

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Band: 20 (1944-1945)
Heft: 33

Artikel: Schutz unserer Neutralität durch Flieger und Fliegerabwehr [Schluss]
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-711358>

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: 22.11.2024

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

Schutz unserer Neutralität

durch Flieger und Fliegerabwehr

(Fortsetzung und Schluß.)

Man regt sich bei uns auch darüber auf, daß wir unsere Flieger bei Nacht nicht einsetzen. Für den Einsatz von Flugzeugen bei Nacht bestehen zwei Möglichkeiten: 1. Einsatz von Jägern unter Verwendung von Scheinwerfern, 2. Einsatz mittels Funkführung. Unsere Scheinwerfer wirken nur auf geringe Distanz und nur bis an die Wolken. Die Zeit für einen in der Nähe lauernden Jäger ist viel zu kurz, eine ernsthafte Abwehr ist unmöglich. Hinsichtlich des Einsatzes mittels Funkführung ist zu sagen, daß die Kriegführenden über Funkmeßgeräte verfügen, die erlauben, den Standort von Flugzeugen in der Luft zu ermitteln. Mit entsprechenden Installationen ist es möglich, Flugzeuge bis auf 200 km Entfernung festzustellen. So bleibt Zeit, die Abwehr zu organisieren. Mit weniger großen Meßgeräten können Flugzeuge auf eine Distanz von 40 km festgestellt werden und mit ihnen kann auch die Flab sehr genau gerichtet werden. Bei Annäherung starten die Nachtjäger mit bestimmtem Kurs und auf bestimmte Höhe, auf Grund von Befehlen, die von einer Bodenleitstelle aus übermittelt werden. Diese sind in großer Zahl über ganz Deutschland zerstreut. Sie verfolgen sowohl den Gegner, wie auch die eigenen Flugzeuge und sind in der Lage, diese bis auf wenige Kilometer an den Feind zu führen. Auf Distanzen von ca. 4 km an werden die Meßgeräte wirksam, die im Flugzeug eingebaut sind und die ermöglichen, sich unmittelbar an den Feind heranzupirschen und ihn abzuschießen. Ueber solche Meßgeräte aber verfügen wir leider nicht und darum müssen wir auf den Einsatz der Jäger in der Nacht verzichten.

Natürlich werden die Flieger nur gegen Flugzeuge eingesetzt, die einwandfrei als fremde erkannt sind. Diese werden durch unsere Flugzeuge zur Landung aufgefordert. Die Annäherung muß vorsichtig erfolgen, weil es mehrmals zum Kampf mit gegenseitigen Verlusten kam. Andererseits wurden auch Flugzeuge abgeschossen, aus denen die Besatzungen bereits abgesprungen waren, so daß auf die Aufforderung zur Landung niemand reagieren konnte.

3. Wie können fremde Flieger auf unsere Landesgrenzen aufmerksam gemacht werden!

Der Ruf nach Ballons. Sperrballons haben im letzten Weltkrieg eine sehr bedeutungsvolle Rolle gespielt. Die Idee wurde zuerst verlacht, aber in England hat dieses Abwehrmittel ganz hervorragende Bedeutung erlangt. Dies war besonders der Fall im September

1941 und dann wieder, als England mit V 1 belegt wurde. Die Flugzeuge müssen eine gewisse Respekthöhe innehalten und sie werden auch durch die Kabel zum Absturz gebracht.

Auch bei uns wurde das Verlangen gestellt, die Grenzen durch Ballons zu markieren, nicht aber zu sperren. Dabei müßten die beiden Möglichkeiten der Ueberfliegung durch hochfliegende oder durch niedrigfliegende Flugzeuge besonders berücksichtigt werden. Hochfliegende Flugzeuge fliegen in der Regel in Höhen von 5000 bis 8000 m. Aus diesen Höhen sind Ballons von 100 bis 300 m³ Inhalt nicht zu sehen. Auf alle Fälle würden sie einem Flieger nicht auffallen, sondern er müßte sie suchen. Jedes Markierungsmittel wirkt aber nur dann, wenn es wirklich **auffällt und das Auge des Fliegers auf sich zieht**. Dies trifft bei Sperrballons nicht zu. Für Tiefflieger kann der Ballon unter Umständen ein Merkmal sein, wenn er sich am Orte des Einfluges befindet. Zeichen irgendwelcher Art kann der Flieger nur sehen, wenn sie auf seinem Flugweg oder in dessen nächster Nähe angebracht sind. Wir brauchten Tausende von Sperrballons, um unsere Landesgrenze derart kenntlich zu machen. Es stehen uns aber nur einige wenige mit geringer Steigfähigkeit bis maximal 1000 m zur Verfügung. Schweizerkreuze könnten darauf nur in kleinem Ausmaße aufgetragen werden, weil sonst die Steigfähigkeit beeinträchtigt würde. Die Fabrikation weiterer Ballons ist mangels Gummis nicht möglich. Auch Anschaffung aus dem Ausland ist unmöglich, ganz abgesehen von den großen Anschaffungskosten.

