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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 39 (1963-1964)

Heft: 22

Artikel: Unsere Luftverteidigung 1914/18 und 1939/45

Autor: Wetter, E.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-708908

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

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

Unsere Luftverteidigung 1914/18 und 1939/45

Von Oberst i.Gst. E. Wetter

Der Erste Weltkrieg: Beginn

Sammlung für eine Militäraviatik

Als der Erste Weltkrieg ausbrach, existierte noch nichts von einer schweizerischen Flugwaffe. Man hatte sich zwar über die Militäraviatik schon Gedanken gemacht, und in den Jahren 1911 und 1913 hatten zivile Flugzeuge an Manövern von Erdtruppen teilgenommen. Auch war soeben die Nationalsammlung für die Schaffung einer schweizerischen Militäraviatik zu Ende gegangen, die das schöne Ergebnis von 17 Millionen Franken zeitigte, weil vorher die eidgenössischen Räte Kredite für die Förderung des Flugwesens verweigert hatten. Dieser Aufruf zur Nationalspende war auch von der damaligen «Schweiz. Unteroffiziersgesellschaft» empfohlen und tatkräftig unterstützt worden.

Aber – wie gesagt – zur Zeit der Mobilisation waren weder ein festgefügter Plan, noch eine Organisation, noch Militärflugzeuge und -piloten vorhanden. In größter Eile wurde am 31. Juli der Kavallerie-Instruktor Hptm. Real, der ein Privatpilotenbrevet besaß, mit der Bildung der Fliegertruppe beauftragt. Er erließ einen Aufruf an alle Wehrmänner, die fliegen konnten oder ein Flugzeug ihr Eigen nannten. Gleichzeitig beschlagnahmte er die an der Landesausstellung befindlichen ausländischen Aeroplane. So kamen schließlich bei der Mobilmachung 10 Piloten und 8 Flugzeuge (wovon 6 unterschiedliche Typen) auf dem Beundenfeld in Bern zusammen, aus denen die ersten zwei Fliegergeschwader mit je 5 Piloten und 4 Flugzeugen sowie Hilfsmannschaften formiert wurden.

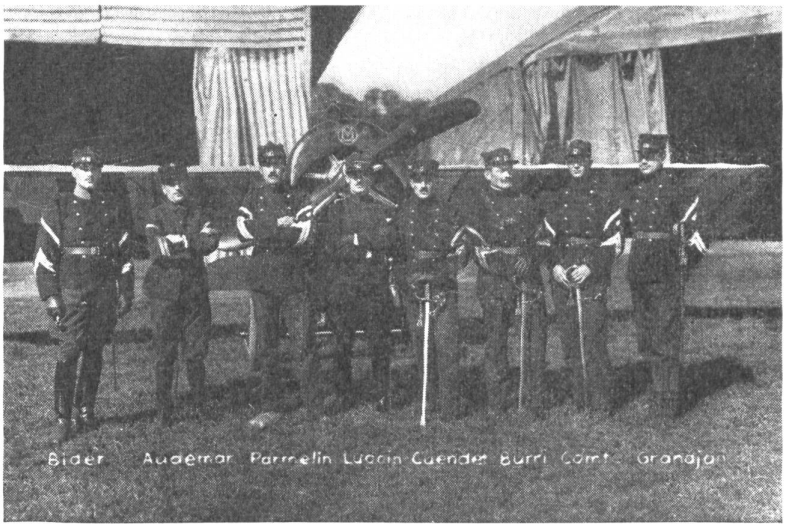
Die Flugzeuge waren unbewaffnet, entwickelten eine Fluggeschwindigkeit von ca. 100 km/h, waren 1–2plätzig und zum Teil Eigenkonstruktionen ihrer Besitzer.

