

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 140 (1974)
Heft: 8

Artikel: Die Luftkriegführung in den achtziger Jahren
Autor: Bolliger, Kurt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-48817>

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: 17.04.2026

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



Dieses Heft ist der schweizerischen Flugwaffe gewidmet, welche vor sechzig Jahren, zu Beginn des Ersten Weltkrieges gegründet wurde.

Seither haben die Luftstreitkräfte eine unerhörte Entwicklung erfahren. Ursprünglich von äußerst geringem Leistungsvermögen und nur zur Aufklärung oder als Verbindungsmittel verwendet, haben sie am Ende des Ersten Weltkrieges in zunehmendem Maße das Kampfgeschehen bestimmt. Zu einem kriegsentscheidenden Faktor sind die Luftwaffen aber erst im Zweiten Weltkrieg geworden, dank größerer Tragkraft und Geschwindigkeit sowie elektronischer Navigation und Raketenbewaffnung. In den vergangenen dreißig Jahren haben sich die technischen Leistungen der Flugzeuge sprunghaft entwickelt. Ihre Geschwindigkeiten, Tragkraft und Reichweiten betragen heute ein Mehrfaches. Mit ihren Schußdistanzen über einige zehn oder hundert Kilometer und Wirkungen bis zu einigen Megatonnen haben die Flugzeuge der Gegenwart alle Maßstäbe des Zweiten Weltkrieges gesprengt und ganz neue, unvergleichbare Verhältnisse geschaffen.

Daher ist die Verteidigung des Luftraumes zur Lebensfrage geworden. Und es ist wohl nicht übertrieben, zu behaupten, daß jene wenigstens das gleiche Gewicht hat wie der Kampf der Erdstreitkräfte. Es ist zwecklos, perfekte Erdstreitkräfte zu unter-

halten, wenn nicht zugleich der Luftraum gedeckt ist. Mehr noch als die Armee ist das Land, seine Bevölkerung und Einrichtungen, ohne die man nicht leben kann, auf einen wirksamen Schutz des Luftraumes angewiesen. Unseren Luftraum zu schützen ist nicht nur ein taktisch-operatives, sondern primär ein strategisches Erfordernis.

Die jüngstvergangenen Kriege haben uns gezeigt, daß zu einem defensiven Erfolg nur gelangen kann, wer eine Kombination mehrerer Waffensysteme einsetzt:

- die weitreichende Barriere der großen Flabraketen;
 - die Objektverteidigung der kleinen Flabraketen und der Kanonenflab;
 - den elektronisch geführten Abfangjäger, ohne welchen die erdgebundenen Flabsperren nach Belieben umgangen würden.
- Dies sind die in Vietnam und im Nahen Osten erhärteten objektiven Forderungen der strategischen Defensive.

Eine andere Sache ist es freilich, den erkannten Notwendigkeiten zu genügen. Es scheint, daß kleine, ins Kraftfeld großer militärischer Operationen gerückte Staaten auch bei konventioneller Kriegführung den Erfordernissen moderner Luftkriegführung mit eigenen Mitteln nicht gerecht werden können. Sicher ist, daß es ohne den Abfangjäger der Kategorie Mach 2 nicht geht.

E. Sch.

Die Luftkriegführung in den achtziger Jahren

Oberstkorpskommandant K. Bolliger

1. Aufgabenstellung nach der Konzeption vom 6. Juni 1966

Die Konzeption der militärischen Landesverteidigung vom 6. Juni 1966 weist den Flieger- und Flabtruppen folgende Aufgaben zu, nachstehend in einem möglichen zeitlichen Ablauf einer Konfliktsituation dargestellt:

