

Zeitschrift: Protar
Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes
Band: 13 (1947)
Heft: 11-12

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: 17.01.2026

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

Zeitschriften

Interavia, «Querschnitt der Weltluftfahrt»

Nr. 11, November 1947. Wenn heute jemand über den Konflikt zwischen den USA. und UdSSR. erfreut ist, so sind es die amerikanischen Luftfahrtindustriellen. Einsteils erfordert die momentane Lage die sofortige Beschaffung modernsten Fluggerätes und andernteils die Beibehaltung einer leistungsfähigen Flugzeugindustrie. Wie aus «Luftfahrtindustrie und Luftverkehr der USA. im Spiegel der Wirtschaft» zu entnehmen ist. handelt es sich vor allem um drei Flugzeugtypen, an denen die Luftwaffe ein Hauptinteresse hat: Bombenflugzeug «Boeing» B-50, Transportflugzeug «Boeing» C-97, Rückstoss-Jagdflugzeuge «Republic» P-84 und «North American» P-86.

«Boeing» B-50 ist der modernste Bomber der Welt. Er besitzt vier Motoren zu je 3500 PS (à 28 Zylinder) und ist eine eigentliche Weiterentwicklung der «Superfortresse», welche aus dem Krieg im Osten hinlänglich bekannt sein dürfte. Dieselbe Ausführung, jedoch für Transporte von Luftlandetruppen und Material bestimmt, existiert unter der Bezeichnung C-97. Maximale Fluggeschwindigkeit 640 km/h, Reichweite 6750 km, Fluggewicht 61 t. — Beim P-84 «Thunderjet» handelt es sich um ein Rückstoss-Jagdflugzeug mit 1600 km Aktionsradius und 12 km Flughöhe. Der P-86 ist ebenfalls ein Rückstossjäger mit pfeilförmiger Anordnung der Trag- und Steuerflächen (eine Eigenart, die nun fast bei allen an der Schallgrenze fliegenden Flugzeugen zu finden ist); die Höchstgeschwindigkeit beträgt 1050 km/h.

Das Studium dieser Flugzeugtypen bietet zugleich einen Hinweis auf die Absicht in der Luftkriegsführung. Erwähnenswert ist dabei noch, dass die USA. im Jahr 1948 924 Millionen Dollars für die Militärluftfahrt ausgeben wird und zurzeit an 3000 Forschungs- und Entwicklungsobjekten arbeitet.

Als Neuschöpfung der Aviatik bringt die Interavia Bild und Text zu «Boeing» XB-47 «Stratojet» (die Bezeichnung X bedeutet stets: Erprobung oder Prototyp, B = Bomber), einem Rückstoss-Bombenflugzeug mit sechs Triebwerken «General Electric» und Startraketen am Rumpf.

Die Bedeutung des Luftschiffes kommt im Aufsatz «Das Luftschiff 1947» zum Ausdruck. Seine zukünftige

Verwendung ziviler und militärischer Art ist wohl etwas zu optimistisch geschildert.

In «Luftkrieg und Völkerrecht» meldet sich der Redaktor selber zum Wort. Es sind eindrückliche, menschliche Fragen, die hier aufgeworfen und an Hand des Haager Abkommens beantwortet werden: Darf ein Verwundeter getötet werden? Darf ein Flieger einen aus dem Flugzeug sich rettenden Piloten beschissen? Ist die Flächenbombardierung, die Anwendung der Atombombe zulässig? Was kann geschehen, um eventuelle nächste Kriege humaner zu gestalten? Der Verfasser glaubt in der Errichtung von Schutzzonen die Lösung zu sehen.

Flugwehr und -Technik.

Nr. 10, Oktober 1947. Für Nichtflieger bietet diese Ausgabe wenig Interessantes. Einzig die Bemerkung «Erster Flug eines ferngesteuerten Flugzeuges über den Nordatlantik» ist beachtenswert. Der Flug dauerte 10 Stunden und wurde mittels vier Funkstationen ferngesteuert. (Es handelt sich nur um einen Versuch unter Hunderten, denn das nächste Ziel der Militärvaviatik ist — nebst den Raumwaffen —, das ferngesteuerte und somit direkt vom Menschen unabhängige Flugzeug. Der Unterschied zwischen beiden Waffen liegt lediglich darin, dass Raumwaffen nur einen Einsatz, Flugzeuge aber mehrere Einsätze erlauben. Der Weg bis zum massenweisen Einsatz von Fernlenkflugzeugen ist allerdings noch weit, und es dürfte noch beinahe ein Jahrzehnt verstreichen, bis das Ziel erreicht ist.)

Nr. 11, November 1947. Ausgehend vom Spruch «Die Atombombe hat den Krieg beendet; Radar hat ihn aber gekämpft» behandelt Lt. Speiser in «Radar» zuerst die Grundlagen (Das Echo — Die Technik — Die Impulstechnik). — Beschreibung des Versuchsflugzeuges für Überschallgeschwindigkeit, Douglas «Sky-streak», das 1046 km/h Geschwindigkeit erreichte. — Versuche, den Lärm des Kolbenflugmotors zu reduzieren, zwecks Schaffung unhörbarer Flugzeuge, führten bei einem Verbindungsflugzeug «Stinson» dazu, dass dieses Flugzeug auf einer Distanz von 100 m kaum noch hörbar war.

Kleine Mitteilungen

Luftschutzdienst

Mangels gesetzlicher Grundlagen konnte bis heute denjenigen Militärdienstpflchtigen, die zum Luftschutz abkommandiert waren, die feldgraue Ausrüstung nicht abgenommen werden, so dass sie diese neben der Luftschatzausrüstung aufbewahren und pflegen mussten. Durch einen Bundesratsbeschluss ist nun diesem Ubelstand abgeholfen worden.

Alle zum Luftschutz abkommandierten Militärdienstpflchtigen haben ihre militärische Ausrüstung abzugeben, doch können sie je nach dem Alter ein bis

drei Gegenstände der Ausrüstung nach freier Wahl behalten. Die Abgabe erfolgt beim Zeughaus des Wohnortskantons auf besondere Aufforderung hin. Die betreffenden Militärdienstpflchtigen haben daher keine Inspektion mehr — auch nicht die Nachinspektion 1947 — zu bestehen.

Gleichzeitig wurde festgelegt, dass eine Abkommandierung zum Luftschutz als endgültig zu betrachten ist, dass aber die Abkommandierten nur dann Militärpflichtersatz zu bezahlen haben, wenn sie den ihnen obliegenden Luftschutzdienst nicht erfüllen.