

**Zeitschrift:** Zivilschutz = Protection civile = Protezione civile  
**Herausgeber:** Schweizerischer Zivilschutzverband  
**Band:** 3 (1956)  
**Heft:** 12

**Artikel:** Schweizerischer Luftschutz 1955  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-364735>

### **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:** 29.11.2024

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

## Ein Vergleich von Kriegs- und Verkehrstoten

Aus einer Statistik der Wochenschrift «US News and World Report» geht hervor, dass der Strassenverkehr in Nordamerika seit 1900 mehr Todesopfer gefordert hat, als die letzten acht Kriege, an denen die Vereinigten Staaten beteiligt waren.

In diesen Kriegen, vom Revolutionskrieg von 1775 bis einschliesslich dem Koreakrieg, verloren die Vereinigten Staaten «nur» 1 130 393

Menschen, während man in der Zeit von 1900 bis 1955 nicht weniger als 1 149 414 Verkehrstote in den Vereinigten Staaten zählte.

(Zwar können gelegentliche Kriege in einem Zeitraum von 175 Jahren nicht ohne weiteres mit 55 Jahren ständigen Verkehrsflusses verglichen werden. Trotzdem geben die vorstehenden Zahlen einen Begriff von den Ausmassen neuzeitlicher Todesfolgen im Frieden, welche an die Stelle von Seuchen und Hungersnöten getreten zu sein scheinen. Red.)

## Schweizerischer Luftschutz 1955

Ueber die Tätigkeit der Abteilung für Luftschutz im Jahre 1955 wird im Geschäftsbericht des Bundesrates vom 13. April 1956 ausgeführt:

Die *Aufklärung* der Bevölkerung ist gefördert worden durch öffentliche Vorträge und Demonstrationen, durch die Gründung neuer kantonaler Zivilschutzbünde, die Verbreitung von Zeitschriften und vor allem durch die erfolgreiche Ausbildung von Kadern des Zivilschutzes.

Im Laufe des Jahres wurden Projekte für rund 5900 *Schutzräume* mit einem Fassungsvermögen für etwa 143 600 Personen angemeldet und genehmigt.

Die Ausbildung der *Kader* wurde im Rahmen der Verordnung vom 26. Januar 1954 über zivile Schutz- und Betreuungsorganisationen weitergeführt durch:

- drei eidgenössische Kurse für Kantonsinstruktoren der Obdachlosenhilfe, des technischen Dienstes und der Kriegssanität (letzterer unter der Leitung des Eidg. Gesundheitsamtes);
- 67 kantonale Kurse für Ortschefs, Dienstchefs, Chefs des Betriebschutzes usw., an denen das Personal der Abteilung für Luftschutz vielfach mitbeteiligt war;
- im Rahmen der Betriebsfeuerwehren der eidgenössischen Militäranstalten wurden 7 Kurse für die Ausbildung des Kadres und der Spezialisten durchgeführt.

Im *Alarmdienst* kamen die technischen Einrichtungen der Warnsendestellen zum Abschluss. Ausserdem war die Abteilung für Luftschutz an der Ausbildung des Personals des Warndienstes beteiligt.

Geben wir dem Zivilschutz,  
im Rahmen der Landesvertei-  
digung, den Platz, den er  
verdient: den ersten!

Général Chassin  
in «Protection civile»,  
Paris, März 1956

Durch die Ausbildung der Dienstchefs Alarm-Beobachtung-Verbindung von rund 200 Ortschaften wurde die Voraussetzung für eine weitere Förderung der Bereitschaft der örtlichen Alarmanlagen geschaffen.

### Die Ausgaben der Abteilung für Luftschutz

Diese beliefen sich nach der Staatsrechnung vom 10. April 1956 im Jahre 1955 auf insgesamt Fr. 2 423 967.30. Davon entfielen auf:

Bundesbeiträge an Luftschutzbauten	Fr. 1 370 208.40
Unterhalt von Luftschutzräumen und -Bauten	Fr. 294 945.80
Ziviler Luftschutz (Kurse)	Fr. 206 251.85
Materialbeschaffung	Fr. 110 313.59
Alarmeinrichtungen	Fr. 107 433.99
Unterhalt und Ersatz des Materials	Fr. 98 790.60
Aufklärung der Bevölkerung	Fr. 9 810.90

ausserordentlich schwierig, wenn nicht überhaupt ausgeschlossen. Kontrollkommissionen auf Flugplätzen, an Häfen und Eisenbahnknotenpunkten könnten wohl kaum verhindern, dass in abgelegenen Gegenden, wie sie Russland und die Vereinigten Staaten besitzen, doch im geheimen Atombomben und Atomgeschosse fabriziert und versteckt gelagert würden, und zwar auch dann, wenn diesen Organen wirksamere Kontrollen möglich gemacht würden als etwa der Neutralen Kommission in Nordkorea. Man braucht sich ja nur daran zu erinnern, was für gewichtsmässig geringe Mengen an spaltbarem Material erforderlich sind, um höchst wirksame Waffen herzustellen. Aber auch der Eisenhower-Plan einer Luftkontrolle dürfte kaum genügen. Versteckte Fabriken und Lager werden davon nicht mit Sicherheit erfasst, und selbst Abschussrampen lassen sich gut getarnt errichten, so dass sie aus der Luft nicht erkennbar wären und doch innert kürzester Zeit abschussbereit gemacht werden könnten. Man

darf übrigens nicht vergessen, was es bedeutet, ein Gebiet wie die Sowjetunion, die ohne die Satelliten nicht weniger als 21 Millionen Quadratkilometer umfasst, innert kurzen Abständen regelmässig aus der Luft zu kontrollieren. Auch der Hinweis auf die Kampfgase, die, wie man glaubt, aus Furcht vor Repressalien im Zweiten Weltkrieg nicht mehr angewandt wurden, kann keine Hoffnung auf Nichtanwendung der Atomwaffen begründen; die Kampfgase waren vor allem eine Waffe des Stellungskrieges und daher für den Blitzkrieg wenig geeignet.

In einem neuen Weltkonflikt wird der *Luftkrieg*, zumindest in der Anfangsphase, eine *entscheidende Rolle* spielen. In diesen Zusammenhang gehört auch die grosse Entwicklung, die der Lufttransport von Truppen genommen hat. War man noch im letzten Krieg dabei ausschliesslich auf besonders ausgebildete und verhältnismässig seltene Luftlandetruppen angewiesen, so besteht heute die Möglichkeit, sofern Flug-