Zeitschrift: Protar

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

Band: 17 (1951)

Heft: 1-2

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

Dotta Virgilio, Airolo; Beffa Mario, Airolo; Ferrari Guido, Bellinzona; Bertoli Celio, Bellinzona; Salvadè Mario, Bellinzona; Cioccari Attilio, Biasca; Verga Antonio, Chiasso; Rizzi Carlo, Mendrisio; Quadri Antonio, Balerna; Lanini Arturo, Locarno; Donati Riccardo, Locarno; Cavalli Remo, Locarno; Belvederi Ettore, Locarno; Fedele Constantino, Locarno; Bulotti Plinio, Minusio; Gianoni Attilio, Locarno; Broggini Rinaldo, Muralto; Bajardi Renzo, Locarno; Maestrini Vittorino, Lugano; Casanova Agostino, Lugano; Enderlin Guiseppe, Lugano; Gusberti Arturo, Lugano; Misteli Edouard, Lugano; Diener Carlo, Mendrisio; Sulmoni Guido, Mendrisio; Roncati Giuseppe, Mendrisio; Hofmann Albrecht, Altdorf; Odermatt Josef, Altdorf; Zenoni Otto, Altdorf; Frehner-Berther Rosa, Altdorf; Roda Eduard, Altdorf; Gut Gottfried, Andermatt; Müller Erich, Andermatt; Imhof Siegfried, Bürglen (Uri); Imhof Alfred, Bürglen (Uri); Gnos Emil Erstfeld; Egli Hans, Göschenen; Schnyder Fidelis, Brig; Wicht Albert, Brig; Heim Rupert, Naters; Mottiez Adrien, Colonges; Jordan Isaïe, Dorénaz; Ariettaz Paul, Martigny-Combe; Hauswirth Henri, Monthey; Mottiez Robert, Saint-Maurice; Praz Edouard, Sierre; Braune Reinhold, Sierre; De Sepibus Gaspard, Sierre; Meckert Charles, Sion; Bodenmüller Albert, Visp; Grausaz André, Aigle; Pages Léon, Avenches; Tauxe Armand, Bex; Favrod-Coune Claude, Château-d'Oex; Dragaz Louis, La Tour-de-Peilz; Rey Edmond, Lausanne; Bec Eugène Roger, Lausanne; Jordi Frédéric, Lausanne; Lob Marc, Lausanne; Meylan Rémy Elie, Lausanne; Doucas Constantin, Lausanne; Gacon Georges, Lausanne; Doriet André, Lausanne; Lardelli Armando, Lausanne; Masson Joseph, Lausanne; Bobst Walter, Lausanne; Rhyner Gaspard, Lausanne; Roux Arthur, Leysin; Chessex Raoul, Les Planches; Ney Gilbert, Montreux; Baumann Paul, Montreux; Duvoisin Roland, Montreux; Regamey Lucien, Morges; Dumartheray Charles, Nyon; Schenkel Jean-Pierre, Nyon; Baumann Fritz, Nyon; Bernard Marc, Orbe; Desponds Charles, Orbe; Rouvenaz Albert, Payerne; Hiltbrand René, Lausanne; Juvet Eric-Robert, Prilly; Vögeli Adolphe, Pully; Furer Charles, Pully; Borgeaud Edwige, Pully; Vadi Ernest, Lausanne; Grobéty Clovis, Vallorbe; Gilliéron Louis, Vallorbe; Pfähler Roger, Lausanne; Gaudard Fernand, Vevey; Junker Edmond, Vevey; Haldemann Albert, Vevey; Huguenin-Wuillemin Emile, Vevey; Marguerat René, Yverdon; Gugger Hermann, Yverdon; Rossier Emile Philippe, Yverdon; Delay Gaston, Yverdon; Kasser Georges, Yverdon; Berger Georges, Yverdon; Stutz Karl, Baar; Büttiker Emil, Baar; Neumeister Georg, Baar; Staub Eugen, Baar; Ast Ernst, Cham; Kälin Walter, Cham; Schmucki Hans, Unterägeri; Iten Bonaventura, Unterägeri; Reutemann Heinrich, Kleinandelfingen; Arter Othmar, Kloten; Strasser Emil, Bülach; Walder Hedwig, Zürich; Bächli Ernst, Dietikon; Ungricht Emil, Dietikon; Ungricht Adolf, Dietikon; Hettich Johannes, Dübendorf; Imboden Max, Küsnacht; Ammann Albert, Horgen; Hofmann Samuel, Horgen; Rüegger Eduard, Rüti; Pfister Mina, Rüti; Zürcher Hans, Schlieren; Walz Hermann, Thalwil; Jäger Bartholome, Thalwil; Spitzer Rolf, Glattbrugg; Hauser Ernst, Uetikon; Boleso Cäsar, Stäfa; Keller Jakob, Uster; Kunz Hans, Uster; Reimann Paul, Uster; Schwarzenbach Arnold, Wädenswil; Knabenhans Gustav, Wädenswil; Candreja Ulrich, Richterswil; Stocker Johannes, Kempten; Haab Heinrich, Wetzikon; Bachmann Jakob, Wetzikon; Gantenbein Heinrich, Kempten; Kocherhans Robert, Winterthur; Schrenk Ernst, Winterthur; Schmidli Walter, Winterthur; Rütimann Adolf, Winterthur; Jakob Erich, Winterthur; Fasson Leonida, Winterthur; Wick Jakob, Winterthur; Meiler Anton, Zollikon; Cavelti Alois, Zürich; Härri Hans, Zürich; Strobel Albert, Zürich; Müller Louise, Zürich; Schnabel Ilse, Zürich; Schlotterbeck René, Zürich; Walter Emil, Zürich; Tobler Hans, Zürich; Scholz Josef, Zürich; Weidmann Johann, Zürich; Müller Marcel, Zürich; Wirz Rudolf, Hedingen; Müller Hedwig, Zürich; Weissberg Hans, Zürich; Rychner Erika, Zürich; Zolliker Heinrich, Zürich; Kuser Oskar, Zürich; Vetterli Irma, Zürich; Keller Ernst, Zürich; Grossmann Margrith, Uitikon a. A.; Nuther Heinrich, Zürich; Hochstrasser Margrit, Zürich; Moos Martha, Zürich; Pfister Walter, Zürich; Bernardi Humbert, Zürich; Hurter Jakob, Zürich; Stickel Georg, Zürich; Müller Sidonie, Zürich; Imobersteg Eduard, Zürich; Honegger Paul, Zürich; Wernli Paul, Zürich; Winkelmann Georg, Stallikon (ZH).

