem manuellen Schirm, wenn der Flieger durch Schuss verwundet ist und starke Schmerzen erduldet? Wenn er der Bewusstlosigkeit nahe ist? Wenn beide Hände verwundet oder wenn Hände und Finger an der brennenden Maschine stark verbrannt sind? Wenn die Augen durch Zersplitterung der Brille beschädigt sind oder durch heisses Oel oder kochendes Wasser aus dem zerschossenen Kühlmantel des Maschinengewehrs verletzt wurden? Auch können in grösseren Höhen die Hände oder Finger des Fliegers erfrieren und nicht fähig sein, den Griffring zu erfassen.

Dagegen bietet der automatische Schirm selbst bei schweren Verwundungen immer noch die Möglichkeit einer Rettung, wie die Kriegspraxis in zahlreichen Fällen bewiesen hat. Aber auch sonst sind in allerletzter Zeit Beweise erbracht, dass es Rettungen mit dem automatischen Fallschirm gibt, die bei Mitführen eines manuellen Schirmes ausgeschlossen gewesen wären. Wir erinnern an den Fall des Dr. Steinhäuser von der staatlichen Höhenflugstelle Darmstadt. Das Flugzeug stürzte durch Tragflächenbruch ab, in 3000 m Höhe wurde der Flieger aus dem Flugzeug geschleudert und verlor die Besinnung, jedoch wurde er durch die selbsttätige Oeffnung des Schirmes gerettet.

6. *Die letzte Möglichkeit.* Die Aufziehleine kann im Luftkampf durchschossen werden, und dann öffnet sich der Schirm nicht mehr. Ein solcher Fall ist natürlich denkbar. Ebensogut kann aber auch das Abzugskabel des manuellen Schirms durchschossen und so die Oeffnung des Schirms verhindert werden. Und schliesslich ist noch wahrscheinlicher als ein Treffer in Aufziehleine oder Kabel ein Schuss ins Herz des Fliegers.

Dies das Für und Wider der Meinungen im Streit über den Wert der beiden Systeme. Eine klare Entscheidung wird auf Grund blosser Ueberlegung kaum herbeizuführen sein. Sie wäre vermutlich bereits im Weltkriege gefallen, wenn damals schon beide Systeme hätten in Wettbewerb treten können. Aber es gab ja nur den automatischen Schirm. Er hat seine Zuverlässigkeit im Ernstfalle erwiesen durch zahlreiche Rettungen im Luftkampf. Der manuelle Schirm hat dagegen diese härteste Probe noch nicht bestanden.

Ob das kombinierte Modell, das dem Benützer beide Möglichkeiten offen lässt, geeignet ist, den Streit zum Abschluss zu bringen, bleibt ungewiss, wie überhaupt die weitere Entwicklung des Fallschirmes nicht vorausgesagt werden kann, da sie ja von den Fortschritten des Flugzeugbaues bestimmt wird. Jeder weiss, dass es vielfach nicht gelingt, Ertrinkende aus bewegter See mit dem Rettungsring zu bergen, und doch macht keiner dem Rettungsring einen Vorwurf daraus. Wieviel weniger darf man es bei dem Gerät, das in 99 von 100 Fällen rettet, beim Fallschirm, dem «Rettungsring der Luft»!

Zur Behandlung der Verdunkelungsrapporte

Von Wm. Eichenberger

Die auf Grund des Bundesbeschlusses vom 29. September 1934 erlassenen Verordnungen des Bundesrates und die zugehörigen Verfügungen des EMD. über die Verdunkelung, den Strassenverkehr und die Bekämpfung der Brandgefahr im Luftschutz dürfen als bekannt vorausgesetzt werden. Während in den ersten Wochen, nachdem die Verdunkelung als Dauerzustand verfügt worden war, im allgemeinen, abgesehen von schweren Fällen, die Fehlbaren mit einer Verwarnung davonkamen, musste die A + PL durch ihre Weisung vom 5. Dezember 1940 an die Kdt. der örtlichen LO. zufolge der Disziplinlosigkeit eines Teiles der Bevölkerung verfügen, dass künftig auch bei erstmaliger Zuwiderhandlung Strafanzeige zu erfolgen habe. Dieser Befehl wurde allerdings, wie aus den Verhandlungen im Ständerat anlässlich der Junisession 1941 hervorging, nicht überall gleichmässig ausgeführt, wobei sich die betreffenden LO. auf besondere Weisungen ihrer Ter.-Kdt.