

# 100 Jahre Luftwaffe : die zweiten 25 Jahre (1939-1964)

Autor(en): **Studer, Jürg**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische  
Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **180 (2014)**

Heft 5

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-391437>

## **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.

# 100 Jahre Luftwaffe – die zweiten 25 Jahre (1939–1964)

**Die schwierige Phase des Zweiten Weltkrieges wurde abgelöst durch den Übergang in den Kalten Krieg, die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen ersetzten ihre Propellerflugzeuge der Frontstaffeln durch Düsenflugzeuge und die ersten Flablenk- waffen hielten Einzug ins Inventar.**

Jürg Studer, Redaktor ASMZ

Die zweiten 25 Jahre der Luftwaffe, damals noch Flieger- und Fliegerabwehrtruppe (FF Trp) genannt, begann mit der dunkelsten Periode in Europa. Die Nazis, unter der Führung von Adolf Hitler entfesselten ihre Armeen und setzten Europa in Brand. Wie die gesamte Schweizer Armee, war auch die Luftwaffe nicht gewappnet für das was auf sie zukam. Bei der Mobilmachung 1939 verfügten die Flieger- und Flabtruppen zwar über insgesamt 21 Fliegerkompanien, was den heutigen Fliegerstaffeln entsprach, die Hälfte davon war aber mit völlig veralteten D-27, C-35 und Fokker CV Flugzeugen ausgerüstet. Nur gerade zehn Fliegerkompanien verfügten über moderne Kampfflugzeuge des Typs Morane D-3800 oder Messerschmitt Me-109, diese befanden sich aber teilweise erst in der Umschulung auf die neuen Flugzeuge. Auch die Fliegerabwehr war 1939 ungenügend ausgerüstet, immerhin konnte sie innerhalb eines Jahres die Zahl der 75 mm Flab-Kanonen von 14 auf über 80 und jene der 34 mm Geschütze von 9 auf 24 erhöhen.

## Zuwenig Flugzeuge und Piloten, widersprüchliche Befehle

Die Luftwaffe hatte noch mit einem anderen Problem zu kämpfen. Die wenigen modernen Flugzeuge konnten nicht vollständig mit Piloten bestückt werden. Anlässlich einer Alarmübung im Dezember 1939 in Dübendorf war es nicht möglich, alle Flugzeuge zu bemannen. Eine Kommission der eidgenössischen Räte schrieb 1940 in einem Bericht, es seien in den Jahren 1937–40 zu wenig Piloten ausgebildet worden, «Mit der nötigen Kraft hätten bis 1940 mindestens die doppelte Zahl erreicht werden können. Flugzeuge kann man kaufen. Die Ausbildung

von Piloten dauert Jahre.» Die Befehle und Weisungen an die Piloten waren zwar auf dem Papier klar, aber oft widersprachen sie sich oder waren in der Praxis teilweise undurchführbar. «... der Gegenbefehl zum Befehl, wie sich die Jagdflieger gegenüber dem Flugzeug eines kriegführenden Staates zu verhalten habe, traf manchmal früher ein», beklagte sich einer der betroffenen Piloten.

Da auf Grund des Kriegsbeginns keine modernen Flugzeuge nachbeschafft werden konnten, versuchte die Schweiz, diese



Me-109 der Schweizer Flugwaffe mit Neutralitätsbemalung. Bilder: VBS

Lücke mit Eigenkonstruktionen zu füllen. Der 1939 erprobte Prototyp C-3601 erwies sich jedoch als zu leistungsschwach und auch das mit einem stärkeren Motor ausgerüstete Serienflugzeug C-3603-1 erreichte nicht annähernd die Geschwindigkeiten der Me-109 und galt bereits bei der Indienstellung 1942 als veraltet.

