

Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =
Gazetta militare svizzera

Band: 73=93 (1927)

Heft: 5

Artikel: Was kann sich das schweizerische Militärflugwesen leisten?

Autor: Primault, Etienne

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-6479>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Zustände zum *Rechtszustand* gemacht werden darf. Wie soll es ohne Machtspruch je zu einer Lösung dieser Frage kommen? und hat nicht inzwischen jeder Staat das größte Interesse daran, sich auf den Zeitpunkt hin, wo der Entscheid fallen wird, möglichst gut vorzubereiten, das heißt — möglichst stark zu rüsten?

Es scheint uns daher sowohl theoretisch als praktisch zweckmäßiger, das Uebergangsstadium der Rüstungsbeschränkung zu überspringen und die ungeheure Arbeit, welche es erfordern würde, daran zu wenden, zuerst die *Grundlagen für eine neue Weltordnung* zu schaffen, welche den Krieg unnötig und unmöglich macht; dann kommt die Abrüstung ganz von selbst, genau wie heute in der Schweiz kein Kanton die bundesverfassungsgemäß noch immer erlaubten 300 Mann stehende Truppe mehr unterhält, weil er gar nichts damit anzufangen wüßte.

In unserer Eigenschaft *als Soldaten* haben wir uns — unbeschadet unserer immer wieder zu betonenden Mitbeteiligung als Bürger — weniger darum zu sorgen, wie das Problem schließlich gelöst werden wird, als darum, daß nicht seichte Demagogie die Frage immer wieder dazu benützt, *schon heute* — Jahrzehnte oder vielleicht Jahrhunderte vor Schaffung der notwendigsten Grundlagen — an unserm Wehrwesen zu rütteln.

Dazu ist es noch ganz sicher *zu früh*, mag man sich die Frage der einzuschlagenden Wege stellen wie man wolle.

Einstweilen bleibt das weise Römerwort: „*Si vis pacem, para bellum*“ noch immer gültig. Bevor dieser jahrtausendalte Erfahrungssatz außer Kraft treten kann, dürfte noch manche Generation geboren werden und ins Grab sinken.

Es ist nicht das erste Mal, daß wir hier diese Meinung verkünden; es wird auch nicht das letzte Mal sein. Gegenüber der regen Propaganda ehrlicher und unehrlicher Elemente für den Abrüstungsgedanken muß die Binsenwahrheit immer wieder in die Köpfe gehämmert werden, daß *die Abschaffung des Krieges* eines der schwierigsten Probleme ist, vor denen die Menschheit je gestanden hat, daß seine Lösung vielleicht überhaupt nicht möglich ist, im besten Falle aber noch ungeheure Arbeit und Zeit erfordern wird, und daß für uns keine Rede davon sein darf, unsere Landesverteidigung irgendwie zu vernachlässigen oder gar zu schwächen, bevor wir die absolute Sicherheit haben, daß sie nicht mehr notwendig ist.

Was kann das schweizerische Militärflugwesen leisten?

Uebersetzung eines Vortrages von Hauptmann i. Gst.

Primault, Dübendorf.)*

Bevor wir an die Lösung der Frage herantreten, was unser Militärflugwesen zu leisten vermag, müssen wir uns darüber Rechenschaft geben, was die heutige Kriegsfliederei überhaupt erreichen kann.

*) Im Originaltext abgedruckt in *Revue Militaire Suisse*, No. 4, April 1927.

Sie läßt sich nach ihrer Verwendung im Kriege in drei große Kategorien von ungleicher Wichtigkeit einteilen:

das Kampffliegen,
das Beobachtungsfiegen,
das Transport- und Verbindungsfiegen.

Das Studium ausländischer Reglemente und der Fachliteratur gestattet uns, hier die wichtigsten Merkmale der drei Kategorien kurz zu umschreiben.

Das Kampffliegen.

Das Kampffliegen ist die Waffe, welche gestattet, jedes Ziel anzugreifen, das von den andern Waffen nicht erreicht werden kann. Er kann in Verbindung mit diesen arbeiten oder die Grenzen ihres Wirkungsbereiches überschreiten und den Krieg weit in Feindesland hineintragen. Es unterscheidet sich vom Beobachtungsfiegen dadurch, daß es nicht notwendig an die Operationen am Boden gebunden ist. Es kann, ja soll den Rahmen der Erdschlachten verlassen und die ihm eigentümlichen Zerstörungs- und Demoralisationswirkungen dorthin tragen, wo sie Entscheidung versprechen.

