Zeitschrift: Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen

Herausgeber: Eidg. Verband der Übermittlungstruppen; Vereinigung Schweiz. Feld-Telegraphen-Offiziere und -Unteroffiziere

Band: 28 (1955)

Heft: 10

Artikel: Vor 20 Jahren

Autor: Ruedi, Schroeder

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-562169

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

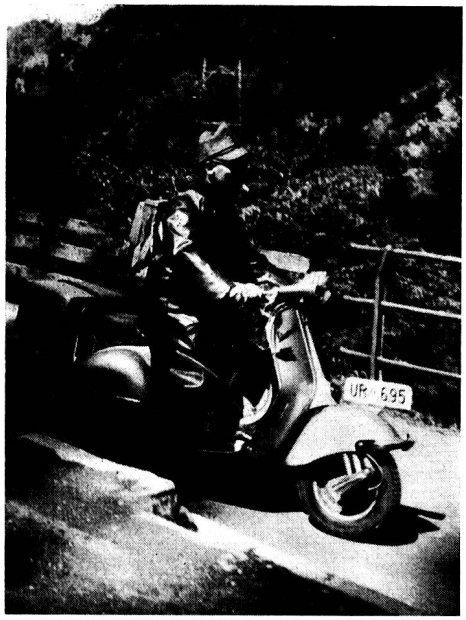
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 05.07.2025

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



Eine motorisierte SE-101-Patrouille

ammann und Polizeidirektor Peter Tresch das Wort ergriff und den Veranstaltern für diese Übung dankte. Die Urner Regierung, die sich ja in den letzten Jahren erschreckend viel mit Katastrophenhilfen zu befassen hatte, so führte Landammann Tresch weiter aus, fühle sich glücklich, nun auch im eigenen Kanton eine solch wertvolle Alarmorganisation bei Katastrophenfällen zu besitzen. Er versicherte die Alarmgruppe des EVU, deren heutige Arbeit ihm einen grossen und nachhaltigen Eindruck hinterlassen habe, der vollen Unterstützung durch die Regierung und hoffe, dass ihr auch die finanzielle Unterstützung gewährt werden könne.

Auch die Presse hat sich wiederum in wohlwollenden Worten zu dieser Übung ausgesprochen und uns dadurch wissen lassen, dass die Arbeit, welche die Mitglieder unserer Alarmgruppen in der ganzen Schweiz auf sich nehmen, estimiert wird und die Bevölkerung vertrauensvoll auf dieses wertvolle Hilfsmittel für ernsteste Fälle blickt. Dies brachte auch Gemeinderat Indergand von Silenen zum Ausdruck, als er spontan erklärte: «Für die Gemeindebehörden von Silenen ist es eine grosse Beruhigung, zu wissen, dass eine solche Organisation besteht.» ah.

Der Militärsanitätsverein beim Aufbau des Operationszeltes

Vor 20 Jahren

Reminiszenzen von Pi. Schroeder Ruedi

Vor 20 Jahren fand am 5. und 6. Oktober auf der Zürcher Allmend die «Eidgenössische Pioniertagung» statt, eine Vorgängerin des im vergangenen Mai in Dübendorf durchgeführten «Tag der Übermittlungstruppen». Der Schreiber dieser Zeilen möchte als ehemaliger aktiver Teilnehmer einige Erinnerungen an jenen Anlass auffrischen:

Die Funker-RS 1935 war gegen Ende September von Bern nach Frauenfeld in die Verlegung gezogen. Nicht lange hernach war unsere neunwöchige Rekrutenzeit beendet, und wir mussten noch, wie das damals üblich war, anschliessend den ersten WK als Verlängerung der Rekrutenschule absolvieren. Das war damals eine feine Erfindung, die Rekrutenschule dauerte praktisch elf Wochen, für die zwei letzten Wochen erhielt man eine fühlbare «Gehaltsaufbesserung» und seinen Alterskollegen von den andern Waffengattungen konnte man im folgenden Jahre stolz verkünden: «Du, ich rücke in den zweiten Wiederholiger ein.» Wenn einer es nicht glaubte, so stand es schwarz auf weiss, bzw. blau, im Dienstbüchlein eingestempelt.

