Auch der Zivilschutz braucht Helikopter

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Protar**

Band (Jahr): **24 (1958)**

Heft 5-6

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-363770

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

aktive Strahlung. Es ist weiter wichtig, klare Bestimmungen zu erlassen bezüglich der Verpflichtung militärischer Verbände, in dem Masse, wie es möglich ist, den Zivilschutz in seiner Rettungsarbeit zu unterstützen.

Die Abwehr gegen Spionage und Sabotage, eine weitere Aufgabe der Zivilverteidigung, soll gemäss Vorschlag begrenzt werden auf die Bodenbewachung. Im übrigen wird der Zivilschutz nicht als ein geeignetes Organ für die Ausübung des Sicherheitsdienstes betrachtet; dieser wird von der Polizei übernommen.

Irgendeine Aenderung der Dienstpflicht in der Zivilverteidigung wird nicht vorgeschlagen. Die geltenden Altersgrenzen — 16 und 65 Jahre — werden als wohlüberlegt angesehen. Bei der Einschreibung muss indessen die obere Altersgrenze tiefer angesetzt werden mit Rücksicht auf die Anforderungen an die seelische und körperliche Spannkraft. Frauen über 55 und Männer über 60 sollten daher nicht eingeschrieben sein. Ebensowenig sollten Jugendliche eingeschrieben werden, bevor sie das wehrpflichtige Alter erreicht haben.

Verlängerte Ausbildungszeit für das Kader

Der Bericht über die Ausbildung des Zivilschutzes schlägt eine obligatorische Ausbildung vor für alle eingeschriebenen Mannschaften, soweit sie nicht bereits annehmbare Kenntnisse besitzen. Ausserdem sollen die Leute verpflichtet sein, an Zivilverteidigungs-Manövern und praktischen Uebungen teilzunehmen. Die Wiederholungsausbildung soll ausschliesslich durch Uebungen in den Zivilverteidigungs-Zonen geschehen.

Auch der Zivilschutz braucht Helikopter

H. A. Die zunehmende Bedeutung des Zivilschutzes als Teilgebiet der totalen Landesverteidigung äussert sich auch im Bestreben, auf allen Gebieten Ausrüstung und Ausbildung zu modernisieren und sich für die Rettung von Menschenleben die jüngste Entwicklung der Technik nutzbar zu machen. Alle Zivilschutzübungen haben immer wieder gezeigt, dass z. B. auf modernste Verbindungsmittel nicht verzichtet werden kann, denn rasch spielende Verbindungen sind für die Organe des Zivilschutzes genau so wichtig wie für die Armee. Für die Luftschutztruppen, das eigentliche Rückgrat des Zivilschutzes und der Beitrag der Armee zum Schutze der Zivilbevölkerung, darf nur das beste Gerät gut genug sein, und sie dürfen in dieser Beziehung den Genietruppen keineswegs nachstehen. Auch für sie ist es wichtig, über die Mittel zu verfügen, um innert Sekunden Stämme und Balken zu durchsägen, Stahlträger und andere Hindernisse in nützlicher Frist zu beseitigen. Mehr als bisher muss auch dem Umstand Rechnung getragen werden, dass in Katastrophenfällen, wo Strassen und Gassen verschüttet und unpassierbar sind, der für den Ortschef oder Schadengebietskommandanten wichtige Ueberblick über die Gesamtlage fehlt, und dass es oft unmöglich ist, rechtzeitig Hilfe zu bringen. Im Ausland haben sich die Blicke der für die Schutz- und Abwehrmassnahmen Verantwortlichen schon bald auf den Helikopter gerichtet, dem auch im Zivilschutz eine bedeutungsvolle Aufgabe zufallen kann. Es darf ohne Uebertreibung gesagt werden, dass er in vielen Fällen vielleicht das einzige Mittel ist, um rechtzeitig Hilfe zu bringen. Es dürfte daher auch eine sehr reale Spekulation sein, dass die zivilen Behörden, denen die Verantwortung für die Massnahmen des Zivilschutzes zufällt, bald einmal auch die Anschaffung eigener Helikopter für den Zivilschutz zu prüfen haben, wobei die Zusammenarbeit mit Instanzen, die für andere Verwendungsmöglichkeiten des Helikopters in Friedenszeiten Interesse haben, ohne weiteres denkbar ist.

In der Januarnummer der von der United Aircraft Corporation herausgegebenen Zeitschrift «BEE-HIVE» (Bienenstock) findet sich ein Artikel, der auch vom Standpunkt des Zivilschutzes aus beachtet zu werden verdient, über eine neue Form von Helikopter — den Kranhelikopter.

