

Zeitschrift: Protar
Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes
Band: 19 (1953)
Heft: 3-4

Artikel: Luft- und Zivilverteidigung in den USA
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-363491>

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: 17.05.2025

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

L'étude approfondie des résultats constatés dans ces essais d'explosifs prendra encore un peu de temps. Il y a lieu d'escompter que le rapport du L. F. E. M. sera très détaillé. Néanmoins, des extraits en seront publiés. Il ne s'agit pas là de secrets militaires, mais d'expériences dont les enseignements seront mis à profit pour la protection de la population.

Il convient pour terminer de relever avec satisfaction les jugements favorables de la presse quotidienne à l'en-droit de ces essais d'explosifs. Lors même que ses com-

mentaires parurent quelque peu tardivement, tous relèveront combien de telles expériences étaient utiles et nécessaires pour montrer l'effet des bombes et l'efficacité des moyens de protection.

Ils s'accordèrent en outre à juger indispensable l'aménagement d'abris antiaériens et l'étude d'un nouveau projet à leur sujet.

Espérons que malgré tout, l'explosion des bombes de *Gastern* ne sera pas intervenue trop tard et qu'elle portera ses fruits.

Luft- und Zivilverteidigung in den USA

Es ist auffallend, wie die aktive und passive Fliegerabwehr in den Vereinigten Staaten *gegenwärtig in engem Zusammenhang diskutiert* wird. Man stellt sogar die Frage, wie weit sich möglicherweise durch den Ausbau der Schutzmassnahmen für die Bevölkerung eine gleiche Wirkung wie durch die erheblich teurere Luftwaffe erzielen liesse. Dabei ist man natürlich weitgehend auf Mutmassungen und Unbekanntes angewiesen, was an der Notwendigkeit beider Mittel nichts ändert.

Das noch vom abtretenden Präsidenten Truman dem Kongress vorgelegte *Budget* über das am 1. Juli nächst-hin beginnende Rechnungsjahr 1953/1954 sieht 17,5 Milliarden Dollars für die Luft- und 74 Millionen Dollars für die Zivilverteidigung vor. Nun werden von wissenschaftlicher Seite für diese Posten *erhebliche Zusätze angestrebt*, nämlich 16—20 Milliarden Dollars für die Luft- und 6—7 Milliarden Dollars für die Zivilverteidigung. Der neue Präsident Eisenhower steht damit vor erheblichen Finanzierungsschwierigkeiten für den von ihm angestrebten Budgetausgleich. Er befindet sich aber auch in der Zwangslage, ob er gegebenenfalls das Risiko für die Landessicherheit eingehen kann, zusätzliche Anforderungen auf diesen und anderen Gebieten der Rüstung nachhaltig abzuwehren oder nicht.

Der *Ausgangspunkt* für diese Betrachtungen liegt bei der zunehmenden militärischen *Stärke der Sowjetunion* durch gesteigerte Herstellung von Atombomben und den Ausbau der strategischen Luftwaffe. In Gutachten, die seit dem Koreakrieg entstanden und beispielsweise unter der Bezeichnung «Project Lincoln-Summer» bekannt geworden sind, wird mit einer Frist von zwei Jahren gerechnet, nach der die russischen Luftstreitkräfte in der Lage wären, die amerikanischen Städte und Industrieanlagen zu verwüsten. Dass ein Fachmann aus dem «Pentagon» auf drei Jahre kommt, tut pessimistischeren Schätzungen kaum Abbruch, so wenig wie die Differenzen zwischen den Ansichten von Wissenschaftern, welche mit 10 % Todesopfern rechnen, während dem Fliegergeneral Vandenberg ein Verhältnis von 20—30 % zugeschrieben wird. (Bei der grossen Luftschutzübung vom 13. Dezember 1952 in New York rechnete man mit 203 000 Toten, 277 000 Verletzten und 620 000 Obdachlosen durch den Abwurf einer Atombombe.)