Die Kampfflieger sollen auch die *Verteidigung des eigenen Landes* sicherstellen, d. h. offene und befestigte Städte, Fabriken, Bahnhöfe, landwirtschaftliche Anlagen usw., kurz alle Oertlichkeiten und Einrichtungen militärischer oder nichtmilitärischer Natur schützen, deren Existenz direkt oder indirekt von Wichtigkeit für die Kriegführung ist.

Die *Waffen* der Kampfflieger sind die *Bombe*, die *Maschinenkanone* und das *Maschinengewehr*.

Die *Bombe* ist eine Offensivwaffe; ihre Verwendung ist die Aufgabe der *Bombardierungsfieger*. Diese bilden den mächtigsten Teil der Kampffliegerei; ihre Wirkungsmöglichkeiten können etwa folgendermaßen umschrieben werden:

1. Sie sind *Schlachtelemente*, welche mit den Landtruppen angreifen, sie begleiten, das Vorgehen des Feindes verlangsamen, seine Reserven und Verstärkungen zerstreuen, seinen Nachschub stören, Maschinengewehrnester und Batterien angreifen.

2. Sie sind ein *Werkzeug der Zerstörung und Demoralisation*: Durch unaufhörliche, Tag und Nacht wiederholte Angriffe auf strategische Punkte, Bahnhöfe, Straßen, Kunstbauten, Fassungsplätze, Unterkunftsorte, Flugplätze, Munitions- und Materialdepots, Fabriken, hemmen sie die Tätigkeit des Feindes, stören ihn in seinen Plänen, treffen seine Moral an den empfindlichsten Stellen: hinter der Front, außerhalb des Feuerbereiches der andern Waffen.

3. Sie sind die Waffe der *Einschüchterung und der Repressalien*, indem sie den Krieg in wohlüberlegt ausgewählten kritischen Momenten in das Innere des feindlichen Landes tragen, um die Bevölkerung in Angst und Schrecken zu versetzen, ihr tägliches Leben in Verwirrung zu bringen, sie in einen Zustand der Kriegsmüdigkeit zu versetzen, dessen Rückwirkungen sich bald auch an der Front fühlbar machen werden.

Diese Aktion wird um so wirksamer sein, als die soziale Entwicklung der öffentlichen Meinung einen stetig wachsenden Anteil an der Lenkung der Geschicke eines Landes gibt.

4. Sie sind die Waffe der *Ueberraschung*, weil der Zeitverlust für die Uebermittlung der Nachrichten von dem, der sie erkundet, bis zu dem, der sie ausbeutet, wegfällt; daher eignen sie sich ganz besonders zum Angriff auf Gelegenheitsziele und zur Ausnützung kritischer Momente des Bewegungskrieges.

5. Die Bombardierungsflieger sind daher eine ständige Drohung für den Feind und zwingen ihn stets zu Gegenwirkung in der Luft. In der Hand der Armeeleitung bilden sie daher *das einzige Organ, welches ihr erlaubt, der feindlichen Fliegerei ihren Willen aufzuzwingen*, gegen sie zu manövrieren, sie zum Kampfe zu zwingen, sie dahin zu locken und dort festzuhalten, wo man sie zu haben wünscht, um sie aufzureiben.

Ihr Werkzeug ist die *Bombe*, welche einfachheitshalber ohne Anfangsgeschwindigkeit fallen gelassen, also nicht geschossen wird. Da sie infolgedessen nicht, wie das Artilleriegeschos, beim Abschießen einem Drucke ausgesetzt wird, braucht sie im allgemeinen nur dünne Wandungen zu haben. Daher ist ihr Sprengstoffgehalt bei gleichem Gewicht und gleicher Größe dem des Artilleriegeschosses bedeutend überlegen. Bei den ganz schweren Fliegerbomben erreicht das Sprengstoffgewicht 60% des Gesamtgewichtes, während es beim Artilleriegeschos 25% niemals übersteigt und diese Zahl nur in den allergünstigsten Fällen erreicht. Als Sprengstoff wird der wirksamste gewählt; er darf nur nicht so empfindlich sein, daß er beim Aufschlage eines auf 500 m abgeschossenen Gewehrgeschosses detoniert.

