

# Industrie in Nidwalden : die Flugzeugwerke in Stans

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Nidwaldner Kalender**

Band (Jahr): **98 (1957)**

PDF erstellt am: **23.06.2024**

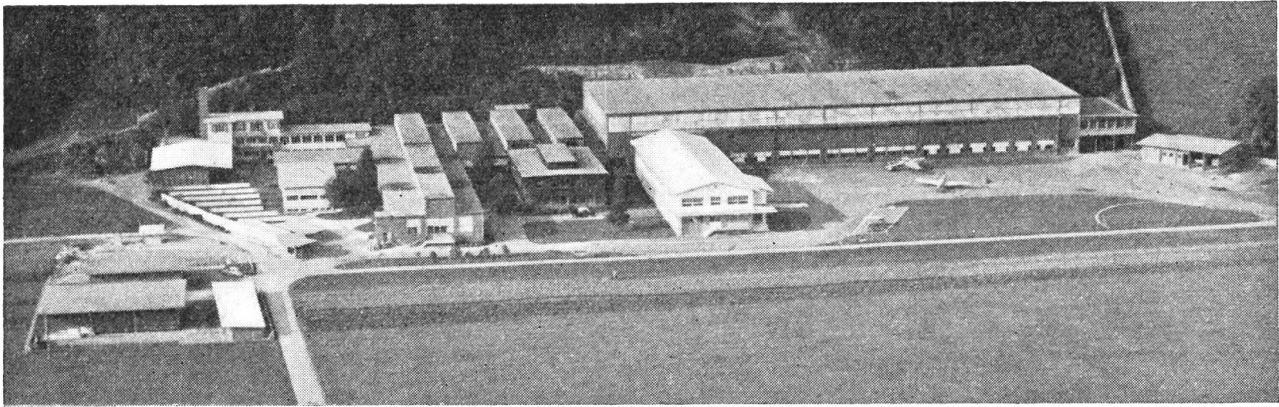
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1033552>

## **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.



## Industrie in Nidwalden

### Die Flugzeugwerke in Stans

Der letzte Nidwaldner Kalender eröffnete eine Artikel- und Bilderserie über Nidwaldner Industrien und machte den Anfang mit dem Siegwart'schen Glaswerk in Hergiswil. Die Hergiswiler Glashütte ist sicher der älteste größere Industriebetrieb in unserm Kanton, und sie verdiente es, daß der Kalender mit ihr den Anfang machte. In diesem Jahr wollen wir uns in die neuste Zeit wagen und dem Pilatus-Flugzeugwerk am Fuß des sonnigen Bürgenberges einen Besuch machen. Die Visite müßten wir, um standesgemäß zu sein, eigentlich fliegende Weise abstaten, denn die Flugzeuge sind dort zuhause, alles dreht sich um sie und man verkehrt mit ihnen vertraut und per Du. Aber wir sind bodengebundene Bürger und haben im Leben erst einen einzigen schüchternen und herzbeleckenden Flug hinter uns, der kaum eine Viertelstunde dauerte. Deshalb ist es besser, wir gehen zu Fuß. Und noch etwas hat sein Gutes: Kommt man als richtiger Laie und Nichtswisser in diese Hallen, sieht die tausend Hände nach unsichtbar gelenktem Plan arbeiten, sieht die Teile sich zusammenfügen, blickt in die geöffneten Flugzeugleiber, dann hat man ein entzückendes, staunendes Erlebnis, das dem kundigen Fachmann vielleicht nicht mehr beschieden ist. Also gingen wir hin.

