

**Zeitschrift:** Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

**Herausgeber:** Schweizerischer Fourierverband

**Band:** 57 (1984)

**Heft:** 5

  

**Artikel:** Die Fliegerzwischenfälle vom Mai/Juni 1940

**Autor:** Kurz

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-519000>

### **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:** 21.02.2026

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

## Die Fliegerzwischenfälle vom Mai/Juni 1940

Wir wollen auf eine Episode unserer jüngeren Geschichte zurückblicken, in der erfolgreiches militärisches Können und beispielhafter kämpferischer Einsatz aller Beteiligten zu einer bedrohlich schweren diplomatischen Krise führten: die Fliegerkämpfe vom Mai/Juni 1940 und die daraus erwachsenen politischen Spannungen zwischen der Schweiz und Deutschland. Es liegt im Wesen der Flugwaffe des Neutralen, dass für die während eines Krieges zur Sicherung der Neutralität im Luftraum eingesetzten Flieger der Krieg früher beginnt als für die Landarmee, und dass für sie der praktische Kriegszustand schon eintreten kann, wenn die Armee noch in einem kampflosen Neutralitätsdienst steht. Die Flieger waren der einzige Truppenteil unserer Armee, der während des Zweiten Weltkriegs im Ernstfall stand und einen Kampf um Leben und Tod führen musste. Sie haben diesen Kampf mit Auszeichnung bestanden. Aber aus ihrer hohen Leistung sind ernsthafte politische Spannungen mit dem von Sieg zu Sieg eilenden, höchst empfindlichen deutschen Nachbarn entstanden.

In den Monaten, die dem Kriegeausbruch im Westen vom Mai 1940 vorangingen, ist es unserer Armee gelungen, die zur Zeit der Mobilmachung vom September 1939 materialmässig noch kaum kriegsbereite Flugwaffe erheblich auszubauen und ihre Kampfkraft entscheidend zu stärken. Als der deutsche Angriff im Westen begann, womit für uns eine Zeit erhöhter Gefahren einsetzte, waren zu den ursprünglichen drei Fliegerstaffeln, die mit modernem Material ausgerüstet waren, weitere drei Staffeln mit Me 109 Jägern und vier Staffeln mit dem Jagdflugzeug Mo 3800 hinzugekommen. Diese Kräfte standen zu Beginn des deutschen Westfeldzuges in voller Kampfbereitschaft.

Vom 10. Mai hinweg nahm die Zahl der Verletzungen unseres Luftraums durch fremde, insbesondere deutsche Flugzeuge stark zu. Die fremden Maschinen verletzten nicht nur unseren Grenzraum, sondern flogen teilweise tief in unser Landesinneres hinein. Die im Mai 1940 verursachten Gebietsverletzungen durch fremde Flieger machten einen ununterbrochenen Einsatz unserer Jagdflieger zum Schutz unserer Neutralität im Luftraum notwendig. Für diesen Einsatz war das Verbot aufgehoben worden, in Grenznähe zu fliegen; die Flieger waren berechtigt, den vollen Luftraum bis an die Grenze zu benützen. Vom 16. Mai hinweg wurde für die Flieger eine erhöhte Alarmbereitschaft befohlen. Bis zum Monatsende kam es zu verschiedenen Abschüssen deutscher Maschinen über der Schweiz. Da die Heinkel 111-Bomber aus ihren Heckständen sofort das Feuer eröffneten, kamen die schweizerischen Jäger vielfach nicht dazu, ihre Gegner zu warnen und sie zum Landen in der Schweiz zu zwingen: schon zum Selbstschutz mussten die Abwehrjäger sofort das Feuer erwidern. Gegen diese Kampfweise führten die Deutschen energischen Protest.