- Radarüberwachung, Alarmierung, Luftaufklärung;
- Neutralitätsschutz, zuerst durch Abfangjagd und Warnung der einfliegenden Fremdflugzeuge (absichtliche Eindringlinge oder Zufluchtsuchende), später je nach Entscheid des Bundesrates und des Generals auch durch direkten Waffeneinsatz mittels Flugzeugen und weitreichender Flablenk Waffen «Bloodhound», allenfalls übergehend in eine
- allgemeine Luftverteidigung, zunächst zum Schutz der Mobilmachung und des Aufmarsches der Erdtruppen, später mit dem Ziel, dem Gegner das Erringen der Luftüberlegenheit und die Einwirkung auf unsere Erdtruppe zu erschweren; das Prinzip des «hohen Eintrittspreises» muß auch im Luftraume gelten!
- Unterstützung der Erdtruppen im kombinierten Land/Luft-Krieg durch

- Raumschutz in begrenzten Räumen und während einer begrenzten Zeit (innerhalb der Reichweiten unserer Flabkanonen in erster Linie durch die Flab, außerhalb derselben durch die Flugwaffe);
- Einsatz gegen Erdziele, vor allem durch Bekämpfung feindlicher Truppen und Kampfmittel außerhalb der Reichweite der Waffen unserer Erdtruppe (indirekte Unterstützung), wobei je nach Umständen die Erdkampfflugzeuge durch Raumschutzflugzeuge zu sichern sind;
- kleine Lufttransporte.

Die Konzeption vom 6. Juni 1966 bezeichnet die *Bekämpfung von Erdzielen* als Hauptaufgabe unserer Flugwaffe.

Die große Mehrheit der Flugzeuge ist für diese Aufgabe geeignet.

2. Die Folgen des Verzichtes vom 9. September 1972

Dementsprechend waren unsere Bemühungen für die Teilerneuerung unseres Kampfflugzeugparkes zwischen 1967 und 1972 auf die Beschaffung eines Erdkampfflugzeuges zur Ablösung der «Venom» ausgerichtet, das «schwer flabverteidigte Ziele bekämpfen, sich bei diesen Missionen selbst schützen könne und wenn möglich auch leistungsschwächeren eigenen Erdkampfflugzeugen noch Schutz zu gewähren vermöge».

Bekanntlich ging der A7 aus der damaligen Evaluation als Spitzenkandidat hervor. Der Bundesrat beschloß aber am 9. September 1972, auf eine entsprechende Beschaffungsbotschaft an die eidgenössischen Räte zu verzichten. Über die Gründe ist mehrfach im Parlament gesprochen worden.

Gleichzeitig beauftragte der Bundesrat das Eidgenössische Militärdepartement, geeignete Überbrückungsmaßnahmen vorzuschlagen und die mit der Ablehnung des A7 entstandene Lage gesamthaft zu prüfen.

Es war davon auszugehen, daß eine *neue* Flugzeugbeschaffung erst in den achtziger Jahren abgeschlossen sein würde, weil Evaluation, Botschaft, Beschaffung (allenfalls unter Beteiligung der schweizerischen Industrie mit ihrer begrenzten Kapazität) und die Umschulung der Piloten und der Bodenorganisation erfahrungsgemäß etwa 8 bis 10 Jahre beanspruchen.

Somit war die Zusammensetzung unserer *heutigen* Flugwaffe in den achtziger Jahren denn *dannzumaligen* Bedrohungsbildern gegenüberzustellen. Dabei zeigte es sich, daß das Gros unserer Flotte, die «Hunter»-Flugzeuge, aufgestockt durch weitere 60 Maschinen, die im Rahmen der Sofortmaßnahmen zur Milderung der Folgen des «Verzichtes» vom 9. September 1972 zur Zeit in Beschaffung begriffen sind, in den kommenden Jahren nur noch als Erdkampfflugzeuge verwendbar sein werden. Dabei geht es nicht etwa um die Übernahme der seinerzeit dem A7 zugedachten Rolle der Bekämpfung von schwer flabverteidigten Erdzielen, sondern um den Angriff von Zielen wie Panzern, Artillerie, Fahrzeugkolonnen, oder auch weniger stark verteidigter Teile des gegnerischen Verkehrsnetzes im Schutze von marginalen Wetterbedingungen, die für den Einsatz leistungsschwächerer Flugzeuge – heute zum Beispiel noch der «Venom» – für uns immer vorteilhafte Bedingungen schaffen.