Die Kavallerie der Luft

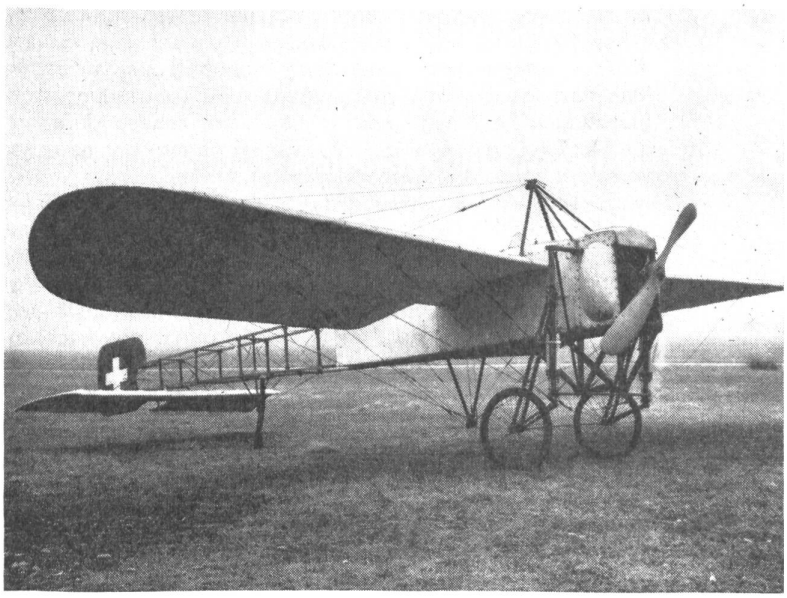
Das Flugzeug – im Jahre 1903 war erstmals in der Welt ein solches geflogen! – wurde zu Beginn seiner militärischen Laufbahn als Aufklärungsmittel betrachtet, das die Tätigkeit der Kavallerie in die Tiefe zu verlängern hatte. (Es ist überhaupt interessant festzustellen, wie sehr die Flugwaffe mehr und mehr die der Kavallerie zugedachten Aufgaben übernahm: zuerst die Aufklärung, dann die Flankensicherung, den Umfassungsangriff, das Rückzugsgefecht und die Verfolgung des Gegners).

Versuche mit Artillerie-Einschießen und Bombenabwurf aus dem Flugzeug wurden wohl vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges gemacht, kamen aber über das Anfangsstadium nicht heraus. So wurden im Tripoliskrieg von 1911 erstmals Bomben von Hand aus dem Flugzeug geschleudert, jedoch mit so geringem Erfolg, daß man damals dem Flugzeug als Angriffsmittel keine Chancen gab.

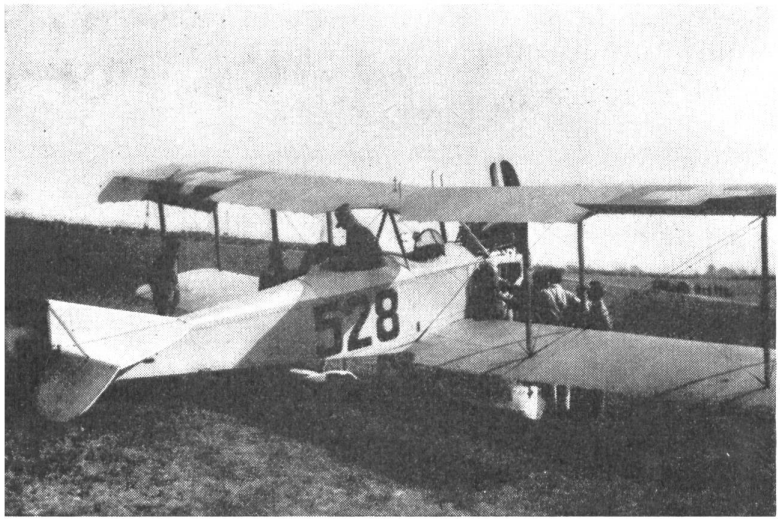
Das änderte sehr rasch, als der Krieg begann und fortschritt. Sowohl Deutschland als auch Frankreich verfügten bereits über einige Fliegerstaffeln mit insgesamt rund 230 resp. 140 Flugzeugen. Der Luftaufklärung im Bewegungskrieg und später im Stellungskrieg kam rasch große Bedeutung zu. So war man denn genötigt, die Aufklärer zu bekämpfen. Die Beobachter schossen mit Pistolen und Gewehren auf Feindflugzeuge, später wurden Maschinengewehre in die Flugzeuge eingebaut. Die Fliegerabwehr am Boden, auch erst in den Anfängen steckend, erreichte ebenfalls keine bedeutenden Abschußerfolge. Deshalb wurden Jagdflugzeuge gebaut, die den Luftraum von feindlichen Flugzeugen zu säubern hatten. Die Franzosen, die zuerst damit begannen, buchten einen eindeutigen Erfolg, so daß durch die mangelnde deutsche Aufklärung die Erdtruppen in eine Krise gerieten. Damit war aber auch eine der wichtigsten Erkenntnisse des Luftkrieges entstanden, die heute noch ihre Gültigkeit hat: der entscheidende Einfluß der Luftherrschaft auf Kampfhandlungen am Boden. Konsequenterweise wurden ganze Staffeln und größere Verbände für diese offensive Aufgabe eingesetzt. Der Stellungskrieg schuf sodann den Schlachtflieger, der mit Bordwaffen und kleinkalibrigen Bomben in den Erdkampf eingriff. Sehr bald erkannte man, daß Schlachtflieger nur in Begleitung von Jägern oder bei lokal errungener Luftherrschaft wirken konnten, was die Bedeutung der Jagdflugzeuge unterstrich.



