

**Zeitschrift:** Protar  
**Herausgeber:** Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes  
**Band:** 15 (1949)  
**Heft:** 3-4

**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>**

Landwehr gewesen wäre. Praktisch ändert auch die Ausdehnung der Landsturmpflicht bis zum 60. Altersjahr nichts; statt mit halb ausgebildeten Wehrpflichtigen im bewaffneten Hilfsdienst vereinigt zu sein, was oft zu Klagen Anlass gab, wird der ausgebildete Wehrmann künftig einfach bei seiner Einheit verbleiben. Von einigen Parlamentariern wurde der Antrag gestellt, die Dienstpflicht mit 55 Jahren enden zu lassen. Das ergäbe aber einen Ausfall von rund 40 000 Mann. Hingegen wird dem Spitalpersonal weitgehend Urlaub gewährt werden.

Vom neuen *Verwaltungsreglement*, das die Form eines Beschlusses der Bundesversammlung hat (also kein Bundesbeschluss und dem Referendum nicht unterstellt ist) erwähnen wir bloss die Neuordnung des Soldes. Dieser ist für Kpl. auf Fr. 3.—, für Wm. auf Fr. 3.50, für Four. und Fw. auf Fr. 4.50 erhöht worden. Mannschafts- und

Offizierssold bleiben unverändert. Was insbesondere ersteren angeht, so gab Bundesrat Kobelt zu bedenken, dass es sich beim Sold um ein Taschengeld, nicht um ein Gehalt handelt, und dass die Leistungen der Ausgleichskassen den Verdienstaufschlag zu einem grösseren Teil decken.

Von grosser Bedeutung für die Angehörigen der Luftschutztruppen ist das Bundesgesetz über den *Schutz des Anstellungsverhältnisses* während des Militärdienstes, auf das in einer der nächsten Nummern zurückzukommen sein wird, da es eine eingehendere Besprechung verdient.

Schliesslich erwähnen wir noch, obgleich sie mit den Verhandlungen der Bundesversammlung nicht im Zusammenhang steht, die Verordnung des Bundesrates über die *Bekleidung der Armee*, in deren Art. 23 die Bestimmung enthalten ist, dass das Militärdepartement die Bekleidung und die Abzeichen der Luftschutztruppen regle.

---

## Zeitschriften

### **Interavia — Querschnitt der Weltluftfahrt**

*Januar 1949:* Massgebend für die Luftfahrt ist vorläufig immer noch Amerika. Aus «Blick auf die Luftfahrt der USA» ist zu entnehmen, dass die Luftfahrtindustrie ihre Existenzkrise durch grosse Aufträge des Militärs überwunden hat. Der amerikanische Kongress bewilligte im Jahr 1948 total 3 200 000 000 Dollars für die Beschaffung neuer Flugzeuge. In Frage kommen die Rückstossjäger F-80 Lockheed «Shooting Star», F-84 Republic, F-86 North American, F-89 Northrop Allwetterjäger; die Bomber mit bisherigen Kolbenmotoren wie B-36 Convair, B-50 Boeing, B-54 Boeing sowie mit Rückstosstriebwerken B-45 North American, B-47 Boeing, B-49 Northrop «Fliegender Flügel» und die Transporter C-97 Boeing, C-124 Douglas. Versucht man diese Angaben praktisch zu deuten, so ergibt sich, dass bis zum Jahr 1951 die Leistungen der amerikanischen Militärflugzeuge (diejenigen der anderen Grossmächte dürften nicht viel anders sein) ungefähr folgende sind: Jäger mit oberer Geschwindigkeitsgrenze bei 1000 km/h, also knapp an der Schallgrenze und einer Bewaffnung von 4—8 Maschinengewehren, Kaliber 12,7 mm, sowie 6—12 Raketengeschossen; Bomber mit maximaler Geschwindigkeit von 800 km/h, 19 000 km Reichweite, 10 bis 30 Tonnen Nutzlast und Transporter mit 60—100 Mann. Im Bericht heisst es weiter, dass die viermotorigen Bomber der Boeing-Werke noch auf Jahre hinaus das Rückgrat der amerikanischen Bomberverbände bilden werden.