Raketen- und Lichtsignale. Die Verwendung von Raketen- und Lichtsignalen als Markierungsmittel für fremde Flieger ist den Behörden sehr oft vorgeschlagen worden. Es ergibt sich jedoch, daß derartige Signale aus großen Höhen weder bei Tag noch bei Nacht sichtbar sind. Sie hätten nur dann Wirkung, wenn man sie dem Flieger direkt vor die Nase setzen könnte. Selbst dann, wenn man derartige Signale direkt am Orte des Einfluges verwenden würde, kämen sie zu spät. Auch wenn Zehntausende von Leuten für diesen Dienst eingesetzt würden, ließe sich an der Tatsache des Zuspätkommens nichts ändern.

Farbige Rauchgeschosse hätten nur dann Aussicht auf Wirksamkeit, wenn sie dem fremden Flieger unmittelbar vor das Flugzeug geschossen werden könnten. Das aber ist nicht sehr leicht. Außerdem wäre die Erzeugung derarti-

ger besonderer Geschossmunition mit außerordentlichen Schwierigkeiten verbunden. Es bereitet unter den heutigen Verhältnissen schon große Schwierigkeiten, nur die gewöhnliche Munition zu beschaffen.

Lichtsignale können nur wirksam sein, wenn sie **stark** auffallend sind. Die fremden Flieger müßten ziemlich genau avisiert werden können. Es wären dazu sehr viele und sehr starke, weittragende Scheinwerfer nötig. Bei Vorhandensein von Dunst oder von Wolkenbildungen wären alle diese Signale wirkungslos.

Schweizerkreuze im Gelände. Die Bombardierungen zeigen, daß Objekte sowohl im Hochflug als auch im Tiefflug angegriffen wurden, obwohl z. T. in nächster Nähe Hoheitszeichen aufgemalt waren. Jedes Zeichen ist nur wirksam, wenn es **sehr** auffällig ist. Die Mannschaften in den Bombardierungsflugzeugen sind mit derart mannigfachen Aufgaben beschäftigt, daß sie die Hoheitszeichen übersehen. Auf alle Fälle müssen diese sehr groß sein, im Mindestausmaß von 40 × 40 m, und in greller Farbe im ruhigen Gelände angebracht werden. Auch auf einen Tiefflieger üben Hoheitszeichen nur dann eine Wirkung aus, wenn sie seine Aufmerksamkeit sehr auffällig anziehen. Irgendwelche Zeichen oder nur das weiße Kreuz anzubringen, hat keinen Sinn, denn das Kreuz allein ist mit unserem Hoheitszeichen nicht identisch. Gute Sicht ist für die Erkennung von Schweizerkreuzen im Gelände Voraussetzung; bei Dunst und Wolken verschwinden sie dem Auge des Piloten.

4. Ist Flab ein Schutz oder nicht!

Von Regierungsstellen und Privaten wurden Begehren gestellt, die Flab an gewissen Orten zu entfernen; andere dagegen verlangten, daß Flab zur Verfügung gestellt werde. Die ersten glaubten, daß Abwehrfeuer fremde Flugzeuge zum Bombenabwurf herausfordere. Die Flab hat die Aufgabe, im Rahmen des Neutralitätsschutzes den Luftraum **aktiv und passiv** zu schützen. Wenn bei ihrem Einsatz gewisse Sachschäden entstehen, so läßt sich dies nicht vermeiden. Es muß jedoch gesagt werden, daß die Flab bis heute keineswegs das Feuer auf sich gezogen hat, wohl aber daß sie in sehr vielen Fällen dazu beigetragen hat, Flugzeuge abzuhalten. Es wurde auch darauf hingewiesen, daß bei Abschluß eines Flugzeuges großer Schaden angerichtet werden kann. Bis heute hat sich dieser Fall nicht ereignet. Er kann aber auch dann eintreten, wenn ein Flugzeug von der deutschen Flab getroffen wird. In der-

artigen Fällen ist selten großer Schaden angerichtet worden.