Diesen Beurteilungen dürfte jedoch weitgehend gemeinsam sein, dass sie auf das gegenwärtige Vorhandensein von 130—155 russischen *Atombomben* abstellen, dass der Vorrat auf Neujahr 1954 zwischen 205 und 250 betragen werde und dass ein Jahr später deren 275 bis 360 zur Verfügung stünden. Es wird aber auch damit gerechnet, dass die russische *Luftwaffe* über 700 Langstreckenbomber des Typs TU 4s verfügt, welche ungefähr den amerikanischen B-50 entsprechen, mit denen die Küsten des gegnerischen Landes erreicht werden können. Man nimmt ferner an, dass noch leistungsfähigere, mit Turboantrieb versehene Bomber hergestellt werden, die zum Hin- und Rückflug von einem Kontinent zum andern in der Lage sind. Dazu kommen die in Betracht zu ziehenden Möglichkeiten der Beförderung von Atombomben durch Schiffe und Unterseeboote sowie ferngelenkter Raketengeschosse. Demgegenüber wird auf das verhältnismässig kleine amerikanische Programm im Kostenbetrag von einer Milliarde Dollars für die Entwicklung ferngelenkter Geschosse hingewiesen.

Das von Volk und Behörden diesen Problemen entgegengebrachte *Interesse* hat sich noch *verstärkt*, seitdem von russischen Erkundungsflügen über Gebiete Alaskas und Nordwestkanadas die Rede ist. Dadurch wurde offensichtlich die öffentliche Meinung aufgerüttelt, und man erinnert dabei an den von der deutschen Luftwaffe in den Jahren 1935—1939 gegenüber der englischen erzielten Vorsprung. Grosser Einfluss kommt auch Äusserungen des ehemaligen amerikanischen Botschafters Kennan zu, der als guter Russlandkenner darauf verweist, dass die abschreckende Wirkung der früheren ausschliesslichen Atommacht der Vereinigten Staaten durch die seitherige Entwicklung überholt ist. Andererseits muss eine vernünftige Einschätzung der Lage auch auf die Tatsache abstellen, dass es sich zunächst mehr um sowjetische Möglichkeiten als um feststehende Absichten handelt.

Immerhin genügen die Anhaltspunkte, um weitgreifende amerikanische *Ausbauprogramme* zu fördern. Es wird auf die vorhandenen Bomber des Typ B-36 hingewiesen, die als einzige von ausländischen Basen unabhängig sind, nun aber von russischen Konstruktionen übertroffen werden. Man spricht daher von deren Ersetzung durch einen neuen Typ B-52 innert vier Jahren.

Die Kosten werden, bei zahlenmässig verdoppelter Produktion gegenüber den B-36, auf 10 Milliarden Dollars geschätzt.

Was die *Zivilverteidigung* betrifft, plant der neue Leiter Peterson eine *Krediterhöhung* auf 133 Millionen Dollars. Davon sollen 7,5 Millionen Dollars auf die Stadt Neuyork entfallen, die ihrerseits einen gleich hohen Betrag bereitstellte, um Schutzräume in der Untergrundbahn zu errichten. Frühere Planungsfehler, wie sie hinsichtlich des Zeitbedarfes für ein grosses Bauprogramm und ungenügender Berücksichtigung der Frist zum Bezug der Schutzräume im Alarmierungsfall vorkamen, sollen vermieden werden. Das zentrale Zivilverteidigungs-Amt ist im wesentlichen eine Koordinationsstelle unter den einzelnen Staaten, denen die Finanzierung ihrer Massnahmen weitgehend selbst überlassen bleibt. Bisher sind etwa 4 Millionen Freiwillige vorhanden, weitere 2 Millionen werden jetzt und im Ernstfall insgesamt 20 Millionen benötigt.

Das Interesse der Bevölkerung an der Zivilverteidigung ist noch *ungenügend*. Man legt das Schwergewicht deshalb auf die Aufklärung, damit möglichst alle wissen, wie sie sich nötigenfalls zu verhalten und zu betätigen haben. Organisationen der Zivilverteidigung haben vor zwei Jahren bei den Ueberschwemmungen im Missouri-gebiet gezeigt, dass sie wirksame Hilfe leisten können. Natürlich wird auch auf die viel gerühmte amerikanische Improvisationsbegabung hingewiesen, die aber erfahrungsgemäss langfristige Vorbereitungen für den Bevölkerungsschutz im Kriegsfall nicht hinreichend zu ersetzen vermag.

