Die Flugzeugindustrie in der Schweiz

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **21 (1945-1946)**

Heft 3

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-705281

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

Die Flugzeugindustrie in der Schweiz

(Unter spezieller Berücksichtigung des militärischen Flugzeugbaues.)

Von Heinrich Horber.

Als in den denkwürdigen Augusttagen von 1914 unsere Armee unter die Waffen gerufen wurde, sah man sich bei den höchsten militärischen Stellen auch gezwungen, von einem Tag auf den andern eine militärische Fliegertruppe aufzustellen, denn bereits schon zwei Jahre vorher — im Jahre 1912 — war anläßlich einer Delegiertenversammlung der Schweizerischen Offiziersgesellschaft in Fribourg, die Initiative für eine «Nationale Sammlung zugunsten einer Militäraviatik» ergriffen worden. Weitsichtige Männer — darunter Oberstkorpskommandant Audéoud — erkannten damals schon den hohen und untrüglichen Wert des **Aeroplans** für die Armee und die großen französischen Manöver zwischen Vesoul und Belfort, zu denen auch schweizerische Offiziere eingeladen waren, lieferten den schlagenden Beweis für die mannigfaltige Verwendung des Flugzeugs für militärische Zwecke.

In den 1914er Augusttagen war jedoch nicht daran zu denken, Militärflugzeuge aus dem Ausland zu beziehen, da die kriegführenden Mächte ihre Flugapparate selbst dringend benötigten. Somit blieb der durch den damaligen Generalstabshauptmann Theodor **Real** und Oskar **Bider** aufgestellten «Schweizerischen Fliegerabteilung» nichts anderes übrig, als die im Lande vorhandenen Flugzeuge zu requirieren.

Das von der Schweiz. Fliegerabteilung in Beschlag genommene Flugzeugmaterial bestand in Maschinen aus Privatbesitz und aus einigen neuesten Flugzeugtypen, die im Pavillon für «Flugwesen» an der damaligen Landesausstellung zur Schau gestellt waren.

Mit der Zeit sahen sich dann unsere militärischen Stellen gezwungen, die Herstellung von Militärapparaten für die junge Fliegertruppe in Dübendorf im eigenen Lande an die Hand zu nehmen.

Es war ein glücklicher Zufall, daß der zur Mobilisation in die Heimat zurückgekehrte Genie-Leutnant Robert **Wild** zur Verfügung stand; der Konstrukteur des aus vielen fliegerischen Wettbewerben siegreich hervorgegangenen deutschen Aviatik-Pfeil-Rumpfdoppeldeckers — welchen Flugzeugtyp er in seiner Eigenschaft als Chef-Ingenieur der Aviatik Flugzeugwerke A.-G. in Mülhausen (i. Elsaß) baute.

Die Kriegstechnische Abteilung des Eidg. Militärdepartementes schloß mit Wild einen Vertrag über die Lieferung von sieben Rumpf-Doppeldeckern mit 120 PS Argus-Motor ab. In Uster und Oerlikon wurden die Einzelteile für diesen Flugzeugtyp hergestellt; in Dübendorf erfolgte die Endmontage der Wild-Maschinen. Diese Konstruktionen unseres Landsmannes galten damals als sehr robuste Flugzeuge und befriedigten unsere ersten Militärflieger vollauf.

In der Folge wurde dann der K. T. A. eine Sektion für Flugzeugbau angegliedert. Der Staat ging dazu über, in den eidg. Konstruktionswerkstätten von Thun eine **staatliche** Flugzeugproduktion in die Wege zu leiten, deren Erzeugnisse jedoch nicht immer befriedigten. Im Jahre 1927 wagte der bekannte Flieger Alfred **Comte** den Versuch, auf rein privatwirtschaftlicher Grundlage eine Flugzeugindustrie ins Leben zu rufen. Seine kleine, jedoch vorzüglich installierte Flugzeugwerft in Oberrieden a. Zürichsee brachte bis 1932 eine ganze Anzahl von Flugzeugtypen heraus, die durchweg gute Flugeigenschaften aufwiesen und zum Teil heute noch als durchaus flugfähige Maschinen der Flugtouristik und Verkehrsluftfahrt dienen.

Leider fehlte der Firma Comte ein starkes finanzielles Rückgrat, und da diese überaus bemerkenswerten Bestrebungen von seiten des Staates nicht die gebührende Unterstützung erfuhren, mußte dieser **Versuch einer privaten Flugzeugindustrie in der Schweiz** scheitern.

Mit der seit 1934 erfolgten militärischen Aufrüstung in den umliegenden Großstaaten wurden auch in der Schweiz wieder Stimmen laut, nach einer landeseigenen, vom Ausland durchweg unabhängigen **nationalen Flugzeugindustrie.** Auch bei den für unsere Landesverteidigung verantwortlichen Instanzen brach sich die Erkenntnis Bahn, daß ein privater Flugzeugbau und eine Zubehörindustrie, wenn nicht durch Subventionen, so doch wenigstens durch laufende staatliche Aufträge unterstützt werden müsse.