Zeitschriften

Interavia Nr. 10, 1950

Dieses Heft ist vorwiegend der Weltraumfahrt und Raketentechnik gewidmet. Als Abwehrwaffe gehört heute die Rakete zum Hausinventar jeder Militärmacht. Als Triebwerke für Flugzeuge beginnt sie sich ebenfalls durchzusetzen. Als Angriffswaffe — Fernwaffen, gelenkte Geschosse — wird sie ständig weiterentwickelt. Versuche mit Postraketen sind im Gange. Wann werden wir mit ihr in den Weltraum fliegen?

Schon heute könnte man die unbemannte Endstufe einer sehr grossen, mehrstufigen Flüssigkeitsrakete auf die notwendige Befreiungsgeschwindigkeit von 11 200 m/sek. beschleunigen und so das Gravitationsfeld der Erde überwinden. Unter Mitwirkung der Mondanziehung würde die Rakete in vier Tagen unsern Satelliten erreichen. Bis der Mensch eine solche Fahrt wagen kann, sind jedoch noch verschiedene Probleme abzuklären. Wenn wir nur etwa daran denken, dass nach dem Verlassen des Schwerefeldes der Erde die Wirkungen der Schwerkraft an Bord fehlen. Was geschieht mit unsern Muskeln, wenn wir sie nicht mehr brauchen? Dass im Weltenraum andere Druck- und Temperaturverhältnisse herrschen, dass kein Sauerstoff mehr für die Atmung zur Verfügung steht, sei auch noch erwähnt.

Ueber Raketentreibstoffe orientiert uns Dipl.-Ing. Heinz Gartmann, während Dr. Josef Himpan über die Leistungsbewertung der Raketentreibstoffe berichtet. Wir können unsere Chemiekenntnisse wieder etwas anwenden!

Ein letzter Artikel über die Weltraumfahrt handelt vom «interplanetaren Fahrwasser». Gemeint ist mit diesem Begriff der Raum weit jenseits der Atmosphäre.

