

**Zeitschrift:** Protar  
**Herausgeber:** Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes  
**Band:** 13 (1947)  
**Heft:** 5-6

**Buchbesprechung:** Zeitschriften

#### **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:** 16.02.2026

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

geln, Steuerorganen und Rumpfrund, ein Drittel vom Fluggewicht beansprucht, etwas mehr für den fertig montierten Motor, und vom verbleibenden ungefähren Drittel etwa 20 % für die Panzerung, die Bewaffnung, die Ausrüstung und den Piloten. Für Brennstoff und Öl blieben noch etwa 11 % übrig. (Diese grundsätzliche Aufteilung hat, mit leicht veränderten Prozentsätzen, auch für die Düsenjäger Gültigkeit). Hohe Geschwindigkeiten bedingen starke Motoren und hohen Brennstoffverbrauch, was die Flugdauer herabsetzt. Anderseits muss eine grosse Reichweite mit einem schwächeren Triebwerk, einem geringeren Brennstoffverbrauch und dadurch mit einer kleineren Geschwindigkeit erkauft werden.

Die USA. müssen, wie es übrigens die Japaner vor ihrem Zusammenbruch auch getan haben, in Anbetracht der Ausdehnung des Pazifiks und der arktischen Gebiete in erster Linie mit langen Operationsstrecken rechnen, weshalb nicht nur die

Marinejäger, sondern auch die Kriegsschiffe merklich langsamer sind als beispielsweise die britischen, die mit relativ nahe beieinanderliegenden Stützpunkten rechnen können.

Die Hersteller des XFJ-1 machen Anspruch darauf, die Maschine sei das «schnellste aller Marineflugzeuge». Sie ist 10,24 m lang, 4,40 m hoch und hat eine Flügelspannweite von 11,62 m.

An dem in unserm Bilde wiedergegebenen Versuchsexemplar fällt neben dem grossen Querschnitt des Rumpfs das Höhensteuer in flacher V-Form, die breite Spur des Dreipunkt-Fahrgestells, die grosse Lufteinlassöffnung und das gross dimensionierte Seitensteuer auf. An den Flügelenden befinden sich stromlinienförmige Zusatztanks.

Da die Bodenmannschaft und der Pilot mit den einzelnen Organen noch nicht in der gleichen Weise vertraut sind, wie dies bei einem Erzeugnis der Serienproduktion der Fall ist, sind eine Anzahl Organe an der Rumpfhaut beschriftet worden. Nu-

## Zeitschriften

**Inter-Avia** (Querschnitt der Weltluftfahrt), Nr. 1, Januar 1947.

Wie immer: eine reich bebilderte Ausgabe mit vielen interessanten Details über Neukonstruktionen von Flugzeugen, Radargeräten und Weltluftverkehr. — «Jahre der Entscheidung» ist eine kritische Betrachtung über unser Zeitalter der Luftfahrt, über Industrie, Verkehr und die Aussichten. — «Flug über See» behandelt mit einem Beispiel der Ueberquerung des Nordatlantik die navigatorische Arbeit der Besatzung und der Bodenorganisation. — Hierauf wird die 68plätzige, 38 Tonnen schwere Douglas DC-6 (viermotorig) beschrieben. — «Mehr und mehr setzt sich die Erkenntnis durch, dass die bisherigen Luftkriegsmittel in der Zukunft durch ferngesteuerte, unbemannte Geschosse abgelöst werden.» Ch. J. Marshall gibt in seiner Arbeit über «Fernsehaustrüstung für gesteuerte Geschosse» die Entwicklung dieser Geräte bekannt und zeigt mit Bildern, wie mittels einer Bildfangkamera (in der ferngesteuerten Gleitbombe eingebaut) im Führungsflugzeug das Zielgelände festgehalten werden kann. — «Die Natter», die von den Deutschen konstruierte, bemannte Rakete, die aber nicht mehr eingesetzt wurde; ein Mittelding zwischen Abwehr durch Flugzeuge und Flab-Artillerie. — «Australische Radargeräte für den Luftverkehr» von Williamson (DRB = Radar-Entfernungsmesser; MTR = Radar-Mehrfachleitsystem; ATC und AWC = Radargeräte für Luftraumüberwachung). — «Fallschirmsprung bei grossen Geschwindigkeiten» mittels eines im Flugzeug eingebauten Schleudersitzes. — «Warum noch kein Allwetterflug?» von General M. W. Arnold. Radargeräte sind wohl vorhanden, aber noch nicht allen Verkehrsflugzeugen eingebaut; zudem fehlt die Ausbildung und die Bodenorganisation. Aber es kommt zum Allwetterflug.