Gesamthaft betrachtet, geht die amerikanische Luft- und Zivilverteidigung darauf aus, das jetzt auf $\frac{7}{10}$ geschätzte Verhältnis von durchbrechenden *Angreiferflugzeugen* allmählich auf $\frac{4}{10}$ zu vermindern und die *Schutzmassnahmen* für die Bevölkerung — hauptsächlich durch Bauten, aber auch durch vermehrte Grünanlagen und Teilevakuationen und Verminderung der Treffermöglichkeiten sowie Organisation der Hilfe — zu verstärken.

a.

Die Luftwaffe

Der Westen in der Luft voran

Von Heinrich Horber, Frauenfeld

Spitzenleistungen der britischen, niederländischen und amerikanischen Flugzeugproduktion

Seit mehreren Jahren befindet sich die Flugzeugbautechnik — hervorgerufen durch die inzwischen eingetretene Wiederaufrüstung des Westens — in einer ins Gigantische gesteigerten Entwicklungsphase. Dabei ist vor allem bemerkenswert, dass Grossbritannien neben den Vereinigten Staaten seine Stellung im Flugzeugbau nicht nur behauptet, sondern immer wieder mit neuen Typen aufwartet, die die Fachwelt aufhorchen lassen und deren Interesse und Bewunderung wachrufen.

Schon Ende des Zweiten Weltkrieges hatte der Kolbenmotor seine Leistungs-Höchstgrenze als Flugzeugtriebwerk bereits erreicht. An seine Stelle drängt sich immer mehr der *Strahltrieb* mit Düsen-Aggregaten, und hier auf diesem Spezialgebiet zeigen sich die Briten als grosse Meister.

Den eindrucklichsten Beweis hiefür lieferte die anfangs September vergangenen Jahres durchgeführte, eine ganze Woche dauernde Schau der Society of British Aircraft Constructors (SBAC), d. h. der Gesellschaft britischer Flugzeug-Konstruktionsfirmen, die zu *Farnborough* — dem Zentrum der britischen Luftfahrtwissenschaft und -forschung — zur Durchführung gelangte und bei der besonders viele Prototypen moderner Flugzeuge zur Vorführung gelangten. Diese eindrucksvolle Schau stand ganz im Zeichen des Propellerturbinen- und Düsenflugzeugs und — was die Bauweise der dort gezeigten Typen anbetrifft, — im Zeichen des *Dreieckflügels*.

Bereits eine Woche vor Beginn jener grossen «Luftparade» liess eine ganz ausserordentliche fliegerische

Leistung die ganze Welt aufhorchen: Ein britischer *Canberra*-Düsenbomber (siehe «Protar» Nr. 1/2, Januar/Februar-Ausgabe 1951) überflog den Atlantik von England nach Amerika und zurück am gleichen Tag!

Und kürzlich — d. h. am 28. Januar 1953 — landete in *Darwin* (Australien) ebenfalls ein britischer *Canberra*-Düsenbomber, nachdem dieses Flugzeug London vor 22 Stunden und einer Minute verlassen hatte. Für das letzte Teilstück dieses Langstrecken-Rekordfluges, die Strecke London - Singapore, benötigte die *Canberra*-Maschine 17 Stunden 40 Minuten. Dieser fabelhafte Rekord stand bereits in Singapore fest.

Seit geraumer Zeit unternehmen Regierung und Industrie Grossbritanniens gewaltige Anstrengungen, um nicht nur die Flugzeugindustrie für den eigenen Landesbedarf auf volle Touren zu bringen, sondern die Erzeugnisse dieser Industrien auch zu exportieren. Bezeichnend dafür sind auch die Worte, die der britische Verteidigungsminister Lord *Alexander* anfangs September 1952 zu Fachleuten der internationalen Luftfahrt sprach: «Es dürfte nicht vergessen werden, dass die Russen in Korea seit mindestens einem halben Jahre neue, starke Flugzeuge zur Verfügung hätten. Es bestehe kein Zweifel darüber, dass die Sowjets noch viel leistungsfähigere Flugzeuge entwickeln oder schon produzieren. Heute besitze Grossbritannien bessere Aussichten, seinen Verbündeten und anderen befreundeten Mächten Militärflugzeuge zu liefern.» Er forderte die Fabrikanten auf, innerhalb des umgestalteten britischen Verteidigungsprogrammes möglichst rasch zu liefern. Grosse Werte könnten