Die ersten Militärflieger von 1914, angetan mit Säbel, Stiefel und Sporen! Es waren dies (von links nach rechts): Bider, Audemars, Parmelin, Lugrin, Cuendet, Comte, Grandjean sowie (nicht auf Bild) Real und Kramer.



Das erste Flugzeug unserer Militäraviatik (früher Privatflugzeug von Oskar Bider): Blériot, aus dem Jahr 1914, noch unbewaffnet, max. Fluggeschwindigkeit 100 km/h.



Gegen Ende des Aktivdienstes entstand das mit einem Maschinengewehr bewaffnete Aufklärungsflugzeug Haefeli DH-3, das in der Eidg. Konstruktionswerkstätte in Thun hergestellt wurde. Max. Geschwindigkeit 130 km/h, Gipfelhöhe 4000 m, Reichweite 400 km.

Mit der technischen Verbesserung der Flugzeuge stiegen allmählich ihre Flugleistungen; sie flogen schneller, höher und weiter und konnten auch mehr Nutzlast mitführen: das Bombenflugzeug entstand. Es konnte 200 bis 3000 kg Bomben (in Riesenflugzeugen!) mitführen und wurde gegen Schluß des Krieges auch gegen Ziele im Hinterland eingesetzt, so daß sich nun auch strategische Möglichkeiten der Luftkriegführung eröffneten.
Zusammenfassend ist zu sagen, daß die Militäraviatik während des Ersten Weltkrieges sehr schnell vom nützlichen Hilfsmittel zur wirkungsvollen und gleichrangigen Streitmacht aufrückte.
Von 1914 bis 1918 wurden in Frankreich 67 928 Flugzeuge und in Deutschland 48 529 Flugzeuge gebaut. Es wurden durch diese beiden Nationen 10 901 Flugzeuge abgeschossen, wovon 80 Prozent durch Jäger und 20 Prozent durch die Fliegerabwehr.

Bescheidene Hilfsmittel

So stürmisch ging es allerdings in der ersten schweizerischen Fliegerabteilung nicht zu; es war auch kein Grund dafür vorhanden, denn sie stand außerhalb des Krieges. Man verfolgte jedoch sehr intensiv die Verwendung des Flugzeuges im Kriege und schulte sich insbesondere für die Aufklärungsaufgaben. Die Besatzungen nahmen an verschiedenen Manövern der Erdtruppe teil.
Insgesamt wurden während des Aktivdienstes 40 100 Flüge durchgeführt, jedoch meist zu Schulungs- und Ausbildungzwecken. Die ersten in der Schweiz hergestellten und mit einem Maschinengewehr bewaffneten Flugzeuge vom Typ Wild und Haefeli trafen ein, womit sich auch bei uns der Akzent von der Aufklärung auf die Jagd verschob. Die Zahl der Militärflugzeuge blieb jedoch sehr klein und das Fliegegeschwader wurde als bescheidenes Hilfsmittel der Armee betrachtet.

6000 Schuß für einen Abschuß

Gleich nach dem militärischen Aufkommen der Ballone und Luftschiffe stellte sich auch das Problem ihrer Bekämpfung. Bei Kriegsausbruch 1914 war darum in manchen Staaten die Fliegerabwehr bereits in Ansätzen vorhanden, mindestens waren in Deutschland und Frankreich Schießverfahren erarbeitet und Versuche mit 7,5 cmFlab-Kanonen durchgeführt worden. Die Ausbildung an diesen Geschützen und die Vermehrung von schweren Flab-Kanonen wurde sofort an die Hand genommen.
Gegen die in den Jahren 1915/1916 auftretenden Schlachtflieger waren aber die schwerfälligen Flab.-Kanonen vom Kaliber 7,5 cm bis 9 cm und die Handfeuerwaffen fast wirkungslos, so daß Mittelkaliber-Flab.-Kanonen (37 mm) notwendig wurden. Gleichzeitig wurde während des ganzen Ersten Weltkrieges das Schießen mit Infanteriewaffen auf Luftziele gefördert und geübt. Sowohl diese Waffen als auch die Geschütze wurden nicht einzeln, sondern verbandsweise eingesetzt, da damit erfahrungsgemäß größere Wirkung erzielt wurde.
Verbesserung der Flab.-Geschütze, der Ausbildung und der Hilfsmittel führten dazu, daß die Schußzahl pro abgeschossenes Flugzeug von 11 000 im Jahre 1914 auf ca. 6000 im Jahre 1918 fiel.

