

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 190 (2024)
Heft: 8

Artikel: Seit 110 Jahren mit viel Tempo unterwegs
Autor: Brändli, Christian
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1063580>

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: 13.01.2026

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



Seit 110 Jahren mit viel Tempo unterwegs

In ihrer Geschichte hat die Schweizer Luftwaffe schon einige Veränderungen erlebt. Nun steht wieder einmal ein Generationenwechsel an. Mit Air2030 werden am Himmel und am Boden neue Systeme beschafft.

Christian Brändli

Der Fesselballon war in den Anfängen der Schweizer Militäraviatik das Gefährt, das auf der Höhe der damaligen Zeit stand. Tatsächlich versprach er eine lange Verweildauer hoch oben in der Luft. 1892 stiegen zwei Vertreter des Generalstabsbureaus mit dem berühmten Ballonfahrer Spelterini auf, um den militärischen Nutzen speziell von Fesselballons zur Beobachtung zu prüfen. Der Aufklärer hätte 500 Meter über der Erde Truppenbewegungen per Telefon bekanntgegeben. Das Parlament hatte aber im folgenden Jahr noch kein Gehör für den Beschaffungsantrag für einen Militärballon für 69 500 Franken. Zu teuer, hiess es. Ausserdem waren dem Parlament die Winde in der Schweiz zu unberechenbar.

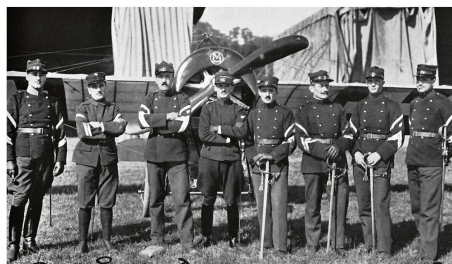
Offenbar scheinen die Böen ein paar Jahre darauf abgeflaut zu haben, denn 1897 wurden die nötigen Mittel gesprochen und 1900 rückten Freiwillige zur ersten Luftschiiffer-Rekrutenschule in Bern ein. Ballons mochten sich zwar lange in der Luft halten, ihre Zeit in der Armee war jedoch Mitte des Ersten Weltkrieges recht schnell abgelaufen.

Start mit privaten Maschinen

Noch gab es für die Fliegerei allerdings einige Rückschläge. Nachdem der Bundesrat 1910 eine Unterstützung für die Flugausbildung zu militärischen Zwecken verweigert hatte, organisierte die Schweizeri-

sche Offiziersgesellschaft 1913 eine private Nationalspende, die bis 1914 ein Sammelresultat von 1,7 Mio. Franken zugunsten der Militäraviatik erzielte. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges vereitelte jedoch den vorgesehenen Kauf von sechs Doppeldeckern.

Am 31. Juli 1914 wurde der Kavallerie-Instruktor und Pilot Theodor Real mit der Aufstellung einer Fliegertruppe betraut. Er



Die Pioniere der Fliegertruppe 1914 auf dem Beundenfeld: Die zur Mobilmachung eingerückten Piloten der ersten Fliegertruppe der Schweiz posieren vor einem Morane-Saulnier-Eindecker, dem schnellsten der neun damals zur Verfügung stehenden Aeroplane. Bild: Archiv Luftwaffe



Die Häfeli DH-3 M IIIa wurde bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges verwendet. Bild: Bildarchiv ETH-Bibliothek Zürich

beschlagnahmte drei an der Landesausstellung in Bern ausgestellte Flugzeuge. Die ersten zehn ausgebildeten schweizerischen Piloten, darunter acht Romands, rückten zum Teil mit ihren eigenen Flugzeugen und Mechanikern in Bern-Beundenfeld ein, wo bei der Kaserne auch schon eine Ballonhalle bestanden hatte. Sie bildeten die neu geschaffene Fliegertruppe – die offizielle Geburtsstunde der heutigen Schweizer Luftwaffe. Der Flugpionier Oskar Bider wurde zum Chefpiloten ernannt. Noch 1914 erfolgte die Verlegung nach Dübendorf.