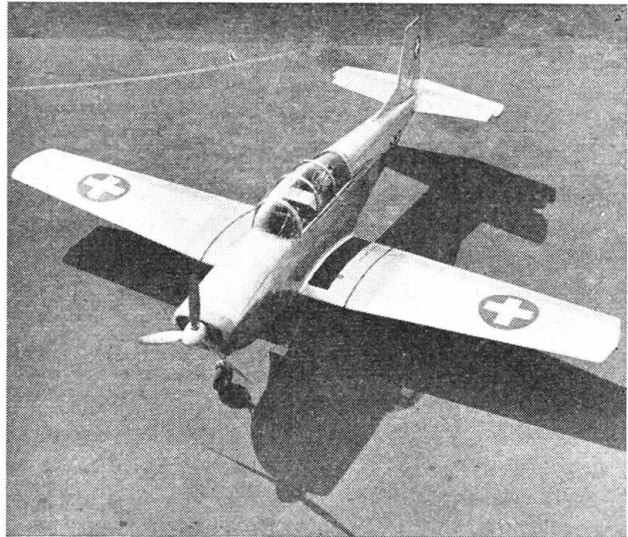
Es ist ein großer Sprung von der hohen Glashütte mit dem unablässig rauchenden Kamin in Hergiswil hinüber zu den lich-

ten, weiten Werkhallen der „Pilatus A.=G.“ drunten in der Stanfer Allmend. Es ist auch ein weiter innerer Weg von den Kaffeegläsern und Büzenscheiblein und dem urtümlich koboldischen Werdegang des Glases zu den Düsenjägern und den Werken der neuesten und präzisesten Technik in der Flugzeugfabrik. Und doch liegt auch in dieser Gegenüberstellung ein besonderer Reiz. Sie zeigt, wie weit gespannt das Nidwaldner Werksschaffen heute bereits ist und wie modern und zeitnah in unserm Kanton gearbeitet wird, neben all dem Angestammten und Bodenverbundenen, zu dem wir Sorge tragen wollen.

Die „Pilatus-Flugzeugwerke A.=G. in Stans“, wie sich das Werk nennt, sind ein eigentliches Kriegskind. Vor dem ersten Weltkrieg und noch lange Jahre nachher war die Stanfer Allmend ein prächtiges Riedland mit den seltensten Pflanzen und Blumen, die sich oft weit von den Bergen herunter verirrt hatten. Pater Aurelian war mit seinen Studenten dort daheim. Dann kam die Trockenlegung des großen Talbodens, ein Reduitflugplatz wurde im zweiten Krieg gebaut und anschließend, etwas westlich davon und hart am Berg, kam die „Pilatus“, wie man sie hier einfach nennt. Ende 1939 mit einem Aktienkapital von 2 Millionen gegründet, wurden in den nächsten 2 Jahren die Werkhallen erstellt und bereits 1941 lief die Arbeit an. Das private Unternehmen revidierte vorerst Militär-

flugzeuge und konnte bald mit der Montage neuer Flugzeuge für den Bund beginnen. Das war wertvoll, denn nun wurde es möglich, junge Leute in die Geheimnisse und Sonderprobleme des Flugzeugbaues einzuführen und eine Stamm-Mannschaft von kundigen Spezialisten heranzubilden. Mancher Nidwaldner ist heute im Herzen und Nervensystem eines Flugzeuges ebenso daheim, wie sein Vater im Stall und in der Alphütte.

Im Jahr 1942 baute die Pilatus für die Zürcher ETH das erste eigene Flugzeug, den Pelikan, SB-2 ist seine genaue Bezeichnung (bei Flugzeugen kommt alles auf die Genauigkeit an). Aus eigener Initiative folgte sodann der P-2, als Trainingsmaschine für unsere Fliegertruppe gedacht. Der Vogel wurde ziemlich genau mit Kriegsende aus der Taufe gehoben. Er gefiel den Militärleuten und es wurden von ihm bis 1949 zwei Serien gebaut. Daneben wurden immer wieder große Reisemaschinen amerikanischer Herkunft überholt und revidiert. Aber anno 1949 kam auch schon der P-4 heraus, fünfplätzig, für alles mögliche verwendbar. Er ist uns mit seiner bläßgelben Farbe und dem HB-AET unter den Flügeln seit vielen Jahren ein vertrautes Wesen am Nidwaldnerhimmel. Dann kam die große Zeit. Die Schweiz kaufte von den