«Waffenschau in Ost» und «Waffenschau in West» sind zwei Bildberichte überschrieben, die uns von der vorläufig noch etwas phantastisch anmutenden Raumschiffahrt wieder in die rauhe Wirklichkeit unseres Planeten zurückversetzen. Der eine Artikel handelt von der sowjetrussischen Luftwaffe und macht uns mit deren neuesten Flugzeugen bekannt; der andere gibt uns einen Querschnitt über die britische Flugzeugausstellung in Farnborough. Auf dem Gebiete der Turbo-Triebwerke scheint Grossbritannien gegenüber Amerika und Russland immer noch einen erklecklichen Vorsprung zu besitzen.

Interavia Nr. 11, 1950

Der einleitende Artikel dieses Heftes, das vorwiegend dem militärischen Lufttransportwesen gewidmet ist, berichtet über Organisation und Leistung des Luftbrückendienstes zwischen der USA, Japan und Korea. In den kritischen 40 Tagen nach Eröffnung der Feindseligkeiten wurden durch rund 180 viermotorige Transportflugzeuge insgesamt 15 000 Mann und über 1500 t Kriegsmaterial nach dem Fernen Osten befördert. Je nach Flugroute beträgt die Strecke zwischen der Westküste Amerikas und Japan 9200 bis 13 000 km und entspricht somit 30 bis 40 Flugstunden. Anfangs Oktober startete in den USA alle 1¼ Stunden ein Transportflugzeug über den Pazifik. Verantwortlich für die Luftbrückenoperation ist der «Military Air Transport Service» = MATS der US-Air Force, die gleiche Organisation, die 1948/1949 mit der Berliner Luftbrücke die erste grosse Schlacht in dem damals noch Kalten Kriege gewonnen hat.

In seinen «Machtprobe Korea» betitelten Betrachtungen zum fernöstlichen Krieg, stellt Major i. Gst. Bauer fest, dass die das Kampfgeschehen entscheidende Bedeutung im bisherigen Kriegsverlauf der Luftwaffe zukommt. (Der Artikel ist Anfangs Oktober 1950 geschrieben worden.) Das Halten des südkoreanischen Réduits von Fusan wäre ohne die Unterstützung der Luftwaffe undenkbar gewesen.

«Fairchild XC-120 Packplane.» — Dieser neue amerikanische Lufttransporter besteht aus zwei vollkommen getrennten Einheiten: einem Trägerflugzeug mit allem was zum Starten, Fliegen und Landen gehört, also Trag- und Leitwerk, Leitwerkträger, Triebwerk, Fahrwerk zur Unterbringung der Nutzlast. Der Frachtbehälter wird für den Lufttransport auf einfache Weise auf der Unterseite des Flugzeuges befestigt und kann auf dem Zielflugplatz in wenigen Minuten wieder entfernt werden; das Flugzeug fliegt leer zurück, nimmt einen weiteren bereits beladenen Lastenbehälter auf, ähnlich wie eine Zugmaschine im Strassenverkehr ihre beladenen Anhänger abholt und absetzt.

Fortschritt in Bildern: Die neuesten aerodynamischen Erkenntnisse haben gezeigt, dass Flugzeuge mit im Grundriss dreieckiger Flügelfläche sich für hohe Geschwindigkeiten besonders gut eignen. Die beiden britischen Forschungsflugzeuge «Avro 707 B» und «Boulton Paul P. 111» weisen denn auch diese etwas aussergewöhnliche Flügelform auf. Es scheint sich demnach doch die Entwicklung zum «Fliegenden Teller» anzubahnen. . .

Interavia Nr. 12, 1950

Die erste Hälfte dieser Nummer ist einigen Beiträgen über die Verteidigung des Westens reserviert. Im ersten Aufsatz versucht der französische Oberstleutnant Pierre M. Gallois die Frage «Besitzt der Westen die notwendige Luftrüstung?» zu beantworten. Seiner Meinung nach bilden die in der letzten Zeit in den USA und in Europa erbauten Mehrzweckflugzeuge, die als Jäger in niedrigen, mittleren und grössern Höhen sowie als Jagdbomber und mit Raketenbewaffnung eingesetzt werden, keine glückliche Lösung (F-80, F-84, F-86, Meteor, Vampire usw.). Er findet es auch unrentabel, Kriegsflugzeuge, die wahrscheinlich kaum 100 Flugstunden frontfähig bleiben, nach den gleichen Normen und mit dem gleichen Material zu erbauen wie Verkehrsflugzeuge, die bis zu 40 000 Betriebsstunden auszuhalten haben.

