Zeitschrift: Protar

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

Band: 14 (1948)

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: 23.08.2025

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

Zivilverteidigung ihren Teil beizutragen haben, muss das Gewicht der Anstrengung und der Grad der Vollständigkeit in den gefährdesten Industriegegenden am grössten sein.

In Bezug auf die Frage, «was sollen wir vom Standpunkt der Bundesbehörde aus jetzt schon unternehmen», scheint es am zweckmässigsten zu sein, dass alle grösseren Gemeinden die friedensmässige Organisation der Katastrophenabwehr gegen Feuer, Ueberschwemmung, Erdbeben, Sturm, Explosionen usw. jetzt aufstellen oder ausbauen und vervollkommen. Eine solch sorgfältig durchdachte Organisation, die die Zivilverteidigungsprobleme berücksichtigt und mit dem Aufkommen neuer Probleme dauernd vergrössert und vervollständigt wird, stellt eine systematische Vorbereitung Ihrer Städte und der ganzen Nation für die schwereren Kriegsaufgaben dar. Ein solches Vorgehen bedeutet ein wertvoller Zeitgewinn beim Ausbau der eigentlichen Kriegsorganisation.

Abschliessend möchte ich zwei Sachen besonders hervorheben: Die unerlässliche Notwendigkeit eines ausgebildeten und disziplinierten Führungskaders in allen Gemeinden und die Dringlichkeit der Vorbereitung. Ich will damit nicht sagen, dass ein Krieg unmittelbar bevorsteht oder unabwendbar sei; aber ich kenne die internen Schwierigkeiten durch das Vorhandensein von ungelösten Problemen, zahlreichen Konfliktstoffen, von Spezialinteressen aller Regierungsdepartemente, der Staaten und Gemeinden. Dazu kommen die Notwendigkeit neuer Gesetze in allen Belangen und der grosse Zeitbedarf für das Ausarbeiten vernünftiger und wirksamer Lösungen, wollten sie vom Vertrauen unseres Volkes getragen werden und seine Unterstützung erhalten.

Zeitschriften

Interavia — Querschnitt der Weltluftfahrt.

Nr. 3, März 1948.

Ein Querschnitt durch «Die letzten Kolbenmotorjagdflugzeuge» (dem übrigens im Heft Nr. 4 ein solcher über «Rückstossjäger 1948» folgt). Beide sind von solcher aktueller Bedeutung, dass diese Aufsätze von jedem gelesen werden müssen, der über die jetzigen Bestrebungen der Luftwaffen im Bilde sein will. Die detaillierten Angaben über Reichweite, Motorleistung, Fluggewicht, Höchst- und Steiggeschwindigkeit sowie Waffen geben erschöpfenden Aufschluss. Es wird bemerkt, dass die Höchstgeschwindigkeit der Kolbenmotor-Jagdflugzeuge beinahe einheitlich bei 740 bis 780 km/h liege. Der Vorteil dieser Type gegenüber dem Rückstossjäger ist der geringe Kraftstoffverbrauch (daher gute Eignung für Langstreckenflüge) und die kurze Startstrecke (daher Eignung, als Flugzeug ab Trägerschiffen oder schlechten Flugplätzen verwendet zu werden). — «Fantasie oder Wirklichkeit?» Ein Ausschnitt aus Entwürfen der deutschen Luftfahrtindustrie: 4- bis 6motoriges Rückstossträgerflugzeug mit zweimotorigem Rückstossjäger unter dem Rumpf; 6motoriges Trägerflugzeug mit fünf V 1-ähnlichen Flugkörpern, die abgefeuert und ferngesteuert werden können; einmotoriges Düsenflugzeug mit 30 t Bombenzuladung, usf. — In «Kleinamphibien und amphibische Touristik» werden die stählernen Wildgänse der Luft, die fliegen, schwimmen und auf Flugplätzen rollen können, behandelt. Es ist eine zusammenfassende Darstellung der damaligen und heutigen Touristik-Amphibienflugzeuge und über ihre Verwendungsmöglichkeiten. — Am 30. Januar 1948 ist Orville Wright gestorben; er gilt als der Vater des Flugzeuges. Die Abhandlung über sein Wirken wird in vollem Umfange seiner grossen Bedeutung für das heutige Luftzeitalter gerecht.

Nr. 4, April 1948.