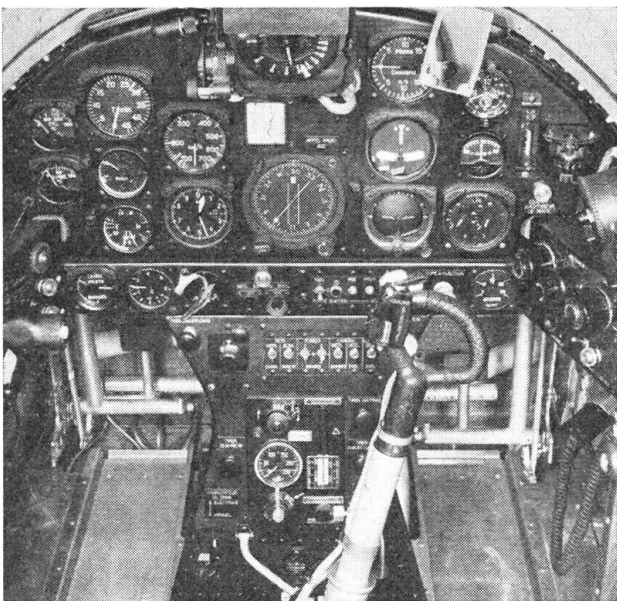


P-3 das neueste Kind der „Pilatus-AG“

Engländern den Vampire, der damals mit seinen zwei Schwanzrümpfchen etwas ungewohntes war. Ungewohnt war erst recht, daß man nicht mehr sah, wie der Silbervogel sich fortbewege, keine Spur mehr von einem Propeller. Im Rumpf lag verborgen der Düsenmotor, der stieß die Maschine voran, unter Heulen und Pfeifen, Geräuschen, die uns seitdem auch überaus vertraut geworden sind.

Die Schweiz erwarb sich für den Vampire die Lizenz und so wurde eine Serie in der Pilatus gebaut, zusammen mit dem Flugzeugwerk Emmen. Heute steht eine verbesserte Ausgabe davon, der Venom, in gleicher Fabrikation. Im Gegensatz zum Vampire verfügt dieser über einen Schleudersitz, damit der Pilot während des Fluges „aussteigen“ kann, falls der Vogel flügellos oder sonstwie bresthaft werden sollte. Bei den heutigen Geschwindigkeiten ist so ein Schleudersitz eine wertvolle Einrichtung, denn die Luft ist immerhin ein recht dünnes und nicht sehr standfestes Gebilde.

Vor kurzem eben ist mit dem P-3 eine neue Eigenkonstruktion entwickelt, ganz privat und aus eigenen Mitteln gebaut worden. Nach der Flugerprobung im Jahr 1953 ging er vor den militärischen Fachleuten mit ausländischen Typen in Konkurrenz und gewann und fand große Anerkennung. Seitdem ist er ein wertvolles schweizerisches



So sieht die Kabine im P-3 aus

Militärschulflugzeug mit zwei Sitzen, für den Lehrer und den Schüler. Alle Instrumente und Steuereinrichtungen sind doppelt vorhanden, und das ganze wird von einem braven, starken Motor gezogen.

Die Pilatus AG. arbeitet heute in weitgedehnten Hallen mit voller Geschäftigkeit. Mehr als 300 Leute finden hier ihre Existenz, und ein schöner Teil davon sind Nidwaldner, die im Werk lernen und verdienen können.

Und eine paradoxe Bewandnis hat es mit der Pilatus AG. in Stans: Seit Jahren bemüht sich unser Kanton um die Sanierung seiner Verkehrsverhältnisse. Er möchte eine rechte Straße in die Welt hinaus bekommen und wünschte, daß das Schienennetz der Eisenbahn, das die Erdteile umspannt, auch in sein Land käme. Bis heute ist das alles noch nicht Wirklichkeit. Dafür aber ist Nidwalden seit bald 20 Jahren in der Luft erschlossen, ausgerechnet auf dem Gebiet des neuesten, schnellsten und wunderbarsten Transportmittels, das es gibt. Komisch ist oft der Welt Lauf.

