

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 14 (1938-1939)
Heft: 6

Artikel: Luftwaffen-Aufrüstung und nationale Flugzeug-Industrie
Autor: Horber, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-705549>

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: 08.01.2026

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

Schweizer Freiheit

Nicht wollen wir in tragem Rasten
uns im Tal auf Rosen betten —
die Freiheit fliegt dem fernen Ziele zu,
sie läßt dem Eidgetrauten keine Ruh'!
Sie fordert Mannessinn, der ungedämpft
aufs neue stets um ihre Rechte kämpft.
Sie flieht die düstern Tiefen dieser Erde,
wo dunkle Lust in wirrem Traum sich wiegt. —
Sie schwebt nach oben, sucht des Adlers Fährte
und gibt sich dem nur, der sich selbst besiegt.

(Aus dem literar. Nachlaß von Arnold Ott.)

Amnestie für Spanienfahrer?

Gewisse sozialistische Kreise und ihr unvermeidlicher kommunistischer Anhang haben dieses Thema prompt aufgegriffen und fordern mit beträchtlichem StimmAufwand Amnestie für die Spanienfahrer, worunter sie selbstverständlich diejenigen verstehen, die auf seiten der Regierungen von Valencia und Barcelona für «Freiheit und Demokratie» — wie sie so schön sagen — gekämpft haben. Diese Tatsache beweist zur Genüge, was hinter dieser Forderung steckt. Es ist den Herren, die nun in Volksversammlungen für die Amnestie Stimmung zu machen suchen, wohl kaum darum zu tun, die militärischen Leistungen der schweizerischen Freiwilligen in Spanien anzuerkennen, sondern für sie handelt es sich in erster Linie um ein parteipolitisches Manöver, weil sie auf diese Weise die schwere Verantwortung, die sie mit der verbotenen Anwerbung von Freiwilligen auf sich geladen haben, auf bequeme Art loszuwerden hoffen. Dem Einsender EHO, der sich im «Schweizer Soldat» vom 3. November von einem — das sei gerne anerkannt — rein sachlichen Standpunkt aus für die Gewährung der Amnestie ausgesprochen hat, scheint diese Seite der Angelegenheit leider entgangen zu sein.

Wenn man aber weiß, welche Kreise der Werbung von Freiwilligen für Volksfrontspanien nicht nur Vorschub geleistet, sondern sie mit allen Mitteln geradezu berufsmäßig betrieben haben, so wird man sich sofort klar, daß mit solchen Leuten sachlich nicht diskutiert werden kann. Oder was soll man dazu sagen, wenn verlangt wird, daß der berühmte Kommunist Otto Brunner seine im spanischen Bürgerkrieg erworbenen «Kenntnisse» als Lehrer unserer Schweizergoldaten zur Verfügung stellen sollte? Diese einzige Frage beleuchtet blitzartig die Verlogenheit der ganzen Amnestie-Kampagne. Ein für allemal sei darum festgestellt, daß wir uns für «Instruktoren» dieser Art in aller Form bedanken! Wenn Bundesrat und Armeeführung es für nötig erachten, die Erfahrungen des Krieges in Spanien für uns auszuwerten, so stehen ihnen hierfür zweifellos andere und bessere Wege offen, als die Verwendung notorischer Unterhändler unserer Demokratie als militärische Lehrer.

Es sei ohne weiteres zugegeben, daß nicht alle Freiwilligen, die sich nach Spanien anwerben ließen, organisierte Kommunisten sind; man halte sich aber stets vor Augen, daß die kommunistische Werbezentrale bestimmt keine Leute nach Rotsanien dirigiert hat, über deren politische Gesinnung sie im Zweifel war. Und daß es unter den Angeworbenen noch solch ahnungslose Engel gegeben haben soll, die nicht wußten, zu welchem Zwecke sie nach Volksfrontspanien geschickt wurden, glaubt im Ernste wohl niemand. Die ruhmreiche Tradition unserer Ahnen, die schweizerisches Heldentum auf allen

Schlachtfeldern Europas begründeten, hat dabei bestimmt keine Rolle gespielt. Sie wird aber jetzt als Aushängeschild benützt, um die Gutgläubigen über den wahren Sachverhalt hinwegzutäuschen. Man halte sich nur vor Augen, wie sich die Kommunisten gebärden würden, wenn die Mehrzahl der Spanienfahrer auf Seite Francos gekämpft hätte und irgendeine Rechtsorganisation deren Amnestierung verlangen würde!

