

Bedürfen wir einer landeseigenen Flugzeugindustrie?

Autor(en): **Horber, Heinrich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **23 (1947-1948)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-704428>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Nochmals die Uniformfrage

Von Oberstbrigadier Kunz.

(Schluß.)

Da eine Mehrbelastung des Militärbudgets von vornherein ausgeschlossen erscheint, müßte danach getrachtet werden, die Kosten anderweitig auf der Bekleidung und Ausrüstung einzusparen. Auf eine Möglichkeit wurde bereits hingewiesen: den Verzicht auf Bajonett, Patronentasche und Leibgurt. Auch am Waffenrock sind ohne Zweifel Einsparungen tunlich durch leichteren Stoff und einfachern Schnitt. Zum Beispiel: Weglassen der Aermelpatten, der Aermelaufschläge und der Kragenspiegel; geradegeschnittene Taschenpatten; Ersatz der aufgesteppten untern Rocktaschen durch solche zwischen Stoff und Futter, wie wir sie von den alten Exerzierblusen her kennen und die überdies den Vorteil der leichteren Reinigung haben. Ob damit die finanzielle Auswirkung der Hemdenabgabe ausgeglichen oder wenigstens stark gemildert werden kann, müssen die Fachleute beurteilen.

Die Fußtruppenhose wird als Ausgangshose beanstandet, befriedigt aber auch als Feldkleid nicht in vollem Maße. Leichter, geschmeidiger Stoff und besserer Schnitt werden dazu beitragen, sie bequemer und kleidsamer zu machen. Die gegen Staub, Nässe, Straßenschmutz, im Winter gegen Schnee schützende Stulpe wird — vielleicht in verbesserter Form — beibehalten werden müssen. Eine besondere Ausgangs-Gehhose einzuführen, dürfte die für die Bekleidung verfügbaren Mittel übersteigen. Ob eine geradegeschnittene Gehhose durch Zusammenfassen der Hosensätze mit Hosenschonern oder handbreiten Segeltuchstulpen feldtauglich gemacht werden kann — ähnlich wie die Hose der Amerikaner in die am Marschschuh angenähte Ledermanschette gesteckt wird — müßte jedenfalls gründlich ausprobiert werden. Weitere Wünsche erstrecken sich auf das Anbringen von Gurtschlaufen und einer zweiten Hintertasche — Begehren, welchen wohl

ohne weiteres entsprochen werden kann.

Die Mütze. Die neue Feldmütze, 1940 eingeführt, ist nicht mehr genehm. Sie wird durch das Verpacken im Tornister rasch unansehnlich. Bevorzugt wird wieder die Policemütze, wie sie auch von den Amerikanern getragen wird. Oberst Maverick nennt sie die «Regen-ins-Gesicht-Mütze».

Unser Kaput hat seine großen Vorzüge im Winter, solange er bei strenger Kälte hübsch trocken bleibt. Als Regenschutz läßt er zu wünschen übrig. Er nimmt gewaltige Mengen Wasser auf und ist dann fast nicht mehr trocken zu bringen. Das Verlangen nach einem leichteren, wasserdichten Mantel ist deshalb begreiflich. Es müßte ein richtiger Regenmantel sein, der den Träger im Regen auch wirklich schützt, den Mann in seinen Bewegungen nicht hemmt und — da er ja meistens auf dem Tornister getragen wird — weniger wiegt als der Kaput. Im Winter kann durch warme Unterwäsche, Westen und dergleichen das zugesetzt werden, was einem leichten Mantel an Dicke und Schwere fehlt. Unbestritten dürfte sein, daß leichte, wasserabstoßende Tücher besser gegen Nässe und mehrere dünne Kleiderschichten besser gegen Kälte schützen als unser dickes, schweres Kaputtuch.

Die Ueberkleider. Die im Aktivdienst in großer Menge beschafften Ueberkleider werden zu allen möglichen dienstlichen Arbeiten und auch zum Exerzieren getragen, im Sommer meist ohne Uniform. Sie haben den Nachteil, blaumeliert zu sein, anstatt feldgrau. Künftige Anschaffungen sollten in Feldgrau erfolgen, und zwar so, daß sie ohne weiteres als Sommeruniform verwendet werden können. Dem würde die bisherige zweiteilige Fassung im allgemeinen entsprechen, während Flieger und Motorwagentruppen dem Typ Overall, Combinaison oder etwas

Aehnlichem den Vorzug geben. Der Vorschlag, das Ueberkleid außen feldgrau und innen weiß anzufertigen, um es im Winter — gewendet — als Tarnkleid tragen zu können, dürfte an den Kosten scheitern, ist aber immerhin näherer Prüfung wert.

