Amerika rüstet die grösste Handelsflotte der Welt

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

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 44

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-712264

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

Kriegsende nicht abgebaut, sondern alles getan, um die heutige Organisation beizubehalten und noch auszubauen. Im diesjährigen Verteidigungsbudget Schwedens ist für die Ausrüstung und Ausbildung der Heimwehr ein großer Betrag vorgesehen.

Verfolgt man die Entwicklung in Schweden, so wird man mit Staunen bemerken, daß mit Billigung der sozialdemokratischen Regierung und ihres Verteidigungsministers alles getan wird, die militärische Bereitschaft geistig und materiell mit allen Mitteln wachzuhalten. Jeden Sonntag finden überall im Lande neue Heim- und Fahneneinweihungen, Manöver, Uebungen, Paraden und Wettkämpfe der Heimwehr statt.

Schweden liebt den Frieden und sehnt sich nach einem wahren Frieden. Der Schwede ist mit seiner naturbetonten Lebensauffassung alles andere als ein Militarist. Das Schicksal der Brudervölker im Osten und Westen hat ihn gelernt, die Gefahren zu sehen und zu kennen. Er weiß, daß er den Frieden seinem Land nur erhalten kann, wenn er einen möglichen Angreifer durch seine Haltung schon vorher abschreckt und seine Pläne durchkreuzt. So erfüllt die schwedische Heimwehr auch im Frieden eine wichtige Aufgabe. Oblt. H. Alboth

Interessantes über die Geschwindigkeit

Neue Ueberraschungen beginnen sich im Luftverkehr abzuzeichnen. Flugzeugingenieure, Motorentechniker und Aerodynamiker haben ihre Aufgabe trefflich gelöst. Mehr als 400 km pro Stunde überbrücken unsere Flugzeuge für den Luftverkehr, 600—800 km pro Stunde erreichen die neuen Jagdeinsitzer und schon lange vor dem Weltkrieg riß ein in Italien gebauter Flugmotor von 3000 PS, das italienische Rennflugzeug von Macchi Gastoldi mit 750 km pro Stunde über die blauen Wogen des Gardasees, daß die Luft erzitterte.

Geschwindigkeit ist die in der Zeiteinheit zurückgelegte Strecke, sei sie auf der Straße, Schiene, im Wasser oder aber in der Luft. Die Schallgeschwindigkeit beträgt 333 m pro Sekunde, was einer Stundengeschwindigkeit von 1188 km entspricht. Ob wir das «1000 km-Flugzeug» noch erleben werden? Nun, die Technik unserer Zeit schreitet rasch voran und scheut sich vor keiner Aufgabe, die aus der Notwendigkeit, aus dem Bedarf geboren ist. Die Geschwindigkeit der Düsenflugzeuge, ohne Propeller, sind der Schallgeschwindigkeit hart auf den Fersen. Wenn ein mittelschweres Geschütz einen Schuß abfeuert, so ist das Geschoß nach einer Sekunde bereits 875 m von der Geschützöffnung entfernt. Damit hat es also den Schall weit hinter sich gelassen, der ja erst 333 m weit in der gleichen Zeit gekommen ist, aber immerhin noch eine beachtenswerte Distanz vor dem Flugzeug liegt, welches 210 m in der Sekunde, oder 800 km pro Stunde zurücklegt. Ein starker Lastwagen, den wir zum Vergleich nehmen, bleibt mit 15 m in der Sekunde weit zurück, ein krasses Beispiel für den gewaltigen Abstand, der die alltägliche Geschwindigkeit von denen distanziert, die dem Menschen heute leicht erreichbar sind. Der Motorradfahrer kommt aber schon auf 45 m pro Sekunde. Das Geschoß ist also derjenige Körper, der mit beinahe dreifacher Geschwindigkeit des Schalles durch die Luft saust. Es hält auch bis zur Stunde den ungebrochenen Geschwindigkeitsrekord. Beim Flugzeug mit Propeller dürfte bei 800 km pro Stunde der Ausgangspunkt für den Antrieb mit Rückstoß, dem Düsenflugzeug, beginnen, um die 1000-km-Grenze zu erreichen, was ja auch praktisch bereits erfolgt ist. Das Flugzeug der Zukunft wird die Maschine mit Rückstoßantrieb sein, mit welchem die Engländer den neuen Weltrekord in der Geschwindigkeit mit 969,650 Stkm im Durchschnitt erreicht haben.