Es ist darum sehr angebracht, die Dinge beim richtigen Namen zu nennen und es kann für uns in dieser Angelegenheit nur einen Standpunkt geben: Hände weg von dieser Amnestie; die Spanienfahrer haben das Militärstrafgesetz übertreten und müssen dafür auch die Konsequenzen tragen, wobei einzig zu bedauern ist, daß nicht auch die hinter den Kulissen tätigen kommunistischen Drahtzieher der Werbezentrale ihren Teil abbekommen!

Luftwaffen-Aufrüstung und nationale Flugzeug-Industrie

Zu den dringendsten Maßnahmen, die in nächster Zukunft darin liegen, unsere militärische Wehrbereitschaft bei allen Waffengattungen um ein wesentliches zu verstärken — zählt insbesondere der raschmögliche Weiterausbau unserer Militärluftwaffe durch Bereitstellung einer größeren Anzahl modernster, schnellster Kampfflugzeuge (Jagdmaschinen).

«Warum eine größere Zahl von modernsten schnellsten Jagdflugzeugen?» — werden sich unsere Leser fragen.

Einem eventuellen «Warum» möchte ich mit folgender Begründung entgegentreten:

Unaufhaltsam schreitet die Flugzeugtechnik vorwärts und immer wieder berichten Tagespresse und Radio von neuen Rekordleistungen modernster Flugzeugtypen; insbesondere was deren Schnelligkeitssteigerungen anbelangt. In dieser neuzeitlichen Schnellflugzeugentwicklung (ich erwähne hier speziell die Entwicklung militärischer Flugzeuge) liegt die bemerkenswerte Tatsache, daß solch hohe Geschwindigkeiten nicht nur von Einsitzerflugzeugen erreicht werden, sondern auch von größeren und größten Maschinen. Vom *militärischen* Gesichtspunkt aus bedeutet dies eine *Verringerung der Geschwindigkeitsspanne* zwischen Einsitzer- und Mehrsitzerflugzeugen, bzw. zwischen *Jagdflugzeug* und *Bombern*.

Wir in der Schweiz dürfen diese Entwicklung nicht als unabänderliche Tatsache hinnehmen, da die Aufgaben unserer Militärluftwaffe vorwiegend *defensiven* Charakters ist. Um diese Forderungen voll und ganz zu erfüllen, *bedarf die Schweiz einer überaus starken Abwehraviatik mit modernstem schnellstem Jagdflugzeugmaterial!*

Um unsern Luftraum tatsächlich schützen zu können, *müssen* wir Typen von *Jagdflugzeugen* besitzen, die auch den modernsten und schnellsten Bombern gegenüber noch den *unbedingt notwendigen Geschwindigkeitsüberschuß*, unübertreffliche *Steigtätigkeit* und *Wendigkeit* aufweisen, sowie *waffentechnisch* gut ausgerüstet sind, damit eine wirksame Abwehr von Bombenangriffsflugzeugen gewährleistet ist. Es wird für unsere, am militärischen Flugzeugbau beteiligten Stellen keine so leichte Aufgabe sein, einen Kampfflugzeugtyp zu entwickeln und bereitzustellen, welcher die bis heute von verschiedenen modernen ausländischen Angriffsflugzeugen erreichte 400-Kilometer-Geschwindigkeitsgrenze *erheblich* überschreitet.