Die Abzeichen. Vereinfachung auf der ganzen Linie wird der Uebersichtlichkeit und der Kostenersparnis dienen. Aermelpatten und Kragenspiegel könnten durch eine auf der Patte der rechten Brusttasche angebrachte Litze in der Farbe der Waffengattung (Infanterie = grün, Leichte Truppen = gelb, usw.) mit darauf eingesteckten Abzeichen der Untergattung (gekreuzte Gewehre, Kanonenrohre, Bombe usw., etwa in der Art der früheren Käppigarnituren) ersetzt werden. Um das Einschlaufen und Wegnehmen der Litzen ohne Beschädigung der Uniform vornehmen zu können, müßten die Patten mit Oesen versehen sein. Eine solche Lösung hätte nicht nur den Vorteil geringerer Kosten, sie würde auch den Uniformenersatz und -nachschieb ganz bedeutend vereinfachen.

*

Dieser Ueberblick zeigt, wie reichhaltig die Liste der Wünsche und Begehren ist. Kurz gesagt, die neue Uniform soll feldmächtig, schmuck, bequem, gut zu reinigen, kleines Sortiment erfordernd, für Sommer und Winter geeignet und nicht zu teuer sein, Forderungen, die sich allerdings zum Teil diametral gegenüberstehen. Es braucht viel Sachkunde und großes Geschick der Bekleidungskommission, die für jedes Kleidungsstück wesentlichen, ausschlaggebenden Gesichtspunkte festzulegen und in jedem Falle die beste Lösung herauszufinden. Dabei muß gewiß nicht alles Bisherige über Bord geworfen werden, wenn auch manche traditionsgebundene Ansicht und Gewohnheit modernen Auffassungen weichen müssen.

Bedürfen wir einer landeseigenen Flugzeugindustrie?

Von Heinrich Horber.

Nachdem in den Jahren 1927—1933 einer privaten Initiative auf Schaffung einer nationalen Flugzeugindustrie — nicht zuletzt infolge mangelnder staatlicher Unterstützung — kein Erfolg beschieden gewesen war, hatten die Kriegsverhältnisse nun doch dazu geführt, daß unser Land die Armee mit den erforderlichen Militärflugzeugen beliefern konnte. Wie noch auf manch anderen Gebieten, hatte die Schweiz, ehe der zweite Weltkrieg ausbrach,

auch hinsichtlich der Ausrüstung unserer Flugwaffe besser vorgesorgt als 1914.

Abgesehen von den im staatlichen Flugzeugwerk Emmen (Luzern) und in anderen Regiebetrieben Beschäftigten, waren während des Krieges rund 5000 Arbeiter, und dazu 650 Ingenieure, Techniker und Angestellte im nationalen Flugzeugbau tätig. Ungefähr der fünfte Teil dieser Beschäftigten entfiel auf die drei eigentlichen Flugzeugbau-

Unternehmen und Montagewerke (Dornier-Werke AG. Altenrhein, Pilatus-Flugzeugwerke AG. Stans und Farner-Flugzeugbau Grenchen). Der größte Teil dagegen, d. h. $\frac{4}{5}$, betätigte sich in den verschiedensten, teils kleineren, teils sehr großen Unternehmungen (deren über 40!) im Dienste des Flugzeug- oder Flugzeug-Zubehörbaues.

Heute nun, nachdem der Krieg zu Ende — dürften (abgesehen von den staatlichen Werken zu Emmen) wohl

keine 500 Arbeiter, Ingenieure, Techniker und Angestellte mehr im Flugzeugbau tätig sein.

