

**Zeitschrift:** Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =  
Gazetta militare svizzera

**Band:** 93=113 (1947)

**Heft:** 1

**Artikel:** Von der schwedischen Luftwaffe

**Autor:** Alboth, Herbert

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-20513>

### **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:** 26.11.2025

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

nicht die Hälfte von 80 Millionen, wie dies da und dort behauptet wird. Ferner ist zu berücksichtigen, dass ein Teil des bereitgestellten Materials noch Verwendung finden wird, und dass die Flugzeuge der beiden Null-Serien — je 10 D-3802 und C-3604 — ebenfalls eingesetzt werden können.

Wenn es selbstverständlich ist, dass man über prinzipielle Fragen, die unsere Landesverteidigung betreffen, verschiedener Meinung sein kann, und dass auch in der Technik die Anschauungen nicht immer übereinstimmen, so sollte es doch möglich sein, in der Diskussion, vor allem in der öffentlichen, sachlich zu bleiben und nur der Sache wegen die Diskussion zu führen.

## **Von der schwedischen Luftwaffe**

Von Oblt. *Herbert Alboth*

Die schwedische Luftwaffe ist seit Kriegsende bedeutend erweitert und modernisiert worden. Nach neuesten Berichten verfügt sie gegenwärtig über 300 Flugzeuge modernster Konstruktion, darunter 70 englische Düsenjäger und 140 amerikanische Mustangs. Nach vertraulichen Berichten beginnt Schweden auch mit der Herstellung eigener Düsenflugzeuge; ein Prototyp, der zurzeit in Entwicklung begriffen ist, soll eine Stundengeschwindigkeit von 1052 km erreichen.

Die schwedische Armee wird beim Ankauf amerikanischen Flugzeugmaterials besonders bevorzugt, da Schweden, wie das amerikanische Staatsdepartement meldete, Amerika während des Krieges wertvoll unterstützte; es habe sich dabei nicht nur um die Aufnahme von notgelandeten amerikanischen Bomberbesatzungen, sondern auch noch um andere Dienste gehandelt.

Ueber diese Unterstützung ist zu erfahren, dass in den Jahren 1944/45 neun umgebaute unbewaffnete Liberatorbomber eine regelmässige Fluglinie zwischen Schweden und England unterhielten. Als dieser Verkehr im Juni 1945 aufgehoben wurde, waren auf diesem Wege 4300 Personen nach England gelangt. Neben jungen Norwegern, die zur Fliegerausbildung nach Grossbritannien verbracht wurden, befanden sich unter den Passagieren 2000 amerikanische Flieger, die nach ihrer Notlandung interniert und in aller Heimlichkeit wieder freigelassen wurden. Diesen Flugzeugen gelang es aber auch, mehrere hundert alliierte Flieger, darunter Russen, Kanadier, Engländer und Franzosen, zu retten. Ferner wurde von ihnen auch der Nachschub für die norwegische Heimatarmee besorgt. In 500 Flügen wurden Sanitätsmaterial, Lebensmittel, Waffen und Sabotageausrüstungen nach Schweden transportiert, die später über die Grenze in die Hände der norwegischen Widerstandskräfte geschmuggelt wurden. Die Fluglinie bildete auch ein zuverlässiges Verbindungsmittel zwischen der amerikanischen Gesandtschaft in Stockholm und den Alliierten. Die Flugzeuge waren mit 18 amerikanischen Armeepiloten bemannt, die aber immer in Zivilkleidung auftraten und in Stockholm

ihr geheimes Hauptquartier hatten. Die erwähnte Flugverbindung war aber nicht die einzige. Schon seit 1940 flogen die Engländer regelmässig zwischen Schottland und Schweden. Die gleiche Strecke wurde seit 1942 bis zum Kriegsende auch durch schwedische Flugzeuge befliegen.

Aufschlussreich sind die Ausführungen über die Flugwaffe, die der schwedische Verteidigungsminister am 4. Dezember 1946 im Parlament machte. In der Beantwortung einer Interpellation, welche die zunehmende Zahl der Flugunfälle zum Gegenstand hatte, führte Minister Vougt aus:

«Unsere Jagdflugzeuge erreichen allmählich eine Geschwindigkeit, die sich bald der des Schalles nähert, die ganz andere Probleme aufwirft als die, mit denen sich die Technik und Forschung bis heute beschäftigte. Mit Rücksicht auf die Geschwindigkeitsentwicklung ist es schwer, für die Zukunft vorausszusagen, wie sich die Unfallfrequenz noch entwickeln wird. Um so bedeutungsvoller ist die Tatsache, dass die Massnahmen zur Erhöhung der Flugsicherheit aufmerksam geprüft werden. Besonders aktuell ist die Anpassung der militärischen Flugplätze und Rollfelder. Ueber allem aber steht die gute Auswahl des Personals, eine kluge Anlage der Uebungen und eine einsichtsvolle Leitung der Arbeit unserer Flieger.

Die Zahl der Totalverluste an Flugzeugen betrug in den Jahren 1940—1945 nach Jahren 22, 49, 51, 47, 47 und 49, samt 52 während den ersten zehn Monaten 1946. Die Zahl der Verunfallten beträgt für die gleichen Jahre 27, 47, 44, 55, 47, 42 und 37 Mann. Auf 100,000 Flugstunden beträgt die Zahl der Totalverluste in den Jahren 1940—45: 26, 59, 51, 42, 37, 36 und 38 in den ersten zehn Monaten 1946. Nach der gleichen Berechnungsgrundlage beträgt die Zahl der Verunfallten in den gleichen Jahren 32, 56, 44, 49, 40, 31 und 27. Die Anzahl der Totalhavarien und der Verunfallten bleibt sich den Verhältnissen entsprechend immer gleich und konnte auch in den letzten Jahren nicht gesenkt werden.