Flab.-Improvisation

Vermutlich waren die vier 7,5 cm Geschütze einer Feldbatterie im Fort Airolo, die man 1915 auf Pivot drehbar gemacht hatte, die einzigen Flab.-Kanonen während des Aktivdienstes 1914/1918. Als sich 1916 im Gebiet von Pruntrut die Grenzverletzungen häuften, wurden sie dorthin und später wieder in das Gotthardgebiet gebracht.
Einige Truppen an der Grenze behalfen sich damit, ihre Feldgeschütze an Böschungen aufzustellen, um eine größere Elevation zu erhalten und so gegen Luftfahrzeuge schießen zu können.
Im übrigen wurden Vorschriften für die Bekämpfung von Flugzeugen durch Infanteriewaffen erlassen, und die Truppe übte sich zugsweise im Flab.-Schießen mit Gewehren.

Zusammenfassung: auf schwachen Füßen

Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges hatte die plötzliche Schaffung der Fliegertruppe erwirkt, wogegen die Fliegerabwehr nicht über Einzelversuche hinauskam. Entsprechend der vorherrschenden Auffassung wurde bei uns das Flugzeug zur Aufklärung und später zur Jagd (Bekämpfung gegnerischer Flugzeuge) eingesetzt. Sowohl Flieger als Fliegerabwehr waren aber zu schwach, um einen wirksamen Neutralitätsschutz unseres Luftraumes gewährleisten zu können.

Der Zweite Weltkrieg: Bewährung

Volljährig, aber nicht selbständig

Es dauerte 22 Jahre, bis die Fliegertruppe «volljährig» (nicht zu verwechseln mit «selbständig» anderer Luftwaffen) und zur Waffengattung erklärt wurde. Dies geschah 1936, als zugleich die Fliegerabwehr aus der Taufe gehoben wurde. Flieger und Fliegerabwehr waren von nun an Schwesterwaffen, welche die gemeinsame Aufgabe hatten, den Luftraum zu verteidigen.
Angesichts des drohenden Kriegsausbruches war der Bestand der Fliegertruppe auf 3 Regimenter vergrößert worden, aber bei der Mobilisation besaßen von den 21 Fliegereinheiten nur deren drei kriegstüchtige Flugzeuge (Typ Messerschmitt Me-109), und 5 Einheiten hatten überhaupt keine Flugzeuge. Es fehlte nicht nur an Flugzeugen (total waren 224 vorhanden), sondern auch an der Luftlagedarstellung und der Führung der Flugverbände, trotz des 1934 formierten Fliegerbeobachtungs- und Meldedienstes. Dies machte sich gleich in den ersten Tagen nachteilig bemerkbar, als unser Luftraum von Flugzeugen der kriegführenden Mächte überflogen wurde. Der Me-109 war

Zum Glück besaß unsere Flugwaffe 1939 40 dieser hervorragenden Jagdflugzeuge Messerschmitt Me-109, die den Kampf mit jedem anderen Flugzeug der kriegführenden Mächte aufnehmen konnten. Sie bewährten sich im aktiven Schutz unserer Neutralität im Luftraum. Max. Geschwindigkeit 565 km/h, Gipfelhöhe 10 000 m, Reichweite 600 km, Bewaffnung 2 Mg und 2 Kanonen 20 mm

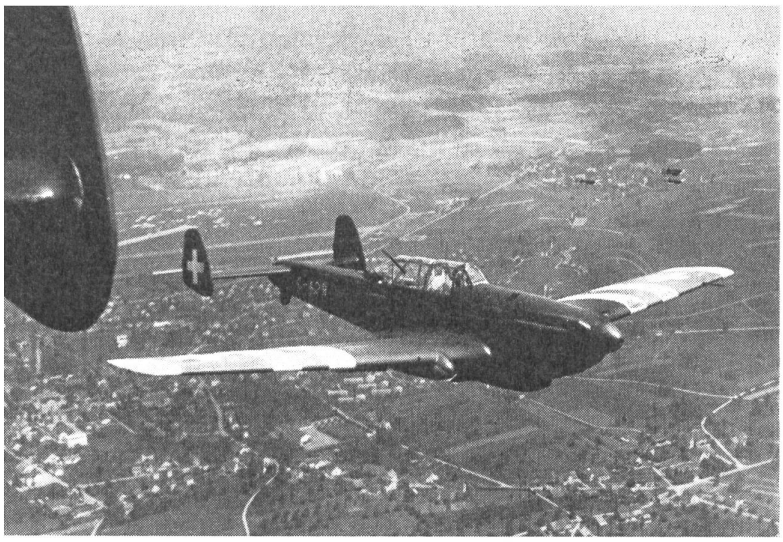
aber den deutschen und englischen Kampfflugzeugen ebenbürtig, was sich im Neutralitätsschutz entscheidend auswirkte.