«Quo vadis, Ikarus?». Warum diese Unfälle in der Verkehrsluftfahrt? Alles ist relativ! Es wird mehr, rascher und weiter geflogen. Der Prozentsatz Flugunfälle zu geflogenen Kilometern ist 1946 bedeutend nie-

driger als die vorhergehenden Jahre. — Technische und allgemein verständliche Beschreibungen folgender Flugzeuge: «Convair 240» (aus den Werken der Consolidated, zweimotoriges Verkehrsflugzeug für 40 Personen, 18 t, max. 540 km/h); «Douglas AD-1 Skyraider» (Sturz- und Torpedoflugzeug für Flugzeugträger, Bremsklappen nicht am Flügel, sondern am Rumpf [!], einmotorig, ca. 600 km/h); «Consolidated XB-46» (Rückstoss-Bombenflugzeug, Versuchsmuster, mit dem die Schallgeschwindigkeitsgrenze erreicht werden soll); «Bell XS-1» (Versuchs-Raketenflugzeug, das weit über die Schallgeschwindigkeit vorstossen soll); «Consolidated XC-99» (sechsmotoriges Transportflugzeug, zwei Decks, trägt 400 Mann). — Mit der Bemerkung «Die Geschichtsschreibung beginnt» leitet die Redaktion eine sehr interessante Wiedergabe von Berichten über «Das Manhatten-Projekt» ein. Das Manhatten-Projekt ist der Atombomben-Plan. Waren die Atombomben notwendig, um Japan auf die Knie zu zwingen? Nein, auch ohne dies hätte der Kaiser das Sonnenbanner eingerollt! — Geoffrey Smith, Träger des britischen Reichsordens, gibt im Kapitel «Das Zeitalter der Turbo-Triebwerke» seine Ansicht über die Entwicklung des Flugwesens im nächsten Jahrzehnt bekannt: Verkehrsflugzeuge mit Rückstossantrieben; neue Formen (Nur-Flügel), zusätzliche Raketenmotoren usw. — «Neue amerikanische Navigationssysteme»: Navaglobe, Navigationssystem für interkontinentale Strecken; Navar, System für die Verkehrskontrolle in der Nahzone; Navaglide, Blindlandesystem; Navascreen; Lanac.

**Allgemeine schweizerische Militärzeitung**, Nr. 1, Januar 1947.

Ein Heft mit dem Uebertitel «Flieger und Panzer». — Zuerst einige Gedanken des Redaktors, Oberstl. i. Gst. Uhlmann «Zur technischen Entwicklung unserer Armee». Der Mangel an Klarheit über die Zukunft unserer Armee ergebe sich aus der Vielfalt technischer

Neuerungen; man denke nur an Rückstossflugzeuge, Fernlenkgeschosse, Radar, Atombombe. Die Mitarbeit sachlich denkender Leute über die Frage, ob die Armee in der Lage sei, zukünftig ihre Aufgabe zu erfüllen, sei erwünscht. Nach den Erklärungen des Chefs des EMD bestehe eine Gesamtkonzeption. Nun sollten aber auch für die Forschung die entsprechenden Kredite gewährt werden. Auf die Flugwaffe darf nicht verzichtet werden, sie ist allein schon deshalb notwendig, um die Erdtruppen mit der Kampfweise des Fliegers vertraut zu machen. Auf eine starke Panzerwaffe dürfen wir nicht hoffen, hingegen ist das Schwergewicht auf die Panzerbekämpfung zu legen. Doch ob all der Technisierung darf das eine nicht vergessen werden: der Mensch. «Der grösste Faktor, der zum Erfolg des einzelnen Soldaten im Kriege führt, ist die Moral des Kämpfers». —