An der Pioniertagung in Zürich wurden unter anderem auch Wettkämpfe im Antennenbau mit TS-Stationen (tragbar schwer) durchgeführt. Das war der berühmte und berüchtigte Stationstyp des damaligen Funkerzeitalters, die Stationen kamen dann viele Jahre später unter «Denkmalschutz» bei den Sektionen des EVU. Jede der zwei Rekruten-Kompagnien stellte auch eine Mannschaft für Zürich, in der Zusammensetzung allerdings etwas improvisiert, besonders in der zweiten Kompagnie. Die Leute wurden, vermutlich wegen der Quartierfrage, bei den Zürchern ausgelesen. Die Mannschaft der ersten Kompagnie hatte in der Vorwoche einige Male Gelegenheit zum Trainieren, wir lediglich am Freitagabend nach dem Einrücken. Wir waren nicht sonderlich erfreut, im strömenden Regen nochmals auf die Frauenfelder Allmend zu fahren, um dort unser einziges Zusammenarbeitstraining abzuhalten. Bekanntlich brauchte man für die Baumannschaft je vier Mann für den Mast A und B. Nun gab es etliche Schwierigkeiten, die Posten 1a—4a und 1b—4b an den Mann zu bringen, denn am liebsten und mit bestem Erfolg hätte jeder die Arbeit getan, für die er neun Wochen lang gedrillt worden war. Auf jeden Fall war ich sehr erbost, dass ich den heiklen Posten 4a oder 4b übernehmen sollte, nachdem ich stetsfort der Mann «3b» gewesen war.

Samstagvormittag: Auf der Allmend draussen hatten wir eine Stunde lang geturnt und exerziert, um in Zürich gut in Form zu sein, dann liess man die Zürcher Mannschaft

abtreten. In der Kaserne machten wir den innern Dienst, wechselten die Kleider und füllten die Brotsäcke mit Proviant. Im Korridor fasste uns der Kompagniekommandant, der damalige Oblt. Zehnder, ab, kontrollierte pflichtbewusst unser Tenue, hielt uns eine Ansprache über Disziplin, wünschte viel Erfolg usw. Indessen ging der Equipenchef, Kpl. Wiedenkeller fast in die Lüfte, bis er herausplatzte: «Herr Oberlütnant, i drei Minute fahrt de Zug!» Im Laufschritt ging's hierauf zum nahen Bahnhof, wo die Bahn nach Zürich auch schon einfuhr.

Um zwei Uhr nachmittags gingen die Wettkämpfe los. Wir hatten noch Gelegenheit, einen Trainingsbau abzuhalten, und der ging ganz ordentlich. Dann aber wurde es ernst, wir standen in Reih und Glied auf dem mit Seilen abgesperrten Wettkampfplatz, der mit dichten Zuschauerreihen umsäumt war. Das Wetter war den Zürchern damals holder als heuer den Dübendorfern. Wir stürzten uns auf die Materialkisten 3 und 4 und die Mastfutterale, leisteten unser Äusserstes, der Mastbau ging aber trotzdem schief. Schliesslich verwickelte sich noch das Antennen-Aufzugseil an der Mastkopf-Rolle, was uns viel Zeitverlust einbrachte, bis Kamerad Burki die Situation rettete. Zum Glück leistete nachher die Apparatemannschaft mit Pi. de Quervain Marcel als Telegraphist vorzügliche Arbeit, so dass die Punkte der Gesamtleistung doch wieder stiegen.

Sonntagnachmittag: Unter freiem Himmel fand die Rangverkündung statt. Alles war sehr gespannt. Zum Gaudium der Anwesenden verkündete Herr Oberstlt. Strauss: «1. Rang: Mannschaft des Korporal Zehnder!» Wir hatten also gesiegt, hatten mehr Glück gehabt als Trainingsgelegenheit, was den Mannen von der ersten Kompagnie wohl nicht recht in den Kopf wollte. Herr Oblt. Zehnder war sicher stolz auf seine Pioniere der zweiten Rekruten-Kompagnie und konnte so seine momentane «Degradierung» wahrscheinlich noch gut verschmerzen.

Die Lehre aus dem Unfall des P-16

Mit lebhafter Anteilnahme verfolgte die schweizerische Öffentlichkeit den Unfall des P-16, der am Mittag des 31. August in den Fluten des Bodensees versank. Die Kommentare der Presse standen im allgemeinen im Zeichen des ungebrochenen Vertrauens in unsere einheimische Flugzeugindustrie, doch fehlte es auch nicht an kritischen oder zumindest warnenden Stimmen, die aus dem Vorfall ein Versagen unserer Flugzeugindustrie abzuleiten versuchten. Im Interesse einer Klärung der Situation scheint es angezeigt, noch einmal auf die Unfall-Ursachen hinzuweisen und die Konsequenzen ins richtige Licht zu rücken.

