Zeitschrift: Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen

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

Band: 30 (1957)

Heft: 1

Artikel: Flugwesen heute und morgen

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-560189

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: 08.07.2025

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

die Angestellten des Militärdepartementes; auch die Industrie und das Handwerk profitieren in weitem Masse von den Bestellungen der Armee. Der Einfluss der militärischen Dienstleistungen auf Handel und Gastgewerbe, gerade auf den Waffenplätzen, ist zu bekannt, als dass man darüber noch viele Worte verlieren müsste.

Der Wehrmann darf nie vergessen, dass die Armee nicht ein Fremdkörper im Staatsganzen ist, sondern dass sie sich aus unzähligen einzelnen Soldaten und Offizieren zusammensetzt, welche zwar nicht in erster Linie im Dienst, aber in ihrer Eigenschaft als stimmberechtigte Schweizerbürger jederzeit darüber verfügen können, was mit unserer Landesverteidigung geschieht. Es wäre also falsch, sich gleichgültig oder gar negativ zu den Problemen des Wehrwesens einzustellen. Im Gegenteil ist aktives Interesse durchaus erwünscht und notwendig, wenn unsere Armee ihren Aufgaben gewachsen sein soll. Interesse heisst nicht dauernde Kritik; was auf politischem Gebiet nicht möglich ist, nämlich dem Wunsche jedes einzelnen zu entsprechen, ist militärisch natürlich noch viel unmöglicher, wenn man nicht aus der Armee einen Verein machen will. Wichtig ist aber, dass sich jeder Soldat wieder bewusst sei, warum er seinen Militärdienst leistet; eine gesunde Einstellung zu dieser Verpflichtung dient dem Lande eben so viel wie sämtliche organisatorischen Neuerungen, welche aus verständlichen Gründen von Fachleuten geprüft und eingeführt werden müssen.

Flugwesen heute und morgen

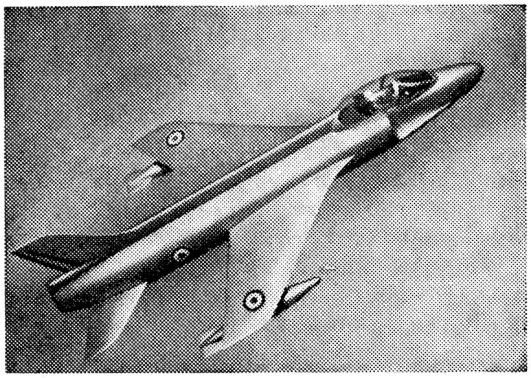
Die ersten zehn Nachkriegsjahre waren im Flugwesen durch das Aufkommen der Düsentriebwerke gekennzeichnet. Innert weniger Jahre wurde das neue Antriebssystem derart vervollkommnet, dass es in naher Zukunft auch die kommerzielle Luftfahrt weitgehend beherrschen und damit aus der rein militärischen Domäne heraustreten wird. Der offizielle Geschwindigkeits-Weltrekord erfuhr eine Verbesserung um mehr als das Doppelte, der inoffizielle gar um nahezu das Vierfache. Die Durchbrechung der einst gefürchteten Schallmauer gehört heute zu den alltäglichen Leistungen.

Auch die Schweiz hat seit längerer Zeit begonnen, sich der Entwicklung anzupassen. Düsenkampfflugzeuge stehen seit Jahren im Einsatz; durch die Schaffung des P-16 hat die schweizerische Flugzeugindustrie einen Beweis ihrer Leistungsfähigkeit geliefert. In absehbarer Zeit werden eigene und fremde Düsen-Verkehrsflugzeuge auf den verlängerten Pisten unserer Flughäfen zum täglichen Bild gehören.

Bei diesem rapiden Tempo der Entwicklung erhebt sich immer wieder die Frage: Was wird uns in fünf, in zehn Jahren beschieden sein? Darüber sind sich auch die prominentesten Fachleute nicht restlos einig, und von amerikanischen Stellen wird sogar das neckische Spiel betrieben, durch Angehörige verschiedenster Kreise die Zukunft des Flugwesens für das Jahr 1980 schildern zu lassen, um die Vorhersage später mit der wirklichen Entwicklung vergleichen zu können.

Zweifellos ist das Rennen um die Höchstgeschwindigkeit noch lange nicht beendet. Nach der Schallmauer ist es nun die Hitzemauer, welche den Technikern die grössten Probleme auferlegt. Gelingt es einmal, die Erhitzung der Baustoffe beim Flug mit dreifacher Schallgeschwindigkeit auszuschalten, so ist die beinahe unbeschränkte Geschwindigkeitserhöhung nur eine Frage der Entwicklung entsprechender Triebwerke unter Verwendung von Raketen und vielleicht der Atomkraft. Viel eher wird der Augenblick kommen,

Der «Bell X-2» der amerikanischen Luftwaffe, der im Hinblick auf die Durchbrechung der Hitzemauer konstruiert wurde und aus hitzebeständigem Hartstahl und einer Nickellegierung gebaut ist. Die von einem Mutterflugzeug abgehende Maschine erreicht mit ihrem Raketentriebwerk eine Geschwindigkeit von 3040 km in der Stunde. Soeben erfährt man, dass eines dieser Versuchsflugzeuge bei einem Flug in Kalifornien abgestürzt ist



Französisches leichtes Kampfflugzeug «Bréguet 1100 Taon», das den Normen der NATO entspricht und über ein Düsentriebwerk verfügt. Besonders bemerkenswert ist die einfache Linienführung der Konstruktion

da das zerbrechliche Gebilde «Mensch» den Anforderungen der Technik nicht mehr zu genügen vermag. Grosse technische Fortschritte werden meist vorerst auf militärischem Gebiete erzielt und dann nach der Erprobung je nach ihrer Rentabilität später auch im zivilen Luftverkehr eingesetzt.