Luftüberlegenheit ist alles!

Zwischen dem Ersten und Zweiten Weltkrieg hatte sich die Verwendung des Flugzeuges als Kampfmittel insofern geklärt, als der Luftwaffe entscheidende taktische, operative und strategische Bedeutung zugemessen wurde. In der Folge wurde die Luftwaffe bei den Großmächten neben Heer und Marine zu einem selbständigen Wehrmachtsteil erhoben. Es existierten kräftige Luftwaffen mit Jägern, Erdkampfflugzeugen und Bombern. Deutschland besaß z. B. bei Kriegsbeginn 4300 Flugzeuge, Großbritannien 3600, Frankreich nur 970, Italien aber 3000, Polen 900 und die USA etwa 5000.
Sehr bald zeigte sich, daß ein überragender und nachhaltiger Erfolg bei allen Kampfhandlungen zur Erde und zur See nur mit Luftüberlegenheit erzielt werden konnte. Und immer wurde die Luftüberlegenheit — im Ersten und Zweiten Weltkrieg und in allen nachfolgenden Konflikten bis heute — durch Jagdflugzeuge erkämpft!
Als zweites zeigte es sich, daß die Luftwaffe mit allen Mitteln die gegnerische in der Luft und am Boden zerschlagen mußte, um überhaupt einen Feldzug gewinnen zu können. Als drittes, daß Erdtruppen nur dann erfolgreich kämpfen konnten, wenn sie die Unterstützung der Flugwaffe besaßen und eine enge Zusammenarbeit zwischen ihnen herrschte. Und schließlich, daß einer machtvollen strategischen Bomberflotte mit Explosiv- und Atombomben kriegsentscheidende Wirkung zukam.
Das Flugzeug hatte in der Zwischenzeit eine rasante Entwicklung durchgemacht. Fluggeschwindigkeit, Gipfelhöhe, Reichweite, Bewaffnung und Bombenzuladung hatten sich in der Zeit von 1914 bis 1939 verdoppelt und haben sich während des Zweiten Weltkrieges von 1939 bis 1945 (also nur innerhalb von fünf Jahren) beinahe nochmals verdoppelt!
Die Luftwaffe hatte mit der Erfindung der Düsentriebwerke, des Radar, der Raketen und der Nuklearmittel bessere und größere Einsatzmöglichkeiten erhalten. Schnelligkeit, Beweglichkeit und Feuerstärke führten bei den Luftstreitkräften zu einer solchen Zusammenballung von Schlagkraft und Macht, wie sie in keiner andern Form der Kriegführung vorhanden war.
Deutschland produzierte in den Kriegsjahren fast genau 100 000 Kriegsflugzeuge und verlor monatlich bis zu 1470 Mann an fliegendem Personal!

Eindrückliches Symbol unseres Widerstandswillens

Gleich nach der Mobilmachung wurde unser Luftraum von fremden Flugzeugen überflogen. Bis Ende 1939 zählte man 143 Grenzverletzungen. Unsere zur Abwehr bereiten Me-109 konnten jedoch die Eindringlinge nicht stellen, da sie entweder bei Nacht und schlechter Witterung oder an Randgebieten das Schweizer Territorium überflogen. Das änderte sich ab Mai 1940, als die deutsche Armee die Westoffensive auslöste. Der Krieg spielte sich nun direkt an unserer Nordgrenze ab. Die Verletzungen unseres Luftgebietes häuften sich, im Monat Mai waren es allein 113. Gegen die eindringenden fremden Flugzeuge wurden in diesem Monat in 31 Einsätzen 45 Jagdpatrouillen eingesetzt. Am 10. Mai wurde ein deutscher Bomber bei Bütschwil von unseren Jägern eingeholt und beschossen; er konnte sich mit Mühe über den Bodensee flüchten. Am 16. Mai wurde ein Heinkel 111 in der Nähe von Dübendorf durch Beschuß zur Landung gezwungen. Es folgten am 1. Juni nach einem Luftkampf der Abschuß von zwei Hein-