Anfangs Juni begann eine neue Phase des Neutralitätsschutzes in der Luft: in diesem Monat erlebte der schweizerische Luftraum 84 Verletzungen, wiederum meist durch deutsche Flieger. Die deutsche Luftwaffe begann nun, unser Land mit grösseren Formationen zu überfliegen; dabei handelte es sich nicht mehr um gelegentliche, mehr oder weniger zufällige Luftraumverletzungen, sondern um ein durchaus gewolltes und geplantes Einfliegen deutscher Fliegerformationen in unsern Luftraum. Die Eindringlinge hatten die offensichtliche Weisung, den Kampf mit den Schweizer Abwehrflie-

gern zu suchen. Die mit Jägerschutz fliegenden deutschen Bomber hatten den unverkennbaren Auftrag, für die Bomberabschüsse an der schweizerischen Flugwaffe Rache zu nehmen. In den Luftkämpfen, die in den ersten Junitagen über der Ajoie und den Freibergen stattfanden, kam es mehrfach zu heftigen Luftgefechten. Am 1. Juni wurde bei Lignières eine Heinkel 111 abgeschossen und noch am selben Tag wurde ein weiterer Bomber dieses Typs über schweizerischem Gebiet angeschossen, stürzte aber auf französischem Gebiet ab. Während am 2. Juni eine Heinkel 111 von Schweizer Jägern beschädigt und bei Yverdon zum Landen gezwungen wurde, erfolgte am 4. Juni ein weiterer Abschuss einer Heinkel 111 im schweizerischen Luftraum, der wiederum auf französisches Gebiet stürzte. Ein schweizerisches Jagdflugzeug Me 109 (Lt Rickenbacher) wurde in einem dieser Luftkämpfe abgeschossen.

Es konnte nicht ausbleiben, dass die für die schweizerischen Flieger erfolgreichen Luftkämpfe energische Proteste der deutschen Reichsregierung auslösten. Darin wurde den schweizerischen Fliegern der Vorwurf gemacht, sie hätten ohne Warnung das Feuer eröffnet und vor allem hätten sie ihre Abschüsse ausserhalb des schweizerischen Luftraums über Frankreich gemacht.

Ihren Höhepunkt erreichten die Kämpfe in der Luft am 8. Juni. Erneut standen unsere Flieger einer gezielten Herausforderung der deutschen Kampfflugzeuge gegenüber, mit welcher der in seiner Fliegerehre getroffene spätere Reichsmarschall Goering den Schweizern eine Lektion erteilen wollte. Der einzige «Erfolg» bestand darin, dass 6 deutsche Jäger über Ajoie einen schweizerischen C-35 abschossen, der sich auf einem Grenzüberwachungsflug befand und keinen Schuss abgab (Oblt Gürtler und Lt Meuli). Dagegen erlitten die deutschen Angreifer deutliche Misserfolge. In den Luftkämpfen flogen sie mehrfach einen Abwehrturm aus mehreren Stockwerken, in dem sie die schweizerischen Flieger abfangen wollten. Diese Kampfweise blieb jedoch ohne Erfolg; mehrere deutsche Me 110 wurden in Brand geschossen und mussten sich in französisches Gebiet retten; eine Me 110 wurde in Triengen zum Absturz gebracht. Mit Recht stellt Walo Hoerning fest, dass unsere Flugwaffe in allen diesen Kämpfen ihre Feuerprobe bestanden habe. Sie hat der deutschen Luftwaffe eine eindruckliche Demonstration des schweizerischen Abwehrwillens und des fliegerischen Könnens erteilt. Insgesamt sind vier Bomber Heinkel 111 und drei Jäger Me 110 abgeschossen worden.

Vierzig Jahre später, am 10. Juni 1981, wurde am Schweizer Fernsehen ein Veteantreffen zwischen deutschen und schweizerischen Fliegern von 1940 gezeigt. In der sehr freimütig geführten Aussprache zwischen den heute noch lebenden Piloten von damals wurde von deutscher Seite unumwunden zugegeben, dass vor allem die grossen Luftkämpfe vom 4. und 8. Juni von deutscher Seite gewollte Provokationen waren, in denen es darum gehen sollte, den unverschämten Schweizern eine Fliegerlektion zu erteilen.