Zur eigentlichen Ursache des Unfalls verlautet in Kreisen der schweizerischen Flugzeugindustrie, dass es sich ausschliesslich um einen Betriebsunfall, d. h. um eine Störung an der Treibstoffzufuhr handelte, die an sich keineswegs zum Verlust des Flugzeuges hätte führen müssen. Störungen dieser Art können auch bei Serienmustern gelegentlich auftreten und haben mit den wesentlichen Eigenschaften des Flugzeuges nichts zu tun. Sie lassen sich — sobald erkannt — leicht beheben. Unter normalen Umständen hätte Oberleutnant Häfliger sein Flugzeug mit grösster Wahrscheinlichkeit sicher landen können. Eine Verkettung unglücklicher Umstände — tiefliegende Wolkenbänke, zeitweise verhinderte Erdsicht — zwang indessen den Piloten zum Aussteigen, nachdem er mit bewundernswerter Kaltblütigkeit das Flugzeug in die Richtung gegen den Bodensee gesteuert hatte, um einen Absturz über besiedeltem Gebiet zu vermeiden.

Der Verlust des P-16 ist schmerzlich — nicht nur für die unmittelbar beteiligten Kreise des Herstellerwerkes, das sich in Hunderttausenden von Arbeitsstunden für die Fabrikation des Musters einsetzte, sondern auch für unsere Armee, die einmal mehr auf die dringend notwendige Modernisierung ihrer Flugwaffe warten muss. Hingegen kann keine Rede davon sein, dass «16 Millionen im Wasser ertranken» oder dass «der Traum einer schweizerischen Produktion von Militärflugzeugen ausgeträumt» sei. Weder das Geld, das in die Entwicklung und den Bau des ersten Prototyps des P-16 gesteckt wurde, noch die bei der Entwicklung selbst gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen sind verloren. Das Pflichtenheft für den P-16 stellte an die Erbauer höchste Anforderungen, galt es doch, ein für die topographischen Verhältnisse unseres Landes geeignetes Flugzeug zu entwickeln. Dies hiess, Eigenschaften und Einsatzmöglichkeiten in einem einzigen Muster zu vereinigen, für die im Ausland zwei und mehr besondere Typen entwickelt werden. Dieser Aufgabe zeigte sich die schweizerische Flugzeugindustrie gewachsen. Sie schuf mit dem P-16 ein einstrahliges, einsitziges Jagd- und Erdkampfflugzeug, das besonders kurze Start- und Landestrecken (Einsatz auf hochgelegenen Flugplätzen), kleine Kurvenradien (Fliegen in engen Tälern), hervorragende Langsamflugeigenschaften und eine starke Bewaffnung (Kanonen und wahlweise Raketen, Brisanz- und Napalmbomben) aufweist. An die neunzig Prozent der in den P-16 gesetzten Erwartungen erwiesen sich auf Grund der Versuche des Prototyps Nr. 1 als bereits erfüllt. Noch nicht erprobt war die Höchstgeschwindigkeit — doch erreichte das Flugzeug bereits Geschwindigkeiten, die über jenen der «Venom» liegen. Die vorgenommenen Versuche mit dem ersten Prototyp ergaben, dass der P-16 mit grösster Wahrscheinlichkeit auch die letzte Forderung betreffend Geschwindigkeit erfüllen, wenn nicht sogar übertreffen wird. Weitere Versuche sind nun erst möglich, wenn der Prototyp Nr. 2 flugbereit ist. Dies bedeutet einen bedauerlichen Zeitverlust von vier bis fünf Monaten.

Der Unfall des P-16 hat einmal mehr bewiesen, wie gefährlich es sein kann, am falschen Ort zu sparen. Wären seinerzeit vier statt nur zwei Prototypen bestellt worden, könnten heute die Flugversuche ohne weiteres fortgesetzt werden.

Was versäumt wurde, kann nun nicht mehr nachgeholt werden. Dagegen handelt es sich jetzt darum, die Lehren für die Zukunft zu ziehen und das Nötige zu veranlassen, damit keine weiteren Zeitverluste mehr eintreten. Es ist dies eine bittere Notwendigkeit im Interesse unserer Landesverteidigung, um so mehr, als man immer wieder feststellt, dass die modernen ausländischen Flugzeuge für die topographischen Verhältnisse der Schweiz einfach nicht in Frage kommen.