Für die Übernahme aller anderen Aufgaben (Neutralitätsschutz, allgemeine Luftverteidigung, Raumschutz) werden wir in den Jahren nach 1980 nur noch die beiden «Mirage»-Kampfstaffeln besitzen, die Mitte der sechziger Jahre nach der Reduktion der ursprünglich geplanten Hunderterserie noch beschafft worden sind. Wie viele dieser Flugzeuge in einer späteren Kriegsphase (kombinierter Land/Luft-Krieg) noch zur Verfügung stehen werden, läßt sich nicht vorhersagen. Es wird Sache des dannzumaligen Generals sein, zu entscheiden, in welchem Maße er die beiden Staffeln schon im Neutralitätsschutz und in einer allenfalls anschließenden Phase des reinen Luftkrieges einsetzen und damit vielleicht abnützen will.

Selbst wenn es gelingen sollte, die beiden Einheiten fast unverehrt für einen kombinierten Land/Luft-Krieg als Reserve des Oberbefehlshabers aufzusparen, ist zu bedenken, daß die «Mirage» Mitte der achtziger Jahre ein technisches Alter von 15 bis 20 Jahren erreicht haben werden. Ihre Zahl wird ferner nicht ausreichen, alle anfallenden Raumschutzaufgaben zu lösen, denn auch unsere «Hunter»-Flotte im Erdsinsatz wird für bestimmte Einsätze und unter gewissen Wetterbedingungen auf Jagdschutz im Zielgebiet angewiesen sein.

3. Neue Planung ab 1973

Es war deshalb unvermeidlich, die in den achtziger Jahren zum Tragen kommende Flugzeugbeschaffung – wie es übrigens für jenen Zeitraum immer geplant gewesen war – auf ein *Raumschutzflugzeug* auszurichten. Dabei war zu prüfen, ob man eine *vollpolyvalente Lösung* anstreben sollte, also zum Beispiel ein Flugzeug für sehr hohe Spitzengeschwindigkeiten, das auch für den Neutralitätsschutz und die Allwetterjagd hätte verwendet werden können, oder ein Flugzeug, das dank hoher Waffenzuladung erlaubt hätte, gleichzeitig mit entsprechenden Wechselsätzen auch Erdkampftauglichkeit zu erreichen. Derartige Maschinen ständen an sich durchaus zur Verfügung, zum Beispiel im amerikanischen «Phantom», im schwedischen «Viggen» oder im französischen «Mirage»-Modell letzter Bauart.

Solchen anspruchsvollen Lösungen ist gemeinsam, daß sie zu schweren Maschinen führen, die außerordentlich leistungsfähige Triebwerke benötigen und deren Elektronik allen Navigations- und Feuerleitaufgaben gerecht werden muß. Damit werden sie zwangsläufig teuer und können in einem gegebenen Budgetrahmen nur noch in sehr kleiner Stückzahl beschafft werden.

Gerade Raumschutzaufgaben verlangen nun aber nach einer bestimmten Minimalzahl an Flugzeugen, weil die beschränkten Verweilzeiten zu Ablösungen zwingen und weil die Erdkampfaufträge möglichst nur nach den Bedürfnissen der Erdtruppe und des Oberbefehlshabers geplant werden sollten und nicht wegen momentan fehlenden Raumschutzes ständig verschoben werden dürfen.

Dementsprechend war der Vorzug einem typischen Raumschutzflugzeug zu geben, das in genügender Stückzahl beschafft werden kann. Zur Zeit und für die nächste Zukunft ist auf dem Markt hierfür nur der F5E («Tiger») der Firma Northrop greifbar, der für zahlreiche andere Länder in größerer Zahl in Serie gebaut wird.

Der Auftrag des Bundesrates, sich nunmehr auf ein Raumschutzflugzeug zu konzentrieren und hierfür den F5E näher zu prüfen, bedeutet also in keiner Weise eine Abkehr von der Konzeption vom 6. Juni 1966. Er zieht nur die Konsequenzen aus dem Entscheid vom 9. September 1972 (Verzicht auf den «Corsair», damit Wegfall der Beschaffungsphase «Erdkampfflugzeug» und Überbrückung dieser Lücke behelfsmäßig durch die zusätzlichen «Hunter»-Beschaffungen), indem er nun vordringlich die Schließung der für die achtziger Jahre drohenden «Raumschutzlücke» anordnet.