#### Von der Bandsäge zum Düsenflugzeug

Wir kamen also an den Bürgenberg in die Pilatus AG., um uns diese noch unbe-



Es geht in die Klinik



Bald wieder flott zu neuen Flügen

kannte Seite Nidwaldens von innen zeigen zu lassen. Wir kamen zu Fuß, und man verargte es uns nicht. Im Gegenteil, man empfing uns liebenswürdig, und Herr Hauptmann Rutishauser war für paar Stunden ein kundiger und mitteilbarer Führer.

Es begann dort, wo das Dasein eines Venom-Flugzeuges seinen Anfang nimmt: In der Schreinerei. Da surren und summen in lichtem großem Raum Reihen von Bandsägen und schneiden unermüdlich aus allen möglichen Holzsorten Stücke und Stücklein in den erdenklichsten Formen und Größen. Aus diesen werden nebenan von kundigen und sorgfältigen Händen die bauchigen Lehrformen der Flugzeugrümpfe bekleidet. Zug und Druck, die die einzelnen Stellen später werden aushalten müssen, sind vorher auf dem Papier genau errechnet und verzeichnet worden und werden nun hier in der ersten Holzverkleidung berücksichtigt. So entsteht ein rechtes kompliziertes Mosaik, Buchernes steht neben einem Schnitzel Balsaholz, dem leichtesten Material, das man sich denken kann. So eine Zusammensetzung gemahnt an ein archäologisches Studio, in dem man versucht, eine in hundert Stücke

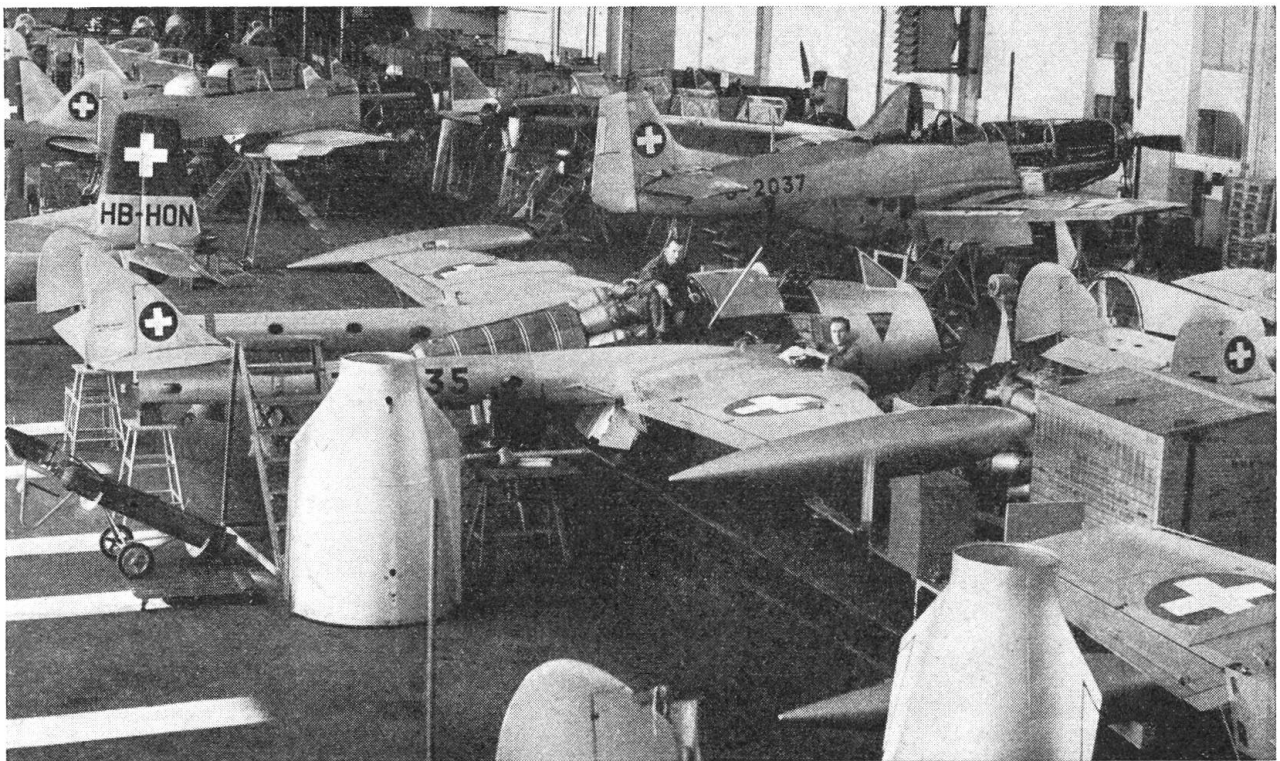
zerfallene antike Vase wieder zu rekonstruieren. Ueber diesen ersten Kern wird nachfolgend eine dünne Sperrholzhaut geleimt, peinlich genau und ohne spürbare Nahtstellen. Dann wandert der Rumpf in die nächste Halle, wo er einen Stoffbezug bekommt und mit der Spritzpistole die silbrige Aluminiumfarbe erhält. Im Hohlraum, der später den Pilotensitz und tausend andere Dinge aufnehmen wird, sind in verwirrender Fülle die Stellen markiert, wo Instrumente und Leitungen ihren Platz und ihre Führungen haben werden. Eine verwirrende Angelegenheit.