Von der breiten Oeffentlichkeit kaum bemerkt, ist dann im Laufe der letzten Kriegsjahre eine wichtige **Flugzeugindustrie** entstanden. Bereits im Jahre 1939 haben sich jene Firmen, die für die Fabrikation von Bestandteilen oder Organen von Motorflugzeugen ausgerüstete und spezialisierte Abteilungen besitzen, zur «Vereinigung der schweizerischen Flugzeugindustrie» (ASIA = Association de l'Industrie de l'Aviation) zusammengeschlossen.

Die 44 in dieser Vereinigung zusammengefaßten schweizerischen Werke weisen zusammen ein Aktien- oder privates Kapital von rund 200 Millionen Franken auf.

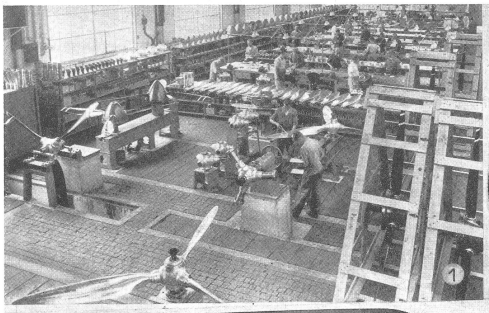
Diese Unternehmen beschäftigen: 28 000 Arbeiter, 4650 Ingenieure, Techniker und Angestellte; davon produzieren: 5000 Arbeiter Flugzeugmaterial (mehr als 1100 davon sind Spezialisten); 650 Ingenieure, Techniker und Angestellte sind in den Abteilungen für Flugzeugbau beschäftigt; 36 Fabriken besitzen technische und Forschungsbüros; 27 Betriebe haben ihre eigenen Laboratorien oder Versuchsabteilungen für Flugzeugmaterial.

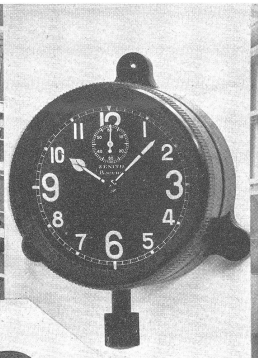
Ueberdies sind die Flugzeugwerke Emmen (Luzern), die unter staatlicher Leitung stehen, mit Studien und mit der technischen Entwicklung von Militärflugzeugen betraut. Sie umfassen einen Personalbestand von über 400 Ingenieuren, Technikern und Arbeitern und befassen sich mit der Endmontage und dem Einfliegen der Militärflugzeuge, deren Einzelteile oder Organe durch die Privatindustrie angeliefert werden. Ferner trägt das Institut für Aerodynamik an der E. T. H. wesentlich bei zur wissenschaftlichen Forschung auf den Gebieten der Statik und Aerodynamik.

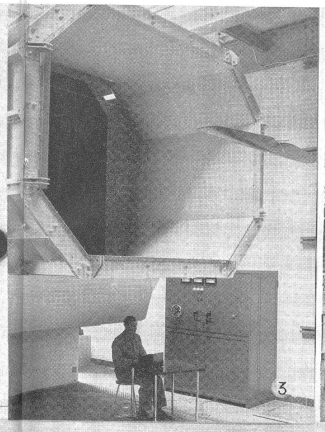
Erfreulicherweise ist heute eine ersprießliche **Zusammenarbeit zwischen Staat und Privatindustrie** verwirklicht worden.

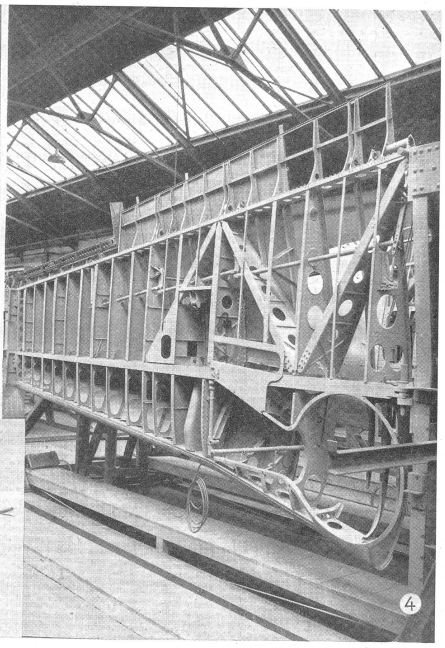
Der derzeitige Chef der Kriegstechnischen Abteilung des EMD, Oberstbrigadier **René von Wattenwyl,** hat sich in einer Versammlung der «Vereinigung der Schweizer Flugzeugindustrie» darüber wie folgt äußern können:

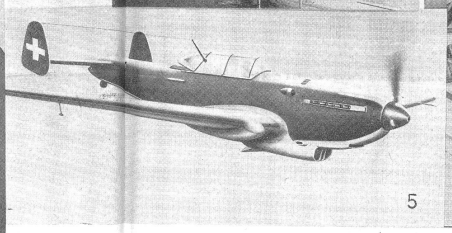
«Das staatliche Flugzeugwerk soll eine mit den modernsten Mitteln ausgestattete **Versuchsstation** darstellen, welche streng methodisch und systematisch mit einem erfahrenen Stab von Ingenieuren und Technikern Probleme behandelt und Untersuchungen ausführt, die für eine einzelne Firma eine zu schwere Belastung bedeuten oder überhaupt undurchführbar sind.