Bemerkenswert und aktuell ist auch das Kapitel «Startraketten», sind diese doch militärische Hilfsmittel, die zu Ueberraschungen führen können. Mit Startraketen wird ab Flugplätzen gestartet, wo man es nicht für möglich gehalten hätte. Ja, selbst die Marineluftwaffe gewinnt dadurch an Bedeutung, wird sie bei Beschaffung des vorgesehenen 65 000-Tonnen-Flugzeug-

trägers in Zukunft doch befähigt sein, von solchen schwimmenden Flugbasen aus schwere Bomber von über 45 Tonnen Fluggewicht starten zu lassen. Am besten illustriert wird diese Abhandlung über Startraketen durch ein darin enthaltenes Beispiel: «Der Schnellbomber Boeing XB-47 «Stratojet» hat 18 Startraketen im Rumpf eingebaut, die neben 10 900 kg Standeschub der 6 General Electric-Turbinen weitere 8100 kg Vortrieb verfügbar machen.

Der Laie findet sich oft im Gewirr der abgekürzten militärischen Bezeichnungen nicht aus; er stolpert über F-84, P2V oder MIG 9 und wie die Begriffe alle heissen. Ich betrachte dieses Januarheft der Interavia deshalb für jeden Offizier als so wertvoll, dass er es besitzen muss, weil darin eine vollständige Liste der gebräuchlichen Musterbezeichnungen von Flugzeugen aller Länder enthalten ist. Wir finden hier beispielsweise unter den Vereinigten Staaten, dass die Kennbuchstaben F = Jäger, R = Aufklärer, B = Bomber, C = Transporter, H = Hubschrauber, G = Lastgleiter, X = Sonder-Ver suchsflugzeug bedeuten.

Im gleichen Heft finden wir eine mit vielen Bildern und Tatsachenmaterial versehene Beschreibung «Die Brücke in Bildern», gemeint ist damit die Luftbrücke nach Berlin. Es wird hier ausgedrückt, was vielfach übersehen wird, nämlich dass diese Luftbrücke Experiment und Training zugleich ist, denn «dem Lufttransport kommt im Rahmen eines modernen Wehrsystems immer mehr Bedeutung zu. Es ist also eben so wichtig, über ausgebildete Transportflieger zu verfügen, als über Jagdpiloten». Auch wird dadurch das Bodenpersonal im Blindlandeverfahren ausgebildet.

Ausserdem folgende Aufsätze: Neujahrsgedanken eines Zeitgenossen (eine scharfe Auseinandersetzung mit den englischen Manieren und Leistungen in der Luftfahrt). Kampf den Verspätungen. Vom Coffee-House

zur Luftfrachtbörse. Der Club der fliegenden Farmer. In Argentinien weht der Wind. Welche Leistungen sind im Segelflug erreichbar? Die verschiedenen Arten des Drehmomentenausgleichs bei Hubschraubern. Dehnungsmessung durch Widerstandselemente. Querschnitt durch den Monat (enthaltend Beschreibungen neuer Flugzeuge, Triebwerke, der Luftfahrt und -Politik).

*Nr. 2, Februar 1949:* Dieses Heft bringt zwei grössere Artikel, die von militärischer Bedeutung sind. Der erste heisst: «Fünf Minuten vor zwölf.» Er bietet eine gute Uebersicht über die «Bündnisse im Zeitalter der Luftstrategie», die mit vielen Illustrationen bereichert und anschaulich dargestellt wird. Bemerkenswert ist der Schlusssatz: «Der Typus des modernen Beistandspaktes scheint auf Stabsbesprechungen, auf alsbaldige umfassende Vereinheitlichung der Ausbildung, Bewaffnung und Produktion nicht mehr verzichten zu können. Das Flugzeug hat den politischen Unterhändlern das Tempo vorgeschrieben.»

Die zweite Arbeit führt uns in den Bereich der «Flügelbomben». Diesmal ist es die Gorgon IV, eine Staustrahldüse. Wer nicht weiss, wie eine solche arbeitet, lese: «... das einfachste Mittel für den Antrieb von Luftfahrzeugen mittels Brennstoff und Luft, das man sich überhaupt denken kann! Es besteht aus einem tonnenförmigen Blechrohr von einem halben Meter Durchmesser und etwa 2 Metern Länge, in das Luft eintritt, in der Mitte Brennstoff eingespritzt wird und hinten die schüberzeugenden Abgase austreten. Das ist alles.» Nun, diese von einem Flugzeug aus gestartete Flügelbombe wird hier zu Versuchszwecken eingesetzt. Sie ist aber als Kriegsmittel nicht hoch genug einzuschätzen.