Es ist deshalb völlig abwegig, von einer plötzlichen «Kehrtwendung» beziehungsweise von einer «uneingestanden radikalen Abkehr von der Konzeption von 1966» zu sprechen. Die Flugwaffe bleibt weiterhin wichtigste und vorderhand auch einzige rasch verfügbare Feuerreserve des Generals für die Führung des Abwehrkampfes der Armee.

Im übrigen darf nicht außer acht gelassen werden, daß auch ein vorwiegend für Raumschutz ausgelegtes Flugzeug eine gewisse Flexibilität an sich schon besitzt beziehungsweise diese durch Nachrüstung zu einem späteren Zeitpunkt noch verbessern kann, je nach den Dringlichkeiten in der Aufgabenstellung und nach dem Bedrohungsbild, die sich im Laufe einer fünfzehn- bis zwanzigjährigen Einsatzdauer ja auch ändern können.

Schon heute ist *jeder* Pilot im «Nebenamt» auch Augenaufklärer; die Kanonenbewaffnung des F5E läßt sich auch gegen Erdziele einsetzen. Gerade die beiden Konflikte im Mittleren Osten von 1967 und 1973 haben ja gezeigt, daß man sich bei der raschen Bildung von entscheidenden Schwergewichten mittels eines massiven Luftwaffeneinsatzes nicht mehr sehr lange bei subtilen Erwägungen über primäre und sekundäre Eignung der Mittel aufhält, wie sie im Frieden im Rahmen unserer periodischen doktrinären Religionskriege um den «richtigen» Flugwaffeneinsatz und die hierfür erforderliche «optimale» Rüstung so beliebt sind. Die Israelis haben in beiden Feldzügen gezeigt, «qu'il faut faire fêche de tout bois», und auch bewiesen, daß man es mit vorzüglicher Wirkung kann.

Meines Erachtens gibt es eine Reihe weiterer Gründe, die in unseren Verhältnissen für ein technisch wenig anspruchsvolles Flugzeug sprechen. So ist einmal unsere Organisation für die Beschaffung und die Einführung neuer Luftverteidigungsmittel – verglichen mit den Ausstattungen der permanenten Stäbe im Ausland – zahlenmäßig sehr klein, was sicher auch seine positiven Seiten hat: Unser «tail-to-teeth»-Verhältnis wird wohl von keinem anderen Land unterboten! Einführung und «Verdauung» eines

komplexen Waffensystems dauern aber deshalb effektiv länger als zum Beispiel im Rahmen einer (ausländischen) Koalition. Allein für die Evaluation des anspruchsvollen Erdkampfflugzeuges «zur Bekämpfung stark flabverteidigter wichtiger Erdziele» haben wir zum Beispiel fast 7 Jahre aufgewendet, wozu sich weitere 4 bis 7 Jahre für die Beschaffung und die abgeschlossene Einführung aller Maschinen addiert hätten, wenn nicht am 9. September 1972 Übungsabbruch angeordnet worden wäre.