5. Ist Warnung durch Funk möglich?

Scheinbar ist dies sehr einfach, in Wirklichkeit aber unmöglich durchzuführen. Die unser Gebiet überfliegenden Formationen und einzelne Flugzeuge wechseln ihre Wellenlängen immer wieder. Ihnen eine Warnung zukommen zu lassen, ist ausgeschlossen. International läßt sich die Sache nicht regeln. Ein Flugzeug braucht seine Funkapparatur für eine ganze Menge anderer Aufgaben. Wäre Warnung durch Funk aber möglich, so würde sie auch vom Gegner des einfliegenden

Verbandes nach Belieben angewendet, um diesen irrezuführen.

Alle Schutzmaßnahmen sind sehr problematisch und haben auf alle Fälle nur dann Aussicht auf Erfolg, wenn sie auffällig sind und dem Auge des Fliegers durch besonders günstiges Wetter sichtbar gemacht werden. Besatzungen, die bei uns bewußt angegriffen haben, taten dies in der vollen Ueberzeugung, über deutschem Gebiet zu sein. Den besten Schutz für uns bieten die Weisungen, die neuerdings an die amerikanischen Flugzeugbesatzungen gegeben worden sind. Die Zusicherungen von General Spaatz hinterließen den ein-

deutigen Eindruck, daß man alles tun werde zur Vermeidung der Wiederholung von Bombardierungen. Die amerikanischen Offiziere haben mit großer Offenheit und erfüllt von Verantwortungsbewußtsein gesprochen. Wir haben keinen Grund, daran zu zweifeln, daß sie alles mögliche tun werden, um weitere Fälle zu vermeiden. Die jungen Flieger haben eine wirklich schwierige Aufgabe zu lösen. Unsere Grenzzipfel bedeuten für sie nur kleinste Gebiete. Sie haben einen außerordentlichen Dienst zu erfüllen und nur wenige kehren nach 25 bis 30 Einsätzen wieder in ihre Heimathäfen zurück.

Die Schweizerflagge zur See

Von der schweizerischen Hochseeflotte soll hier einmal die Rede sein. Von der Flotte unseres Binnenlandes, die noch vor wenig Jahren für die meisten Schweizer und Ausländer ein total unbekannter Begriff war, die aber heute die Weltmeere befährt und allein befähigt ist, heute, wo die Schiffe des Großteils der historischen Seefahrernationen nicht für den Aufbau und für friedliche Zwecke, sondern für den Krieg und damit die systematische Zerstörung gigantischer Kulturwerte eingesetzt werden, unserem kleinen Lande die nötigsten Lebensmittel und Rohstoffe aus Uebersee zuzuführen. Die schweizerische Schifffahrt ist fast über Nacht zur Lebensfrage für uns geworden, sie ist aber auch eine Frage des handelspolitischen Prestiges und Zweck, unsere Stellung in der Welt weiterhin zu verbessern. Wir haben der Welt kundgetan, daß wir über alle Schrecknisse des wahnsinnigen Krieges hinweg die Meere befahren, daß wir nicht zusammengebrochen sind, **daß wir aufgebaut haben**. Der Krieg hat auch uns allen viel Negatives gebracht, die Bürde des Aktivdienstes, die Mobilisationsschulden, die kleinen Rationen, die Materialknappheit und vieles mehr. Er hat uns aber auch, wenn auch geboren aus der Not, Positives gebracht und **die Aktivposten, das Erfreuliche aus schwächerer Zeit**, gilt es zu erkennen. Reden wir nicht immer nur von Sorgen und Nöten, seien wir dankbar für das tägliche Brot im weitesten Sinne und stärken wir uns an dem, was wir gezwungen durch den Krieg aus eigener Kraft geschaffen haben! Der Oberbefehlshaber unserer Armee hat unlängst den Eisenbahnern hohe Anerkennung gezollt und damit die Leistungen der Transportarbeiter- und Transportorganisationen gewürdigt, zu welchen zweifellos die Schweizerflotte zu rechnen ist. Deshalb und weil die schweizerische Hochseeflotte ein absolutes Positivum unserer «Kriegsgeschichte» ist, soll auch zum Soldaten kurz darüber gesprochen werden:

Zuerst sei festgehalten, daß die Schweiz seit jeher eine viel größere Verbundenheit mit dem Seeverkehr hat, als viele andere europäische Staaten, die direkt ans Meer grenzen. Das erhellt schon die Tatsache, daß die Schweiz vor dem Kriege rund 2¼ Millionen Tonnen Güter pro Jahr auf dem Seewege importierte, aus kontinentalen und überseeischen Ländern. Noch vor zwei Jahren, im 1. Quartal 1943, importierte unser Land Güter im Ausmaße von 850 000 Tonnen im Werte von 57 Cts. per kg, währenddem wir im gleichen Zeitraume rund 78 000 Tonnen Güter exportierten im Werte von 481 Cts. per kg, wovon ein wesentlicher Teil im Seeverkehr. Die wenigen Zahlen zeigen nicht nur einen ausgesprochen intensiven Außenhandel, bei welchem zwischen Ein- und Ausfuhr (Wertverhältnis 1 : 9) eine recht interessante Proportion herauszulesen ist, sondern lassen uns die oft gehörte Frage, ob die Schweiz in der Nachkriegszeit eine wirtschaftliche Berechtigung habe (lies: oder ob sie sich vom Großwirtschaftsraum einer Großmacht abhängig machen soll), bedenkenlos bejahen. Erinnern wir uns bei Beleuchtung unserer Hochseeflotte auch daran, **daß wir seit Jahren den Rhein befahren** und uns damit nicht nur eine Frachtverbilligung, aber vor allem einen unabhängigen Zu- und Abfuhrweg geschaffen haben. Wir hatten also seit langem das Recht, unabhängig von fremden Schienen und Wegen auf dem Rhein ab Rotterdam und Amsterdam, mit eigenen Schiffen zu fahren, wobei uns die Frachten nicht etwa von den fremden Staaten und Reedereien, sondern durch das Verhältnis von Angebot und Nachfrage diktiert werden. Außerdem: Basel ist als Einfalltor der Schweiz gar nicht ungünstiger gestellt, als irgendein anderer Seehafen. Die Distanz des Schifffahrtsweges Basel-Nordsee beträgt rund 840 km. Es hat sich beispielsweise vor dem Kriege ein eigentlicher Konkurrenzkampf entwickelt zwischen Mar-

seille, Genua und Basel mit dem Resultat, daß Marseille und Genua ihre Bahnfrachten wegen der billigeren Rheinschifffahrt reduzieren mußten, was natürlicherweise unseren Zufuhren über die Mittelmeerhäfen zum Vorteil gereichte. Nur ein Beispiel von vielen: Es bestand ein scharfer Konkurrenzkampf zwischen deutschen und österreichischen Bahnen und dieser Wettstreit hat interessanterweise unseren Zucker aus der Tschechoslowakei verbilligt, weil wir nämlich dem Konkurrenzkampf ausgewichen sind und den tschechischen Zucker weder über die deutschen noch österreichischen Bahnen, sondern über die Elbe nach Hamburg dirigierten und von dort via Nordsee und Rhein nach Basel gebracht haben. Heute ist zufolge der Kriegsergebnisse die Rheinschifffahrt vorübergehend schwer gedrosselt oder ganz verunmöglicht; sie muß aber erwähnt werden, weil sie nach dem Kriege ihre Rolle wieder spielen wird und weil die Rheinschifffahrt als Mutter unserer Hochseeflotte anzusprechen ist.

Schon 1864 haben schweizerische Kaufleute beim Bundesrat den Wunsch eingebracht, man möchte die Schweizerflagge zur See einführen. Schon damals hat der Bundesrat richtig vorausgesehen und sich Rechenschaft darüber abgelegt, daß in einem kommenden Kriege die Schweiz nicht erwarten dürfe, vom Auslande versorgt zu werden, wenn wir nicht selbst alles mögliche unternehmen, um unsere Versorgung zu sichern. Das Recht zur **Hochseeschifffahrt** ist der Schweiz in der Folge an der Flaggenkonferenz in Barcelona im Jahre 1921 zuerkannt worden. Im Jahre 1940 hat sich die Erkenntnis endgültig durchgerungen, daß wir ohne eigene Hochseeflotte die Landesversorgung nicht aufrecht erhalten könnten. Ein schweizerisches Seerecht, d. h. die Verankerung des Rechtsverhältnisses zu den andern Seefahrernationen, ist innert kürzester Frist geschrieben worden. Die Schweizerflagge wurde geschaffen, die bezeugt, daß auf dem sonst neutralen und