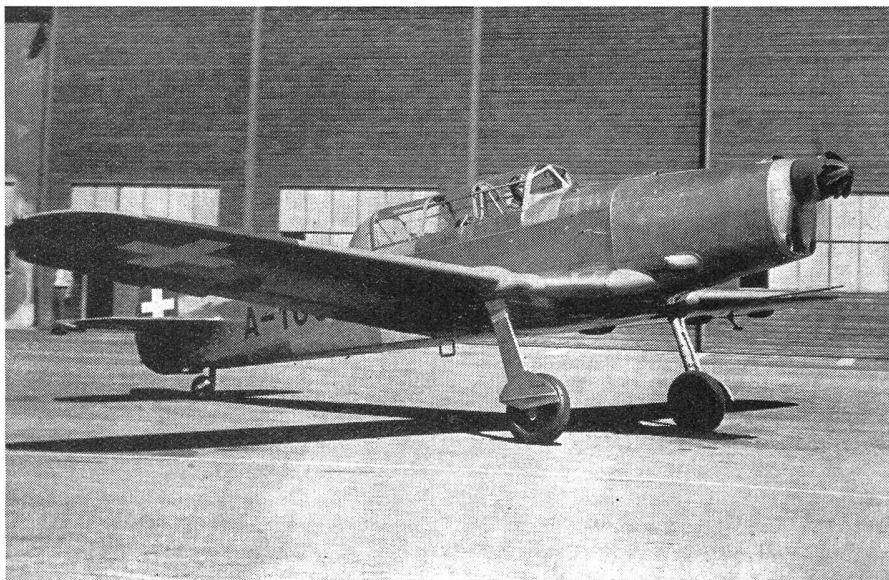
Es ist nun leider ein «offenes Geheimnis», daß diese junge, einst so zukunftsversprechende Industrie — die in kurzer Zeit eine beachtliche volkswirtschaftliche Position erlangt hat — bereits wieder im Sterben liegt. Warum? ... wird sich der geneigte Leser fragen.

In normalen Zeiten (d. h. in Friedenszeiten) kann sich eine Flugzeugindustrie (selbst diejenige fliegerisch auf höchster Stufe stehender Staaten wie Amerikas und Englands) nur mit Hilfe von Armee- und Staatsaufträgen behaupten. Die private Flugzeugindustrie eines kleinen Landes jedoch kann nicht den Großflugzeugbau für zivile Bedürfnisse betreiben. Der relativ kleine Park an großen Verkehrsmaschinen z. B. für unsere Swissair, wird immer aus dem Ausland beschafft werden müssen, denn die Entwicklung eines neuen Flugzeugs ist so unendlich kostspielig, daß nur die große Serienfabrikation eines Typs eine Rentabilität sicherstellte. Für unsere Verhältnisse kommt ein solcher Serienbau überhaupt nicht in Frage, da der landeseigene Bedarf ein allzu geringer ist.

Infolgedessen stellt sich die grundsätzliche Frage, ob unter solchen Umständen überhaupt eine schweizerische Flugzeugindustrie erhalten werden soll? Andere kleine Länder haben aber auch ihre eigene Flugzeugindustrie, so Holland, Belgien, Schweden. Alle diese Länder haben die private Flugzeugindustrie im Interesse ihrer Landesverteidigung, und tun dies durch die Erteilung staatlicher Aufträge. Es ist überdies nicht unbekannt, daß selbst die riesigen Flugzeugbau-Werften in den USA zufolge staatlicher Großaufträge ihren finanziellen Rückhalt finden.

Es ist bekannt, daß heute (besonders im Bau von Militärflugzeugen) das Rückstoßtriebwerk den Kolbenmotor immer mehr verdrängen wird. Zu Anfang dieses Jahres hat nun Schweden in England eine größere Serie von Vampire-Düsenflugzeugen bestellt und zudem von den De Havillandwerken den Lizenzbau des Düsenjägers «Vampire» sowie des dazu gehörenden Strahltriebwerkes erworben.

Soll die Schweiz nun nicht auch dem vorbildlichen Beispiel Schwedens folgen? Diese Frage muß mit einem starken «Ja» beantwortet werden! Bereits hat das Parlament die Anschaffung von 75 Düsenjägern des Typs Vampire beschlossen, um unserer Luftwaffe ein Flugzeug zu geben, das den heutigen Anforderungen in jeder Beziehung entsprechen wird.