In weitem Aufsätzen: Bessere Leistung im Segelflug durch Nurflügelbauweise. Mikro-Flugzeuge (Kleinst-Flugzeuge). Der 18. Salon de l'aéronautique in Paris (29.4.—25.5.49). Die Prüfung der Flugeigenschaften. Das Flugwerkgewicht; etc.

*Nr. 3, März 1949:* Was wäre die «Luftfahrt ohne Benzin»? Man sehe mal in der USA-Heeresbeschaffung nach, die anfangs dieses Jahres von der Petroleumindustrie eine Lieferung von 2240 Millionen Litern innert eines halben Jahres forderte. Tatsache bleibt noch, dass bis heute und in naher Zukunft die Luftfahrt vom Petroleum abhängig ist. Ueber Erdölvorkommen, Produktion, Bohrungen, Machtkämpfe der Erdölkönige und anderes mehr gibt der Leitartikel dieser Märznummer eine lebendig beschriebene Auskunft.

Auf dem Nordatlantik befinden sich heute 13 Wetterschiffe, die allen Stürmen zum Trotz dort bleiben. Ihre Aufgabe ist, den Schiffen und Flugzeugen mitzuteilen, wo die Stürme wüten und wo sie sich in einigen Stunden befinden werden. Sie geben somit die Unterlagen für eine genaue Wettervorhersage und helfen zudem Schiffen und Flugzeugen aus Notlagen. Ausführlicher Text und viele Bilder im Artikel «Wetterschiffe im Nordatlantik».

Eine Beschreibung dieses neuen Wunders der Flugtechnik, nämlich eines Hochgeschwindigkeitsflugzeuges, findet sich im «Northrop X-4», das am 16. 12. 48 zum erstenmal flog. «Während für die Bell X-1 in einer Höhe von rund 25 000 m theoretische Ueberschallgeschwindigkeiten bis zu 2740 km/h berechnet werden, die Bell X-2 noch weit höhere Geschwindigkeiten und die Douglas X-3 sogar Geschwindigkeiten entsprechend einer Mach'schen Zahl von 3,0 in Höhen zwischen 60 000 und 90 000 m erreichen soll, wurde die Northrop X-4

nur für hohe Unterschallgeschwindigkeiten entwickelt. Sie soll insbesondere dazu dienen, Versuchsergebnisse über Stabilität und Steuerbarkeit von Flugzeugen bei Geschwindigkeiten in Nähe der Schallgeschwindigkeit zu vermitteln.» Die X-4 besitzt zwei Düsentriebwerke, die seitlich am Rumpf angebracht sind.

Die Luftbrücke wird in «Big Easy 429» behandelt. Es ist die kurzweilige Schilderung (reichlich illustriert) eines Flugzeuges und dessen Besatzung, das von Frankfurt nach Berlin und zurück fliegt.

Aus «Luftwaffenplanung und Wehrhaushalt der USA» geht hervor, dass das Bombenflugzeug B-36 der Consolidated Vultee Aircraft Corp. in der Heeresbeschaffung dominiert, wird doch eine Beschaffung von 95 Stück von dieser Type angegeben.

Beschreibung verschiedener Flugzeuge, wie Aero 45, Reiseviertelsitzer, Uebungsjäger Fairey Firefly, Boeing 377 Stratocruiser (beispielsweise 61 Fluggastsitze und deren 14 in der Bar), Ausbildungsweisitzer Fiat G. 46, und die übliche technische, militärische und luftpolitische Umschau.

## Flugabwehr und Technik

*Nr. 1, Januar 1949:* Ein genaues Bild über die deutsche Luftwaffe zu Beginn des zweiten Weltkrieges vermittelt uns Feuchter in seiner 4. Fortsetzung. — In «Angriff auf Flugplätze und deren Verteidigung» gliedert E. Wetter die möglichen Angriffe aus der Luft in folgende Arten: stören, zerstören und in Besitz nehmen; er kommt daher zum Schluss, dass Flugplätze von innen nach aussen, und nicht von aussen nach innen verteidigt werden müssen. — Diverse Meldungen: Lizenzbau von Düsenflugzeugzellen für Vampire in der Schweiz; die Triebwerke sollen wie bis anhin in England bezogen werden. — Amerikanisches Düsenflugzeug North American F-86 mit 1080 km/h Höchstgeschwindigkeit, mehr als 1600 km Reichweite, Bewaffnung 6 Mg., Raketen und maximal 900 kg Bomben. — Langstreckenflugzeug als Nurflügelbomber YB-49 mit Düsentriebwerken flog während 9½ Stunden und legte dabei annähernd 6000 km zurück (Anmerkung: Ein Zeichen, dass der bisher schwache Punkt der kurzen Flugdauer von Düsenflugzeugen überwunden worden ist). — Grosstransportflugzeug XR-60 «Constitution» der Lockheedwerke von 83 Tonnen Fluggewicht, 490 km/h Höchstgeschwindigkeit und 180 Mann Fassungsvermögen.