Darüber besteht kein Zweifel, der Luftverkehr wird eine ungeahnte Entwicklung erleben. Alle erdgebundenen Verkehrsmittel sind längst überrundet. Und doch sind allen diesen phantastischen Geschwindigkeiten absolute Grenzen gesetzt. Der Mensch kann wohl jede Geschwindigkeit ertragen, solange sie gleichmäßig aufrecht erhalten bleibt und vor allem ihre Richtung nicht wechselt. Sowie sich jedoch die Richtung seiner Bewegung ändert, was namentlich in der Kurve und beim Abfangen aus steilem Gleitfluge der Fall ist, wird der Mensch ein Opfer der physikalischen Gesetze, denen sein Körper genau so unterworfen ist, wie jedes andere Gebilde. Es sind die Fliehkräfte, die beim Abfangen und in der Kurve das Gesichtsfeld des Piloten und der Besatzung verdunkeln. Durch die Fliehkräfte wird das Blut in die Beine gejagt, dadurch tritt eine Blutleere im Gehirn ein, die nach wenigen Sekunden zur Bewußtlosigkeit führt, weil der Blutkreislauf gestört wird und schließlich zusammenbricht. Frontpiloten wissen davon zu erzählen, wie sie unter dem Druck der Fliehkräfte kampfunfähig wurden.

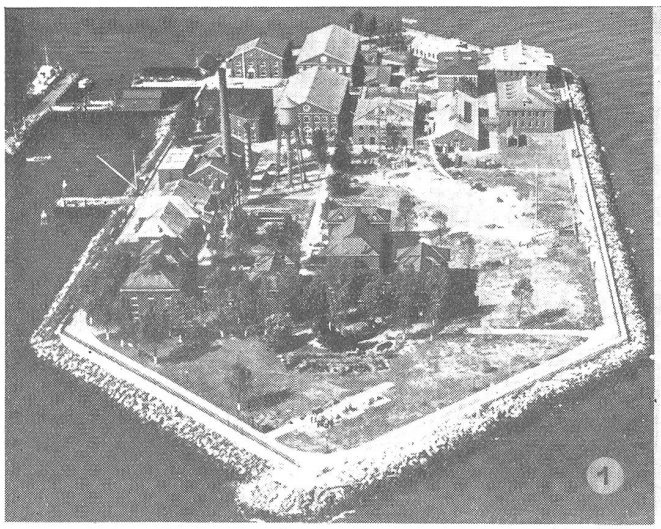
Aber die Wissenschafter sind auch der Fliehkraft auf dem Leibe. Der Druck der Fliehkräfte konnte namentlich im Sturzflug stark herabgemindert werden.

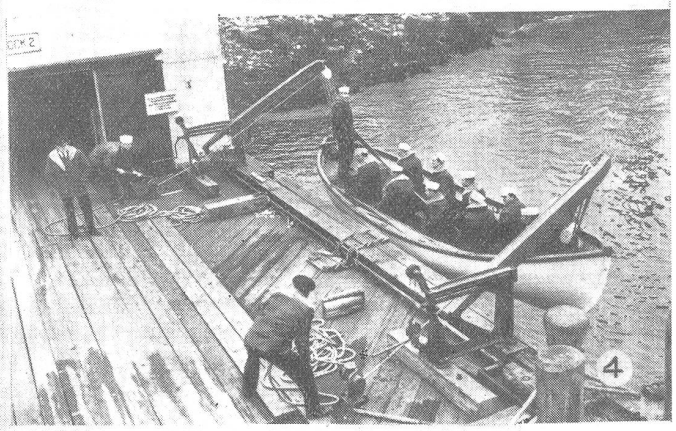
Ob wir die 1000-km-Grenze erleben — gewiß — vielleicht nicht die Alten unter uns. Der junge Flieger, vielleicht schon von Morgen, der im geschoßschnellen Flugzeug durch den Aether saust, mag fühlen, wie die Erde unter ihm fortrollt, wie sie sich von Abend gegen Morgen dreht. Das Flugzeug der Zukunft, losgelöst von Zeit und Raum, hat den Gang der Welten, den Lauf der Gestirne ausgeschaltet, die Weltuhr zum Stehen gebracht ... Ja, lieber Leser, wir leben in einer raschen Zeit. A. H.

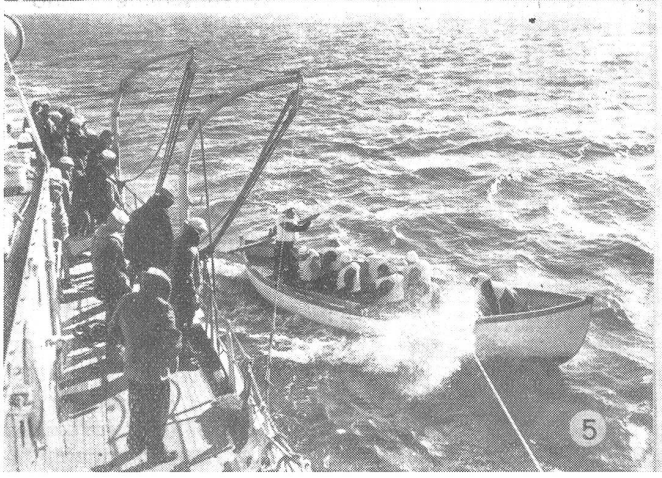
Amerika rüstet die größte Handelsflotte der Welt