«Brauchen wir eine Flugwaffe?» Der Waffenchef der Flieger- und Flab-Truppen bejaht dies. Schon 1919 fragte man sich, ob die Flugwaffe beibehalten werden solle und in den Jahren bis heute bot die Beschaffung des Flugmaterials stets Schwierigkeiten. Wenn wir, wie 1939—1945, wieder einmal in den Fall kommen, den Neutralitätsschutz durchzuführen, dann brauchen wir rasch bereitgestellte, steigfähige, schnelle Flugzeuge; Eigenschaften, die nur Düsenflugzeuge besitzen. Das Warnsystem des Flieger-Beobachtungs- und Melddienstes mit optischen Geräten ist veraltet; Radars mit 50—200 km Reichweite sind notwendig. Im Kriegsfall ergeben sich zwei Aufgaben: Eingriff in den Erdkampf, Schutz der Erdtruppen vor feindlichen Luftangriffen. Eventuell wäre die strategische Luftunterstützung einer fremden Mächtegruppe zu erhoffen. Unsere Flugzeuge und eventuell auch Startbahnen müssen in den Berg verlegt werden. Der Zukunftskrieg? Gleitbomben und Fernlenkgeschosse werden sukzessive die heutigen strategischen Bomberformationen verdrängen. Abwehr durch Düsenflugzeuge und Raketen. —

Ergänzend berichtet Oberst Primault über «Neuere Entwicklung unserer Flugwaffe». Auf den Bau der bereits entwickelten C-3604 und Morane D-3802 wird verzichtet. Der erste ist ein Zweisitzer, man glaubt prinzipiell mit Einsitzerflugzeugen auszukommen (es fällt auch im vorhergehenden Artikel auf, dass nichts von Aufklärung gesprochen wird). Dafür wurden 100 Vampire Düsenflugzeuge beantragt. Bewaffnung vier 20-mm-Kanonen, 400 kg Bomben oder 8 Raketen (sofern die Bewaffnungsversuche in England, die man erst begonnen hat, diese Angaben bestätigen!). In allen Leistungen sei der Vampire dem Morane D-3802 ebenbürtig, zum Teil sogar überlegen; man könne die bestiegende Geschwindigkeit zwischen 175 und 825 km/h wählen. —

«Von der schwedischen Luftwaffe» wissen wir nun, dass sie über 300 Flugzeuge erster Linie verfügt, darunter 70 Düsenflugzeuge und 140 Mustangs. Die Schweden sind im Begriffe, einen eigenen leistungsfähigen Flugzeugtyp zu entwickeln. —

«Neuzeitliche Panzerabwehr» (Schluss): Zum Besetzen ist der Infanterist notwendig und dieser bedarf der Unterstützung des Panzers, auch in Zukunft. Die 60—70 t schweren Panzer bleiben vorläufig und werden kaum durch schwerere ersetzt. —

«Taktische Verwendung der Panzerabwehr-Minen» von Hptm. Vischer. Die Mine ist das billigste und einfachste Mittel. Der Streu-Einsatz kommt zur Anwendung, wo verzögert, das Minenfeld, wo gesperrt werden soll. Das passive Mittel der Minen muss verstärkt wer-

den durch Feuer. In Zukunft sollte jeder Kämpfer Minen legen können. Ueber den Einsatz der Minen bestimmt der taktische Kommandant. — Anschliessend gibt Hptm. Studer seine «Gedanken zu unserer heutigen Panzerabwehr» wieder: Panzererkennung, günstiger Aufstellwinkel, richtige Schussdistanz usw. — Zuletzt ein geschichtlicher Beitrag zum Neutralitätsschutz; vor 300 Jahren wurde die gemeineidgenössische Abwehr im «Defensionale von Wil» festgelegt.

**Allgemeine schweizerische Militärzeitung, Nr. 2, Februar 1947.**

«Eine Partisanenarmee?» Ein gut fundierter, mit schlagkräftigen Argumenten versehener Artikel von Oberstl. i. Gst. Züblin. Der Bumerang fliegt zurück! Die negativen Seiten der Partisanenarmee? Hat einer der Sieger des zweiten Weltkrieges sein Heer in eine Partisanenarmee umgewandelt? Soll unser Land zuerst freiwillig fremde Truppen einmarschieren lassen, um erst nachher Widerstand zu leisten? Und diese Rede von der Uebermacht, die uns auf offener Feldschlacht über den Haufen rennt — hätten unsere Vorfahren so gedacht, wäre ein Morgarten, Sempach, entstanden? Hält man mit gelegentlichem Schiessen und sporadischem Widerstand ein modernes Heer auf? —

