

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 20 (1944-1945)
Heft: 32

Artikel: Schutz unserer Neutralität durch Flieger und Fliegerabwehr
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-711337>

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: 14.01.2026

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

Schutz unserer Neutralität

durch Flieger und Fliegerabwehr

Die in letzter Zeit mehrmals vorgenommenen Bombardierungen schweizerischer Städte und Dörfer durch die Luftwaffen der Alliierten haben der Frage gerufen, ob von seiten unseres Flieger- und Fliegerabwehrdienstes alles geschehe, was zum Schutze unserer Neutralität nötig sei. Zweifler und Beserwerer stellten die Behauptung auf, daß diese so überaus wichtigen Zweige des Schutzes unserer Neutralität schlecht organisiert seien und daß die Verhütung von Bombenabwürfen wohl möglich wäre, wenn eben... Um Klarheit zu schaffen darüber, was von beiden militärischen Diensten geleistet wird, orientierte kürzlich in verdankenswerter Weise der Waffenchef der Flieger- und Flabtruppen, Oberstdivisionär Rihner, über die Tätigkeit der Flab und der Flieger im Neutralitätsschutzdienst, indem er ausführte:

1. **Die Flab im Neutralitätsschutz.** Mit fortschreitender Invasion wird das Hoheitsgebiet unseres Landes mehr und mehr überflogen. Damit ergibt sich die Notwendigkeit, nicht nur durch die Flieger, sondern auch durch die Flab diesen Ueberfliegungen Halt zu gebieten. Die Flab-Truppe ist sehr stark beansprucht und die physische wie auch die psychische Leistung des einzelnen geht sehr hoch. Der Flab-Soldat hat jährlich 4 bis 5 Monate strengen Dienst zu leisten; Dispensationen sind sehr selten.

Wie löst die Flab ihre Aufgabe? Es werden drei Bereitschaftsgrade unterschieden. In mindestens $\frac{2}{3}$ aller Fälle findet der Bereitschaftsgrad I Anwendung. Beobachter und Kommandogerät müssen auf die Sekunde bereit sein, die Geschütze in 45 Sekunden. Ruhe ist in dieser Bereitschaft nicht möglich. Der Dienst muß so organisiert sein, daß in zwei oder drei Ablösungen gearbeitet werden kann. Besonders sorgfältig muß die Alarmorganisation ausgebaut sein. Auf den Flieger-Beobachtungs- und Meldedienst (FIBMD) allein kann in Grenznähe nicht abgestellt werden. Das Flab-Regiment selber muß zuverlässig Beobachtung mit Telephon-,

Blink- und Funkverbindung unterhalten. Für den Flugzeugerkennungsdienst werden besonders ausgebildete Leute verwendet, weil er ganz außerordentlich wichtig ist. Zuerst muß festgestellt werden, ob es sich um eigene oder um fremde Flugzeuge handelt und dann, welcher Art diese sind, weil danach die Abwehr eingerichtet wird. Horchgeräte unterstützen diese Organisation bei Tag und bei Nacht.

An 75 Einsatztagen ist unsere Fliegerabwehr 185mal zum Schuß gekommen, 42mal mit sichtbaren Treffern und 143mal ohne sichtbare Treffer. Dabei wurden 3886 7,5-cm-Geschosse, 15 593 34-mm-Geschosse und 393 20-mm-Geschosse verschossen. Die Resultate waren, verglichen mit den Erfolgen im letzten Krieg, wo 8000 bis 10 000 Schuß notwendig waren, um eine Maschine abzuschießen, gut. Wenn man bedenkt, daß größere Städte in Deutschland mit mehreren hundert Geschützen vom Kaliber 8 cm und mehr (München verfügt über 300 Geschütze, Berlin 1000) geschützt sind, so kommt man auch im gegenwärtigen Krieg auf eine sehr hohe Zahl von Schüssen, die für einen Abschluß nötig sind. Unsere Flab hat gut gearbeitet, besonders wenn man bedenkt, daß sie aus Sicherheitsgründen noch mehr oder weniger große Sperrsektoren berücksichtigen muß. Damit soll verhindert werden, daß eigene Städte, oder Gebiete jenseits der Grenze, beschossen werden. Unser schwerstes Kaliber für Flugabwehr ist 7,5 cm, während das Ausland Abwehrkanonen bis zu 15 cm Kaliber verwendet. Ausländische Flieger erklären, daß unsere 7,5-cm-Flab gefürchtet sei. Schließlich ist aber auch zu bedenken, daß unsere Flab ihre Aufgabe auch passiv erfüllt durch ihre bloße Anwesenheit. Sie zwingt die Flieger zum Ausweichen, oder wesentlich höher zu steigen. Damit aber ist bereits ein Teil ihrer Aufgabe erfüllt.

