

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 20 (1944-1945)  
**Heft:** 32

**Artikel:** Unsere Flugwaffe : seit fünf Jahren im aktiven Einsatz  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-711338>

### **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:** 16.03.2025

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

diese in Not, oder geben sie Landungsabsichten kund, dann dürfen sie nicht beschossen werden. Das ist aber nicht immer leicht zu erkennen. Im allgemeinen wird angenommen, daß ein Flugzeug, das sein Fahrgestell herausgelassen hat, keine Bombardierungsabsichten mehr habe.

**Die Abwehr bei Nacht.** Die Flab ist mit Scheinwerfern ausgerüstet, aber diese sind nicht sehr weittragend. Horchgeräte dienen dazu, jene frühzeitig auf das Flugzeug einstellen zu können. Der Aktionsbereich der Horchgeräte vermindert sich bei zunehmender Geschwindigkeit des Flugzeuges. Es nützt um so weniger, je mehr sich die Geschwindigkeit des Flugzeuges der Schallgeschwindigkeit nähert. Wolken fangen die Scheinwerferstrahlen auf. Die Kriegführenden verfügen noch über andere Mittel, um das Feuer auch in der Nacht sehr zielsicher zu leiten. Das mit dem Funkmeßgerät geleitete Feuer ist sehr gefürchtet, weil es auch ohne Scheinwerfer und durch dicke Wolkendecken hindurch zur Anwendung gelangen kann.

**2. Die Flieger im Neutralitätsschutz.** Unser Luftraum wurde im vergangenen Jahr weit mehr als bisher von beiden Parteien überflogen. In früheren Jahren ereigneten sich Grenzverletzungen in der Luft in der Regel zur Nachtzeit, seit der Invasion aber immer mehr auch während des Tages. Tagsüber wurde dauernd ein Fl.Rgt. eingesetzt, nachts trat nur die Flab in Aktion. Grenzverletzungen ereigneten sich zeitweise außerordentlich zahlreich. Im vergangenen Jahr fanden 1386 Grenzverletzungen durch Flieger statt, wobei ganze Verbände nur als eine Grenzverletzung gezählt wurden. 31mal flogen Verbände mit 10 bis 100 Flugzeugen in unser Gebiet ein. 161 Flugzeuge landeten oder stürzten letztes Jahr über unserem Gebiet ab. Vom 30. 8. 39 bis 12. 12. 44 waren es total 202. Vom 1. 1. bis 31. 12. 44 erfolgten 360 Einsätze mit 1091 Flugzeugen, 117mal mit, 63mal ohne Erfolg. Dabei wurden 161 Flugstunden absol-

viert. Zur Landung geführt wurden 91 Flugzeuge, abgeschossen 7. Wir verloren dabei einen Piloten und ein Flugzeug, während mehrere Flugzeuge angeschossen wurden. Bei diesen Einsätzen wurde das Material zeitweise stark forciert und es hat sich als feldtüchtig erwiesen. Die Beanspruchung der Flieger ist ebenfalls eine sehr hohe. Durchschnittlich hatten unsere Flieger 140 Tage Ablösungsdienst und 31 Tage Trainingskurse, also ein halbes Jahr Dienstleistung zu verzeichnen.

**Einsatz im Neutralitätsschutz.** Stets war mindestens ein Fl.Rgt. im Einsatz und mindestens je eine Staffel abwechselungsweise in der Ost- und der Westschweiz vom Tagesanbruch bis zur Dunkelheit startbereit. Die übrigen Staffeln trainierten oder beteiligten sich an Uebungen der Erdtruppen. Die beiden Einsatzstaffeln werden je nach Bedarf durch eine weitere verstärkt, die auf Picket steht. Alle werden von der Einsatzzentrale (EZ) geleitet. Werden durch den Funk-Ueberwachungsdienst Flugzeuge im Anflug gemeldet oder stellt der FIBMD einen Einflug fest, so erwarten die Einsatzstaffeln in höchster Bereitschaft (Pilot im Flugzeug mit laufendem Motor) den Startbefehl. Der Kurs der fremden Flugzeuge wird weiter verfolgt. Wird auch nur einigermaßen mit Sicherheit festgestellt, in welcher Richtung der Flug weitergeht, so wird die Einsatzstaffel auf einen Punkt befohlen, wo die Flugzeuge abgefangen werden können.