Der britische Captain Norman MacMillan sieht im U-Boot die Hauptwaffe zur See in einem künftigen Kriege. Die Verteidigung zur See wird deshalb vor allem eine Jagd nach feindlichen U-Booten sein. Und es wird vor allem die Luftwaffe sein, der diese Aufgabe überbunden wird, sei es von Landstützpunkten aus oder ab Flugzeugträgern.

General der Flieger a. D. Dr. Robert Knaus, während des Zweiten Weltkrieges eine zeitlang Chef der deutschen Luftkriegsakademie vertritt die Ansicht, dass Europa Angriffe von Bombengeschwadern und ferngesteuerten Raketengeschossen nur durch einen lückenlosen, einheitlichen Radarschirm über seinem Gebiet abwehren kann. Die Grundlage der modernen Luftverteidigung ist die Funkmess- und Funklenktechnik.

Die praktische Zusammenarbeit der Luftstreitkräfte des Westens wurde im vergangenen Oktober in den grössten jemals über den britischen Inseln abgehaltenen Luftmanövern erprobt. Mehr als 1000 Flugzeuge nahmen an dieser Uebung teil. Jäger und Bomber der RAF und der USAF sowie belgische, holländische und dänische Jagdflugzeuge. Die Franzosen stellten vorerst nur Bodenpersonal zur Verfügung.

In einer sehr lesenswerten Abhandlung untersucht der ehemalige Oberst der deutschen Luftwaffe, Gordon M. Gollob — heute übrigens wieder Oesterreicher — das Problem «Haben propellergetriebene Jagdflugzeuge noch militärischen Wert?». Er kommt dabei zum Schluss, dass vorläufig der Kolbenmotorjäger immer noch notwendig ist, wenn auch nicht als Abwehrjäger gegen schnellste Jagdflugzeuge, so doch als Schlachtflieger, Jagdbomber, Schlechtwetter- und Nachtjäger und auch zur Abwehr feindlicher Kolbenmotorjäger. Siehe übrigens das koreanische Beispiel.

Flugwehr und -Technik

Nr. 12, Dezember 1950

In einem Memorial zur Neuorganisation des Heeres gibt die Avia, Sektion Flab, ihrer Besorgnis darüber Ausdruck, dass gemäss der geplanten Neuorganisation des Heeres, die Stäbe und Einheiten der Flab-Truppen wesentlich abgebaut werden. Die in der bundesrätlichen Botschaft zur neuen Heeresorganisation vertretene Ansicht, dass mit weniger Mannschaften, bei einer gleichbleibenden Anzahl von Waffen, die Feuerkraft der Flab erhalten bleibt, stellt einen Trugschluss dar; mit der vorgesehenen Lösung tritt eine Verminderung der Feuerkraft unserer Fliegerabwehrtruppen ein, die mindestens dem Verhältnis der Herabsetzung der bisherigen Sollbestände entspricht. Von den eingesetzten Feuereinheiten der Flab wird verlangt, dass sie plötzlich gegen ein überraschend auftauchendes und nur kurze Zeit in ihrem Wirkungsbereiche liegendes Ziel das Feuer eröffnen. Diese, über Tage und Wochen, auch während der Nacht sich hinziehende Bereitschaft absorbiert im Einsatz grössere Mittel an Personal als jede andere Waffe unserer Armee. Es ist sehr zu befürchten, dass die vorgesehene Verminderung der Bestände einen erfolgversprechenden Einsatz mit den zur Verfügung stehenden Waffen und Geräten überhaupt in Frage stellt, da die Einheiten in Zukunft gar nicht mehr über die personellen Mittel verfügen, um jederzeit den schlagartigen Einsatz ihrer Waffen sicherzustellen.

Dr. Theo Weber fährt mit seiner Berichtreihe über «Die Luftoperationen im Krieg in Korea» mit der Periode vom 15. Oktober bis 15. November 1950 fort. Während schon in den ersten Wochen des Korea-Krieges ganz vereinzelt nordkoreanische Düsenjäger in Aktion getreten sind, haben im Berichtsmonat erstmals eine grössere Anzahl nordkoreanischer, bzw. chinesischer Düsenflugzeuge in die Kämpfe eingegriffen. Sie hatten es hauptsächlich auf die schweren amerikanischen Bomber vom Typ B-29 abgesehen, von denen sie auch einige beschädigten und abschossen. Bei den nordkoreanisch-chinesisch-russischen Düsenflugzeugen handelte es sich in erster Linie um den Typ MIG-15, eines der modernsten russischen Jagdflugzeuge, mit einer maximalen Geschwindigkeit von rund 1100 Stundenkilometern.