Die Fliegerkämpfe vom Mai und Juni 1940 lösten eine sehr gespannte diplomatische Auseinandersetzung zwischen Deutschland und der Schweiz aus, die sich zu bedrohlichen Formen ausweitete. Nach ersten von Berlin ausgehenden Protesten erfolgte am 5. Juni eine geharnischte deutsche Demarche, in welcher der schweizerischen Flugwaffe der Vorwurf gemacht wurde, sie eröffne ohne Warnung das Feuer auf deutsche Flugzeuge und vor allem führe sie ihre Luftkämpfe ausserhalb des schweizerischen Luftraums. Die schweizerische Kampfführung in der Luft müsse als «feindseliger Akt»



Luftraumüberwachung heute (Hunter vor Lötschenlücke)

bezeichnet werden, der für einen neutralen Staat beispiellos dastehe. Schliesslich hätten die Schweizer ihren «leichten Sieg» gleichentags mit ausgelassener Lärmigkeit «gefeiert». Deutschland müsse von der Schweiz eine förmliche Entschuldigung und den Ersatz des entstandenen Schadens verlangen; im weiteren «behalte sich die Reichsregierung zur Verhinderung derartiger Angriffsakte das weitere vor».

Bundespräsident Pilet-Golaz wollte den deutschen Gesandten, der ihm die Drohnote seiner Regierung am 6. Juni überreichte, dazu bewegen, die von ihm als sachlich unbegründet erachtete Demarche zurückzunehmen, was dieser jedoch ablehnte.

Am 8. Juni genehmigte der Bundesrat seine Antwort auf die deutsche Note vom 5. Juni. Darin bestritt er die deutschen Vorwürfe entschieden und schlug vor, dass die Geschehnisse von einer Untersuchungskommission abgeklärt werden sollten; in dieser sollten je drei Flugtechniker vertreten sein. Da Deutschland jedoch die schweizerische Antwort generell zurückwies, lehnte es auch die Einsetzung einer Untersuchungsinstanz ab.

Die schweren Luftkämpfe insbesondere vom 8. Juni, die aus den deutschen Provokationen in der Luft entstanden waren, gaben dem Bundespräsidenten Anlass, General Guisan nahezu legen, die schweizerischen Flieger zu grösster Zurückhaltung und zu möglichster Vermeidung von Irrtümern anzuhalten, um eine weitere Steigerung der Spannungen mit Deutschland zu vermeiden. Im Streben nach einer unanfechtbaren Haltung hatte der General schon am 6. Juni den sehr einschränkenden Befehl erteilt, dass unsere Flieger nicht näher als 5 km an die Grenze fliegen durften, um nicht vom

Gegner über die Grenze gelockt zu werden; damit sollten Überfliegungen der Grenze vermieden werden. Im weitem ordnete General Guisan am 13. Juni an, dass bei offensichtlich unbedeutenden Grenzverletzungen kein Fliegeralarm gegeben werden sollte und dass es die Flieger im besonders exponierten Pruntrutzipfel unterlassen sollten, sich in Kampfaktionen mit fremden Fliegern einzulassen, sofern dies nicht zum Schutz hier stationierter eigener Truppen geboten sei.

Die Vorfälle vom 8. Juni führten zu einer gefährlichen Zuspitzung der politischen Lage. Sie lösten auf deutscher Seite am 19. Juni eine Note aus, welche die Anstände vom 5. Juni nochmals aufgriff und verschärfte und uns den Vorwurf einer aggressiven Kampflust machte, die weit über den von der Neutralität geforderten Rahmen hinausreiche. Die schweizerische Flugwaffe gehe nicht nur darauf aus, mit den Deutschen Streit zu suchen, auch führe sie ihre Kampfhandlungen vielfach ausserhalb des eigenen Luftraums. Und schliesslich habe die schweizerische Flugwaffe in neutralitätswidriger Weise mit der französischen Luftwaffe zusammengearbeitet. Die ultimativen Forderungen vom 5. Juni nach Entschuldigung und Schadenersatz wurden in der Note wiederholt und ihr die noch verschärfte Drohung angefügt, dass die Reichsregierung notfalls ihre Interessen gegenüber der Schweiz «in anderer Weise wahrnehmen werde».