Der in den Eidg. Flugzeugwerken hergestellte C-36 löste den C-35 als Erdkampf- und Aufklärungsflugzeug ab. Max. Geschwindigkeit 470 km/h, Gipfelhöhe 10 000, Reichweite 680 km, Bewaffnung 4 Mg, wovon 2 für den Beobachter, eine Kanone zu 20 mm sowie Spreng-, Splitter- und Brandbomben.

kel-Bombern an der Nordgrenze und einen Tag später die Landung eines Heinkel 111 nach einem Gefecht bei Ursins. Am 4. Juni waren andauernd Luftkämpfe gegen deutsche Heinkel-Bomber und Kampfflugzeuge Me-110 in der Gegend der Freiberge im Gang; ein deutscher Bomber stürzte nach Beschuß durch unsere Jäger Me-109 auf französischem Gebiet ab, anderseits verloren auch wir eine Besatzung mit Flugzeug. Am 8. Juni herrschte wiederum über den Freibergen eine sehr rege Flugtätigkeit. Unsere Piloten hatten sehr bald den Eindruck, daß sich die Kampfmehrsitzer Me-110 nicht im Vorbeiflug befanden, sondern eigens gegen unsere Jäger eingesetzt wurden. Eine C-35 wurde bei einem Grenzüberwachungsflug von sechs deutschen Kampfflugzeugen angegriffen und abgeschossen. In den darauffolgenden Luftkämpfen maßen sich unsere Piloten mit den kriegsgewohnten Piloten der deutschen Luftwaffe; einer wurde dabei schwer verletzt (Lungenschuß) und einige Flugzeuge erlitten Beschußschäden. Ein Bomber der deutschen Luftwaffe wurde von unseren Fliegern, der andere von unserer Fliegerabwehr abgeschossen. Im Bericht von General Guisan lesen wir über diese Episode: «Unsere Flieger hatten namentlich anfangs Juni, als die deutsche Offensive sich im Westen in vollem Schwung befand, Gelegenheit, sich bei diesen Zusammenstößen mit deutschen Piloten zu messen. Die Reichsregierung richtete damals eine Note an uns, in welcher sie in sehr heftigen Ausdrücken gegen das Verhalten unserer Piloten protestierte, denen sie — zu Unrecht — vorwarf, sie hätten deutsche Flugzeuge außerhalb des schweizerischen Luftraumes angegriffen und über fremden Gebieten abgeschossen. Die Anerkennung dieser Ueberlegenheit stellte in meinen Augen mehr als einen taktischen oder technischen Erfolg dar: der augenscheinliche Angriffsgeist, mit dem unsere Piloten ihre defensive Aufgabe erfüllten, wurde zu einem eindrücklichen Symbol unseres Widerstandswillens» Der Höhepunkt der Abwehrmaßnahmen und der Luftkämpfe war damit überschritten. Wohl ereigneten sich andauernd Luftraumverletzungen (während des ganzen Aktivdienstes wurden 6501 — Verbände wurden als Einzelverletzung gewertet — gezählt), doch zunächst meist durch englische Bomber in der Nacht, die wir wegen ungenügender Nachtflugausrüstung und -ausbildung nicht verhindern konnten, später auch durch amerikanische Bomber am Tag wie in der Nacht. Wo immer es möglich war, wurden die in unseren Luftraum einfliegenden Flugzeuge der Achsenmächte und der Alliierten gestellt und zur Landung gezwungen oder angegriffen.

Während des Aktivdienstes landeten 198 fremde Flugzeuge in der Schweiz und 56 stürzten auf unser Territorium ab. Von unseren Fliegern wurden 14 zum Absturz und zwei zur Landung gezwungen, von der Fliegerabwehr sieben zum Absturz und zwei zur Landung gezwungen. Unsere Flugzeuge und Besatzungen absolvierten in dieser Zeit 652 269 Landungen.

Der Luftkrieg hüben und drüben beeinflußte auch unser Denken und Handeln. In erster Linie folgte der Ruf nach mehr ebenbürtigen Flugzeugen, vor allem nach Jagd-, aber auch nach Erdkampfflugzeugen. Es konnten zu dem Anfangsbestand 40 Messerschmitt Me-109 noch weitere 70 Stück gekauft werden. Gleichzeitig ging der Morane bei uns in Lizenzbau in Fabrikation; davon wurden total 305 Stück hergestellt. Für den Eingriff in den Erdkampf entstand der C-36, ein Zweisitzer, bewaffnet mit 4 Mg, einer Kanone 20 mm und bestückt mit Bomben. Mit dem Anwachsen des Flugzeugbestandes und der forcierten Ausbildung von Flugzeugbesatzungen konnte 1943 die Fliegertruppe auf 500 Kriegsflugzeuge und vier (vorher drei) Regimenter vergrößert werden.

