

**Zeitschrift:** ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische  
Militärzeitschrift

**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft

**Band:** 121 (1955)

**Heft:** 8

**Rubrik:** Flugwaffen-Chronik

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

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

nus der Inf.Rgt. einfügen. Ich möchte daher für die Inf.Flak das Postulat aufstellen, daß sie entweder wie bis anhin alle *zwei* Jahre mit *normalem* Motzf.-Bestand oder dann bloß alle *drei* in einen Schießkurs einberufen werde.

## X

Aus dem Vorstehenden ergibt sich, daß nicht nur der Ausbildungsstoff der «grünen» Flak sich von demjenigen der «blauen» wesentlich unterscheidet, sondern daß dieser andere Stoff logischerweise auch nach einer andern Ausbildungsweise ruft. Es ist deshalb auch unter diesem Gesichtspunkt nicht einzusehen, weshalb es unerläßlich sein sollte, daß die Ausbildung der Inf.Flak der Infanterie entzogen und der Flak übertragen werden sollte.

## XI

Es dürfte hier vor allem um eine Erkenntnis gehen, nämlich darum, daß die entscheidende Unterteilung der Flak-Truppen nicht nach den Kalibern und nicht nach dem Schießverfahren usw. getroffen werden muß, sondern nach der Art ihrer taktischen Verwendung. Wenn aber die Infanterie Fliegerschutz braucht – was von berufener Seite bejaht wird – so führt dieses taktische Erfordernis zu einer besondern Inf.Flak, die dann eben auch einer besondern Ausbildung bedarf. Die Frage, ob nicht viel eher die Ausbildung der Mob. L. Flak der Divisionen derjenigen der Inf.-Flak anzugleichen wäre, statt umgekehrt die der «grünen» derjenigen der «blauen», sei bloß angetönt. Jedenfalls aber ist wohl zu unterscheiden zwischen Vereinheitlichung und einem Gleich-Machen von Ungleichem.

---

## Flugwaffen-Chronik

---

Das Problem der *Abwehrmaßnahmen gegen Atomwaffenangriffe* auf Bevölkerungszentren beschäftigt nicht nur die verantwortlichen Stellen europäischer Staaten; es ist auch in den USA zu einem sehr ernst diskutierten Gesprächsthema geworden. Der bis heute erreichte Entwicklungsstand der A- und H-Waffen und die in der Flugwaffenchronik der Mai-Nummer bereits kurz skizzierten Einsatzmöglichkeiten moderner aber truppenreifer Flugzeuge zwingen einfach dazu, neue Überlegungen anzustellen und nicht nur die taktischen Einsatzformen der Armee, sondern auch den *passiven Schutz der Bevölkerung* den neuen Gegebenheiten anzupassen. Brig.General D.O. Smith setzt sich in «Air Force» mit diesen Fragen auseinander und gelangt zum Schluß, daß die rascheste und vollständige Evakuierung einer

Stadt der beste Schutz ihrer Bevölkerung darstelle. Es werden Berechnungen vorgelegt, die den minimalen Zeitbedarf für die Räumung einer Stadt ermitteln, wobei für die Resultate von entscheidender Bedeutung sind:

1. Minuziöse Vorbereitung der Evakuierung. Es wird auf einer genügend großen Zahl von Personenwagen basiert, die im Durchschnitt 5 Personen zu transportieren haben. Diese Vorbereitung muß so frühzeitig abgeschlossen sein, daß mindestens
2. eine Übungs-Evakuierung in Friedenszeiten durchgespielt werden kann. Nur damit lassen sich Unzulänglichkeiten in der Organisation erkennen und eliminieren. General Smith ist sich bewußt, daß die Kosten einer solchen Übung enorm sind.
3. Dem Problem der Ausfallstraßen der Wohn- und Industriezentren auch unter diesem Gesichtswinkel alle Aufmerksamkeit zuzuwenden ist, da der Zeitbedarf für eine einigermaßen geordnete Räumung weitgehend durch die Kapazität der Ausfallstraßen bestimmt wird.

Vor Angriffen mit konventionellen Bomben konnte die Bevölkerung mindestens teilweise durch Unterbringung in soliden Schutzräumen bewahrt werden. Das Leben in den Städten ging, wenn auch unter sehr erschwerten Umständen und in reduziertem Umfang, weiter. Im Gegensatz dazu wird in einer durch Atomwaffen angegriffenen Stadt, auch wenn die unmittelbaren Personenschäden nicht groß wären, für eine geraume Zeit jede Existenzmöglichkeit durch die nachwirkende Radioaktivität unterbunden. General Smith schließt mit der Feststellung, daß die passive Verteidigung einer Stadt heute nur darin bestehe, sie rasch und vollständig zu evakuieren. Dann können auch A-Bomben wohl die Wohnstätten, nicht aber den Lebenswillen und die Widerstandskraft eines Volkes vernichten.