Pro Jahr und Flugzeug fliegen wir weniger als 100 Stunden, verglichen mit etwa 200 bis 250 Stunden einer ausländischen Luftwaffe. Das bedeutet, daß es *Jahre* länger dauert, bis wir genügend Erfahrungspotential mit einem neuen, komplexen Luftkriegsmittel gesammelt haben, um im Rückkopplungsverfahren über Modifikationen am Material, Änderung von taktischen Vorschriften und technischen Wartungsunterlagen zu einer Optimierung zu gelangen. Meist wird dieser Punkt bei umfangreichen (polyvalenten) Systemen erst dann erreicht, wenn bereits die taktische und technische Alterung einsetzt. Integriert man nun das jeweils erreichte Leistungspotential über *n* Jahre, so stellt man fest, daß in unseren Verhältnissen mit monovalenten Lösungen im allgemeinen bedeutend risikoloser ungefähr zum gleichen Ziel zu kommen ist. Man mag das bedauern; es hat aber keinen Sinn, an den uns auferlegten Realitäten vorbeisehen zu wollen. Im übrigen findet der Fachmann gerade im Ausland zahlreiche Fälle von aufwendigen Statussymbolen im Arsenal der Luftkriegführung. Man braucht dazu nicht einmal in den Mittleren Osten zu gehen. Wir dürften eines der wenigen Länder sein, die sich bei der Einführung eines neuen Mittels mit größter Gewissenhaftigkeit um dessen wirkliche Autonomie bezüglich Ersatzteilen, Munition und Brennstoffs für die ganze Lebensdauer kümmern, und die auch darauf halten, die Pilotenausbildung mit Ausnahme der Erstumschulungen vereinzelter Testpiloten und Fluglehrer ganz im eigenen Lande durchführen zu können.

Im übrigen gelten unsere Überlegungen hinsichtlich «Verdauungszeit» eines neuen Waffensystems für *moderne Flabwaffen* in noch viel höherem Maße. Lenkwaffen können in unserem Lande im Frieden überhaupt nicht verschossen werden; einzelne Kontrollschüsse im Ausland sind sehr teuer und ergeben keine genügend breite statistische Grundlage für bestimmte Überprüfungen von mathematischen Überlegungen oder Simulatorergebnissen. Dazu kommt, daß die Teilerfahrungen sehr vieler kurzer, über das Jahr verteilter Wiederholungskurs-Perioden zusammengelegt werden müssen, bis dieselben Randbedingungen alle mehrmals und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das neue System erfaßt worden sind. Dank dem Überwachungsgeschwader, den Testpiloten, dem individuellen Training und dem Werkflugdienst der AMF ist man dagegen bei der Flugwaffe nicht nur auf Wiederholungskurse oder Rekrutenschulen angewiesen, um diese unentbehrliche «Rodage»-Periode zu absolvieren und voll auszuwerten.

4. Flugzeuge oder Fliegerabwehr? Keine Alternative!

Sehr intensiv beschäftigt sich die Öffentlichkeit zur Zeit mit der Frage, ob für den Raumschutz eine modernisierte Flab *allein* eine Alternative zur Flugwaffe darstellen könnte. Man erhofft sich davon insgeheim eine billigere Lösung. Hier darf man mit Beruhigung feststellen, daß weder unter den Fachleuten unserer Flab noch unter jenen der Flugwaffe oder den für die Einsatzleitung in der Luftverteidigung verantwortlichen und in dieser Führungstätigkeit erfahrenen Stabsoffizieren jemals die Meinung vertreten worden ist, die Alternative könne «Flieger oder Flab» heißen. Wer über die Eigenschaften, namentlich in unserem Gelände, die Trefferwartung, die Störfestigkeit und die Kosten/Nutzen-Analysen bei-

der Waffenbranche Bescheid weiß, muß zum Schlusse kommen, daß sich beide Waffenarten sicher aufs beste ergänzen, aber nie gegenseitig ersetzen können. Es ist uns denn auch kein Land bekannt, das sich einseitig nur auf Flugzeuge oder nur auf Flab festgelegt hätte.

5. Modernisierung der Flab

Unbestritten ist, daß die derzeitigen Mittel unserer Flab modernisiert werden müssen. Bei den 20-mm-Kanonen, deren Wirkung zufolge ihrer großen Zahl trotz aller Schwierigkeiten des Zielvorganges nicht unterschätzt werden darf, wird sich die Modernisierung auf eine Ausstattung mit neuen Visieren beschränken müssen. Beim Mittelkaliber dagegen drängt sich der Ersatz der heutigen Radarausstattung und des Rechengerätes durch eine wesentlich modernere Ausrüstung derselben Provenienz auf, wobei vorderhand noch offenbleibt, ob in einer ersten Runde alle Verbände oder – zum Sammeln weiterer Erfahrungen – zunächst nur einige Regimenter umgerüstet werden sollen.