Es ist ein Kunststück, den langen und sich immer wiederholenden Bericht der amerikanischen Luftfahrtkommission auf die wesentlichsten Punkte zu reduzieren. In «Die Teilung der Einflusszonen ist der Krieg?» wird das getan. Die Amerikaner stellen zwei Thesen auf: 1. Der Frieden kann nicht teuer genug erkauft werden; 2. Der Krieg von morgen wird ein Luftkrieg sein (deshalb 1948 = 3,8 und 1953 = 10 Milliarden Dollars allein für die Luftwaffe). Die Kernsätze dieser Studie sind: 1. In der amerikanischen Rüstung ist die Luftwaffe das Kernstück, denn die zweitbeste Luftwaffe ist gleichbedeutend mit keiner; 2. Schutz gegen neue Raumwaffen; 3. Die Atomwaffe wird nur bis anfangs 1953 amerikanisches Monopol sein; 4. Andere Waffen noch grösserer Zerstörungskraft sind heute schon verfügbar; 5. Bisher ist der Bakterienkrieg noch nicht in Erscheinung getreten, aber er könnte in Zukunft. Schlussendlich wird der in «Protar» bereits erwähnte Ausbau vorgeschlagen, wobei hinzuzufügen ist, dass sich auch die Marinestrategie geändert hat: es dominiert nicht mehr das Schiff, sondern das Flugzeug; der Flugzeugträger wird zur Königin des Schachbrettes, das Schlachtschiff bleibt nur noch König! — «Rückstossjäger 1948», ein Querschnitt mit allen wünschbaren Detailangaben und reichem Bildmaterial versehen. Alle diese Rückstossjäger weisen eine über der 800 km/h Grenze liegende Geschwindigkeit auf; die obere Grenze liegt beim heutigen Weltgeschwindigkeitsrekord 1047,5 km/h. «Mögen einige der hier erwähnten Jagdflugzeugmuster im Laufe dieses Jahres noch die 1050 km/h erreichen oder etwas überschreiten, so darf man doch sagen, dass die Entwicklung des Unterschall-Jagdflugzeuges bezüglich Geschwindigkeit abgeschlossen ist. Schnellere Jäger mag es wieder geben, wenn Forschungsflugzeuge die Schallgeschwindigkeit überschritten haben und sich der Mensch jenseits von ihr häuslich niederlassen kann...» — Eine neue Art Volks- und Kriegsflugzeuge? Jedermann fliegt Copter! Dies ist eine neue Type Drehflügelflugzeuge, besser gesagt Drehflügelapparat, den sich jedermann am Rücken anschnallen kann, und so wird ohne Zweifel nächsthin der Volkshubschrauber zu erwarten sein. Eine lesenswerte Abhandlung über diese Fluggeräte! — Noch erwähnenswerte andere Aufsätze: Das Flugzeug als Samariter; Die Fliegerbombe dankt nicht ab (im Gegenteil, es wurde in den USA. eine 19 t schwere erprobt); Gedanken über die Bewaffnung moderner Jagdflugzeuge (mit der Quintessenz, dass das Flugzeug für die Bewaff-

nung und nicht die Bewaffnung für das Flugzeug zu entwickeln sei); Lastgleiter im Luftverkehr; Von der Zuidersee zur Südsee u. a. m.

Nr. 4, Mai 1948.

Das prophylaktische Vorgehen Amerikas zeigt sich am deutlichsten im Antrag der Militärs, die jährliche Flugzeugproduktion für militärische Zwecke von 800 auf 2000 Millionen Dollars zu steigern. Die Hauptnutzniesser sind «Boeing» mit 250 Millionen Dollars für schwere Bombenflugzeuge, «North American» mit 200 Millionen Dollars für Rückstossbomber und Fernwaffen, «Consolidated-Vultee» mit 100 Kampfflugzeugen B 36 und «United Aircraft» mit 270 Millionen Dollars für Triebwerke u. a. m. So steht's geschrieben im «Spiegel der Wirtschaft». — «Kleinflugplätze?» Der Verfasser schildert die Massnahmen, die auf einem Flugzeugträger getroffen werden, um Flugzeuge mit über 900 km/h Höchst- und 160 km/h Landegeschwindigkeit starten und landen zu lassen. Er kommt zum Schluss, dass dieselben Vorkehrungen auch auf einem Festlandflugplatz verwirklicht werden können: Start- und Landebahnausmass ca. 200 m, versehen mit 1—2 Schleudervorrichtungen und Halte- sowie Auffanganlagen; dies würde besonders für Jagdfliegerflugplätze vorteilhaft sein. — Die NACA (National Advisory Committee for Aeronautics) befasst sich mit sechs Hauptaufgaben: 1. Voraussage der Entwicklung der Luftfahrt auf zivilem und militärischem Gebiet; 2. rechtzeitiges Erkennen der Forschungsaufgaben, die sich stellen werden; 3. Entwurf und Bereitstellung der besondern Versuchsanlagen; 4. gegenseitige Abstimmung der Regierungsprogramme für reine Forschung; 5. wissenschaftliche Untersuchungen und Grundlagenforschung in den eigenen Anstalten; 6. Förderung und Unterstützung der Forschung in wissenschaftlichen Instituten und Hochschulen. Die Millionenkredite erlaubten der NACA, riesige Anlagen zu bauen und die Forschung — wie kein anderer Staat sonst — zu intensivieren (die Forschungslaboratorien werden detailliert beschrieben). — Im weitern folgende Aufsätze: Der Geleitzug, Gasturbine Siddeley Armstrong; Bodenprüfstand für Schnellflugbedingungen; Reiseflugzeuge mit Rückstossantrieb?; Electropult — Moderne Sport- und Reiseflugzeuge; Das neue Lockheed-Düsen-Umschulungsflugzeug TF-80 C, u. a. m.