Hptm. i. Gst. Wanner gibt sodann praktische Beispiele, wie «die Ausbildung der Infanteriekompagnie mit scharfer Munition» belebend und kriegsgemäss gestaltet werden kann. — Im Anschluss daran berichtet Oblt. Rapold von der Meinungsverschiedenheit in den USA., ob das Standschiessen zweckmässig sei oder nicht. —

Wer sich mit der Kampftaktik des «Erdkampf-Fliegers» vertraut machen will, lese die Abhandlung von Major Eggenberger. Die Aufklärung kennt praktisch keine toten Winkel. Beste Tarnung ist Bewegungslosigkeit und Schatten. Die zeitliche Angriffsdauer des Fliegers ist kurz und wirkt deshalb schockartig. Für die Bodentruppen gilt deshalb: Luftraum ebenso beobachten wie Gelände; rasche Reaktion. Dezentralisation ist notwendig, soll aber nicht zu Führerlosigkeit führen. —

«Kampf gegen Panik» auf amerikanische Art in eine einfache Formel gebracht: Individuum plus gegebene Situation gleich bestimmte Reaktion. Beispiel aus dem Weltkrieg, Schlacht in New Georgia: während dreier Monate wurden 1764 Neurosefälle festgestellt, «eine lange Reihe zitternder, schreiender, bleicher Soldaten, denen das Entsetzen im Gesicht geschrieben stand». Sollen diese Leute für die Armee verloren gehen? Durch neuen Erziehungsplan (straffes Ausbildungsprogramm, Höchstleistungen, Aufklärung) wurde Remedur geschaffen. Erfolg: nach vier Monaten war dieselbe Division gesäubert, ging in den Kampf und hatte nur noch 199 psychiatrische Fälle. —

«Die holländische Armee» wird nicht nur materiell neu aufgebaut, sondern auch mit den Erkenntnissen der angewandten Psychologie ausgestattet. Dem Kriegsministerium ist ein psychologischer Dienst angegliedert (NB. die schweizerische Fliegertruppe besitzt ihn schon jahrelang!), der beratend und ausführend wirken soll. Beratend in bezug auf die Probleme der Führung, Unterordnung, Gemeinschaft, Disziplin und besonders bezüglich der Offiziersausbildung. Der Offizier soll pädagogisch und psychologisch geschult sein. Die ausführende Funktion beschränkt sich hauptsächlich auf die Rekrutierung und die Auswahl der Vorgesetzten. —

Auch Schweden hat seine Armeeprobleme. Soll die Ausbildungszeit von einem Jahr auf 270 Tage verkürzt werden? Im Zuge der Demokratisierung der Armee richtet sich die Kritik gegen das Offizierskorps. Objektiv betrachtet fehle es aber auch an der demokratischen Einstellung der Jugend und somit trügen Eltern, Schule, Presse und Jugendorganisationen ein grosses Mass an Mitschuld. Es wird vorgeschlagen, während der Rekrutenschule 35 Lektionen Bürgerkunde zu betreiben (man kann sich wirklich wie in der Schweiz oft fragen: und wo ist die Schule? Soll im Militärdienst das nachgeholt werden, was in der Schule versäumt wird?).

Am Schluss stehen noch zwei interessante Diskussionsbeiträge. Der eine Artikel trägt den Titel «Sachliche Diskussion» und befasst sich mit der Kritik an Personen und in Sachfragen. Darf man, soll man, oder nicht? Der andere äussert sich zur Frage der «Demokratisierung der Armee».

**Flugwehr und Technik**, Nr. 1, Januar 1947 und Nr. 2, Februar 1947.

Diese Zeitschrift, herausgegeben von Flieger-Oberst Vacano, widmet sich eingehend den operativen und taktischen Problemen der Luftstreitkräfte, der Verkehrsluftfahrt, Luftpolitik, den technischen Entwicklungen auf dem Gebiet der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen und — was für uns von Bedeutung ist — sie bringt nicht nur die Erfahrungen und das Geschehen des Auslandes, sondern auch die spezifisch schweizerischen Verhältnisse zur Sprache. Der Redaktor, in seinem einleitenden Artikel «In eigener Sache», wünscht deshalb die Mitarbeit des Leserkreises. — In diesem Sinne wird fortlaufend ein Wettbewerb im Flugzeug-Erkennungsdienst durchgeführt; jedes Heft bringt fünf Flugzeugtypen, die zu nennen sind. Eine gute ausserdienstliche Möglichkeit, sich in dieser Materie zu bilden, sofern man dem Flugzeug-Erkennungsdienst heute noch eine Bedeutung zumisst.