★

Das britische Weißbuch «*The Supply of Military Aircraft*», das im vergangenen Frühjahr veröffentlicht wurde, gibt einen Überblick über den Stand der Entwicklung der *britischen Flugzeugindustrie*. Sein Inhalt hat im Parlament einigen Staub aufgewirbelt. Es zeigte sich dabei einmal mehr, daß auch die britische Flugzeugindustrie in der letzten Zeit nicht mit jedem Typ die erhofften Ziele erreichte. Es scheint fast, daß mit fortschreitender Entwicklung der Flugzeuge die Spanne zwischen Erfolg oder Mißerfolg immer kleiner wird, und daß sich ein tatsächlich positiver Abschluß einer Entwicklung immer weniger sicher voraussagen läßt. Am Beispiel des Hawker «Hunter» hat sich gezeigt, daß von Frontreife eines Typs erst gesprochen werden kann, wenn auch die einwandfreie Funktion der Waffen im Flug sichergestellt ist. (Bei den ersten Schießflügen setzte wiederholt das Triebwerk aus, da die Luftzufuhr gestört wurde). Das Hauptgewicht wird in Eng-

land gegenwärtig auf die Bereitstellung genügend schlagkräftiger Nacht- und Allwetterjäger gelegt, wobei – im Gegensatz zu den USA – der Mehrsitzer im Vordergrund steht. Die Entwicklung der 3 «V»-Bombertypen «Valiant», «Victor» und «Vulcan» schreitet fort. Die Serienproduktion des «Valiant» scheint anzulaufen. Um den in einer früheren Nummer beschriebenen Folland «Gnat» herrscht weiterhin großes Stillschweigen.

★

Es rauscht in der letzten Zeit aus Anlaß der ersten Flüge des P-16 im schweizerischen Blätterwald. Wir sehen uns veranlaßt, uns vorläufig nicht an den Diskussionen zu beteiligen, da nähere Daten nicht bekanntgegeben werden können. Es sei einzig festgehalten, daß die bis heute in Versuchsflügen praktisch ermittelten Ergebnisse den Erwartungen durchaus entsprechen und – trotz des kürzlichen Betriebsunfalles – zu berechtigten Hoffnungen Anlaß geben.

Das *internationale Flugmeeting* in Genf bot dem aufmerksamen Zuschauer eine Fülle von Anschauungsunterricht bezüglich technischer Möglichkeiten einiger der bekanntesten heutigen Flugzeugtypen, angefangen von den durch die Italiener brillant geflogenen «Thunderjets», über den in seiner Linie bestechend schönen «Hunter», die bezüglich Geschlossenheit der Formation (Abstände und Stufungen der Größenordnung 1 Meter!) kaum zu überbietenden Amerikaner auf den «Sabres», die ihre «Saab» sehr sauber fliegenden Schweden, über den «Mystère», «Ouragan» bis zum «Stratojet» (B-47) und «Convair» (B-36). Besonderen Eindruck hinterließen die engen Simultanstarts der Jagdformationen, sowie die kurzen Lande-Intervalle. Geradezu aufsehenerregend wirkte nach einem sehr raschen Vorbeiflug die Wendigkeit der «Canberra» bei reduzierter Geschwindigkeit. Ein eigenartiges Erlebnis bedeutete es für viele der Zuschauer, das erste Mal den Knall zu hören, der beim Durchbrechen der Schallgrenze entsteht. Der aufmerksame Betrachter hat sogar feststellen können, daß mit der Entstehung des Knalles eine Kondensbildung einhergeht, die ähnlich aussieht wie die Sprengwolke eines tempierten Geschosses.

Beim Vergleich des durch die Ausländer und durch unsere Piloten Gebotenen darf nicht außer acht gelassen werden, daß es sich bei unseren Gästen größtenteils um Besatzungen handelt, die über ein für Vorführungen speziell zugeschnittenes Training verfügen, während wir in der Schweiz gemäß unseren Vorschriften praktisch nie enge bis engste Formationen fliegen. Es sei zum Schluß erwähnt, daß solche internationalen Meetings nicht nur als Schaustellungen zu betrachten sind, sondern im Gegenteil jedem militärisch interessierten Besucher eine Menge Anregungen und eigene Beurteilungsmöglichkeiten zu bieten vermögen. Da.