Im Berichtsmonat spielte sich auch das bisher grösste Luftlandeunternehmen im Korea-Krieg ab. Aus 80 Transportflug-

zeugen, von denen jedes 50 vollausgerüstete Mann an den Absprungort brachte, und die in Wellen von 13 bis 14 Apparaten den Einsatzraum anflogen, wurde ein Luftlanderegiment von 4100 Mann 40 km nördlich von Pyongyang mit Fallschirmen abgesetzt. Mit den Mannschaften wurde an grossen Fallschirmen befestigtes schweres Kriegsmaterial (Jeeps, Lastwagen, Munitionskisten, 105-mm-Haubitzen usw.) über den Einsatzorten abgeworfen.

«Problèmes actuels de la D. C. A. légère de 20 mm», par le capitaine Schuthé. In diesem Artikel, der eine kritische Würdigung des Aufsatzes von Oberst J. Brändli «Zur Studie der Schweizerischen Offiziersgesellschaft zur Heeresreorganisation» darstellt, befasst sich der Verfasser unter anderem mit der Frage Einlings- oder Mehrlingswaffe? Im Gegensatz zu Oberst Brändli gibt Hptm. Schuthé dem Drilling den Vorzug.

Einige interessante Hinweise für den Winterflugdienst mit «Vampire»-Flugzeugen enthält ein Aufsatz über die im Februar 1950 stattgefundenen gemeinsamen Wintermanöver der kanadischen und USA-Luftwaffe in der Arktis. Es wird der Schluss gezogen, dass der Düsenjäger unter den klimatisch schwierigen Verhältnissen der Arktis wesentlich leichter einsatzbereit zu halten ist als ein Kolbenmotorflugzeug.

Flugwehr und -Technik

Nr. 1, Januar 1951

In seinen Betrachtungen über den Luftkrieg in Korea zwischen dem 15. November und 15. Dezember 1950 hebt Dr. Theo Weber hervor, dass die UNO-Luftstreitkräfte in der Abwehr der über die mandschurische Grenze hereinflutenden chinesischen Riesenarmeen vor allem aus folgenden Gründen handicapiert waren: a) Die amerikanische Luftwaffe durfte die chinesischen Truppen auf dem chinesischen Staatsgebiet, wo sie rekrutiert und besammelt wurden, nicht angreifen. b) Die Zerstörung der wichtigsten Brücken über den Yalu-Grenzfluss nützte nicht viel, da dieser Fluss im Winter auf grosse Strecken zugefroren ist und die Chinesen deshalb von den Brücken mehr oder weniger unabhängig waren. c) Es fehlte den Amerikanern an Nachtschlachtverbänden zur Bekämpfung der hauptsächlich sich zur Nachtzeit bewegenden chinesischen Verstärkungen. d) Die taktische Verwendbarkeit der Spreng-, Brand- und Splitterbomben wird durch die hohe Schneelage und den gefrorenen Boden beeinträchtigt; Schnee dämmt die seitliche Ausdehnung der Bombensplitter ab, während die Sprengbomben auf dem hartgefrorenen Boden häufig ohne Detonation zerschellen. f) Die amerikanische Luftwaffe war auf den Winterkrieg in Korea nur ungenügend vorbereitet.

Der Ausbruch der ersten amerikanischen Marinefüsilierdivision aus dem Chosin-Kessel ist nur durch den Einsatz der amerikanischen Marine- und Heeresluftwaffe ermöglicht worden, die den eingeschlossenen Truppen fortwährend Waffen, Munition und Material für die Aus- und Durchbruchsoperationen abwarfen, die Verwundeten evakuierten und nicht zuletzt die den Rückzugsweg flankierenden Chinesen im Schache hielten.