Unter Umständen können die Einsatzstaffeln auch zum Start mit ungefährer Richtung oder nur in einen Warte-raum befohlen werden, wo sie dann weitere Weisungen erhalten. Geschwindigkeit, Richtung und Flughöhe der fremden Flugzeuge, Geschwindigkeit und Steigfähigkeit der eigenen Flugzeuge müssen dabei in Rechnung gestellt werden. Darin aber liegt die große Schwierigkeit der Abwehrorganisation. Unsere Flugzeuge sind den fremden Jägern in bezug auf Geschwindigkeit unterlegen, aber sie sind etwas rascher

als die fremden Bomber. Dazu kommt, daß ein Jäger im Steigflug etwa  $\frac{1}{3}$  der Vorwärtsgeschwindigkeit einbüßt. In unserem kleinen Raum ist daher die Möglichkeit gering, rechtzeitig bei den fremden Flugzeugen einzutreffen. Gelingt es uns nicht, die Einsatzstaffeln auf den Treffpunkt zu dirigieren, so ist ein Nachjagen in der Regel erfolglos.

Diese Tatsache zeigte sich deutlich im Falle der Bombardierungen in Zürich. Unsere Flugzeuge wurden in Richtung Wattwil befohlen, weil die anfliegenden Amerikaner von der Nordgrenze her gegen das Toggenburg flogen. Dann aber änderten sie die Richtung plötzlich um  $90^\circ$  und flogen Richtung Zürich. So konnten unsere Jäger nicht mehr rechtzeitig eingreifen.

Unsere Flugzeuge werden aber auch dann im Rückstand sein, wenn sie in Basel oder Olten postiert sind. Wir können nicht ständig Patrouillen oder größere Formationen in der Luft halten, dazu wäre ein Vielfaches an Flugzeugen nötig und noch viel weniger würde unser Brennstoff dazu ausreichen.

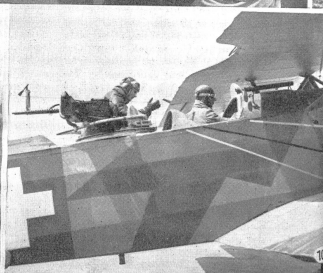
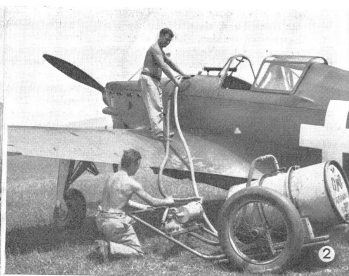
Es ist unglaublich, welch sinnlose Forderungen an unsere Fliegerei schon gestellt worden sind. Wenn irgendwo im Engadin fremde Flugzeuge auftauchen, sollten unsere Flieger bei jedem Wetter schon dort sein. Für ein normales Auge ist ein Flugzeug maximal nur auf 6 km sichtbar. Wolken, Dunst oder blendende Sonne erschweren das Suchen eines Flugzeuges sehr. Schon oft ist es in Flugmanövern vorgekommen, daß ganze Staffeln auf 5 bis 10 km aneinander vorbeiflogen, ohne voneinander etwas zu sehen. Die deutsche Jägerverteidigung hat sehr oft feindliche Verbände nicht stellen können, weil diese unterwegs ihre Richtung änderten. Als deutsche Flugzeuge in die Schweiz einflogen und von unseren Jägern abgeschossen wurden, hieß es, man habe es nur auf die Deutschen abgesehen. Schossen sie aber einen Amerikaner ab, dann stellte man fest, daß man sich nur an wehrlose Besatzungen heranwage. (Schluß folgt.)