Zu der neuen deutschen Note erklärte General Guisan, dass an der Feuereröffnung durch schweizerische Piloten ohne vorangegangene Warnung aus Sicherheitsgründen festgehalten werden müsse. Dagegen erliess er am 20. Juni den Befehl, inskünftig auf den Neutralitätsschutz im Luftraum mit Jagdflugzeugen zu verzichten und diese Aufgabe der Fliegerabwehr zu übertragen. Bei dieser Massnahme ging es nicht nur darum, Zwischenfällen in der Luft aus dem Weg zu gehen und jeden Konfliktstoff mit den überempfindlichen Deutschen zu verhindern; damit sollte auch vermieden werden, die kostbare und unersetzliche schweizerische Flugwaffe schon im Neutralitätsfall zu «verheizen», so dass sie im Kriegsfall nicht mehr voll zur Verfügung stehen würde. Die bedrohlich schroffe deutsche Note vom 19. Juni bereitete dem Bundesrat erhebliches Kopfzerbrechen. Diese diplomatische Aktion fiel in eine Zeit, in der auf dem für uns lebenswichtigen Gebiet der wirtschaftlichen Beziehungen zu Deutschland eine ernste Spannungslage bestand, wobei es für uns vor allem darum ging, die für unsere Industrie entscheidend wichtigen deutschen Kohlelieferungen zu erhalten. Wie gespannt die Lage damals war, zeigt die intern gestellte Forderung Goerings, die Kohlelieferungen an die Schweiz erst wieder aufzunehmen, wenn diese ihre vor dem April 1940 von Deutschland gekauften 100 Me-Jäger an Deutschland zurückgegeben habe. In der Abwägung der Frage, in welchem der umstrittenen Gebiete die Schweiz hart bleiben, und wo sie nachgeben sollte, gelangte Pilet-Golaz, und mit ihm der Bundesrat zum Schluss, dass es kluger sei, sich in der mehr als Prestigesache bewerteten Fliegerfrage «weicher» zu verhalten, und dafür über die für unsere Industrie existenzwichtigen Kohlelieferungen möglichst «hart» zu verhandeln. Aus solcher Überlegung ist die auffallend nachgiebige Antwort des Bundesrats vom 1. Juli auf die deutsche Note vom 19. Juni entstanden. Darin antwortet der Bundesrat, dass es angesichts des komplizierten schweizerischen Grenzverlaufs und der hohen Geschwindigkeiten, mit welchen Luftkämpfe ausgetragen werden, nicht ausgeschlossen werden könne, dass trotz der klaren Befehle in einzelnen Kampfaktionen nicht der genaue Grenzverlauf eingehalten wurde. Der Bundesrat stehe nicht an, für solche Fälle sein Bedauern aus-



zusprechen und sich zu entschuldigen. Er sei auch bereit, in jenen Fällen, in denen die noch ausstehenden Unterlagen ein fehlerhaftes Verhalten der schweizerischen Flieger belegen sollten, für die entstandenen Schäden Ersatz zu leisten.

Zu der Endreaktion der schweizerischen Antwortnote wurde auch General Guisan beigezogen. Dieser konnte sich aber, so weit an ihm, mit dem bundesrätlichen Text nicht abfinden, da sich nach seinem Wissen unsere Piloten keiner Grenzüberfliegung schuldig gemacht hatten. Als der Bundesrat an seiner Fassung festhielt, erklärte der General: «je m'incline – et c'est tout». (Noch in seinem Bericht über den Aktivdienst 1939/45 hielt General Guisan an seiner Erklärung fest. Nach dem Krieg hat er allerdings dem ihm vertrauten Militärpublizisten R. H. Wust unter anderem erklärt: «Il était exact, comme l'affirmait l'état-major de Goering, que des chasseurs suisses avaient poursuivi des appareils de la Luftwaffe pour les abattre au-dessus du territoire français»).

Wenig schön und nicht sehr mutig klingt aus heutiger Sicht der von Pilet-Golaz bei der Übergabe der Antwortnote des Bundesrats den Deutschen gegenüber geäußerte Wunsch, das Reich möge diese Art der Erledigung publizistisch nicht ausschachten, da sie in der Schweiz zu einer schweren Beeinträchtigung der Autorität des Bundesrats führen müsste.

Von deutscher Seite wurde die Antwort des Bundesrats mit Genugtuung zur Kenntnis genommen; vom schweizerischen Angebot auf Leistung von Schadenersatz war in der Folge nicht mehr die Rede. Die Angelegenheit war mit der Antwortnote erledigt.

Um sein Bemühen, den aus den Fliegerkämpfen entstandenen Streit zu erledigen, noch zu unterstreichen, erklärte sich der Bundesrat neben der rein verbalen Erklärung auch zu dem materiellen Entgegenkommen bereit, die in der Schweiz internierten 17



Mirage – Patrouille über den Alpen (1983) aus dem am 15. Mai 84 neu erscheinenden Buch «Piloten über den Alpen; 70 Jahre Schweizerische Flieger- und Flab-Truppen (Verlag Ringier, Zofingen)

deutschen Flieger und ihr Material schon während des Krieges an Deutschland zurückzugeben.