«Die Schlacht über England» (10. Juli bis 31. Oktober 1940), ein detaillierter Auszug des Berichtes von Air Chief Marshal Dowding, der nachträglich seine Würdigung findet. 1. Teil: Einleitung. Heimatschutz durch Flugzeuge, Fliegerabwehrgeschütze und Ballonsperren. Warnsystem durch Fliegerbeobachtungs- und Melddienst (die nur auf Schallfeststellungen beruhenden Meldungen waren unbrauchbar) und Radiolocation. Das Alarmsystem wurde vom Jagdflieger-Hauptquartier aus geleitet; 130 Warndistrikte in England; Standorte gegnerischer Luftverbände wurden alle fünf Minuten verschiedenfarbig auf Lagekarte eingetragen und wenn sie in 20 Minuten-Entfernung vom nächsten Warndistrikt waren, diesem Distrikt telefonisch gemeldet; gelb = Vorwarnung für Polizei und Feuerwehr, rot = öffentliche Warnung, grün = Entwarnung. 2. Teil: Die Luftschlacht, eingeteilt in vier Phasen, entsprechend den feindlichen Angriffen auf a) Küste und Geleitzüge, b) Flugstützpunkte im Innern Englands, c) London, d) eigene Luftstreitkräfte. 3. Teil: Nachtjagd; Einsatz von Scheinwerfern und Radargeräten. (Heft Nr. 1 und 2.)

«Grundlagen und Wandlungen der deutschen Flugzeugindustrie in den Jahren 1933—1945», von Dipl.-Ing. Schmidt, ehemaligem Chef der gesamten Produktion der Messerschmittwerke. Ein sachlicher und zugleich fesselnder Beitrag zur Geschichte der deutschen Luftfahrt. Das Fehlen von Frontflugzeugen war nicht auf Materialmangel, Menschenknappheit oder Bombardie-

rungsschäden zurückzuführen, sondern vor allem die Folge unüberlegter Dispositionen, verfrühter Serienanläufe, übereilter Umstellungen und unklaren Forderungen. Mit ihren schöpferischen Leistungen ist die deutsche Luftrüstungsindustrie hingegen aus der neuzeitlichen Luftkriegstechnik nicht mehr hinwegzudenken. (Heft 1 und 2.)

Hierauf folgt die Veröffentlichung des «Berichtes des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Bericht des Generals über den Aktivdienst 1939—1945» in jenen Punkten, welche die Flieger- und Flabtruppen betreffen. (Heft 2.) — Diverse Artikel über Luftpolitik. — Technische Meldungen: a) «Hawker Fury I» und «Hawker Sea Fury X», Unterschied liegt in den Triebwerken, 5,5 t Fluggewicht, max. 740 km/h Geschwindigkeit, einmotorig; b) «Tigercat», zweimotoriges Propellerflugzeug für die Marine, 8,6 t Fluggewicht, max. 685 km/h Geschwindigkeit, 8 Mg. 12,7 mm, 8 Raketen, 1800 kg Bomben; c) Die Strahltriebwerke «Derwent I» erweisen sich als leistungsfähig; die Ueberholungen finden jetzt nach 270 Flugstunden statt wie bisher nach 180; d) Ein 14 t schweres Fernlenkgeschoss Typ V 2 erreichte in den USA. 5700 km/h Geschwindigkeit und 177 km Höhe.

**Flugwehr und Technik**, Nr. 3, März 1947.

Als Abschluss des Berichtes «Schlacht über England» (Juni—Oktober 1940) werden Einzelheiten über den Einsatz der Flab und die Kampfweise der Flieger veröffentlicht. — Der Artillerie-Flieger hat auch im zweiten Weltkrieg keineswegs an Bedeutung eingebüßt; dies beweisen die Auszüge ausländischer Zeitschriften.