Es wäre jedoch ein großer Irrtum, zu glauben, daß für unsere Verhältnisse ein Jagdflugzeugtyp genügen

sollte, dessen Höchstgeschwindigkeiten zwischen 400 und 480 Stundenkilometer liegen! Denn, wie ich oben schon anführte, legen die heute entwickelten Bomber bereits 400 km/Std. und darüber zurück! Wir müssen dabei in Betracht ziehen, daß das stetige Sinken der *relativen Geschwindigkeitsdifferenzen* zwischen Bombern und Jagdflugzeugen im gleichen Verhältnis eine Vergrößerung des Raumfaktors bedingt; d. h. die Flugstrecke, die nötig ist, um angreifende Bomber einzuholen, wird somit immer *größer*! Für unsern Kleinstaat mit seiner geringen Längen- und Tiefenausdehnung ist diese *Einholstrecke* angreifender feindlicher Flugzeugstaffeln heute bereits eine so große, daß deren Abwehr durch unsere, *derzeit im Einsatz befindlichen Armeeflugzeuge Fokker, Dewoitine und C.35 verunmöglicht wird!* (Evtl. kann der Typ C.35 heute die defensiven Aufgaben noch *teilweise* erfüllen.)

Kürzlich ist durch die schweizerische Tagespresse die Nachricht verbreitet worden, daß auf die Landesausstellung ein neues modernes Jagdflugzeug die staatlichen Werkstätten in Thun verlassen werde, um an der Wehrschau unserer Landesausstellung gezeigt zu werden. Es handelt sich bei diesem Flugzeug um den Lizenzbau des z. Z. modernsten schnellsten französischen Jagdflugzeugtyps «Morane 405».

Die Bereitstellung einer größeren Anzahl modernster Flugzeugtypen für unsere Luftwaffe ist heute eine dringliche Notwendigkeit. Deshalb wurde außerdem kürzlich auch in Deutschland eine Serie modernster Jagdeinsitzerflugzeuge angekauft (Messerschmidt- und Heinkeltypen). Bereits sind schon im Sommer 1937 in Thun und Dübendorf eingehende Versuche mit den hervorragenden Jagdflugzeugtypen der deutschen Messerschmidt- und Heinkel-Flugzeugwerke durchgeführt worden. Auf einem Jagdeinsitzer erstgenannten Fabrikats flog der deutsche Werkpilot Dr. Wurster bereits schon am 11. November 1937 eine Weltrekord-Bestzeit von 611 km/Std. Am 5. Juni dieses Jahres kam dieser Rekord schon wieder zu Fall, indem der berühmte Flieger Generalleutnant *Ernst Udet* auf einem Heinkel-Jagdflugzeug neuesten Typs die fabelhafte Weltrekordschnelligkeit von 634 Stundenkilometern erflieg. Die erwähnten deutschen Jagdeinsitzer-typen gelten heute als die besten und schnellsten Kampfflugzeuge der Welt. In waffentechnischer Hinsicht sind dieselben hervorragend ausgerüstet. Anlässlich des Internationalen Flugmeetings 1937 in Zürich-Dübendorf legten die Messerschmidt-Maschinen in den harten Zerreißproben einer internationalen Steig- und Sturzflugkonkurrenz sowie in der Alpentraversierung im militärischen Einzel- und Geschwaderflug den schlagenden Beweis hervorragender fliegerischer Eigenschaften ab, indem sie in jenen Konkurrenzen als überlegene Siegermaschinen hervortraten.

Weil heute die Produktionsziffer der erst im Aufbau begriffenen nationalen Flugzeugindustrie noch eine beschränkte ist, sahen sich unsere, für die militärische Luftaufrüstung verantwortlichen Instanzen genötigt, Flugzeugankäufe im Ausland zu tätigen, daher die Aufträge an französische und deutsche Flugzeugproduzenten.

Zudem befindet sich gegenwärtig in den Vereinigten Staaten eine fünfköpfige Kommission von Fachleuten der Fliegertruppe und der Kriegstechnischen Abteilung, um eventuell die Möglichkeit zu prüfen, die überragende Entwicklung der amerikanischen Militäraviatik für unser Land nutzbar zu machen.