Und wir betreten die große Montage- und Reparaturhalle (unsere Bilder mögen dem Auge des Lesers einen Begriff davon geben). Da erleben wir vorerst einmal die Geburtsstunde des P-3, der in voller Serienarbeit steht. Weil er aus Metall gebaut wird, entstehen aus dem ungefügten Blech und Eisen die ersten Zellenteile, die Leichtmetallformen. Dort liegen schöngeformte Flügelsegmente, und in den Nietstellen stecken hunderte von Bolzen. Weiter hinten fügen sich die Teile zum sinnreichen Appa-

rat zusammen. Leitungen und Drähte hängen in Bündeln aus den Öffnungen, und noch nackt und verhalten sitzt der Motor in seinem Gehäuse. Dann trifft man wieder auf die Venom-Rümpfe, um die sich besinnliche Hände sorgen, damit nach genauem Plan Schraube um Schraube, Kontakt um Kontakt, Drähtchen um Drähtchen seinen Platz bekommt. Die ausgestatteten Rümpfe, die Flügel und das Leitwerk gehen später per Camion auf die Reise nach Emmen. Dort werden sie zusammengebaut, mit dem Düsenmotor versehen und vollends flügge gemacht.

Starke, gedrungene Mustang-Jäger stehen zur Revision herum, die guten Maschinen, die die Armee nach dem Krieg von den Amerikanern günstig kaufte und die heute noch ihre Arbeit schön und verlässlich leisten. Ein privater Patient wartet daneben, daß man ihm seine Flugtüchtigkeit wieder zurückgebe. Er war bei einer Landung etwas unsanft zu Boden gekommen.

Dann die imposante Reihe von Venom-Jägern, die schon viele Stunden sich in der Luft getummelt haben wie Füllen auf der



Hier werden Venoms und Mustangjäger gründlich überholt

Weide, und die nun still da liegen, um auf Herz und Nieren überprüft zu werden, gleich Rennpferden in ihrer Boge.

Das alles ist verwirrend, nicht zu reden von den Gefühlen, die uns überkamen, als wir eine Reparaturleiter erklimmen und die Nase in die Pilotenkabine stecken. Der Deutsche würde da gesagt haben, daß ihm die Spucke wegbliebe.