So wenig wie bei der Artillerie kommt man mit einem einheitlichen Kaliber aus. Die Bombenflieger können sich nicht mit einem für alle Zwecke dienlichen Geschosse begnügen, sondern fordern mehrere Arten, um die Wirkung der Natur der Ziele anpassen zu können. Man verwendet daher Bomben von 50, 100, 200, 500, 1000 kg und mehr.

Neben diesen Zerstörungsbomben hat die fortschreitende Kriegschemie noch Spezialbomben geschaffen, deren chemischer oder bazillenhaltiger Inhalt leicht vorstellbare Wirkungen erzielen soll.

Was die Wirkung des Bombenabwurfes aus der Luft betrifft, so kann ich nichts Besseres tun, als Ihnen die Schlußfolgerungen des Obersten Marie, Direktors der Fliegerschießschule Cazeaux, während des Krieges Kommandanten der schweren Artillerie eines französischen Armeekorps, mitzuteilen; er erklärt in einer Militärzeitschrift:

„Auf mehr als 20 km Entfernung ist das Schießen der Landartillerie zweifellos weniger genau als das der Luftartillerie. Vom ballistischen Standpunkte aus lassen sich die mit weittragenden Kanonen erreichbaren Resultate durch Bombenabwurf besser erzielen.“

Oberst Marie stützt dieses Urteil nicht auf theoretische Erwägungen, sondern auf praktische Erfahrungen, und sie allein zählen.

Dabei erwähnt er hier nicht einmal die gewaltige Ueberlegenheit des Flugzeuges gegenüber der Kanone auf dem Gebiet der Tragweite.

Für eine Kanone ist eine Tragweite von 50 km etwas Außerordentliches; für ein Flugzeug — gar nichts. Mit den heutigen Meßverfahren wird der Standort eines Geschützes, trotz aller Vorsichtsmaßregeln, früher oder später sozusagen immer entdeckt; dann wird das Geschütz durch Flugzeuge oder Kanonen angegriffen und praktisch außer Stand gesetzt, seine Aufgabe zu erfüllen.

Dagegen hat der Bombenflieger seinen Startplatz weit hinter der Front; er fliegt mit 120, 150 oder 200 Stundenkilometer Geschwindigkeit in sehr großer Höhe; er ist daher unendlich viel schwieriger zu treffen, wenn er nur eine gehörige Bewaffnung und Panzerung zum Schutze gegen seinen feindlichen Bruder, den Kampfflieger, hat. Auch hinsichtlich des Mannschaftsbedarfes ist der Flieger im Vorteil, da er nur wenige Leute erfordert, während Transport, Aufstellung und Bedienung einer schweren Kanone eine ganze kleine Armee mit zahlreichem Material verlangen.

Damit will ich nicht die Behauptung aufstellen, daß die Flieger die schwere Artillerie ganz verdrängen werden, sondern nur darauf hinweisen, daß heute, keine zwanzig Jahre seit die erstaunte Welt vom ersten Fluge eines Menschen gehört hat, ein Flugzeug imstande ist, Geschosse zu transportieren, und zwar in einem Umfange, was Masse, Tragweite und Wirkung betrifft, an den man bisher nicht zu glauben wagte; darin läßt das Flugzeug selbst die ungeheuerlichen 20-Zoll-Kanonen weit hinter sich, welche das Ergebnis ununterbrochener Arbeit der ballistischen Wissenschaft seit der Schlacht von Crécy, 1356, sind.