Wie sehr Goering als oberster Chef der deutschen Luftwaffe von der unbestreitbaren Niederlage seiner Flieger betroffen war, zeigt sein erbärmlicher Plan, die in der Luft ungeschlagene schweizerische Flugwaffe durch deutsche Akteure am Boden zu zerstören. Zu diesem Zweck bereitete er sein heimtückisches «Unternehmen Wartegau» vor, in welchem 10 eigens ausgebildete Saboteure in die Schweiz eingeschleust wurden, wo sie am 16. Juni die schweizerische Flugwaffe auf ihren Standorten (Spreitenbach, Payerne, Biel-Bözingen und Lausanne) handstreichartig hätten zerstören sollen. Der läppisch organisierte Anschlag wurde aber von einem aufmerksamen SBB-Kondukteur schon bei der Einreise der Saboteure in die Schweiz durchschaut und flog kläglich auf. Das Unternehmen gegen einen wichtigen Teil unserer Armee hätte unsere Neutralitätspolitik im Kriege in eine ausserordentlich schwierige Lage bringen können.

Die Vorgänge der Fliegerzwischenfälle von 1940 beschäftigen die schweizerische Geschichtschreibung heute noch stark. Während die Haltung unserer Flieger die ungeschmälerte, dankbare Bewunderung unseres ganzen Volkes besaßen – sie haben in eindrucklicher Weise unsere ganze Armee gegenüber einem potentiellen Gegner vertreten – gehen die Auffassungen über unsere diplomatische Haltung, insbesondere über den recht selbständig handelnden Bundespräsidenten Pilet-Golaz auseinander. Prof. Bonjour (Basel) anerkennt, dass Pilet-Golaz in dieser Sache «wendig operiert» und der Schweiz durch eine Krise hindurchgeholfen habe; darin liege wohl eine diplomatische Leistung, die aber nicht überschätzt werden dürfe, denn das Verhalten Pilets sei zu sehr von seiner pessimistischen Beurteilung der damaligen militärischen Überlegenheit Deutschlands bestimmt gewesen. Demgegenüber spricht Prof. Bucher (Zürich) in Zusammenhang mit den Fliegerzwischenfällen von einer diplomatischen «Meisterleistung» des Bundespräsidenten, dem es dank seiner geschickten Haltung gelungen sei, einerseits die Fliegerkrise aus der Welt zu schaffen, ohne die Würde der Schweiz und ihrer Flugwaffe zu gefährden, und anderseits am 1. August 1940 ein Wirtschaftsabkommen mit Deutschland abzuschliessen, mit dem die Kohlensperre aufgehoben wurde. Bezogen auf den Sonderfall der Fliegerzwischenfälle (von andern, weniger glücklichen Handlungen Pilet-Golaz' ist hier nicht zu sprechen) wird man diesem Urteil zustimmen können. Dabei ist allerdings ein deutlicher Vorbehalt geboten gegenüber der vorzeitigen Rückgabe der deutschen Internierten und ihres Materials an Deutschland. Hier liegt eine unzulässige Verletzung des Neutralitätsrechts, die mit Recht den Protest der britischen Regierung ausgelöst hat.

In diesem Licht muss man die zusammenfassende Wertung Bonjours sehen: «In der Luft hatten sich die Schweizer den Deutschen ebenbürtig erwiesen, auf dem diplomatischen Parkett zogen sie dagegen den kürzeren.» Sicher steht die Kampfleistung unserer Flieger in einem besonderen Glanz, neben dem unsere diplomatische Haltung verblasst. Wenn wir aber die gefährlich gespannte Lage bedenken, in der unsere Diplomatie damals stand, und wenn wir berücksichtigen, dass Deutschland auf dem diplomatischen Weg den Erfolg nachholen wollte, der ihm in der Luft versagt blieb, kann man dem Vorgehen Pilets die Anerkennung nicht entziehen. Er hat damit das beste erreicht, das in der damaligen Lage erreichbar war. Mehr kann man von ihm nicht verlangen.

*Kurz*