Die Kriegsjahre waren geprägt von einem Aufbau der Flugwaffe und einem regen Betrieb in Dübendorf und Thun, die der Schulung und Aufklärung dienten. Bei Kriegsende 1918 zählte die Luftwaffe 62 brevetierte Militärpiloten und 68 Flugzeuge, die alle in der Schweiz gebaut worden waren.

Schleppender Ausbau in der Zwischenkriegszeit

Das Sparregime bei Militärausgaben nach 1919 sowie Fehlschläge bei der Entwicklung von Flugzeugen liessen in den 1920er-Jahren nur einen beschränkten Ausbau der Flugwaffe zu. Die allerersten Flugzeuge verblieben im Schnitt unter zehn Jahre in Dienst. Einzig die 1919 eingeführten Häfeli DH-3 M IIIa brachten es auf 20 Dienstjahre.

In der Zwischenkriegszeit entstanden in Thun, Lausanne und Payerne neue Militärflugplätze sowie über das ganze Land ver-

▲ Vier Generationen Kampffjets in der Luft: An der Air14 zeigten sich Venom, Hunter, Mirage und Tiger nebeneinander.
Bild: Yves Bachmann, VBS

teilt Fliegerstützpunkte. Ab 1930 beschaffte die Luftwaffe zunehmend Kampfflugzeuge statt wie bis dahin nur Beobachtungsflugzeuge. In den Konstruktionswerkstätten in Thun und den Flugzeugwerken Altenrhein wurden Jagdflugzeuge Dewoitine D-27 und Fernaufklärer Fokker CV-E produziert. Angesichts der deutschen Aufrüstung wurde der Beobachter- und Kampfdoppeldecker C-35 eingeführt. Zudem wurde das französische Jagdflugzeug Morane-Saulnier in Lizenz gebaut und es wurden die ersten deutschen Messerschmitt-Jäger gekauft.

1934 wurde der Fliegerbeobachtungs- und Meldedienst neu organisiert und zentralisiert. Erst 1936 erhielt die Flugwaffe den Status einer selbständigen Waffengattung mit eigenem Waffenchef, dem man auch die gleichzeitig geschaffenen Fliegerabwehrtruppen unterstellte.

Zu wenig Flugzeuge für alle Kompanien

Wie Toni Bernhard und Henry Wydler im Historischen Lexikon schreiben, stand die Luftwaffe bei Ausbruch des Zweiten Weltkriegs 1939 erst vor dem Ausbau. An kriegstauglichen Maschinen waren gerade einmal 40 Jagdeinsitzer – 10 ME 109D, 28 ME 109E und 2 Morane – sowie 80 Mehrzweckzweisitzer C-35 einsatzbereit. Knapp 100 weitere Flugzeuge taugten bestenfalls für Erdkampfeinsätze. Von den 21 eingerückten Fliegerkompanien mussten fünf gleich wieder nach Hause geschickt werden, da es für sie keine Maschinen gab. Nur deren drei galten als kriegstüchtig.

Nicht viel besser sah es bei den Flabkanonen aus. Ab Juli 1940 wurden 15 Kriegsflugplätze mit Hartbelagspisten, Splitterwehren, Betonunterständen und erste Kavernen gebaut, unter anderem 1940 in Emmen, Buochs, Meiringen und Interlaken, 1941 in Lodrino und Locarno und 1943 in Sitten.