Ich bin beim Bombenflieger etwas länger stehen geblieben, weil man bei uns in der Schweiz zu sehr geneigt ist, seine Wichtigkeit für den Krieg zu unterschätzen oder sogar ganz zu verkennen. Man braucht aber kein Wells oder Jules Vernes zu sein, um sich unsere Lage vorzustellen, wenn uns morgen ein Konflikt die Waffen gegen irgendeinen unserer Nachbarn in die Hand zwänge. Was wird dann ein Vordringen unserer Erdtruppen um einige Kilometer in den Alpen oder im Jura nützen, wenn diese Truppen, vielleicht seit Beginn der Mobilmachung, durch unaufhörliche, Tag und Nacht fortgesetzte Bombenangriffe erschöpft, gelichtet, demoralisiert, unsere Städte zerstört, verbrannt, durch Gas und Gift unbewohnbar gemacht, unsere Eisenbahnen stillgelegt, die ganze Bevölkerung ausgehungert und in namenlosen Schrecken gejagt sein werden? Ueber die Mittel, dies zu erreichen, verfügen Frankreich, Italien und sogar Deutschland heute schon.

Die Bombenflieger sind aber, wie ich schon eingangs gesagt habe, nicht bloß die Offensivwaffe der Kampffliegerei, sondern sie bieten uns auch, wenn nicht das absolute „Gegengift“, so doch das *Verteidigungswerkzeug*. Ich möchte es den *Kampfflieger im engern Sinne* nennen; seine technischen Eigenschaften und seine Bewaffnung machen ihn zum gefährlichsten Gegner des Bombenfliegers.

Der *Kampfflieger im engern Sinne* arbeitet mit dem Maschinengewehr, eventuell der Maschinenkanone oder der Bombe als Werkzeug der Repressalie.

Das moderne Flugzeugmaschinengewehr hat die Schußgeschwindigkeit unseres leichten Maschinengewehrs. Die Munition ist aus Leuchtspur-, Panzer- und Brandgeschossen gemischt. Das Verteilungsverhältnis dieser verschiedenen Geschosse in einer Gurte ist nicht bestimmt und soll dem Urteil, also der Erfahrung des Schützen überlassen bleiben. Ein modernes Kampfflugzeug führt 2—5 Mgw.; mit 4 und 5 Mgw. läßt sich jeder tote Winkel ausschalten.

Die Verwendung des Flugzeug-Mgw. erfordert sehr spezialisierte und sehr gründliche Ausbildung und die Benützung von vervollkommenen Zielvorrichtungen.

Ich kann hier auf die Frage des Schießens aus dem Flugzeuge nicht näher eingehen und muß mich damit begnügen, zu sagen, daß das Ausland ihr größte Wichtigkeit beimißt und daß überall besondere Schießschulen eingerichtet worden sind, deren Aufgabe die Ausbildung geübter Flugzeugschützen ist.

Ein solcher Kampfflieger (meist Zweisitzer mit Pilot und Mitrailleur) ist der gefährlichste, ja sozusagen einzige Gegner des Bombenfliegers.

Wir kommen nun zur zweiten Kategorie von Militärfliegern,

den Beobachtungsfliegern.

Die Beobachtung aus der Luft war die erste und während langer Zeit einzige Aufgabe, welche dem Flugwesen vom Beginn des Weltkrieges an gestellt wurde. Dies ergab sich aus der damaligen technischen Entwicklung des Flugzeuges, welche nur die Lösung von Beobachtungsaufgaben gestattete. Es würde zu weit führen, Ihnen hier auseinanderzusetzen, welche Ergebnisse erzielt wurden; ich muß mich darauf beschränken zu sagen, daß auf diesem Gebiete während des Krieges sozusagen die Vollkommenheit erreicht wurde, hauptsächlich auf deutscher Seite. Die Ursache ist einfach: Zunächst brachte die Erstarrung der Kriegführung zum Stellungskriege es mit sich, daß auch das Flugwesen „bodenständig“ wurde. Die von den Fliegern verlangte Aufklärung verlor daher mehr und mehr den Charakter ausgesprochener Dringlichkeit. Sie wurde zum Ergebnis gründlichen, vergleichenden Studiums, bei dem die Luftphotographie eine erste Rolle spielte. Jede Einzelheit wurde feststellbar, konnte aber auch nur auf Grund genauer Ortskenntnis ermittelt werden, wie sie bloß der Stellungskrieg möglich machte. Jeder Beobachter kannte jeden Granattrichter seines Abschnittes. Durch Zusammenstellung aller Einzelfeststellungen während einer kürzeren oder längeren Periode war es möglich, sich ein Bild von den Absichten des Feindes zu machen; dies erforderte aber eine Laboratoriums- und Beurteilungsarbeit, welche nur der Stellungskrieg erlaubte.