## Luftkampf über dem Jura

Mit dem Westfeldzug der Wehrmacht erhöhte sich unmittelbar auch die Gefahr für die Schweiz. Bereits am ersten Tag des deutschen Überfalls auf Frankreich, am 10. Mai 1940, verletzten deutsche Kampfflugzeuge den Schweizer Luftraum. Die Luftwaffe reagierte prompt und beschoss eine deutsche Do-17 über der Ostschweiz,

diese konnte jedoch mit einem rauchenden Motor nach Österreich flüchten. Anfang Juni 1940 erreichten die deutschen Grenzerletzungen und die daraus resultierenden Luftkämpfe ihren Höhepunkt. Mehrere Dutzend deutsche Bomber und Jagdflugzeuge wurden im Schweizer Luftraum über dem Gebiet der Nord-Westschweiz gesichtet und angegriffen. Insgesamt schossen Schweizer Piloten und Flabkanoniere in dieser Zeit elf deutsche Flugzeuge ab, drei eigene Flugzeuge gingen dabei verloren.

Nach intensivem Protest der Nazis wurde die Situation auf diplomatischem Wege stillschweigend beigelegt, so dass beide Nationen ihr Gesicht wahren konnten. Die deutsche Luftwaffe respektierte fortan weitgehend den Schweizer Luftraum, aber der Schweizer Luftwaffe wurden von der Politik extensive Einschränkungen auferlegt. Der Befehl lautete: «Bis auf weiteres sind Luftkämpfe über dem gesamten Hoheitsgebiet der Schweiz zu unterlassen. Demzufolge werden keine Flugzeugbesatzungen mehr, weder von der Zentralstelle noch von den Fliegerregimentern, gegen fremde, das schweizerische Hoheitsgebiet überfliegende Flugzeuge eingesetzt.» Die Schweizer Jagdflugzeuge mussten fortan eine Minimaldistanz von 5 km zur Grenze einhalten. So kam im weiteren Kriegsverlauf primär die Fliegerabwehr zum Einsatz. Faktisch wurde der Neutralitätsschutz der Flab übertragen. Zu Beginn des Krieges waren die Aktivitäten noch etwas verhalten, später war ihr Einsatz, insbesondere jener der schweren Fliegerabwehr, ausgesprochen rege. Beinahe alle Batterien kamen zum scharfen Schuss.

## Übergang ins Jet-Zeitalter

Die ersten Düsenflugzeuge wurden gerade noch zu Ende des Krieges eingesetzt, aber sie erregten grosses Aufsehen, auch

in den FF Trp. Einerseits begannen diese bereits kurz nach dem Krieg mit Flugprobungen im Ausland und schon 1947 erfolgte ein Bundesbeschluss zur Beschaffung von 75 DH-100 Vampire Düsenflugzeugen und der Auftrag an die heimische Flugzeugindustrie, weitere 100 Stück in Lizenz zu fertigen. Andererseits begann man sich in der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) parallel zur Erprobung ausländischer Flugzeuge auch mit der Möglichkeit einer Schweizer Eigenentwicklung zu befassen. Die Ausschreibung der KTA im Jahr 1945 resultierte in Vorschlägen des Flugzeugwerkes Emmen (F+W) und des Flug- und Fahrzeugwerkes Altenrhein (FFA). Beide Projekte waren für ihre Zeit recht revolutionär. Während der N-20 des F+W, ein vierstrahliger Nurflügler, mit seiner Form und einem internen Waffenschacht bereits über rudimentäre radarabweisende Eigenschaften verfügte, war der P-16 des FFA mit Kurzstart-Eigenschaften auch für den Betrieb auf Rasenpisten ausgelegt.

Im April 1951 wurde die Botschaft des Bundesrates für den Lizenzbau von 150



Die Schweizer Eigenentwicklungen N-20 Aiguillon und P-16.

Flugzeugen DH-112 Venom vom eidgenössischen Parlament mit einem Verpflichtungskredit von 175 Millionen Franken genehmigt und 1954 bewilligte das Parlament den Lizenzbau von weiteren 100 Venom Flugzeugen. Mitte der 50er Jahre verfügte die Flugwaffe also über fast 400 Jet-Kampfflugzeuge der ersten Generation.

Die Flugprobungen der Schweizer Eigenentwicklungen gestalteten sich hingegen durchzogen, angesichts der vielen Neuerungen wurden immer wieder Zweifel an der Durchführbarkeit und der Zweckmässigkeit der Entwicklungen laut. Der N-20 litt darunter, dass die vorhandenen Triebwerke mit den benötigten Dimensionen zum Einbau im Flügel zu leistungsschwach waren und beim P-16 führten eine defekte Schweissnaht an der Treibstoffzufuhr und eine Hydraulikpanne zum Absturz von zwei Prototypen. Beide Schweizer Eigenentwicklungen wurden in der Folge gestoppt und 1958 bewilligte das eidgenössische Parlament die Beschaffung von 100 Hawker Hunter.