Während des deutschen Frankreichfeldzugs im Mai und Juni 1940 kam es zu rund 200 Grenzverletzungen durch fremde, vor allem deutsche Kampfflugzeuge. Flieger und Flab traten als einzige Waffengattungen der Armee in Aktion. Die Schweizer Piloten schossen deutsche Bomber ab, die die helvetischen Messerschmitts für eigene Flugzeuge hielten. Der deutsche Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Hermann Göring, reagierte und schickte zwei kleinere Geschwader zur Strafaktion in den Jura. Die Schweizer schlugen sich prächtig: Im 40-tägigen «Krieg» gegen



Eine 20-mm-Flabkanone Oerlikon schützt während des Zweiten Weltkrieges die Reussbrücke in Mellingen. Bild: Wikipedia

Grossdeutschland schossen sie elf deutsche Flugzeuge ab. Die eigenen Verluste betrugen zwei Flugzeuge. Ausserdem sollten deutsche Saboteure vier Flugplätze lahmlegen. Doch sie wurden alle gefasst.

Die Schweiz spielte aber mit dem Feuer. Auf weiteren Druck von Deutschland verbot General Henri Guisan am 20. Juni 1940 der Flugwaffe den Luftkampf über der Schweiz – dieses Verbot galt bis November 1943 – und überliess die Wahrung der schweizerischen Lufthoheit der Flab.

Da diese gegen hoch fliegende Flugzeuge nur ihre 7,5-cm-Kanonen einsetzen konnte, stand dem Überflug des schweizerischen Luftraums durch deutsche und englische Flugzeuge, ab August 1943 auch durch amerikanische Bombengeschwader, nur wenig im Weg. Insgesamt wurde die Zahl der Flugzeuge und Flabgeschütze während des Kriegs vermehrt, aber kaum technisch verbessert. Ende August 1945 zählte die Flugwaffe 530 Flugzeuge, nämlich 328 Jagd- und 202 Mehrzweckzweisitzer, ausser den deutschen Messerschmitt alle aus schweizerischer Produktion. Die Flab verfügte über 2000 Kanonen der Kaliber 7,5 cm, 34 mm und 20 mm, ohne jene der Infanterie und der Festungen. Sie zählte 67 leichte und 43 schwere Batterien sowie 14 Scheinwerferkompanien. Hinzu kamen 12 leichte und 33 34-mm-Batterien der sogenannten Ortsflab.

Während des Zweiten Weltkriegs kam es zu 6501 Grenzverletzungen, 198 fremde Flugzeuge landeten auf Schweizer Hoheitsgebiet, 56 stürzten ab. Die aus Occasionsbeständen der US-Luftwaffe nach dem

Krieg günstig erworbenen P-51 Mustang waren mit 131 Exemplaren von 1948 bis 1958 bei der Schweizer Luftwaffe im Einsatz.

Länger in Dienst und immer zahlreicher

Während die Maschinen der Zwischenkriegszeit durchschnittlich rund 15 Jahre in Dienst standen, verlängerte sich die Verwendungsdauer mit dem Einzug der Düsenflugzeuge schlagartig. 30 Jahre waren bald das Minimum, 40 Jahre kamen häufig vor und sogar 50 Jahre waren möglich.

Die Schweiz hatte nach dem Kriegsende den Anschluss an die neuen Techniken wie Strahl- oder Düsentriebwerke, Lenkwaffen, Radar und Elektronik gesucht. Schon 1946 erprobte sie vier Düsenflugzeuge des Typs Vampire Mark I. Der Jet überzeugte, weshalb eine erste Serie von 75 Vampires – hierzulande liebevoll «Vämpi» genannt – der verbesserten Version «Mark 6» beschafft wurde. Ab 1960 wurden Schleudersitze eingebaut. Bis zu jenem Zeitpunkt durften die Flugzeuge nur von unverheirateten Piloten geflogen werden.

In den 1950er-Jahren erreichte der Kalte Krieg einen ersten Höhepunkt. Auch die Schweiz rüstete stark auf: Es wurden nie zuvor und auch nie nach dieser Periode so viele Kampfflugzeuge beschafft. Lieferant war ausschliesslich Grossbritannien: zuerst insgesamt 175 der bereits erwähnten Vampires, dann fast ohne Unterbruch 250 De Havilland DH112 Venom. 350 Exemplare Vampire und Venom wurden in Lizenz im Inland produziert. 1956 waren alle Kampfstaffeln der schweizerischen Flugwaffe als erste der Welt ausschliesslich mit Düsenflugzeugen ausgerüstet.

