

**Zeitschrift:** Protar  
**Herausgeber:** Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes  
**Band:** 12 (1946)  
**Heft:** 1  
  
**Register:** Offiziersbeförderungen

### **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:** 23.02.2026

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

anbetrifft, so ist deren Anlage gerade im jetzigen Zeitpunkt aus folgenden Gründen gegeben: Der Mangel der einheitlichen Erfassung aller Luftschutzdienstpflichtigen durch das Mittel einer tauglichen Kontrolle wurde auf der A+L von Anfang an empfunden. Solange aber der zweite Weltkrieg die ständige Bereitschaft der Truppen verlangte, war es unmöglich, neben den noch dringenderen Aufgaben die zur Ausfüllung der 2×40 000 Karten der örtlichen LO nötige Zeit zu finden. Erst die jetzige Zeit der Waffenruhe ermöglicht es, diese Arbeit, die mit peinlicher Genauigkeit durchgeführt werden muss, an die Hand zu nehmen. Ein Hauptzweck der Korpskontrolle liegt darin, einen einmal dem Luftschutz Zugeteilten während der ganzen Dauer seiner Luftschutzdienstpflicht zu verfolgen, damit er trotz Wohnsitzwechsel, Urlaub etc. nicht mehr verloren geht. Da im Luftschutz eine Veränderung des Wohnortes meist eine Umteilung mit sich bringt, ist es ohne Korpskontrolle für einen Drückeberger nicht schwer, sich seiner Dienstpflicht zu entziehen. War während des Krieges durch die vielen Dienste und die ständige Pikettstellung der Einheiten eine Heranziehung der Luftschutzdienstpflichtigen noch einigermaßen gewährleistet, so ist heute die Gefahr einer wilden Auflösung der Einheiten unverkennbar, wenn nicht eine zweckmässige Kontrolle dafür sorgt, dass jeder einzelne beim Luftschutz bleibt, auch wenn er umzieht oder sonstwie aus den Augen seines bisherigen Einheitskommandanten gerät.

Es ist natürlich klar, dass für die Erstellung all der einzelnen Kontrollen eine gewisse Zeit beansprucht wird. In der eingangs erwähnten Verordnung ist als Frist, bis zu welcher die Korpskontrollen erstellt sein müssen, der 31. Oktober 1947 vorgeschrieben. Die Luftschutzseinheiten werden kantonsweise erfasst, und die Kantone in alphabetischer Reihenfolge verarbeitet. Heute sind bereits die Korpskontrollen für die Luftschutzseinheiten von drei Kantonen erstellt, und in der ersten Hälfte 1946 werden alle Bataillone erledigt.

Zur Neuanlage der Korpskontrolle ist der Einzug der DB unerlässlich, und zwar auch bei denjenigen Dienstabteilungen des EMD, die bereits die Korpskontrolle besitzen. Die neue Karte hat Rubriken, die nur nach dem DB ausgefüllt werden können. Wenn auch das Einsammeln der DB für den Einheitskommandan-

ten zur Zeit gewisse Unannehmlichkeiten mit sich bringt, so bleibt doch zu bedenken, dass nachher dem Einheitskommandanten ebenfalls eine fertige Korpskontrolle im Loseblattsystem ausgehändigt wird, die ihm die Uebersicht und die Kontrolle über seine Einheit wesentlich erleichtert. III.

#### Mehr als 1000 Stundenkilometer Fluggeschwindigkeit.

Vor kurzem wurde bekanntgegeben, dass das englische Düsenflugzeug Gloster Meteor IV «Britannia» mit 969,650 km/std. im Durchschnitt auf der international festgelegten Rennstrecke den Geschwindigkeitsweltrekord erreicht hat (vgl. N. Z. Z. Nr. 1693). Es ist zu bemerken, dass mit dem Raketenflugzeug noch schnellere Geschwindigkeiten geflogen worden sind. Die Kriegseignisse und die damit verbundenen Verpflichtungen zur Geheimhaltung liessen nicht bekanntwerden, dass bereits im Jahre 1942 in Peenemünde ein deutsches Raketenflugzeug «Motte» zu wiederholten Malen über 1000 km/std. flog. Das Flugzeug hatte eine Spannweite von etwa 7 m und einen Zweistoff-Raketenmotor der Firma Walter, der Wasserstoff-superoxyd mit einem Zersetzer als Treibstoff verwendete. Der Start erfolgte auf einem leichten Fahrgestell, das nach dem Abheben vom Erdboden automatisch abfiel. Beim Landen setzte das verhältnismässig leichte Flugzeug auf dem an der Unterseite verstärkten Rumpf auf. NZZ.

#### Ein heizbarer Rettungssack.

Der Chefchirurg der in England stationierten amerikanischen Luftstreitkräfte, Brigadegeneral Malcolm C. Growe, hat, laut Zeitschrift «Neuheiten und Erfindungen», Bern, Heft 4, 1945, einen elektrisch heizbaren Rettungssack konstruiert, mit dessen Hilfe verwundete Mitglieder einer Bombermannschaft während des Fluges in grosser Höhe warm gehalten werden können. Diese Erfindung ist von bedeutender Wichtigkeit, da die bewegungsunfähigen Verwundeten häufig schwere Frostschäden davontragen, die sich fatal auf den späteren Heilungsprozess auswirken können. Der Sack kann weiterhin auch als wasserdichte Rettungsboje Verwendung finden in Fällen, in denen Flieger zum Niedergehen auf hoher See gezwungen werden. r.

## Offiziersbeförderungen (31. 12. 45)

### Zum Major der Hauptmann:

Clar Georges Kdt. L-Bat. Basel \*)

### Zu Hauptleuten die Oberleutnants:

Frey Willi Kdt. II. Kp. L-Bat. Thun  
Gerhard Alfred Kdt. L-Kp. Pratteln  
Grether Hans Kdt. Stabs-Kp. L-Bat. Basel  
Hensler Meinrad z. D. A+L zu bes. Verw.  
Uebelhard Eduard Kdt. VLO DMP Betr. Gr. Buochs-Ennetbürgen  
Witschi Rudolf Dienstchef Pol. Bat. Stab L-Bat. Bern

### Zu Oberleutnants die Leutnants:

Aellen Willi Cp. P. A. La Chaux-de-Fonds, Feu  
Geret Hans L-Kp. Rorschach, Chi,  
Mäder Heinrich A+L, Stab

\*) Brevetdatum 14. 12. 45.

Lehmann Eduard Kp. IV Stv. Kp.-Kdt. a. i. L-Bat. Basel  
Niklaus Paul Bat.-Stab Motf. Of. L-Bat. Winterthur  
Panchaud Adalbert Stabs-Kp. L-Bat. Basel  
Schelling Max Stabs-Kp. Motf. Of. L-Bat. Zürich  
Schneiter Fritz San. Bergof. L-Kp. Muri (BE)  
South Heinrich Stv. Kp.-Kdt. L-Kp. Altstetten  
Stahel Fritz Bat.-Stab L-Bat. Winterthur  
Wæber Alphonse Cp. E. M., A. O. L. Bat. P. A. Fribourg

### Nachtrag.

Am 18. 8. 45 wurde zum Hptm. befördert:  
Oblt. Pfändler Karl, Amriswil

am 2. 6. 45 zu Lt. die Asp.:

Lutz Anna, Bern  
Lützelshwab Gertrud, Zürich  
Stocker Annemarie, Luzern