Hauptsächlich in der Fabrikation und Lieferung von Armeeflugapparaten treten heute in den Vereinigten Staaten in verstärktem Maße nun auch mittlere und

kleinere *private* Flugzeugproduktionsstätten auf, die man dort trotz ihrer Qualitätsarbeit und ihrer guten Leistung bei Armeeflugzeug-Bestellungen vor wenigen Jahren noch sehr stiefmütterlich behandelt hatte. Der große Auftrag der amerikanischen Armeeluftwaffe zur Lieferung von 85 Maschinen an die verhältnismäßig kleinen Flugzeugwerke des Konstrukteurs *Seversky* sind der Beweis für ein solches Vorgehen. *Seversky* baut seit einiger Zeit den schnellen Ganzmetall-Jagdeinsitzer P 35, der eine Reisegeschwindigkeit von 430 bis 480 Kilometer in der Stunde entwickeln soll. Seine Maximalgeschwindigkeit dürfte demgemäß erheblich über 500 Stundenkilometern liegen. Ähnliche Tendenzen, die dahinzielen, solche Aufträge auch kleinen Flugzeugwerften zukommen zu lassen, scheinen sich auch in andern Ländern bemerkbar zu machen, wie dies heute verschiedene Ereignisse erkennen lassen. Kleinere Werke schleppen nicht den riesigen Ballast mit, der sich in mannigfaltigster Form aufgestapelt hat, sondern sind lebendiger und von frischerem Blute durchpulst, sind beweglicher und vielleicht auch wagemutiger! Der tödende Instanzenweg, der Feind jeglichen Fortschritts, der bei staatlich betriebenen Flugzeugproduktionsstätten zum Ausdruck kommt, haftet jenen privaten Werken nicht an.

Auch bei uns in der Schweiz ist heute die erfreuliche Feststellung zu machen, daß die seit Jahren geführten Bestrebungen zur Gründung einer privaten *nationalen Flugzeugindustrie* endlich auf fruchtbaren Boden gefallen sind. Die an der Schaffung einer Schweizerischen Flugzeugfabrik A.-G. beteiligten einflußreichen Kreise unserer Industrie und Zivilluftfahrt bieten Gewähr dafür, daß die Verwirklichung dieses großen Projekts nicht mehr allzulange auf sich warten lassen dürfte. Die Grundlage zu einer landeseigenen Flugzeugindustrie wurden schon vor einigen Jahren geschaffen. Wir haben im eigenen Lande einen Stock gut geschulter, tüchtiger Ingenieure und Techniker des Flugzeugbaus. Ferner ging man vor einigen Jahren bei Anlaß der Erweiterungsbauten am Maschinenlaboratorium der E. T. H. daran, eine neuzeitliche Windkanalanlage, ein Aerodynamisches Institut zu schaffen, das ein eminent wichtiger Zweig und Helfer für eine kommende nationale Flugzeugindustrie sein wird. Zudem besteht an der Eidg. Techn. Hochschule seit einigen Jahren ein Jahreskursus für Flugingenieure.

Eine landeseigene Luftfahrtindustrie ist im Zeitalter des technischen Fortschritts eine dringende Notwendigkeit: im Sinne der *Förderung unserer nationalen Wirtschaft* und im Interesse unserer Landesverteidigung!

H. Horber.

Beobachtungen im spanischen Bürgerkrieg

Angriff der Infanterie.

Eine Beobachtung, die ich immer wieder machen konnte, möchte ich vorausschicken: alle Schweizer, welche in der Heimat bereits Militärdienst geleistet hatten, gehörten hier besonders im Angriff zu den fähigsten Soldaten. Diese Feststellung ist ohne Zweifel ein Beweis für die Güte unserer militärischen Instruktion.

Die Beschreibung eines Angriffes erfolgt zweckmäßig in zwei Teilen, eine erste Phase ist die Vorbereitung und eine zweite sodann der Kampf selbst.

Die beste Vorbereitung ist intensive Artilleriefeuer auf die feindlichen Stellungen, um diese zu zerstören und dem Feinde eine geordnete Verteidigung zu verunmöglichen, aber auch nicht zuletzt, um die feindlichen Truppen zu demoralisieren. Diese Aufgaben kann auch der