Der gewöhnliche Helikopter, z. B. S 55, 56 und 58, hat bereits seine Verwendbarkeit für den Transport von schwererem Material, z. B. beim Bau von Starkstromleitungen im Gebirge, unter Beweis gestellt.

Der Grundzug des Kranhelikopters ist, dass die Passagierkabine weggelassen wird, und dass die Transportgüter entweder direkt gehoben werden, oder dann in besonderen Behältern, in denen auch Personen Platz finden können.

Der Russe Igor Sikorsky, der am Bau von Helikoptern in den USA führend beteiligt ist (S = Sikorsky), hebt hervor, dass es drei wichtige Vorzüge sind, dank welchen der Kranhelikopter überall bei den schwersten Transportaufgaben verwendet werden kann:

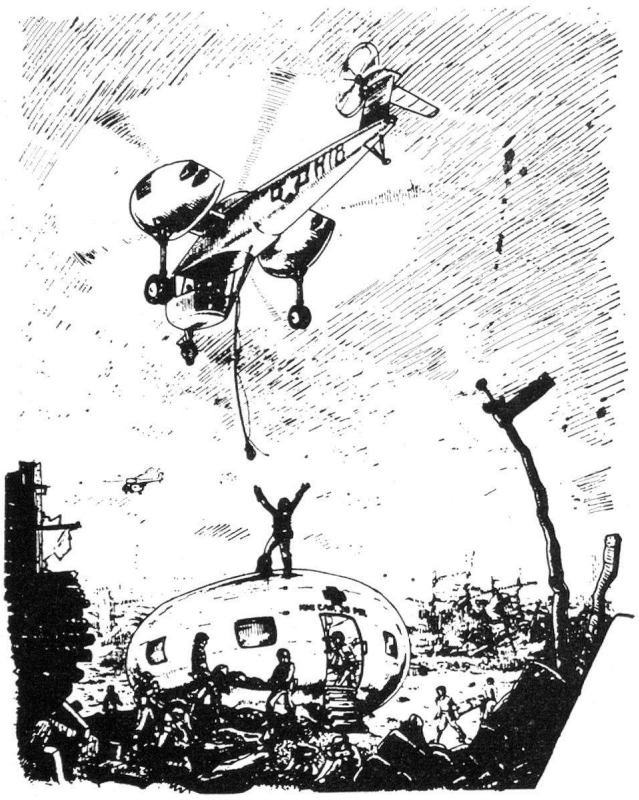
1. Der Pilot hat ungehinderten Ueberblick und kann das Aufnehmen und Absetzen der Güter verfolgen. Rund um die Kabine sind Fenster, und sie bietet Platz für zwei Piloten, von denen der eine vorwärts, der andere rückwärts blicken kann.
2. Seine Konstruktion erlaubt dem Kranhelikopter, Lasten aufzunehmen und abzusetzen nicht nur, wenn er in der Luft schwebt, sondern auch, wenn er auf dem Boden steht. Dies gilt z. B. für grosse Lastwagen, Tanks, lange Gegenstände (Pfosten, Balken, Röhren).
3. Erhöhte Tragfähigkeit und niedrigere Baukosten als die gegenwärtig üblichen Helikopter.

Der Kranhelikopter kann eine ungeahnt grosse Zahl von Aufgaben bewältigen. Eine der wichtigsten ist die Rettungsarbeit, besonders nach Angriffen mit A-Waffen auf grössere Ortschaften, wenn das Transportproblem zur beinahe unlösbaren Aufgabe wird. Diese Aufgabe, äussert Sikorsky, ist der wichtigste Grund für den Bau von Kranhelikoptern. Zeichnung I zeigt, wie ein Kranhelikopter sich anschickt, einen besonders gebauten Transportbehälter zu heben, in dem sich Sanitätsmaterial und Sanitätsleute befinden, und der dazu dient, den Opfern die Erste Hilfe zu bringen und sie aus der zerstörten Zone wegzutransportieren.