Im allgemeinen waren die Kriegführenden bestrebt, Grenzverletzungen dort zu vermeiden, wo Flab festgestellt oder vermutet wurde. Nach Aufstellung

der Flab im Jura z. B. suchten sich die fremden Flieger andere Einflugszonen aus. Amerikanische Flieger haben in ihren Karten alle bekannten Flabräume auf deutschem Gebiet eingetragen, mit genauer Angabe der Anzahl der Geschütze. Um diesen Räumen ausweichen zu können, wurden verlängerte Flugwege in Kauf genommen. Die amerikanischen Fliegergeschwader suchten in der Regel Anflugwege in 7000 bis 9000 m auf, um der Wirkung der Flab entgegen zu können. Fliegen sie niedriger, so wurden die Verluste sofort größer; z. B. am 27. 2. dieses Jahres, wo eine größere Zahl angeschossener schwerer Bomber über Schweizergebiet abstürzten oder notlandeten, weil an jenem Tage aus 5000 m Höhe angegriffen wurde.

Bereitschaftsgrad II und III sehen gewisse Erleichterungen vor. Sie sind abhängig von der Aufgabe, der Lage, der Alarmorganisation und den meteorologischen Verhältnissen. Je nach Wetterlage ist nicht oder kaum mit Einflügen zu rechnen. Ohne Zeitverlust müssen Änderungen in den Wetterverhältnissen gemeldet und ausgenutzt werden, damit die Stunden zum Ausspannen, oder aber zur Weiterbildung von Kader und Mannschaften ausgenutzt werden. Die Kommandanten müssen dieser Tatsache entsprechend handeln. Es ist daher für den Flab-Offizier wichtig, auch die Einsatzmöglichkeiten der Flieger zu kennen. Man war bei uns immer bestrebt, beide Waffen zusammenzuziehen zu gegenseitiger Instruktion.

Feuereröffnung und Feuerleitung. Einige Male kam es vor, daß unsere Flab das Feuer auf eigene Flugzeuge eröffnete. Die Gründe derartiger Fehler liegen im Mangel an Disziplin und an Ausbildung, besonders im Flugzeugerkennungsdienst. Im Auslande kommen sehr viele Abschüsse eigener Flugzeuge vor, aber wir können uns diesen Luxus nicht leisten. Die Einsatzbefehle legen fest, daß das Feuer nur dann eröffnet werden darf, wenn einwandfrei festgestellt ist, daß es sich um ausländische Flugzeuge handelt. Befinden sich

Literaturecke

In seinem Zyklus «Stimmen bedrängter Völker» brachte der Verlag Oprecht, Zürich, in deutscher Ausgabe Vercors «Das Schweigen» (Le silence de la mer) heraus. Das Büchlein wurde seinerzeit in Frankreich illegal gedruckt und hat eine unglaubliche Verbreitung erfahren. Vor dem Leser erscheint das leidende, gemarterte und trotz allem zuversichtlich hoffende und kämpfende Frankreich während der Besetzungs-

zeit. Mit Ergriffenheit folgt man der schlichten, aber hohen künstlerischen Niveau veratenden Erzählung und man ist froh, ein derartig wertvolles Dokument unserer Zeit in seiner Bibliothek zu wissen. Wem die Freiheit tatsächlich etwas bedeutet, der muß das Büchlein immer und immer wieder lesen.

(EHO.) Im Verlag Alfred Scherz, Bern, ist dieser Tage ein Kriegsroman herausgekommen, der füglich in die vorderste Reihe der

zeitgenössischen Literatur gestellt werden darf. Wir meinen das Werk H. E. Bates «In Frankreich notgelandet». Man erlebt das dramatische Schicksal einer RAF-Besatzung, die in Frankreich zur Notlandung gezwungen wurde. Das Buch ist von einer einwandfreien und sauberen soldatischen Grundhaltung, sein Inhalt ist von starker Dramatik, so daß man die Lektüre nur ungern unterbricht. Zweifellos ein Werk, das auch nach dem Kriege immer noch gefragt werden dürfte.

diese in Not, oder geben sie Landungsabsichten kund, dann dürfen sie nicht beschossen werden. Das ist aber nicht immer leicht zu erkennen. Im allgemeinen wird angenommen, daß ein Flugzeug, das sein Fahrgestell herausgelassen hat, keine Bombardierungsabsichten mehr habe.

Die Abwehr bei Nacht. Die Flab ist mit Scheinwerfern ausgerüstet, aber diese sind nicht sehr weittragend. Horchgeräte dienen dazu, jene frühzeitig auf das Flugzeug einstellen zu können. Der Aktionsbereich der Horchgeräte vermindert sich bei zunehmender Geschwindigkeit des Flugzeuges. Es nützt um so weniger, je mehr sich die Geschwindigkeit des Flugzeuges der Schallgeschwindigkeit nähert. Wolken fangen die Scheinwerferstrahlen auf. Die Kriegführenden verfügen noch über andere Mittel, um das Feuer auch in der Nacht sehr zielsicher zu leiten. Das mit dem Funkmeßgerät geleitete Feuer ist sehr gefürchtet, weil es auch ohne Scheinwerfer und durch dicke Wolkendecken hindurch zur Anwendung gelangen kann.