Das schweizerische Trainingsflugzeug P 2.

der **Pilatus-Flugzeugwerke** in Stans ist ein einmotoriger zweiplätziger freitragender Tiefdecker. Es kann als Schulungs- und Trainingsflugzeug für zivile und militärische Zwecke verwendet werden und besitzt Eigenschaften, die denjenigen der neuzeitlichen Hochleistungsflugzeuge ähnlich sind. Besonderes Gewicht wurde auf einfache, bequeme Wartung und billigen Unterhalt des Flugzeuges gelegt, was durch eine einfache und sehr robuste Konstruktion erzielt wurde. Das 11 m Spannweite aufweisende Flugzeug hat eine größte Fluggeschwindigkeit von 340 km per Stunde im Horizontalflug. Seine höchstzulässige Sturzfluggeschwindigkeit kann aber bis auf 720 km/h gebracht werden. Das Flugzeug ist unbeschränkt kunstflugtauglich und besitzt im Vergleich zu seiner kleinen Flächenbelastung (106 kg pro m²) und entsprechend kleiner Landegeschwindigkeit eine erstaunlich hohe zulässige Geschwindigkeit im Sturzflug; Eigenschaften, die der Verwendung des Flugzeuges im Flugbetrieb praktisch keine Beschränkung auferlegen. Das neue schweizerische Trainingsflugzeug P 2 besitzt als Triebwerk einen luftgekühlten 12-Zyl.-Zweireihenmotor ARGUS AS 410 mit 465 PS Startleistung in 0 m Höhe. Das Flugzeug ist für Tag- und Nachtflug ausgerüstet. Das ganz aus privater Initiative heraus entwickelte Trainingsflugzeug P 2 der Pilatus-Flugzeugwerke AG. hat seine vorzüglichen Flugeigenschaften, bereits zu Beweis gestellt, so daß die Kriegstechnische Abteilung den genannten Werken den Auftrag erteilte, eine Serie dieser vorzüglichen Type zum Zwecke des Trainings für unsere Militärpiloten herzustellen. Mit dieser Maschine können unsere Militärpiloten ihr Flugpensum erledigen, ohne die im Verschleiß und Betriebsstoffverbrauch so teuren starkmotorigen Jagdmaschinen benützen zu müssen.

Die Entwicklung des Düsenflugzeugs wird aber der Schweiz noch ganz andere Trümpfe in die Hand spielen. Hier dürfen wir die große Chance niemals verpassen, denn gerade im Bau von Gasturbinen ist kaum ein Land so reich an Erfahrungen wie das unsrige. Was einst beim Bau von Kolbentriebwerken verpaßt worden ist (infolge mangelnder Erfahrungen!), könnte im Flugzeug-Strahltriebwerksbau wieder wettgemacht werden.

Die Beschaffung von 75 Vampires ist nun beschlossen. Wer aber kann uns garantieren, daß bei einer Verschlimmerung der außenpolitischen Lage weitere Anschaffungen solcher Flugzeuge aus dem Auslande möglich sind?

Heute steht unsere Flugzeugindustrie sozusagen ohne Arbeit da. Diese hat jedoch bemerkenswerte Aufgaben für die Zukunft! Vor Jahresfrist wurde im Auftrag der Kriegstechnischen Abteilung mit der Ausarbeitung von Düsenjäger-Projekten durch unsere Flugzeugindustrie begonnen, wobei die Dornierwerke einen leichten 2düsenigen Jäger, die staatlichen Werke von Em-

men einen schwanzlosen Düsenflugzeugtyp im Entwurf haben. In Bälde soll entschieden werden, von welchem Projekt ein Prototyp erstellt werden soll.

Wenn nicht alles trügt, so dürfte die Umstellung vom Kolbentriebwerk zum Düsenantrieb zur Folge haben, daß unsere schweizerische Flugzeugindustrie in 2—3 Jahren wieder reichlich Arbeit hätte, wobei der neue Typ des schweizerischen Düsenflugzeugs in Gemeinschaftsserienarbeit durch verschiedene einheimische Industrierwerke zur Anlieferung kommen wird. Dieser Düsenjäger soll in einigen Jahren die dann ebenfalls zum «alten Eisen» gehörenden Vampires ablösen. Resümieren wir nun:

Insbesondere **im Hinblick auf unsere Landesverteidigung** ist die Erhaltung einer nationalen Flugzeugindustrie mehr denn je erstes Gebot. Stehen wir mit voller Ueberzeugung dafür ein, so werden wir uns auch nicht der Notwendigkeit verschließen können, diese mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln zu fördern und zu erhalten.