«Deutsche Startraketen und Raketenflugzeuge», von einem ehemaligen Hauptmann der deutschen Luftwaffe (es ist der Redaktor für die Veröffentlichung taktisch-technischer Erfahrungsberichte ehemaliger Kriegsteilnehmer zu beglückwünschen). Da die als Starthilfe verwendeten Raketen den Leser nur wenig interessieren, seien die Ausführungen über die Raketenflugzeuge etwas ausführlicher behandelt. Die alliierten Luftangriffe bewirkten zweierlei: Erstens die Forderung nach einem geeigneten Abwehrmittel, das in dem Raketenflugzeug gefunden wurde, zweitens die Behinderung der Forschungsarbeiten, so dass Konstruktion und Erprobung nur flüchtig durchgeführt werden konnten. Erste Versuche 1928 mit raketenaustrüstetem Segelflugzeug; weiterer Versuch vor 1939 mit Heinkel 176. Als militärische Ausführung trat dann aber das Messerschmitt Me 163-Raketenflugzeug in Aktion; max. Geschwindigkeit 900 km/h, 12 km Höhe wurden in drei Minuten erreicht, 12 Minuten Flugdauer. Die Weiterentwicklung daraus ergab den Me 263. Daneben bestanden andere Projekte, z. B. das in einer früheren Nummer beschriebene Flugzeug «Natter». — «Der Kugelkornrechner Contraves», eine Beschreibung dieses Gerätes. — Im Kapitel Luftpolitik führt Hptm. Dr. iur. Guldmann die Abhandlung über «Luftrecht im Wenden» fort. — «Fliegen mit Ueberschallgeschwindigkeit» von R. Wild. Es werden die Schwierigkeiten beschrieben, welche dazu führen, dass bis heute kein bemanntes Flugzeug schneller als der Schall geflogen ist. — Dipl.-Ing. Schmidt, nachdem er sich in der letzten Zeitschrift-Nummer über die industriellen politischen Massnahmen äusserte, zeigt er nun in «Entwicklung und Versuch der deutschen Flugzeugindustrie» die technischen Probleme und deren Lösungen.

Eine Schwedenkommission ist der Ansicht, dass die Zivilverteidigung schon im Friedensdienst organisiert werden muss und beantragt den Bau von bombensiche-

ren Unterständen für Ortschaften von mehr als 30 000 Einwohnern, um wenigstens 10—20 % der Bevölkerung Schutz gewähren zu können.

Hptm. i. Gst. Wetter.

**Aerztliche Monatshefte** für berufliche Fortbildung. *Cahiers mensuels de Médecine*. Schriftleitung: P. D. Dr. med. E. Blum, Bern. GBS-Verlag, Gerber Buchdruck, Schwarzenburg (Bern).

Der zweite Jahrgang dieser sehr beachtenswerten Schrift wurde in verschiedenen Richtungen ausgebaut. Es wurden im Rahmen des allgemeinen Programms, das wie im ersten Jahr in jedem Heft ein wesentliches medizinisches Gebiet behandelt, einzelne Gruppen zusammengefasst und Themen in den Vordergrund gerückt, die von verschiedenen Seiten beleuchtet werden können, wie z. B. Nebennieren und Schilddrüse (Januarheft), Oedeme (Aprilheft), Ermüdung und Ueberbeanspruchung (September-/Oktoberheft) usw.

Ganz besonders wertvoll sind dem Leser, dem die Zeit zum Studium aller Arbeiten fehlt, die vorzüglichen Inhaltsangaben, die am Schlusse jedes Heftes in deutscher und französischer Sprache folgen. Als Neuerung dürfen auch noch die Besprechungen von Neuerscheinungen erwähnt werden.

**Allgemeine schweizerische Militärzeitung**, Nr. 3, März 1947.

«Zur Revision des Dienstreglementes» bemerkt Oberstlt. i. Gst. Uhlmann, dass die Kommission nicht konkrete und fest formulierte Vorschläge, sondern Anregungen an das EMD eingereicht habe. Weder der Ruf nach Demokratisierung der Armee noch nach Neugestaltung des Dienstreglementes wäre erklingen, hätten wir immer nur ideale Vorgesetzte gehabt. Wichtig ist die Interpretation des Dienstreglementes oder — anders ausgedrückt — das Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Untergebenen. Daneben sind übertriebene Formalitäten oder Kasernentöne zu mindern, respektive abzuschaffen. Aber das «gesunde soldatische Ge-