Flugwehr und -Technik.

Nr. 3, März 1948.

Das amerikanische Düsenjagdflugzeug Grumman «Panther», das infolge Saugklappen bereits nach 150 m Startstrecke starten kann. — Ueber die Ausrüstung der amerikanischen Luftstreitkräfte gibt u. a. eine Aufstellung folgende Angaben: a) heute in Serie gebaute Flugzeuge für die Heeresluftwaffe: Northrop B 35 (13 Stück), Convair B 36 (100 Stück), North American B 45 (100 Stück), Boeing B 50 (133 Stück), North American P 86 (225 Stück), Fairchild C 119 (37 Stück). b) In Flugerprobung stehende Typen: Curtiss Wright XP 87, Mc Donnel XP 85, Convair XP 81, Northrop XP 79, Douglas XB 43, Convair XB 46, Boeing XB 47, Martin XB 49, Northrop XB 49, Convair XC 99, Hughes XF 11, Republic XF 12. (Nebenbei bemerkt: X = Versuchsflugzeug, B = Bomber, P = Jäger, C = Transportflugzeug, F = Aufklärungsflugzeug).

Nr. 4, April 1948.

«Der Einfluss der Selbstmordangriffe japanischer Flieger auf die Schiffsverluste der U. S.-Navy im zweiten Weltkrieg»; Endergebnis des ausführlichen Artikels: 10 % sämtlicher von der amerikanischen Flotte erlittenen Verluste sind durch japanische Selbstmordflieger erzielt worden. — Das britische Düsenjagdflugzeug Vickers «Attacker» erreichte in geschlossener 100-km-Strecke eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 908 km/h. — Amerikanisches Düsenbombenflugzeug North American B 45, vier Düsentriebwerke, vier Mann, aber keine Angaben über Bewaffnung. — Th. Weber: Zum Thema Flieger und Panzer. — Ein deutscher Fliegeroffizier: Die Bedeutung der Gefechtsaufklärung für den Einsatz von Schlachtfliegerverbänden.

Kleine Mitteilungen

Aenderung zum Verzeichnis der Schulen und Kurse 1948

Betrifft: Luftschutz-Offizierskurs 12

Aus technischen Gründen musste dieser Kurs in den Herbst verschoben wenden. Er findet nunmehr statt vom *8.—13. November 1948.* Kursort bleibt *Basel.*

Schuhentschädigung für Luftschutzdienst

Dem Gesuch des Verbandes der LO-Rechnungsführer, die Schuhentschädigung mit der Soldauszahlung auszurichten, wurde mit sofortiger Wirkung Folge gegeben.

Die Mitteilung in der letzten Nummer der «Protar», wonach die Entschädigung in den diesjährigen Gerätewartekursen nicht ausbezahlt wurde, beruht auf falscher Information.

Schweizer Mustermesse 1948

(10.—20. April)

Die 32. Schweizer Mustermesse reihte sich würdig an ihre Vorgängerinnen an, und legte erneut beredtes Zeugnis der Leistungsfähigkeit der Industrie und der Wirtschaft unseres Landes ab.

Es ist begreiflich, dass seit dem Waffenstillstand eigentliche Hinweise auf Gerätschaften fehlen, die bei den zivilen Luftschutzmassnahmen oder bei der Luftschutztruppe Verwendung finden. Wir finden ja auch nur indirekt Hinweise auf die Anwendungsgebiete der Landesverteidigung überhaupt.

Interessante Anregungen erhält man immer wieder durch die Firmen, die sich der Feuerbekämpfung verschrieben haben. Bei den Feuerlöschapparaten finden wir die Firmen *AG. für techn. Neuheiten,* Binnigen, die *Carba AG.,* Bern, *Leutwyler,* Zug, *Minimax AG.,* Zürich und *Schenk Ferdinand,* Worblaufen, Vertreter. Ueber Brandschutz mit Hilfe von Kohlensäure orientiert der Stand der *Sifrag,* Bern und Zürich. Motorspritzen haben die Firmen *Brun & Cie. AG.,* Nebikon, *Schenk,* Worblaufen und Gebrüder *Vogt,* Oberdiessbach ausgestellt.