### Der Mirage-Skandal

Nach Abbruch des P-16-Projekts wurde der 50. Geburtstag der Luftwaffe nachhaltig getrübt durch die Probleme bei der Beschaffung eines neuen, überschall-schnellen Kampfflugzeuges. Nach der Vor-evaluation von insgesamt acht Flugzeugen blieben für die Evaluation noch die Flugzeuge Saab J-35 Draken und Mirage IIIC übrig. Im Juni 1961 beschloss das Parlament die Beschaffung von 100 Kampfflugzeugen Mirage III mit Zubehör für 871 Mio. CHF und einen Monat später, als der Kaufvertrag unterschrieben wurde, rechnete man schon mit 85 Mio. CHF Mehrkosten. Im Juli 1963 beliefen sich die Mehrkosten bereits auf 200 Mio. CHF und im April 1964 verabschiedete der Bundesrat eine Botschaft für Mehrkosten im Mirageprojekt von 576 Mio. CHF. Diese Mehrkosten lösten im Parlament, in den Medien und in der Bevölkerung erheblichen Unmut aus und in der Folge sprach man im Zusammenhang mit der Beschaffung der Mirage III vom «Mirage-Skandal» oder von der «Mirage-Affäre». Als Folge dieses «Mirage-Skandals» rollten denn auch einige Köpfe im EMD. Der Kdt der Flugwaffe wurde suspendiert, der Generalstabschef und der C EMD traten zurück.

### Erste Flablenk Waffen

Bereits 1946 begannen Oerlikon und Contraves mit der Entwicklung eines Flab-Lenkwarensystems, ihre Arbeiten waren aber Ende der 50er Jahre noch nicht über das Stadium einer Studie hinaus. Deshalb

widmete sich die 1958 vom der Waffenchef der FF Trp gebildete Arbeitsgruppe Lenkwarens, welche sich der Frage der Flab-Lenkwarens annehmen sollte, primär



Ehemalige BL-64 Bloodhound-Stellung bei Zug.

der Beschaffung eines amerikanischen oder englischen Systems. Im Dezember 1961 beschloss die Bundesversammlung die Beschaffung von BL-64 Bloodhound Flab-Lenkwarens und eines Mittelkaliber Flab-Systems. Im Gegensatz zur Mirage-Beschaffung erfolgten Kauf und Einführung des Systems BL-64 weitgehend pannenfrei. Von 1964–68 wurden 68 Feuer-einheiten mit einer dreifachen Lenkwarensdotierung geliefert, die Bauten und Einrichtungen dafür wurden 1963–67 realisiert. Die sechs Lenkwarensstellungen wurden unter grösster Geheimhaltung gebaut, die Bauteile aus England wurden nachts auf der Strasse transportiert und in den abgesperrten und nur mit Ausweis zugänglichen Zonen aufgebaut. Zusammen mit dem Frühwarn- und Führungssystem Florida und den Mirage IIICs Abfangjägern bildete die BL-64 Bloodhound bis Ende der 90-er Jahre das Luftverteidigungssystem der Schweiz.

Von der materiellen und personellen Knappheit, welche die Einsatzbereitschaft der FF Trp zu Beginn des Zweiten Weltkrieges massiv beeinträchtigten, entwickelte sich die Flugwaffe bis 1964 zu einer schlagkräftigen Waffengattung, welche über beinahe 500 Jet-Kampfflugzeuge verfügte. Diese wurden ergänzt durch 68 Feuer-einheiten BL-64 und Kanonen Flab, sowie dem damals modernen Frühwarn- und Führungssystem Florida. ■

### Quellen

- FF Trp, 50 Jahre Schweizer Flugwaffe (1964)
- Ernst Wetter, Duell der Flieger und Diplomaten (1987)
- Hanspeter Strehler, Der Schweizer P-16 (2005)
- Walter Dürig, Kampfflugzeugbeschaffungen im Kalten Krieg (2009)
- Luftwaffe, Uno Zero Zero – 100 Jahre Schweizer Luftwaffe