*Nr. 2, Februar 1949:* Die fünfte Fortsetzung von Feuchters «Entwicklung und kriegsentscheidende Bedeutung der Luftkriegführung im zweiten Weltkrieg» nähert sich den für uns interessanteren Schlüssen. Er stellt über die Feldzüge bis zur Kapitulation Frankreichs fest: Die Luftüberlegenheit unterbaute den entscheidenden und dauernden Erfolg von Kampfhandlungen auf der Erde; die sofortige Bekämpfung der gegnerischen Luftwaffe nach Beginn der Feindseligkeiten zeitigte beste Erfolge; das Flugzeug erwies sich als gefährlichster Gegner der Panzer und ist es heute noch, das Schwergewicht lag bis dahin im taktischen Fliegereinsatz; die Bedeutung der Luftlandetruppen und Lastensegler kam klar zutage.

Dr. Th. Weber behandelt «Die Luftoperationen im jüdisch-arabischen Krieg», die keine neuen Gesichtspunkte bezüglich Einsatz der Flieger bringen und in diesem Sinne als nhängsel des zweiten Weltkrieges zu betrachten sind.

In Verbindung mit einer Westindienfahrt der britischen Flotte wurde ein Luftmanöver im Dezember 1948 abgehalten, das teils durch schlechte Witterung behindert war. Dabei wurden «blinde» Atombomben (Blitzlichtbomben) verwendet.

Die Luftwaffe der USA (ohne die Marineluftwaffe) soll 9000 Flugzeuge besitzen, die z. T. veraltet sind. In Europa befinden sich rund 300 Flugzeuge.

Beschreibung folgender Flugzeugtypen: Britisches Jagdflugboot Saunders Roe SR/A1 mit 2 Düsentrieb-

werken. — Amerikanisches Grossbombenflugzeug Consolidated Vultee B-36B von 21 000 PS Startleistung, 2 Bomben zu 19 Tonnen, radargesteuerter Abwehrbewaffnung, Höchstgeschwindigkeit von 500 km/h; mit 11 Tonnen Bomben beladen, kann es 13 000 km weit fliegen. — Ablieferung des mit 6 Düsentriebwerken versehenen B-47 Düsenbombers von 60 Tonnen Fluggewicht (wovon 10 Tonnen Bombenzuladung) und ca. 965 km/h Fluggeschwindigkeit an die amerikanische Luftwaffe.

## Kleine Mitteilungen

### **Wahl eines neuen Mitgliedes der Eidg. Luftschutzkommission**

An Stelle des verstorbenen Oberst Wuhrmann hat der Bundesrat Oberst *Hans Stamm*, Kdt. des Fl. BMD in Dübendorf, als Mitglied der Eidg. Luftschutzkommission gewählt.

### **Die Beschaffung von Kampfflugzeugen**

Der Bundesrat unterbreitet den eidgenössischen Räten, wie bereits mitgeteilt, ein Botschaft über den Ankauf von 100 Vampire-Düsenflugzeugen. Er betont, dass das politische Geschehen in der näheren und weitem Umgebung unseres Landes, die Gegensätze zwischen den Großstaaten und Mächtegruppen sowie die überall zunehmenden Aufrüstungen Mahnung genug sind, auch unsere Wehrbereitschaft zu verstärken. Die Luftwaffe bildet eines der wesentlichsten modernen Kampfmittel. Eine Armee ohne gut ausgerüstete Luftwaffe ist heute nicht mehr denkbar. Obschon die Flugwaffe eine teure Waffe ist, verzichtet keine Armee auf dieses Kampfmittel. Es kann im Gegenteil festgehalten werden, dass die Kampfflugzeugbestände anderer Länder im Verhältnis zur Stärke ihrer Armeen bedeutend grösser sind, als dies bei unserer eigenen Luftwaffe der Fall ist.