Wir müssen uns darüber klar sein, dass die Unfälle nie ganz vermieden werden können. Die Ursachen der menschlichen Unvollkommenheit bleiben immer bestehen, bei den Fliegern, dem Bodenpersonal, wie auch bei den Flugzeugkonstrukteuren. Ein Vergleich zwischen unserer Statistik und den zugänglichen — sehr knapp gehaltenen Statistiken — in England und Amerika, fällt nicht zum schwedischen Nachteil aus. Die Statistik des Jahres 1946 zeigt, dass 67 % aller Unfälle auf Führungsfehler, 12 % auf Materialfehler, 13 % auf schlechtes Wetter zurückgehen, während 8 % nicht festgestellt werden konnten. In England und Amerika beträgt der Prozentsatz der Führungsfehler ähnlich dem schwedischen ca. 70 %.

Der Anteil der Materialfehler ist relativ gering — 6 Fälle von 52 — und beweist, dass das schwedische Flugmaterial und seine Wartung den Verhältnissen entsprechend auf sehr hoher Stufe steht. In einigen Fällen führte die Tatsache zu Unfällen oder Unfallgefahren, dass es einfach nicht möglich war, wichtige Einzelbestandteile während des Krieges herzustellen oder zu importieren, z. B. Zündstifte und Zündkabel.

Viele Führungsfehler hängen damit zusammen, dass das Material immer komplizierter zu handhaben ist und auch die Geschwindigkeiten zunehmen. Das stellt an die Ausbildung der Flugzeugführer erhöhte Anforderungen. Es werden auch Aenderungen in der Ausbildungsarbeit nötig.

Die Unfallstatistik der Jahre 1944 und 1945 zeigt, dass 5 % der Totalhavarien während der ersten grundlegenden Ausbildung auf Schulflugzeugen eintreten, 45 % während der fortgesetzten grundlegenden Ausbildung auf Kriegsflugzeugen, während der Rest, das heisst die Hälfte aller Unfälle, auf fertig ausgebildete Piloten entfällt, die also von den veränderten Ausbildungsbestimmungen nur wenig berührt werden. 40 % der Totalverluste betreffen Jagdflugzeuge, 15 % fallen auf Schulflugzeuge.

Die Ausbildung wurde, um die Unfallrisiken zu senken, vor allem dadurch geändert, dass man den Uebergang vom Schulflugzeug zum Kriegsflugzeug mehr verfeinerte. In der letzten Zeit wurde der Typ eines neuen Schulflugzeuges angeschafft, der mehr dem Kriegsflugzeug gleicht und dadurch den Uebergang weniger brüsk geschehen lässt. Angriffsflüge, Verbandflüge und gewisse Kampfübungen werden gegenüber früher erst später in das Ausbildungsprogramm aufgenommen.

Eine relativ grosse Zahl von Totalhavarien — 1946 in 5 Fällen — wurden durch Zusammenstösse in der Luft verursacht. Es wurden nun besondere Sicherheitsvorschriften und Anweisungen herausgegeben.

Vier Unfälle des Jahres 1946 wurden durch undiszipliniertes Fliegen verursacht. Die Führer wollten irgend einem Bekannten auf dem Boden ihre Geschicklichkeit beweisen oder selbst die Sensation des niederen Fliegens mit einem schnellen Flugzeug empfinden. Damit überschätzten sie ihr Können und kollidierten mit dem Boden.

Geht es bei Flügen im schlechten Wetter oder bei Kampfübungen um die Kondition unserer Flieger, dann kommt die Rücksicht auf die Sicherheit in Konflikt mit dem Ausbildungsziel. Bei der Militärfliegerei braucht es Draufgängertum und das Vermögen, Risiken auf sich zu nehmen. Bei der Ausbildung und Erziehung des Flugpersonals muss ein Mittelweg zwischen der übertriebenen Vorsichtigkeit und den unnötigen Risiken gefunden werden. Die Veranlagung der schwedischen Jugend hat gezeigt, dass bei ihr der offensive Geist weitaus überwiegt.

Im Frieden muss diese an und für sich lobenswerte Veranlagung etwas zurückgedämmt werden. Die Qualität und die Aussichten der Luftwaffe, sich in einem Ernstfalle mit Erfolg durchzusetzen, dürfen aber nicht durch allzu starke Dämpfung des offensiven Geistes beeinträchtigt werden. Es ist eine schwere Aufgabe, zwischen den Forderungen der Flugsicherheit und der Kriegsbereitschaft den richtigen Mittelweg zu finden. Der Chef unserer Luftwaffe wird diesen Fragen die nie erlahmende Aufmerksamkeit schenken.»

Was hier für die schwedische Luftwaffe gesagt wurde, gilt sinngemäss auch für die schweizerischen Verhältnisse.

## **Neuzeitliche Panzerabwehr**

(Schluss)

### *Panzerabwehr beim Angriff*

Es könnte zunächst überraschen, dass auch von der «Panzerabwehr beim Angriff» gesprochen wird. Die folgenden Ausführungen beweisen aber, dass ein erfolgreicher und mit dem Höchstmass an Sicherheit durchgeführter Panzerangriff ohne Schutz durch Panzerabwehrwaffen nicht denkbar ist.

Ein Grossangriff erfolgt meistens durch die in vorderster Linie befindlichen schwächeren Stellungstruppen hindurch mit Hilfe von