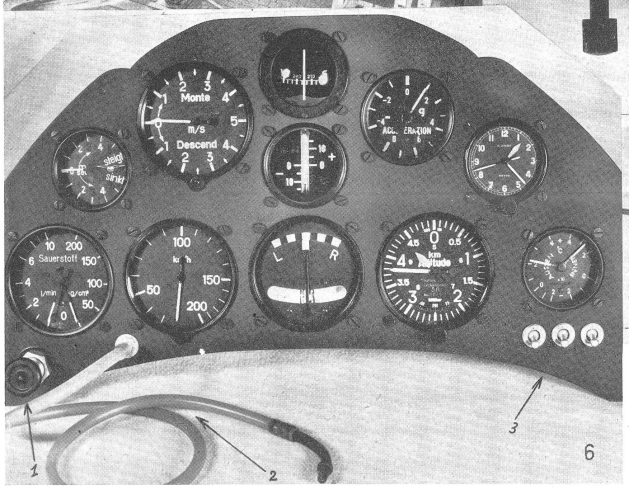












Damit soll auf Kosten des Staates wesentlich dazu beigetragen werden, daß die Industrie konkurrenzfähig wird und bleibt. Die schwierigeren wissenschaftlichen Fragen sollen dort in engster Verbindung mit dem unter der berufenen Leitung von Professor **Ackeret** — unserer anerkannten Autorität — stehenden Aerodynamischen Institut der E. T. H. einer vollständigen und guten Lösung entgegengeführt werden.

Daneben soll das staatliche Werk in gewissem Umfange Montagewerk bleiben, für Revisionen und Reparaturen dienen und die Zentrale für den militärischen Nachschub von Flugmaterial bilden.»

Daneben hat also auch die private Flugzeugindustrie in der Nachkriegszeit eine wichtige Aufgabe zu erfüllen.

Möge sie deshalb überall jene Unterstützung finden, deren sie auch in Zeiten der Friedenswirtschaft bedarf, denn es darf diesem **volkswirtschaftlichen Aktivposten,** den unsere Flugzeugindustrie heute nun darstellt, keineswegs etwas abgehen.

*

Es sei die Pflicht der für unsere Landesverteidigung und unsere Wirtschaft verantwortlichen Stellen, diesen jungen hoffnungsvollen Industriezweig mit Geschick von der Kriegsproduktion in diejenige der Friedensarbeit hinüberzulenken und dessen Weiterausbau weiterhin zu fördern.

Die Flugzeugindustrie in der Schweiz

① Montage-Abteilung für moderne Flugzeugpropeller.

② «Zenith»-Flugzeug-Borduhr mit 8-Tage-Werk. Ein nicht minder wichtiges Bordinstrument des Flugzeugs ist die Borduhr bzw. der Bordchronograph. Erste Bedingung für zuverlässige Zeitmessung im Flugzeug ist für die Borduhr, daß diese ein für den Flugbetrieb geeignetes Werk besitzt, das unempfindlich gegen Erschütterungen und Temperatur-Schwankungen (Hitze und Kälte) ist. — Unsere einheimische Uhrenindustrie ist durch ihre unbestrittene Qualitätsproduktion in der Lage, auch auf dem Gebiete der Flugzeug-Bordinstrumente-Fabrikation hervorragende Qualitätserzeugnisse auf den Markt zu bringen.

③ Modell eines Flugzeug-Tragflügels beim Versuch im Windkanal des aerodynamischen Instituts der ETH in Zürich.

④ Flugzeugtragfläche aus gepreßtem Metall.

⑤ Mehrzweckflugzeug C 3603 mit 1000-PS-Hispano-Suiza-Motor im Fluge.

⑥ Standard-Bordbrett für ein Leistungssegelflugzeug, ausgestattet mit Präzisions-Bordinstrumenten der Firmen Heenni & Cie. A.-G., Jegenstorf (Bern), und Thommens Uhrenfabriken A.-G., Waldenburg (Baselland). 1 = Regulierhahn für Sauerstoffentnahme bei Höhenflügen, 2 = Sauerstoffzufuhrschlauch für Höhenflüge, 3 = Schalter für elektrische Bordanschlüsse (Bordbeleuchtung, Positionslicht usw.).

Auf dem Armaturen- bzw. Instrumentenbrett: Untere Reihe von links nach rechts: Sauerstoff-Kontrollinstrument, Fahrtmesser, Elektrokreisel-Wendezeiger, Grob- und Feinhöhenmesser, Bord- und Fernthermometer. In der Mitte: Längsneigungsmesser. Obere Reihe von links nach rechts: Stauscheiben-Variometer (sog. Steigungsmesser), Aneroiddosen-Variometer, Bordkompaß (nachtleuchtend!), Beschleunigungsmesser, «Revue»-Borduhr mit 8-Tage-Werk und Leuchtziffern.