Der Mangel, unsere Flugzeuge nicht in der Nacht einsetzen zu können, wurde durch Aufstellung eines Nachtgeschwaders teilweise behoben, denn seine Flugzeuge konnten nur unter beschränkten Bedingungen gegen Erdziele eingesetzt werden. Die Versuche, in den Luftkampf eingreifen zu wollen, mußten wegen Fehlens der Führungs- und Blindflugeinrichtungen aufgegeben werden.

Es zeigte sich auch rasch, wie wichtig die zentrale Führung der Flugverbände wurde. Man schuf daher Einsatzzentralen, die durch den Fl. BMD über die Luftlage orientiert und von denen aus die Flugverbände an die einfliegenden fremden Flugzeuge herangeführt wurden.

Als die Armee sich anschickte, das Reduit zu verteidigen, wurden in kürzester Zeit neue Flugplätze mit Hartbelagpisten und Unterständen in den Alpentälern aus dem Boden gestampft; sie bilden noch heute die Basen der Flugwaffe.

Die Entwicklung und Bedeutung der Flugwaffe könnte nicht besser geschildert werden als mit den Worten von General Guisan: «So hatte ich während dieses Krieges, wo die Luftwaffe sich von Anfang an auf allen Kriegsschauplätzen im Angriff und in der Verteidigung als ein Element der Entscheidung erwiesen hatte, mich darauf

Am 15. März 1944 landete dieser deutsche Nachtjäger Messerschmitt Me-110 in Dübendorf.

beschränken müssen, unsere eigene Flugwaffe anfänglich als etwas zu betrachten, das sich im ersten Einsatz zu opfern hätte, und später dann mehr und mehr als ein Element, das zunächst wieder nur unter beschränkten Bedingungen und als eine Art Polizeimacht zum Neutralitätsschutz im Luftraum eingesetzt werden konnte. Aber in der letzten Phase des Krieges bildete unsere Fliegerdivision schon eine beachtenswerte Reserve in der Hand des Oberbefehlshabers; sie konnte je nach Umständen auch Reserven an die Armeekorps und die Heereseinheiten abgeben.»

Warnschüsse und Treffer

Die zu Beginn des zweiten Aktivdienstes kaum drei Jahre alten Fliegerabwehrtruppen rückten mit total sieben Kanonen 7,5 cm und 24 Geschützen 20 mm ein. Sie entwikkelten sich aber unter der zielstrebigen Führung sehr rasch. Am Schluß des Aktivdienstes waren 6 schwere Regimenter, 20 leichte Abteilungen und einige Ortsflab.-Formationen mit einem Totalbestand von 270 Kanonen 7,5 cm, 125 Geschützen 34 mm und 1504 Geschützen 20 mm vorhanden, teils dem Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, teils den Heereseinheiten unterstellt. Wie schon im vorhergehenden Abschnitt erwähnt, wurde die Fliegerabwehr für den Neutralitätsschutz eingesetzt. Die schweren Kanonen hatten maßgeblichen Anteil an der Respektierung unseres Luftraumes. Durch Warnschüsse hatten sie die einfliegenden fremden Flugzeuge zur Landung oder Umkehr zu zwingen, bei Nichtbeachtung durch gezieltes Feuer zu bekämpfen. So gingen denn 7 Abstürze und 2 Landungen auf ihr Konto.
Die technische, taktische und organisatorische Entwicklung verlief nicht viel anders als bei den ausländischen Vorbildern. Im Ernstfall hatte sie vom General auch die Nebenaufgabe der Panzerbekämpfung zugewiesen bekommen.

Zusammenfassung: der Luftraum wird verteidigt

Der Zweite Weltkrieg zeigte, daß der Luftraum zur meistbenützten Einfallstraße wurde. Dies bekam auch die Schweiz zu spüren. Der Krieg spielte sich nicht nur neben uns, sondern direkt über unseren Köpfen ab. Die Flieger und die Fliegerabwehr waren die Mittel, die Neutralität im Luftraum zu wahren. Sie hatten aktiv einzugreifen und taten dies auch mit Erfolg. Ohne sie hätten wir in fassungsloser Ohnmacht Durchflügen und Luftkämpfen der kriegführenden Luftwaffen über unseren Köpfen zusehen müssen. Zugleich wurde auch offenbar, zu welchem wichtigen Mittel in einem Krieg unsere Flugwaffe in der Hand der obersten Führung war.