In diesem *Spezialfalle* des Krieges — der allerdings auch in Zukunft immer wieder eintreten kann — war die Luftbeobachtung eine absolute Notwendigkeit und leistete hervorragende Dienste.

Aber sowie der Bewegungskrieg wieder einsetzte, also gegen Ende 1918, verlor die Luftbeobachtung sofort die Orientierung und Arbeitsmöglichkeit; während des deutschen Rückzuges zeigten sich in der Luft nur noch die französischen Kampfgeschwader mit Bomben und Mgw.; ihre Tätigkeit, obwohl improvisiert, leistete dem Vordringen der Erdtruppen die größten Dienste.

Nach dem Kriege fuhr man fort, der Luftbeobachtung große Wichtigkeit beizumessen; dies erklärt sich ohne weiteres aus dem Gesetze der Trägheit und aus der angenommenen Gewohnheit. Bald aber kam man dazu, die erzielten Ergebnisse vernünftig und unbefangen im Vergleich mit den eingesetzten Kräften abzuschätzen. Dabei ergab sich, daß die Ergebnisse erheblich hinter dem zurückblieben, was man angesichts des Umfanges der in Tätigkeit gesetzten Mittel erwarten zu dürfen geglaubt hatte. Gleichzeitig erkannte man, daß man allzulange die hervorragende Eignung des Flugzeuges als Kampfmaschine unterschätzt hatte. Diese Feststellungen hatten sofort ihre Rückwirkung auf die Reglemente, und schon 1922 konnte man aus der Feder eines der hervorragendsten Leiters der französischen Beobachtungsfliederei den Satz fließen sehen:

„Die Kampffliederei wird und soll den Vorrang vor der Beobachtungsfliederei erlangen. Ihr Uebergewicht setzt sich gebieterisch durch, und die Wahl zwischen der einen und der andern Art kann nur noch zugunsten der Kampffliederei ausfallen.“

Ich muß hier darauf hinweisen, daß dies geschrieben wurde zwei Jahre bevor unsere neue Truppenordnung unsere Militärflierei nach dem Verhältnis von zwei Beobachter- auf eine Jagdfliereinheit organisierte. Wir standen also 1924 noch unter dem Einflusse derselben Eindrücke und Anschauungen, welche die Kriegführenden in den Jahren 1915 und 1916 gehabt hatten. Heute scheinen unsere Nachbarstaaten (Frankreich, Deutschland und Italien, um nur diese zu nennen) über diese Frage vollkommen im Klaren zu sein. Die dort herrschende Meinung kann etwa folgendermaßen zusammengefaßt werden:

Es muß eine mächtige Kampffliederei geschaffen werden, deren Kern die Bombenflieger sind, und die in der Hand des obersten Befehlshabers zu Lande und zur See vereinigt ist. Wenn die finanziellen Mittel es erlauben, kann daneben eine Beobachtungsfliederei aufgestellt werden, welche organisatorisch, aber sehr sparsam, auf die Armeen und Armee-korps verteilt wird und nur von Fall zu Fall auf die Divisionen.

Dies erscheint durchaus logisch; denn heute ist die Aufklärung aus der Luft nicht mehr, wie 1914, 1915 und sogar noch 1916, ohne Kampf möglich; im Gegenteil, *die Beobachtungsfliieger werden heute immer kämpfen müssen, um aufklären zu können.* Also müssen sie in erster Linie zum Kampfe und erst in zweiter Linie zur Beobachtung fähig sein.

Warum also nicht einfach vom Kampfflieger fordern, daß er gegebenenfalls, wenn es dringend nötig ist, auch Beobachter sein könne? Der Infanterist erfüllt doch auch gleichzeitig beide Aufgaben, und zwar meistens, ohne sich dessen bewußt zu sein. Die Beobachtung ist vom Kampfe nicht so unabhängig, daß sie zur Spezialität gemacht werden müßte. Unserer Ansicht nach ist dies ein Luxus, den sich Frankreich, Italien und andere leisten können, aber nicht wir. Ich werde auf diese Frage noch zurückkommen, möchte aber der Vollständigkeit halber zunächst noch kurz von der dritten Kategorie sprechen, die ich eingangs aufgeführt habe, dem

Transport- und Verbindungsfliegen.