Sodann wird es darum gehen, eine Flablenkwaffe genügender Mobilität und kurzer bis mittlerer Reichweite vorab für den Schutz der mechanisierten Divisionen zu beschaffen. Verschiedene Typen sind bei uns bereits Truppenversuchen unterworfen worden, andere werden noch folgen. An der Entwicklung eines schwedischen Modells ist die Schweiz bekanntlich beteiligt. Denkbar wären – im Sinne einer logistischen Vereinfachung – auch Kombinationen des neu einzuführenden Feuerleitgerätes für die Mittelkaliberflab mit einer ausländischen Lenkwaffe, wofür auf privater Grundlage bei der Industrie bereits Studien gemacht worden sind. Aus den Erfahrungen von Jom Kippur ergibt sich prinzipiell, daß eine weitgehende Diversifikation der Abwehrmittel die besten Chancen für hohe Erfolgs- und Überlebensraten der Flab bietet, schon mit Rücksicht auf den dadurch steigenden Aufwand des Gegners für die elektronische Störung solcher Waffen.

Hier sind uns gewisse Grenzen gesetzt durch die Aufwände für die Ausbildung an zahlreichen Systemen gleichzeitig, für die Kosten der pro System aufzubauenden rückwärtigen Organisation, zum Teil auch durch gewisse internationale Konventionen über die Frequenzbewirtschaftung im Raume Mitteleuropa, denn wir könnten es uns nicht leisten, an bestimmten Waffensystemen im Frieden nicht zu üben. Trotzdem werden wir uns bemühen, den Grundsatz, «nicht alle Eier im selben Körbchen zu haben», möglichst weitgehend anzuwenden. Bei den mobilen Systemen sind uns zusätzlich bezüglich Normalisation des Transportmittels gewisse Randbedingungen von der Motorisierung her auferlegt. Die Einführung neuer Spezialfahrzeuge in einer verhältnismäßig kleinen Zahl würde zum Beispiel unverhältnismäßig hohe Infrastrukturkosten mit sich bringen, die sich negativ auf die beschaffbare Zahl eigentlicher Flabwaffen auswirken könnte.

Die in Prüfung stehenden Systeme weisen einen sehr unterschiedlichen Fertigungs- und Erprobungsstand auf. Es ist deshalb im Moment noch nicht möglich, eine Prognose über die mutmaßliche Tauglichkeitsreihenfolge und über die Einführungszeit abzugeben. Man wird sich auch damit abfinden müssen, daß keine absolute Zeitsynchronisation zwischen dem Projekt «Neues Kampfflugzeug» und den verschiedenen Vorhaben zur Modernisierung und Verstärkung unserer Flab möglich sein wird. Zur Erzielung eines möglichst gleichmäßig über die Jahre verteilten Zahlungsbedarfes im Rahmen einer systematischen Finanzplanung, wie sie sich im EMD in den letzten Jahren sehr gut eingespielt hat, wäre eine solche Ballung auch gar nicht erwünscht.

6. Ausblick

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß wir in den achtziger Jahren den uns gestellten Auftrag werden erfüllen können, wenn uns zu den heute vorhandenen Mitteln:

- dem Nachrichten- und Einsatzleitsystem «Florida»;
- der «Hunter»-Flotte;
- den «Mirage-III» und «-IIIS»-Flugzeugen;
- dem Flablenkwaffensystem BL 64;
- den 20-mm-Kanonen (mit verbesserten Visieren);

neu bewilligt werden:

- die Modernisierung des Mittelkalibersystems 35 mm bezüglich Radar- und Rechnerausstattung;
- die Beschaffung mobiler Kurzstrecken-Flablenkwaffen;
- die Beschaffung eines Raumschutzflugzeuges.

Mit diesen Modernisierungsschritten könnten die bestehenden Lücken in der

- Luftverteidigung;
- Tieffliegerbekämpfung;
- im Raumschutz

durch das Zusammenwirken von Flugwaffe und Fliegerabwehr geschlossen werden.