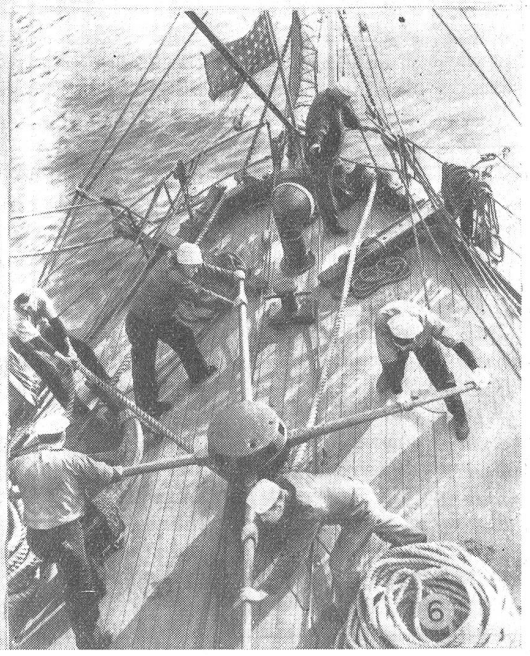
In Amerika werden jetzt keine Kriegsschiffe, Tanks und Bomber mehr hergestellt, dafür wird jedoch mächtig für den Frieden «aufgerüstet». An erster Stelle des großen Friedensprogramms der amerikanischen Industrie steht der Handelsschiffsbau. Um diese im Entstehen begriffene Handelsflotte — die größte der Welt — auch bemannen zu können, wurde jetzt schon mit der Ausbildung der zukünftigen Seeleute begonnen. Dies geschieht, wie alles in Amerika, im großen Stil, und die betreffenden Marineschulen an der atlantischen und pazifischen Küste der Vereinigten Staaten sind wohl die größten und vorbildlichsten Institutionen dieser Art, die es gibt.

Die Marineschule mit Uebungslager, die sich auf der Hoffmannsinsel in der Neuyorker Bai befindet, bildet ausschließlich Kesselwärter, Matrosen, Heizer und Stewards aus. Der Betrieb in dieser Schule ist für alle amerikanischen Marineschulen typisch. Die Ausbildung beginnt mit einem allgemeinen Vorunterricht, der alle elementaren Kenntnisse des Seemannsberufes umfaßt und vier Wochen dauert. In dieser Zeit werden die jungen Leute, die sehr oft Farmerssöhne aus dem Innern des Landes sind, welche das Meer nur vom Hörensagen kennen, mit dem Leben auf dem Wasser vertraut gemacht. Sie lernen schwimmen, rudern und segeln, sie lernen









(Reportage: Tic-Press.)

① Diese Flugzeugaufnahme zeigt die Marineschule auf der Hoffmannsinsel in der New Yorker Bai, einer der sechs großen amerikanischen Ausbildungsstätten für zukünftige Matrosen der Handelsmarine.
② Eine Gruppe der Schüler beim Studium von Anker und Takelage.
③ Der Seemannsberuf erfordert vielseitige Kenntnisse. Neben den praktischen Arbeiten auf Deck oder im Maschinenraum muß der Matrose auch die Methoden der Orts- und Zeitbestimmung kennen, signalisieren können, in die Grundlagen des Seerechts in Friedens- und Kriegszeiten eingeweiht sein und noch sehr viel anderes mehr wissen und können. Hier lernt eine Klasse mit Hilfe von Blinklichtern das Morsealphabet.
④ Die Handhabung der Rettungsboote und anderer Rettungsapparate ist ein wichtiges Gebiet des Seemannsberufes. Das rasche Herunterlassen des bemannten Rettungsbootes ist eine Uebung, die sozusagen zum täglichen Brot des Kadetten gehört.
⑤ Rettungsboote in Aktion! Was dieser Befehl heißt, das lernen die angehenden Matrosen bald einmal kennen. Ruhiges und äußerst rasches Handeln sind die wichtigsten Voraussetzungen für eine erfolgreiche Rettung.
⑥ Kadetten bei der Arbeit an der Ankerwinde. Der Anker wird soeben hochgezogen.

die Handhabung der Rettungsboote, das Lesen des Kompasses und die vielen Dinge, die jeder Seemann, gleich welchem Spezialfach er sich auch zuwenden möge, beherrschen muß. Nach diesen vier Wochen allgemeiner Ausbildung muß sich der Schüler, Kadett genannt, entschließen, welchen Seemannsberuf er ergreifen will, und dann beginnt erst die eigentliche fachliche Schulung. Die Ausbildung dauert je nach den Vorkenntnissen mehr oder weniger lang, höchstens jedoch ein Jahr. Nach bestandener Prüfung können sich die Kadetten gleich anheuern lassen. Nachdem sie drei Monate auf einem Schiff Dienst getan haben, werden sie einer letzten Prüfung unterzogen, nach deren Bestehen sie Vollmatrosen werden. Tic.