Für diese Maschinen musste ab den 1950er-Jahren die Infrastruktur der bestehenden Flugplätze angepasst werden. Es entstanden weitere Flugzeugkavernen und ab den 1960er-Jahren Notlandeplätzen auf Autobahnen. 1958 verzichtete das Eidgenössische Flugzeugwerk in Emmen nach Fehlschlägen mit dem N-20 sowie die Flugzeugwerke Altenrhein mit dem P-16 auf Eigenentwicklungen. Dafür wurden ab 1958 130 Jagdbomber Hunter in England beschafft, eines der damals fortschrittlichsten Jagdflugzeuge überhaupt. Mit zunehmendem Alter kam es allerdings auch zu mehr Unfällen. Bis zur Ausmusterung stürzten 25 Hunter ab.

1954 erhielt die Kleinkaliberflab neue, leistungsfähigere 20-mm-Kanonen mit einer Wirkungshöhe von 1500 Meter. In den 1960er-Jahren wurde die Flugwaffe weiter

modernisiert. So wurde das zentrale Flugüberwachungssystem Florida eingeführt. Hinzu kamen die Boden-Luft-Lenk Waffen Bloodhound, die bis 1999 in Betrieb waren.

Es wird zu teuer

Zu einem Debakel geriet die Anschaffung des französischen Abfangjägers Mirage. Die Kosten liefen völlig aus dem Ruder und führten zur «Mirage-Affäre». Das Beschaffungsprogramm wurde massiv reduziert, statt der geplanten 100 Maschinen in Lizenz wurden nur deren 59 gebaut. Die Diskussionen um die Entwicklung der Flugwaffe hielten an. 1972 verzichtete der Bundesrat auf den Kauf von 30 Jagdbombern für 1,5 Mrd. Franken.

Das entfachte eine Grundsatzdebatte über das Luftkriegskonzept. Priorität erhielt der Raumschutz: Ab 1976 wurden 110 amerikanische Leichtjäger des Typs F-5 E Tiger beschafft. 1985 wurde die Flab durch ein mobiles Flablenk Waffensystem Rapier mit einer Wirkungshöhe von 3000 Meter zum Schutz vor mechanisierten Verbänden verstärkt. In den 1990er-Jahren wurden die «Zahnstocher», die alten Flabkanonen, durch die schultergestützte mobile Flablenkwaffe Stinger ersetzt. Diese hätte eigentlich auch schon wieder ersetzt werden sollen, sie wird aber nach dem Entscheid der Armeeführung vom letzten Jahr weiter eingesetzt. Im Ukraine-Krieg hat sie ihre weiterhin bestehende Wirkung demonstriert.

Die Leichtfliegerstaffeln, die ab 1958 mit der Alouette II, ab 1964 mit der Alouette III und schliesslich ab 1987 mit dem Super Puma respektive Cougar-Helikopter und seit wenigen Jahren auch mit dem Eurocop-



Die Stationen auf dem Weg zum F/A-18-Piloten führen über den PC-7 Turbo Trainer (rechts) und den Pilatus PC-21. Bild: Alexander Kühni, VBS

ter EC635 ausgestattet sind und über Flächenflugzeuge des Typs Pilatus-Porter verfügen, sind für Aufklärung und Verbindung, hauptsächlich aber Transporte zuständig.

Seit 1945 sind immer wirkungsvollere Kampfflugzeuge eingeführt worden. Entsprechend sind ab Mitte der 1990er-Jahre deren Stückzahlen ständig reduziert worden. Nach dem Armeeleitbild von 1995 wurden elf Kriegsflugplätze aufgehoben, ein weiterer wurde dem Kanton Graubünden übergeben. Anlässlich des bis dahin grössten Rüstungsvorhabens der schweizerischen Flugwaffe – dem Kauf von 34 amerikanischen Kampfbombern F/A-18 Hornet für 3,5 Mrd. Franken – wurde aufgrund einer Volksinitiative erstmals das Volk befragt, das sich in der Abstimmung von 1993 für die Beschaffung aussprach.