In der Botschaft wird dann weiter ausgeführt, dass gemäss der Vorlage des Bundesrates vom 21. Mai 1947 die Beschaffung von 75 Vampire-Flugzeugen von den eidgenössischen Räten bewilligt wurde, doch gelangte diese Serie bisher noch nicht zur Ablieferung, obschon die Lieferfristen voraussichtlich eingehalten werden. Inzwischen ist es auch gelungen, eine Anzahl amerikanischer Mustang-Flugzeuge zu beschaffen, die aber, weil sie nicht fabrikneu waren, nur von beschränkter Lebensdauer sein werden. Damit konnte eine klaffende Lücke in unserem Flugzeugbestand etwas ausgefüllt werden. Für den Neutralitätsschutz und für reine Jagdaufgaben sind Flugzeuge mit Höchstleistungen in bezug auf die Horizontal- und Steiggeschwindigkeiten erforderlich. Ohne diese Leistungen, die denjenigen der Flugzeuge eines Gegners ebenbürtig sein müssen, wäre eine wirksame Abwehr nicht möglich. Durch die fortgesetzten Neuentwicklungen im Flugzeugbau werden die Leistungen unaufhaltsam überboten. Die Flugzeuge erster Garnitur, die Jäger, werden daher in den ausländischen Luftwaffen schon nach einer kurzen Zeitdauer von etwa vier bis sechs Jahren durch neues

Material ersetzt. In der Schweiz trägt man diesem Umstand dadurch Rechnung, dass die neuen Flugzeuge von Anfang an so ausgerüstet werden, dass sie in den ersten Jahren als Hochleistungs-Jagdflugzeuge und später immer noch für den Eingriff in den Erdkampf, allein oder durch moderne Jäger geschützt, verwendet werden können.

Für die notwendige Bereitstellung weiterer Kampfflugzeuge ist wieder der Typ Vampire vorgesehen. Es ist heute kein anderes baureifes Kampfflugzeug der gleichen Verwendungsklasse vorhanden, das für die Schweiz erhältlich und besser geeignet wäre. In der Botschaft wird hervorgehoben, dass es sich heute indessen nicht empfehlen dürfte, bei der Beschaffung von Kampfflugzeugen auf den direkten Ankauf in England abzustellen, da die Firma De Havilland mit Aufträgen für Vampire-Flugzeuge, besonders für den Zellenbau, stark überlastet ist. Demgegenüber ist festzustellen, dass unsere eigene Flugzeugindustrie zurzeit nur schwach beschäftigt ist. Sie ist deshalb sehr wohl in der Lage, den Zellenbau für die neue Serie von Vampire-Flugzeugen zu übernehmen und rechtzeitig durchzuführen. Für den Lizenzbau der Triebwerke dagegen würden sich grosse Lieferfristen und erhebliche Mehrkosten ergeben. Sie werden daher bei der Firma De Havilland bestellt, die fristgemässe Lieferung in Aussicht gestellt hat.

Der Bundesrat begründet weiter den Ankauf von Werkzeugbau und Geräten, durch die ein reibungsloser Einsatz der Flugzeuge gewährleistet werden kann. Neu zu beschaffen ist ferner ein hinreichender Vorrat an Kriegsmunition, besonders für die Flugzeugkanonen sowie Raketengeschosse und schwerere Bomben. Die Einführung der Flugzeugrakete ist als Vermehrung der panzerbrechenden Waffen für die Schweiz von grosser Bedeutung. Die gesamte Munition kann in der Schweiz bereitgestellt werden.

Die Gesamtkosten für die hundert Flugzeuge belaufen sich auf 108 Millionen Franken. Die Uebernahme der Flugzeuge erstreckt sich voraussichtlich auf die Jahre 1949 bis 1953; die jährlich notwendigen Kredite sind in die entsprechenden Voranschläge einzustellen, zusammen höchstens bis zum Betrag von 108 Millionen Franken. Sie verteilen sich somit auf vier bis fünf Jahre. Der notwendige Kredit wird durch einen Bundesbeschluss bereitgestellt. Im Jahr 1949 noch benötigte Mittel sind in die Nachtragskredite aufzunehmen.

NZZ.