Das bisher in Korea von den Amerikanern hauptsächlich verwendete Düsenflugzeug «Shooting Star F-80» zeigte sich in den jüngsten Luftkämpfen dem modernen russischen Düsenjäger MIG-15 leistungsmässig unterlegen. Die Amerikaner sahen sich daher gezwungen, ihre neuesten Rückstosstypen «Thunderjet F-84» und «Sabre F-86» in Korea zum Einsatz zu bringen. Es scheint, dass diese Muster dem MIG-15 gewachsen sind.

Oberst H. Brändli führt die Diskussion zur Frage Einling oder Mehrling bei der 20-mm-Flab weiter und setzt sich mit dem in der letzten Nummer erschienenen Exposé des Capt. Schuthé auseinander. Er wirft ihm vor, das Thema allzusehr vereinfacht zu haben und ist der Ansicht, dass die von Capt. Schuthé propagierte Drillingswaffe nicht den notwendigen Anforderungen entspricht.

«Langsames und sicheres Fliegen.» In diesem Artikel, nach einem Vortrag des britischen Flugzeugindustriellen Sir Frederick Handley Page, wird ausgeführt, dass durch die Reduktion der Lande- und Startgeschwindigkeiten einerseits die Flugsicherheit beim Landen zunimmt und anderseits nicht mehr so grosse Start- und Landepisten notwendig sind. Die fortwährende Vergrösserung der Flugplätze, wie wir sie in den letzten Jahren erlebten, kann aus finanziellen Gründen nämlich nicht endlos fortgesetzt werden. *Gg.*

Kleine Mitteilungen

Unwürdige Werbemethoden

Nach dem Organ des Schweizerischen Samariterbundes «Der Samariter» (Nr. 3, 18. Januar 1951; Nr. 4, 1951) hat am 10. Dezember 1950 an einer Konferenz der Präsidenten der Kantonalverbände der Oberfeldarzt, Oberstbrigadier Meuli, über den «Einsatz der freiwilligen Sanitätshilfe in der Armee» referiert.

Er warb dabei für diese freiwillige Sanitätshilfe, was ohne Zweifel zu seinen Pflichten gehört. Man kann aber einer Pflicht in verschiedener Form nachkommen. Oberstbrigadier Meuli soll im Referat Folgendes gesagt haben:

«Erfolgt ihre (der Samariterinnen) Anmeldung zur freiwilligen Sanitätshilfe nicht, so besteht die Möglichkeit, dass sie einfach zum Luftschutz eingeteilt werden. Diese Organisation kennt aber nur das Obligatorium; jede Schweizerin ist luftschutzpflichtig, wenn sie sich nicht als Inhaberin einer Identitätskarte (der freiwilligen Samariterhilfe) ausweisen kann.»

In der Diskussion soll Oberstbrigadier Meuli noch deutlicher geworden sein, wobei er offenbar nicht davor zurückschreckte, zukünftige Möglichkeiten als fertige Tatsachen darzustellen, um seinen Ausführungen mehr Gewicht geben zu können.

Wir entnehmen dem zitierten Blatt die weiteren Ausführungen des Oberfeldarztes:

«Der Luftschutz ist eine Truppengattung in der Armee. Dessen Sanität besteht aus Aerzten und dem nötigen Personal. Neben dieser Luftschutztruppe wird eine zivile Truppe geschaffen, die der Luftschutz unterstützt. Sie ist eine Angelegenheit der Gemeinden. Auch diese Organisation benötigt eine Sanität. Wer einmal dort eingeteilt ist, der bleibt eingeteilt, weil der Luftschutz seine Leute nicht freigibt. Wer sich frei zu machen wünscht, muss ein begründetes Gesuch einreichen. In den meisten Fällen werden aber nur solche berücksichtigt, deren Entlassung zufolge Krankheit oder Verheiratung verlangt wird. Wer nun heute die Gelegenheit nicht benützt und sich zum freiwilligen Sanitätshilfsdienst meldet, muss damit rechnen, vor dem 1. Juli 1951 *zwangsweise vom Luftschutz eingeteilt zu werden.* Die Ortswehr gehört zum Territorialdienst und ist ein Bestandteil der freiwilligen Sanitätshilfe. Die Leute, die früher in der Ortswehr Dienst leisteten, sind deshalb ebenfalls freigegeben. Wenn sie sich innert der festgesetzten Zeit nicht neu anmelden, müssen sie riskieren, dass der Luftschutz über sie verfügt. Nur jene, die im Besitze einer Identitätskarte sind, sind sicher, dass der Luftschutz sie nicht zwangsweise einteilen kann.»