Die Militäraviatik gestern und heute

Oberstdivisionär Ernst Wetter

Anspruchsvolle Führung

Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen zu sein ist beileibe keine Sinekure. Führung, Verwaltung, Ausbildung und Materialbeschaffung gehören in sein direktes Aufgabengebiet oder unter seine Oberaufsicht. Vor allem die Beschaffung von Material für die Luftkriegführung ist stets Zündstoff gewesen und wird es auch künftig sein. Luftkriegführung ist in der Schweiz nicht nur ein militärisches, sondern auch ein hochpolitisches Problem. Wie kaum ein anderer sieht sich der Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen daher der öffentlichen Meinung und Kritik ausgesetzt.

Schon der Kommandant der ersten Fliegerabteilung, Hptm Real, machte diese Erfahrung. In seinem Entlassungsgesuch vom 16. Juni 1916 stehen die Sätze: «Es ist mir nicht mehr möglich, die Verantwortung für meine Untergebenen und die Kriegsbereitschaft der schweizerischen Fliegerabteilung zu tragen ... 1914 wurde ich aufgefordert, die Organisation der Fliegertruppen zu übernehmen. Ich sagte zu, in der frohen Hoffnung, etwas Gutes schaffen zu können. Die Unterstützung, welche ich aber für die Arbeiten fand, brachte mir nur arge Enttäuschungen und schwere Sorgen. In diesen zwei Kriegsjahren ist es nicht möglich geworden, eine Fliegertruppe aufzustellen, die nur annähernd unseren Verhältnissen entsprechen könnte ...»

Diese Last der Verantwortung und die Schwierigkeit der Aufgabe haben auch seine Nachfolger zu spüren bekommen. Seit 1936, als die Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr mit einem Waffenchef an der Spitze geschaffen wurde, der gleichzeitig Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen war, gab es fünf Kommandanten. Zwei wurden kaltgestellt, einer verbrauchte sich fast bis zu seiner Erschöpfung.

Die Reorganisation des Jahres 1968, mit der Bildung von zwei Dienstabteilungen (Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr

und Abteilung der Militärflugplätze) und des Chefs Führung und Einsatz (Kommandant der Truppe) brachte wohl eine merkliche Entlastung, aber nach wie vor ist die oberste Führung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen ein schwieriges und exponiertes Amt.

Einsatzdoktrin und Flugzeugbeschaffung

Vereinfacht läßt sich sagen, eine Konzeption sei vom Flugzeug selbst, dann von den Einsatz- und Abwehrmöglichkeiten des Gegners im Rahmen der Luftkriegführung abhängig.

Was hat sich in diesen 60 Jahren geändert?

Wohl sind Flugtechnik, Flugzeuge und deren Ausrüstung in der Entwicklung rasant vorangeschritten, aber seit 1914 weiß man, daß es im Prinzip Aufklärungs-, Jagd-, Erdkampf- und Transportflugzeuge gibt und braucht. Schon damals, mindestens aber einige Jahre nachher, wäre es möglich gewesen, eine Konzeption aufzustellen, die in den Grundzügen bis heute eine gewisse Gültigkeit gehabt hätte. Statt dessen stieß man die Konzeptionsfrage wie ein heißes Eisen mit dem Schuh vor sich hin und diskutierte Nebensächliches. Ein Beispiel aus der Rede des Chefs des Eidgenössischen Militärdepartements im Parlament aus dem Jahre 1927 spricht für sich: «Was uns noch zu lösen bleibt, ist die Beschaffung des notwendigen Materials. Da stehen wir vor einer Frage, die vor Schwierigkeiten förmlich strotzt. Soll ein Flugzeug aus Holz oder Metall hergestellt sein, und mit welchem Motor? Welche Flugzeuge sind nötig? Ein Beobachtungs- oder ein Jagdflugzeug? Soll es ein- oder zweisitzig sein ...?»

Bild 1. Aufruf zur Nationalspende für die «Schaffung einer Militäraviatik zum Schutze des Vaterlandes», 1913.