Aus Flug- wird Luftwaffe

Per 1. Januar 1996 erhielten die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen inklusive der Flug-



Die heutigen Mittel der Luftverteidigung: eine F/A-18C Hornet und eine 35-mm-Fliegerabwehrkanone 63/12 auf dem Flugplatz Payerne. Bild: Donat Achermann, VBS

waffe einen neuen Namen: Sie heisst seither Luftwaffe, eine Bezeichnung, wie sie international üblich ist. Erste Beschriftungen «Swiss Air Force» wurden auf den Verbindungsflugzeugen Learjet und King Air erstellt, danach erhielten die Super-Puma-Helikopter im Rahmen ihrer Einsätze im Kosovo ab 1999 auffällige Beschriftungen, die später bei allen Hubschraubern und Transportflugzeugen durch kleinere, permanente Beschriftungen ersetzt wurden. Ab 1998 wurde der Bambini-Code, die ehemalige Sprache der Piloten der Schweizer Luftwaffe, durch den Brevity Code der NATO ersetzt.

1977 nahmen Schweizer Kampffjets zum ersten Mal an Schiessversuchen in Schweden teil. Den Grundstein für den Ausbildungsaustausch mit befreundeten Ländern legte in den 1980er-Jahren das Protocole d'accord mit Frankreich für die Pilotenausbildung. Es folgten weitere Abkommen mit zahlreichen ausländischen Streitkräften. Ab 1985 konnten Schweizer Militärpiloten ein Luftkampftraining in tieferen Flughöhen von Sardinien aus durchführen; seit 1991 geschieht dies über der Nordsee.

F-35 statt Gripen

Zu einem kräftigen Dämpfer für die Luftwaffe kam es am 18. Mai 2014, als die Stimmberechtigten mit 53,4 Prozent die von Bundesrat und Parlament beantragte Anschaffung eines neuen Kampffjets Saab Gripen an der Urne ablehnten. Gegen die Beschaffung hatten sich ein links-grünes Bündnis, aber auch eine bürgerlich-liberale Gruppierung gestellt.

Grosse Opposition bildete sich ein paar Jahre darauf gegen die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge. Äusserst knapp mit 50,14 Prozent nahm das Schweizer Volk am 27.



Ein Super Puma stösst Infrarot-Tauschkörper, sogenannte Flares, aus. Bild: Sina Guntern, VBS



Beim Fliegerschiessen Axalp 2022 zeigte sich eine F-35A vor grossem Publikum.

Bild: Alexander Kühni, VBS

September 2020 die entsprechende Vorlage über die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge an. Höchstens 6 Mrd. Franken sind dafür vorgesehen. Kurze Zeit später gab das Aussenministerium der Vereinigten Staaten der Schweiz die Erlaubnis zum Kauf von F-35A und Patriot.

Am 30. Juni 2021 entschied sich der Bundesrat für das Kampfflugzeug F-35A und das Lenkwaffensystem Patriot, beides Systeme,

die ins Konzept von Air2030 passen. Dieses sieht zum Schutz und zur Verteidigung des Luftraums eine Kombination aus Kampfflugzeugen und bodengestützter Luftverteidigung vor. Vor allem bei der bodengestützten Luftverteidigung grösserer Reichweite besteht seit der Ausserdienststellung der Bloodhound eine Lücke. Doch auch bei der mittleren Reichweite fehlt es an tauglichen Mitteln. Die neuen Systeme sind wiederum als eine

Investition für mindestens 30 Jahre geplant. Die Auslieferung der F-35A und von Patriot erfolgt voraussichtlich ab 2026 bis 2030.



Maj a D Christian Brändli
Chefredaktor ASMZ
christian.braendli@asmz.ch
8607 Seegraben



THE NEXT GENERATION TRAINER



Crafted in Switzerland

pilatus-aircraft.com