Unnötig zu erwähnen, was alles an Seitenabteilungen da vorhanden ist. Von den Materiallagern in peinlichster Ordnung, von dem wohlorganisierten Werkzeugdienst, den Galvanisier- und Spritzabteilungen und dem Materialprüflabor gar nicht zu reden.

Und überall wird gearbeitet, Techniker, Arbeiter, Spezialisten und Lehrbuben, jeder an seinem Platz. Sie arbeiten gesammelt, ruhig, nicht nervös, aber in emsiger, konzentrierter Geschäftigkeit.

Man spürt, hier ist delikate Gehirnarbeit am Werk. Es entstehen Dinge, die bis in die kleinste Einzelheit von tiefer Verantwortung getragen sein müssen.

Und vor allem, nachdem wir mit unserm kindlichen Verstand alles gesehen hatten, wie wir erfahren konnten, wie so ein Flugzeug mit technischen Dingen gleich Eingeweiden zum Bersten gefüllt ist, und daß alles seine genauen Funktionen hat, da haben wir nie mehr den Kopf geschüttelt im Gedanken daran, was so ein Vogel an teurem Geld kostet. Wir hören jetzt auch lieber das Dröhnen und Heulen, wenn die silbernen Wesen an schönen Tagen gegen den Pilatus hinüber in den Himmel steigen.

Auch Flugzeuge sind Menschenwerk, und es ist ihnen etwas vom Menschen mit auf den Flug gegeben worden. Und darin ist uns auch dieses neueste Kind der Technik doch immer etwas vertraut und lieb.

## Der Jungfernflug

Von U. Müller, Redaktor

An einem Samstagnachmittag, im September 1956, bin ich zum ersten Mal in einem Flugzeug geflogen. Es war schlimmes Wetter. Doch warum das erst erwähnen, als ob im September 1956 das Wetter einmal gut gewesen wäre. Die Adwaldner wollten ihren Flugtag durchführen und hatten ihn schon einmal um eine Woche verschieben müssen. Nun, dieses Mal wagten sie es, trotz aller Witterung, und trotz der Wahrscheinlichkeit, daß es den ganzen Samstag und Sonntag stürmen und aus tiefen Wolkenvorhängen regnen würde. Der Samstag glich in der Tat dem ganzen September und Piloten und Fluggäste hatten nichts zu lachen. Der Sonntagnachmittag gab der Zuversicht der Himmelsstürmer mehr recht. Man konnte da beruhigter und geruhvoller in die Lüfte steigen. Aber ich war am Samstag auf meinem Jungfernflug, da war nichts mehr gutzumachen.

Wenn man selber noch nie geflogen ist, weiß man vom Fliegen wirklich nichts. Da

kann man, den Kopf zwischen die Fäuste gepreßt, lang über Büchern brüten, die von Flugzeugtypen, aerodynamischen Gesetzen, Motoren, Landeklappen und Schleudersitzen berichten. Man kann lang lesen, wie Walter Ufermann oder Antoine de Saint-Eupéry ihre Flüge erleben. Man kann lang auf den Flugplätzen die silbrigen oder buntfarbigen Maschinen streicheln: Das ist alles nichts, wenn man nicht selber geflogen ist. Denn erst das Leben in der Luft macht das Flugzeug zum Flugzeug, auf der Erde ist es ein schwerfälliges Ding, für eine Bodenreise höchst ungeeignet eingerichtet. Auf dem Boden ist das Flugzeug eine Fehlkonstruktion. Und so kann der Mensch die wahre Bestimmung dieses Vogels auch erst erleben, wenn er mit ihm in sein Element steigt, in die Luft. Nun ist für den, der noch niemals droben war, vieles unbekannt und ungewiß. Da hilft auch wieder alle Theorie nichts, und alle Erzählungen anderer, wie es sei und wie man sich fühle.