Erstklassige Passphotos
Pleyer-PHOTO
Zürich Bahnhofstrasse 104

Vergleich der beiden Aktivdienste

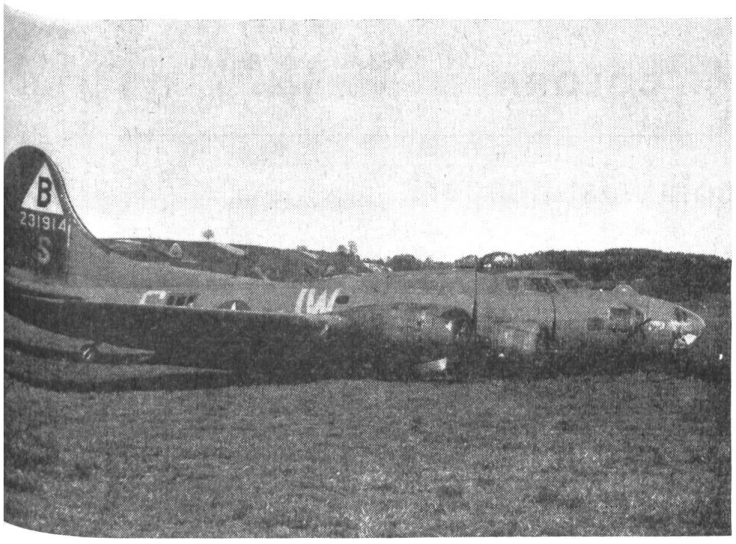
Gemeinsame und trennende Merkmale

Vergleicht man die beiden Aktivdienste miteinander, so ergeben sich gemeinsame und trennende Merkmale.
Gemeinsam haben sie:

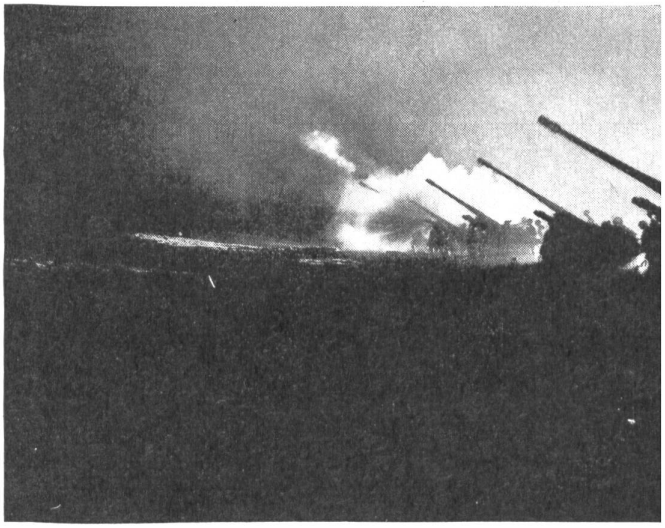
- Das Jagdflugzeug stand im Vordergrund, denn nur dieses konnte die Aufgaben des Neutralitätsschutzes erfüllen. Der Jäger mußte aber den Kampfflugzeugen der kriegführenden Mächte ebenbürtig sein.
- Der Krieg in den Nachbarstaaten zeigte uns erst mit Deutlichkeit die Wichtigkeit der Luftwaffe und zwang uns zu beschleunigter Rüstung und Ausbildung, weil wir es unterlassen hatten, uns genügend vorzusehen.

Trennende Merkmale sind:

- War im Ersten Weltkrieg das Flugzeug nur Unterstützungswaffe, wurde es im Zweiten Weltkrieg zur Entscheidungswaffe, deshalb wurde eine Luftverteidigung benötigt; diese aber mußte bei uns während des Aktivdienstes unter dem Zwang der Neutralitätsverletzungen erst geschaffen werden.
- Die technische Entwicklung in der Kriegführung verlief 1939–1945 schneller und weitschichtiger als 1914–1918. Keine andere Waffe ist so schnell dem technischen Fortschritt unterworfen, wie die Flugwaffe, darum entstand im zweiten Aktivdienst der Erfahrungsgrundsatz (der auch heute noch Gültigkeit hat): «Eine Flugwaffe, die sich nicht stets erneuert, wird überflügelt!»



Ein zur Landung gezwungener amerikanischer Bomber Boeing B-17


Die schwere Fliegerabwehr vom Kaliber 7,5 cm, ausgerüstet mit Horchgeräten und Scheinwerfern, beteiligte sich sehr aktiv im Neutralitätsschutz unseres Luftraumes