Es hat schon im Weltkriege eine, allerdings wenig bedeutende, Rolle gespielt. Ich erwähne nur den Transport von Agenten und Spionen, sogar von kleinen Zerstörungstrupps, in das Innere des feindlichen Landes. Diese Fliegeraufgabe kann in weitausgedehnten Ländern und in solchen mit spärlichen Kommunikationen, z. B. in den Kolonien, eine große Rolle spielen. Man konnte in französischen oder englischen Berichten hie und da lesen, daß Trupps von 10—20 Mann im Flugzeug an entfernte bedrohte Punkte befördert wurden.

Hierher gehört auch der *Verwundetentransport* im Flugzeug, der sich im Marokkofeldzug als lohnend erwiesen hat.

Die technische Entwicklung des Flugwesens läßt mit Sicherheit erwarten, daß die Transport- und Verbindungsfliegerei in Zukunft umfangreiche Anwendung finden wird. Dazu wird man in erster Linie auf die Flugzeuge der Transportunternehmungen greifen, soweit sie nicht als Bombenflugzeuge verwendbar sind; ferner auf die Uebungsapparate.

* * *

Damit hätte ich den ersten Teil meiner Aufgabe erfüllt, der darin bestand, über die Leistungsfähigkeit der heutigen Fliegerei überhaupt zu orientieren. Im Rahmen eines Vortrages konnte dies naturgemäß nur in sehr unvollständigem Maße geschehen und manches nur mit einem Worte gestreift werden, was eingehendere Erörterung erfordert hätte.

Ich gehe nun über zur Besprechung der Aufgaben, welche ein kriegerischer Konflikt *unserer schweizerischen Militärfliegerei* stellen würde; dabei möchte ich weniger als Flieger sprechen, denn als Generalstabs-offizier mit einer gewissen Sachkunde im Flugwesen.

Vom Standpunkte seiner Verwendung aus kann das Flugwesen auf zwei entgegengesetzte Arten aufgefaßt werden.

Einerseits als wertvolles *Hilfsmittel der Armee*, etwa wie der Motorwagendienst, die Eisenbahnen, Telegraphie mit und ohne Draht. Ohne diese Hilfsmittel ist eine moderne Armee undenkbar; ein Land, das ohne sie in den Krieg einträte, wäre von vorneherein in schwerem Nachteil.

Aber *andererseits* vermag keines dieser Hilfsmittel, selbst wenn es an Leistungsfähigkeit und Umfang sehr entwickelt ist, für sich allein

den Sieg sicherzustellen, wenn es nicht durch eine starke Armee, in der Infanterie und Artillerie vorherrschen, unterstützt ist. Diese Auffassung gesteht also dem Flugwesen eine sehr nützliche, sehr wichtige Rolle zu, aber gleichwohl eine Rolle zweiter Klasse. Es hätte seinen Anteil am Erfolge, aber keinen unentbehrlichen und entscheidenden.

Diese Auffassung entspricht *ungefähr* derjenigen, der wir unsere heutige Organisation verdanken. Ich sage „ungefähr“; denn heute ist unser Flugwesen keine Waffengattung, wie sie es sein müßte, wenn sie dieser Auffassung entsprechen wollte. Es ist höchstens ein Dienstzweig oder, wenn man will, eine Nachrichtentruppe.

Andererseits kann man das Flugwesen als die *Grundlage der Landesverteidigung* betrachten. Diese kühne Auffassung ist noch nicht anerkannt; trotzdem halte ich sie für die richtige. Ich bin überzeugt, daß sie in 10—20 Jahren obsiegen wird.

Das Flugwesen der Zukunft wird etwas ganz anderes sein als ein Hilfsmittel der Armee.

Es wird den Schutz des Landes übernehmen, jedenfalls dabei die entscheidende Rolle spielen. Ich glaube, daß das Flugwesen mehr sein kann als eine Waffengattung; es muß zu einer *Luftarmee* werden, welche den Vorrang vor den Landarmeen und Flotten haben wird. Das Flugwesen versetzt alle Länder Europas gewissermaßen in die Lage einer Insel, nur daß die Luft an Stelle des Wassers tritt. Es gibt jedes Land auf Gnade und Ungnade in die Hand eines beliebigen andern Landes mit stärkeren Luftstreitkräften.