## Unsere Flugwaffe seit fünf Jahren im aktiven Einsatz

Als 1918 der erste Weltkrieg zu Ende ging, erklärten militärische Fachleute, daß der nächste Krieg den totalen Luftkrieg bringen werde. Tatsächlich war es so, daß das Flugzeug im Laufe der Kampfhandlungen von 1914—1918 entwickelt und vervollkommen worden war und damit die Voraussetzungen geschaffen für den Siegeslauf der Fliegerei. Im Laufe der zwanzig Jahre während der beiden großen Kriege setzte jedes Land seine ganze Ehre ein, um den raschest fliegenden, den am höchsten steigenden und den größten Ap-

parat zu bauen und zu besitzen. Es verging kaum eine Woche, wo nicht Meldungen von sensationellen Neuerungen auf dem Gebiete der Luftfahrt die Welt durchliefen. Hätte das Flugzeug der friedlichen Erschließung der Welt und der Völkerverständigung allein gedient, so hätte man sich an derartigen Nachrichten nur freuen können. Es wurde aber immer offener, daß dem Flugzeug auch eine andere Aufgabe zuge-dacht worden war — es sollte als machtvolles Instrument eines neuen Krieges — des Blitzkrieges — Länder

überraschen, und wenn nötig zerstören, bevor sich der Gegner überhaupt sammeln und sich zur Wehr setzen konnte. Diese Theorie wurde denn auch im ersten Kriegsjahr durch die Praxis weitgehend bestätigt. Es stellte sich immer mehr heraus, daß sich der Sieg unfehlbar demjenigen zuwendet, der die absolute Luftherrschaft in den Händen hat. Es zeigte sich aber auch etwas anderes: nämlich, daß selbst eine kleine Luftwaffe imstande ist, einen weitaus stärkern Gegner in der Luft zu schlagen, wenn man über die bessern Waffen und



die besser ausgebildeten Piloten, die zudem den Kampf mit Verbrissenheit und Geschick führen, verfügt. Die Luftherrschaft um England im Jahre 1940 war für uns eine gute Lehre.

Der Oberbefehlshaber unserer Armee, General Guisan, hat seiner Be-

wunderung für unsere Luftwaffe anlässlich der letzten Weihnacht, die er auf einem Flugstützpunkt verbrachte, Ausdruck verliehen und den tapferen Besatzungen, die seit über fünf Jahren im aktiven Einsatz stehen, und bis heute von allen unsern Truppen die meisten

Blutopfer gebracht haben, im Namen des ganzen Schweizervolkes gedankt. Die Aufgabe der schweizerischen Luftwaffe ist klar und einfach: Schutz unseres Landes in der Luft, Kampf jedem Angreifer, der unsere Grenzen verletzt, helfe er wie er will.

A. K.

### Unsere Flugwaffe

- ① Das Leben auf einem Flugstützpunkt, irgendwo in der Schweiz. Siesta im Schatten eines Jagdflugzeuges.
- ② Arbeitsbeginn. Die Maschine wird für einen Übungsflug aufgelant.
- ③ Bevor der Pilot sich zu seinem Apparat begibt, bespricht er sich noch kurz mit dem technischen Offizier.
- ④ Die Bodenmannschaft ist ihrem Leutnant beim Anschließen des Fallschirms behilflich.
- ⑤ Die Glashaube ist zurückgeschlagen, Hand am Griff und Fuß im Bügel. Der Riffel der Lüfte besteigt seine Messerschmitt.
- ⑥ Der Pilot hat Platz genommen und sitzt dabei auf dem Fallschirm.
- ⑦ Auf der Startpiste ist das Landkreuz ausgelegt, das dem Piloten in der Luft die Landrichtung weist.

⑧ Der Motor der schnittigen Maschine ist angeworfen. Die Propellerflügel beginnen sich rasend zu drehen. Die Radichuhe werden entfernt.

⑩ Eine C-35 schickt sich zum Start an. Der Pilot hat vom Platz genommen, der Beobachter, der neben der Kamera das Maschinengewehr bedient, hinten.

⑨ Der Starter hebt die Flagge — senkt sie — die Piste ist freigegeben für den Aufstieg. Der Startgehilfe trägt die Abflugzeit ein, um nach erfolgter Landung die Flugdauer auszurechnen.

⑪ Ungezwungener Austausch von Flugerfahrungen zwischen Piloten eines Flugstützpunktes.

Photopress-Zensurnummern VI 53470—3412.