Eine nicht zu unterschätzende Entwicklung bildet auch der Senkrechtstart von Flugzeugen, der heute erst im Anfangsstadium steht; er kann aber gerade später von grosser Bedeutung werden, sind doch die meisten Flughäfen nicht unbeschränkt vergrösserbar, wie es die gegenwärtige Bautendenz schnellerer und schwererer Flugzeuge erfordern würde.

Auf die Möglichkeiten der Raumschiffahrt einzugehen, wäre heute noch vermessen. Zweifellos wird aber selbst dieses Problem eines nicht allzu fernen Tages seine Lösung finden.

Welches sind nun die Konsequenzen für die Schweiz, und namentlich für unsere Militäraviatik? Man darf mit Recht behaupten, dass die bisherigen Richtlinien den typisch schweizerischen Bedürfnissen und Verhältnissen in hohem Masse Rechnung tragen. Es kann nicht darum gehen, das Rennen um die höhere Geschwindigkeit unbeschränkt mitzumachen, solange unsere Pisten nicht weiter verlängert werden können. Der Einsatz von Fliegern mit dreifacher Schallgeschwindigkeit zugunsten der Erdtruppen ist in einem gebirgigen Lande praktisch unmöglich, ganz abgesehen davon, dass solche Flugzeuge gar nicht genügend lange Start- und Landepisten vorfinden würden. Dieses letzte Hindernis ist nicht unüberwindbar; es wäre im Laufe der Zeit durch die Verstärkung der Triebwerkleistung und vielleicht durch das Senkrechtstartverfahren zu meistern, doch bliebe die Einsatzschwierigkeit bestehen.

Auch die kühnste Phantasie vermag natürlich nicht immer alle Möglichkeiten der Technik auf lange Sicht genau zu erfassen. Darum gilt es, die Augen offen zu behalten, die ausländischen Fortschritte aufmerksam zu verfolgen und auch selbst rechtzeitig an die zukünftige Entwicklung zu denken. Keineswegs kann es aber für die Schweiz darum gehen, dem Auslande sämtliche gewagten Versuche auf flugtechnischem Gebiete laufend abzuschauen. Eine solche Verzettelung der Kräfte ginge weit über unsere Möglichkeiten; für uns kommen nur gut durchdachte, erprobte und vor allem den schweizerischen Verhältnissen angepasste Lösungen in Frage.

Protokoll der Präsidentenkonferenz des EVU

vom 25. November 1956, Hotel Glockenhof, Olten

Beginn: 0945 Uhr.

Anwesend: Gesamt-Zentralvorstand, ohne FHD Leu und Rietmann (entschuldigt), 28 Delegierte aus 28 Sektionen (unentschuldigt abwesend: Sektion Neuchâtel und Sektion Zürichsee, rechtes Ufer). Grfhr. Maurer N., Sektion Zürich, Protokoll.

Gäste:

OK «Tag der Uem. Trp. 1958»: Hr. Major Wunderlin, OK-Präsident. **Kampfgericht:** Hr. Major Kugler, Chef des Kampfgerichts; Hr. Hptm. Meier, Disziplinchef-Tg; Hr. Hptm. Weder, Disziplinchef-Fk; Hr. Oblt. Wiedmer, Disziplinchef-Bft.D. **Abt. für Uem. Trp.:** Hr. Oblt. Schmidhalter (erst nachmittags).

Entschuldigt abwesend: Hr. Major Merz, Olten, Ehrenmitglied des EVU; Hr. Major i. Gst. Guisolan.

Traktandum 1: Begrüssung durch den Zentralpräsidenten. Hptm. Stricker begrüsst die anwesenden Sektionsvertreter, insbesonders die Gäste. Einleitend kommt er zuerst auf die furchtbaren Geschehnisse in Ungarn zu sprechen sowie auf die für die Schweiz sich aufdrängenden Konsequenzen. Hierauf gibt er Kenntnis vom Inhalt einer vom Redaktor entworfenen Resolution, deren endgültigem Wortlaut nach eingehender Diskussion schliesslich durch die Präsidentenkonferenz durch Erheben von den Sitzen einstimmig zugestimmt wird.

RESOLUTION

Die am 25. November 1956 in Olten versammelte Präsidentenkonferenz des Eidg. Verbandes der Übermittlungstruppen gibt ihrer tiefen Entrüstung über die hinterhältige Besetzung Ungarns durch die russische Armee Ausdruck und verurteilt die barbarischen Deportationen der ungarischen Bevölkerung durch die russische Gewaltherrschaft. Die Versammlung ist der Auffassung, dass aus den politischen Vorgängen in Ungarn auch für unser Land die entsprechenden Lehren gezogen werden müssen. Sie ersucht die verantwortlichen Behörden, alles zu unternehmen, was unsere militärische Landesverteidigung stärken kann. Wir erklären uns bereit, grössere Pflichten auf uns zu nehmen und ersuchen die zuständigen Behörden, den militärischen Vereinen und Verbänden vermehrte Mittel zur Verfügung zu stellen, damit durch die freiwillige ausserdienstliche