Als ich in die Schule ging, lehrte man mich, daß England seine Seemacht seiner geographischen Lage verdanke. Während die Festlandmächte ihre Grenzen durch starke Landarmeen schützten, mußte ein auf allen Seiten vom Meere umschlossenes Land natürlicherweise seine Sicherung im Ausbau seiner Kriegsflotte suchen. Gerade weil England eine Insel ist, hat seine Oberherrschaft zur See die Unverletzlichkeit seines Gebietes sichergestellt.

Heute aber, nach der „Eroberung der Luft“, ist jede Festlandmacht in der Lage einer Insel. Wenn sie auf der Erde und auf dem Meere geschützt ist, ist sie doch nicht mehr sicher, solange die „Luftgrenzen“ noch offen sind. Deshalb arbeiten heute alle Staaten der Welt, kleine und große, an der Schaffung einer Luftmacht. Und darum glaube ich, bin ich überzeugt, daß die *Luftarmee*, nicht die Flugwaffe als bescheidenes Hilfsmittel der Landarmee, die notwendige Grundlage unserer Sicherheit werden muß.

Ich sage unserer Sicherheit. Wieso ist sie bedroht? Bei Anlaß der Bombenflieger habe ich angedeutet, wie es bei uns sofort nach Ausbruch eines Krieges aussehen würde. Es ist kein Phantasieprodukt, wenn ich behaupte, daß von der ersten Stunde an die ganze Schweiz brennen und leiden wird; ich stütze mich dabei ausschließlich auf Berechnungen der Leistungsfähigkeit fremder Luftstreitkräfte. Nehmen wir als Beispiel die neugeschaffene, aber schon mächtige Militärfliegerei Italiens.

Dort besteht eine Luftarmee, und zwar in dem Umfange, daß sie im italienischen Militärbudget bis 1932 1000 Millionen Lire oder mehr als 200 Millionen Goldfranken beansprucht. Es wäre ein Leichtes, hier ein lebendiges Bild dessen zu malen, was der nächste Krieg für die Schweiz bedeutet vom Standpunkte der feindlichen Luftarmee aus, die gegen uns eingesetzt werden wird. Was ich schon gesagt habe, dürfte aber genügen, um die Größe der Gefahr zu zeigen, die unserer wartet und uns überraschen wird, wenn wir uns nicht dagegen schützen.

Und da Sie nun diese Gefahr kennen, wird Ihre erste Frage sein, ob für unser Flugwesen eine Möglichkeit besteht, sie abzuwehren. Meine Antwort darauf lautet: Die Gefahr wird für die Schweiz immer bedrohlich sein; aber ein starkes Flugwesen, das seines Wertes und der Wichtigkeit seiner Aufgabe bewußt ist, ebenso bewußt aber der Unterstützung des ganzen Volkes und der ganzen Armee, wird wohl imstand sein, jede Unternehmung einer feindlichen Luftarmee gegen uns so kostspielig an Material, Menschenleben und Zerstörungen zu machen, daß einer, der sie plant, es sich zweimal überlegen muß, bevor er zur Tat schreitet.

Was ist notwendig, um dieses Resultat zu erzielen?

Die Schweiz muß ihre Luftarmee haben, welche vom Armeekommando ausschließlich zum Zwecke der Landesverteidigung verwendet wird. Der Ausdruck „Luftarmee“ darf nicht abschrecken; ich brauche ihn nur, um Ihnen ganz klar zu machen, daß das Armeekommando neben der Landarmee über eine Luftflotte verfügen muß, deren Verwendung schon im Frieden bestimmt werden kann.

Diese Verwendung ist nicht an die Operationen der Landarmee gebunden. Es wird eine besondere „*Luftfront*“ bestehen, wenn auch der Ausdruck sonderbar erscheinen mag, solange man den Gedanken nicht erfaßt, der darin steckt.