halt» hat weiterhin das Fundament der Kriegstüchtigkeit zu bleiben. —

Im selben Rahmen über Erfahrungen und die nun daraus sich ergebenden Konsequenzen verlangt Major Brandenberger in «Erfahrungen aus dem Aktivdienst als Verpflichtung für die Nachkriegszeit», dass die heute zum Teil uferlose Diskussion unserer Wehrprobleme eingeschränkt werden müsse; jeder befasse sich nur mit dem, für das er im Rahmen des Ganzen persönlich die Verantwortung trägt. Zuerst sei eine Bilanz zu ziehen zwischen eigenen und ausländischen Erfahrungen. Als erstes werde einem bewusst, dass unser gesamtes militärisches Handeln eine «unteilbare Einheit» sei; es gebe nur eine Gründlichkeit, Zuverlässigkeit, einen Ernst. Dies bedinge wiederum, dass der Soldat sich selber Vorgesetzter sei, der verstehe, in allen Lagen immer und überall seine Pflicht zu tun. In diesem Sinne müsste man die kommenden Dienste aufbauen und die Manöver beurteilen. —

«Der Erdkampfflieger» (Fortsetzung): Unsere Luftwaffe hat drei Aufgaben, nämlich: Aufklärung, Kampf gegen Erdziele, Kampf gegen feindliche Flieger; sie kann aber nicht alle Aufgaben erfüllen, sondern nur einen geringen Teil. Der Verfasser bringt sodann Einzelbeispiele von Aktionen und Bekämpfung der Luftlandetruppen. — Ansicht des Kdt. der 82. Luftlandedivision über «Luftlandearmeen der Zukunft»: Sie haben drei Mittel: Fallschirm, Segelflugzeug, Transportmaschine. NB. Die Uebersetzung ist ungenau; es wäre besser zu unterscheiden zwischen Motorflugzeugen und Gleitern, denn eine «Transportmaschine» kann ebenso gut ein Lastwagen sein! — «Zur Frage der Grenadiere», ein geschichtlicher Abriss und eine Rechtfertigung zur Beibehaltung der Grenadierschulen und der Grenadier-Kp. im Rgt.-Verband. — «Evolution du bataillon français au cours de la guerre 1939—1945.» — «Die schwedische Heimwehr.» Und ein Diskussionsbeitrag «Der militärische Gruss». Beibehaltung des Grusses aus hierarchischen Gründen, aber ohne Drill, also Gruss ohne Achtungstellung (dafür auch im Ausgang!).

W.

## Literatur

**Geschichte des zweiten Weltkrieges**, von Edgar Schumacher, Zürich 1946, Verlag Schulthess & Co., A.-G., Lieferung 4/5 (Schlusslieferung).

Mit dieser letzten Lieferung findet ein ausgezeichnetes Werk seinen Abschluss. (Der in Leinwand gebundene ganze Band präsentiert sich in jeder Hinsicht sehr vorteilhaft.)

Oberstdivisionär Schumacher nimmt in diesem Heft seine Ausführungen mit der Beschreibung des deutschen Rückzuges durch Russland wieder auf und geht dann zu den Ereignissen in Nordafrika und Italien über.

Der dritte Teil des Gesamtwerkes umfasst dann die Zeit von der Invasion bis zum Kriegsende und schildert uns in zwingender Darstellung die Ereignisse, die uns noch in frischer Erinnerung sind. Das Verzeichnis der 25 Kartenskizzen bildet eine wertvolle Ergänzung.

**Inter Arma Caritas**. Das Werk des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz während des zweiten Weltkrieges.

Comité International de la Croix-Rouge, Genève 1947.

Vorgängig einem ausführlichen Gesamtbericht über die gesamte Tätigkeit während des zweiten Weltkrieges und der ersten Nachkriegszeit, der im August 1948 der Internationalen Rotkreuz-Konferenz in Stockholm vorgelegt werden soll, finden wir hier in ansprechender Aufmachung ein flüssig geschriebenes Büchlein, verfasst von Frédéric Siordet, Rechtsberater beim Internationalen Komitee.

Das Büchlein gibt eine ausgezeichnete Uebersicht über die überaus segensreiche Tätigkeit des Internationalen Komitees und erfüllt uns mit Dankbarkeit gegenüber seinen unermüdlichen Mitgliedern.