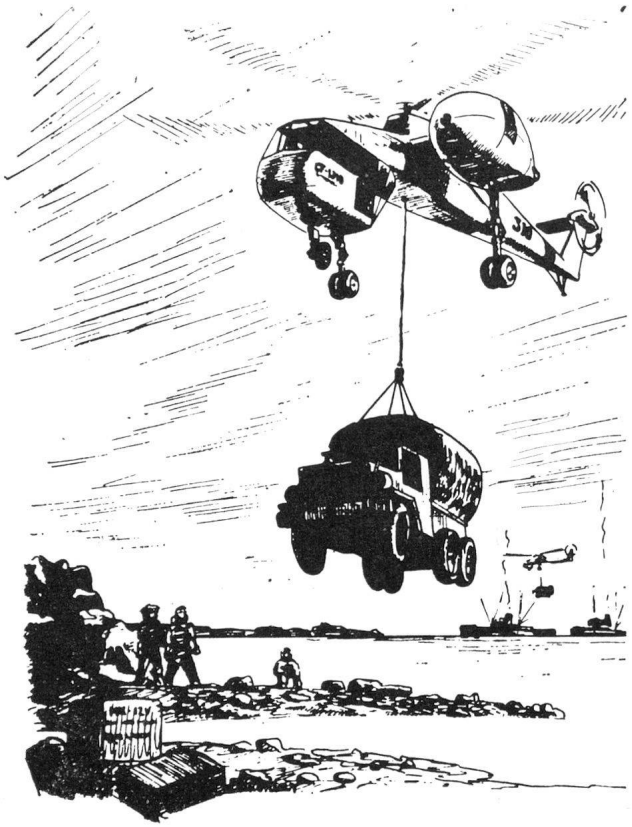
Der Kranhelikopter kann ausserdem eingesetzt werden, um den Umfang der Zerstörungen zu erkunden und die Radioaktivität festzustellen, ohne dass er landet. Er kann schweres Material herbeischaffen, z. B. Bulldozer zum Freilegen von Strassen und von Gebäudeteilen. Er kann verwen-

det werden für den Transport von Wasser, Lebensmitteln und Medikamenten. Er kann auch gesperrte Strassen wieder öffnen, indem er beschädigte Fahrzeuge weghebt.

Sikorsky ist der Ueberzeugung, der Kranhelikopter werde das wirksamste Mittel sein, um bei allfälligen interkontinentalen Angriffen mit Raketen Menschenleben zu retten. Der Bau von Kranhelikoptern, welche die Bezeichnung S 60 tragen, ist bei der «Sikorsky Aircraft» seit mehr als einem Jahr in Gang. Sikorsky glaubt, dass man auf Grund der heutigen Erfahrungen und mit den heute verfügbaren Materialien und Motoren innert kurzer Zeit in der Lage sein werde, Kranhelikopter in verschiedenen Ausführungen und mit einer Hubkraft von beispielsweise 2 bis 20 Tonnen zu bauen. Kranhelikopter mit einem Hubvermögen von 50 bis 100 Tonnen sind in einer nicht allzu fernen Zukunft zu erwarten. Wir stehen also vor einer umwälzenden Entwicklung innerhalb des Transportwesens sowohl für kriegerische wie auch für friedliche Zwecke.



Zeichnung I (links) zeigt einen Kranhelikopter im Betrieb bei einer möglichen Katastrophe. Die Rettungsmannschaft am Boden bringt Verletzte in einen Behälter, der 30 Personen fasst, und der vorher vom Helikopter an Land gesetzt worden ist. Nachher fliegt der Helikopter mit dem beladenen Behälter weg, an einen sicheren Ort.



Zeichnung II (rechts). Ein Kranhelikopter setzt ein grosses, schweres Lastauto, mit dem er auch über längere Strecken zu fliegen vermag, an Land.

Das deutsche Luftschutzgesetz

Am 10. Oktober ist das vom 9. Oktober 1957 datierte (im Bundesgesetzblatt Nr. 56 vom 16. Oktober 1957, Seite 1696 ff. veröffentlichte) «Erste Gesetz über Massnahmen zum Schutz der Zivilbevölkerung» in Kraft getreten. Davon sind lediglich einige Bestimmungen aus dem Abschnitt «bauliche Luftschutzmassnahmen» vorläufig ausgenommen, deren Inkraftsetzung aber durch besonderes Gesetz bis zum 1. Januar 1959 erfolgen soll (vgl. § 39). Diese betreffen die Verpflichtung zum Bau von Schutzräumen durch jedermann, der in Gemeinden mit mindestens 10 000 Einwohnern Gebäude errichtet, sowie darüber hinaus bauliche Luftschutzmassnahmen zum Schutze wichtiger Betriebsanlagen (vgl. § 22). Ferner ist die Aufbringung der für Luftschutzmassnahmen im öffentlich geförderten sozialen Wohnungsbau zusätzlich erforderlichen Mittel noch der Regelung in einem besonderen Gesetz vorbehalten (vgl. § 24).