Die Zusammensetzung der Luftarmee ist einerseits abhängig von der Wichtigkeit der Aufgabe, die man ihr stellt, anderseits von unserer finanziellen Leistungsfähigkeit. Vielleicht wäre heute zu rechnen mit einer Flotte von 18, 20, eventuell 30 Geschwadern — oder Fliegerkompagnien, wie unsere neue Organisation unrichtigerweise sagt —; dies ergäbe eine Luftdivision, deren Kommandant, nebenbei bemerkt, Mitglied der Landesverteidigungskommission sein müßte. Es mag übertrieben erscheinen, aus 20 Fliegerkompagnien eine Division zu bilden. Bedenkt man aber, daß die Feuerkraft der Maschinengewehre einer Fliegerkompagnie nahezu diejenige eines Infanterieregiments erreicht, so sieht die Sache anders aus.

Diese Luftdivision ist eine *Kampfeinheit* in dem allgemeinen Sinne, den ich zu Anfang meines Vortrages dem Kampffliegen beigelegt habe, ganz besonders aber in dem engeren Sinne der Defensiv-Kampffliegerei.

Unser Feind muß wissen, daß er sowohl über unserem Gebiet als über seinen eigenen Städten, Fabriken, Flugplätzen, kurz über allen verwundbaren Punkten seines Landes, die für uns erreichbar sind,

schweizerische Flugzeuge finden wird, deren Besatzungen entschlossen und hartnäckig nur einen Willen haben: den Feind jeden Angriff auf unser Gebiet so teuer als möglich bezahlen zu lassen.

Wir müssen, wie ich schon 1923 in einem Manöverberichte geschrieben habe, der das vollständige Versagen der Beobachtungsfliederei — schon im Manöver! — feststellte, Meister in der Kunst des Kleinkrieges in der Luft werden. Wir müssen — um ein etwas romantisches, aber treffendes Bild anzuwenden — die Adler sein, die mit Schnabel und Krallen ihre bedrohten Horste verteidigen.

Dazu fordern wir *Kampfflugzeuge*. Wir können auf die Uebermacht der Zahl mit *Ueberlegenheit des Materials* antworten, wenn man uns nicht zwingt, Flugzeuge, Motoren und Waffen schweizerischer Fabrikation zu kaufen, die immer zu teuer werden und immer schon überholt sind. Wir können auch mit *Ueberlegenheit der Besatzungen* antworten, wenn man uns gestattet, ihre Ausbildung zu verbessern und sie auf das Gebiet des Luftkampfes zu spezialisieren. Wir können endlich mit *moralischer Ueberlegenheit* antworten, wenn man sich entschließt, uns eine ausgewählte Rekrutierung zuzugestehen, was ganz normal wäre angesichts der Lebenswichtigkeit unserer Aufgabe für das Land.

Das alles ist möglich und verlangt vom Lande keine übertriebenen Opfer. Damit es aber möglich ist, *ist es nötig, daß man die Wichtigkeit einer Militärfliegerei, wie ich sie geschildert habe, für unsere Sicherheit erfaßt*. Es ist nötig, daß man, hauptsächlich in der *Frage des Materials*, denjenigen Vertrauen schenkt, welche es gebrauchen müssen, d. h. den Militärfliegern, die auf diesem militärisch-technischen Gebiete *allein zuständig* sind.

Zur Frage der Landesverteidigung.

Von Lieut. *Walter Höhn*, Sch.Kp. I/5, Zürich.

Im folgenden möchte ich die Kritik von Herrn Lieut. Züblin (in Nr. 3) über meinen Artikel „Zur Frage der Landesverteidigung“ (in Nr. 2) beantworten.

Ob es vermessen ist, wenn sich ein Zugführer mit der Frage der Landesverteidigung beschäftigt?

Ich baute meine Ausführungen in Nr. 2 auf die Vorschläge des Herrn Oberst von Diesbach auf. Sei es nun, daß wir die Grenzschutzkompagnien haben, wie sie Herr Oberst von Diesbach zu je 300 Mann mit besonderer Organisation vorschlägt, sei es, daß wir zur Improvisation greifen müssen, nach meinem oder einem andern Vorschlag, so sind gewiß in erster Linie Kompagniekommandanten und Zugführer aus den Bataillonen der Grenzkantone an der Sache interessiert. Und deshalb, glaube ich, dürfen sich auch junge Offiziere mit diesem Gegenstand befassen.