2. Die Flieger im Neutralitätsschutz. Unser Luftraum wurde im vergangenen Jahr weit mehr als bisher von beiden Parteien überflogen. In früheren Jahren ereigneten sich Grenzverletzungen in der Luft in der Regel zur Nachtzeit, seit der Invasion aber immer mehr auch während des Tages. Tagsüber wurde dauernd ein Fl.Rgt. eingesetzt, nachts trat nur die Flab in Aktion. Grenzverletzungen ereigneten sich zeitweise außerordentlich zahlreich. Im vergangenen Jahr fanden 1386 Grenzverletzungen durch Flieger statt, wobei ganze Verbände nur als eine Grenzverletzung gezählt wurden. 31mal flogen Verbände mit 10 bis 100 Flugzeugen in unser Gebiet ein. 161 Flugzeuge landeten oder stürzten letztes Jahr über unserem Gebiet ab. Vom 30. 8. 39 bis 12. 12. 44 waren es total 202. Vom 1. 1. bis 31. 12. 44 erfolgten 360 Einsätze mit 1091 Flugzeugen, 117mal mit, 63mal ohne Erfolg. Dabei wurden 161 Flugstunden absol-

viert. Zur Landung geführt wurden 91 Flugzeuge, abgeschossen 7. Wir verloren dabei einen Piloten und ein Flugzeug, während mehrere Flugzeuge angeschossen wurden. Bei diesen Einsätzen wurde das Material zeitweise stark forciert und es hat sich als feldtüchtig erwiesen. Die Beanspruchung der Flieger ist ebenfalls eine sehr hohe. Durchschnittlich hatten unsere Flieger 140 Tage Ablösungsdienst und 31 Tage Trainingskurse, also ein halbes Jahr Dienstleistung zu verzeichnen.

Einsatz im Neutralitätsschutz. Stets war mindestens ein Fl.Rgt. im Einsatz und mindestens je eine Staffel abwechselungsweise in der Ost- und der Westschweiz vom Tagesanbruch bis zur Dunkelheit startbereit. Die übrigen Staffeln trainierten oder beteiligten sich an Übungen der Erdtruppen. Die beiden Einsatzstaffeln werden je nach Bedarf durch eine weitere verstärkt, die auf Pikett steht. Alle werden von der Einsatzzentrale (EZ) geleitet. Werden durch den Funk-Ueberwachungsdienst Flugzeuge im Anflug gemeldet oder stellt der FIBMD einen Einflug fest, so erwarten die Einsatzstaffeln in höchster Bereitschaft (Pilot im Flugzeug mit laufendem Motor) den Startbefehl. Der Kurs der fremden Flugzeuge wird weiter verfolgt. Wird auch nur einigermaßen mit Sicherheit festgestellt, in welcher Richtung der Flug weitergeht, so wird die Einsatzstaffel auf einen Punkt befohlen, wo die Flugzeuge abgefangen werden können.

Unter Umständen können die Einsatzstaffeln auch zum Start mit ungefähre Richtung oder nur in einen Warteraum befohlen werden, wo sie dann weitere Weisungen erhalten. Geschwindigkeit, Richtung und Flughöhe der fremden Flugzeuge, Geschwindigkeit und Steigfähigkeit der eigenen Flugzeuge müssen dabei in Rechnung gestellt werden. Darin aber liegt die große Schwierigkeit der Abwehrorganisation. Unsere Flugzeuge sind den fremden Jägern in bezug auf Geschwindigkeit unterlegen, aber sie sind etwas rascher

als die fremden Bomber. Dazu kommt, daß ein Jäger im Steigflug etwa $\frac{1}{3}$ der Vorwärtsgeschwindigkeit einbüßt. In unserem kleinen Raum ist daher die Möglichkeit gering, rechtzeitig bei den fremden Flugzeugen einzutreffen. Gelingt es uns nicht, die Einsatzstaffeln auf den Treffpunkt zu dirigieren, so ist ein Nachjagen in der Regel erfolglos.

Diese Tatsache zeigte sich deutlich im Falle der Bombardierungen in Zürich. Unsere Flugzeuge wurden in Richtung Wattwil befohlen, weil die anliegenden Amerikaner von der Nordgrenze her gegen das Toggenburg flogen. Dann aber änderten sie die Richtung plötzlich um 90° und flogen Richtung Zürich. So konnten unsere Jäger nicht mehr rechtzeitig eingreifen.

Unsere Flugzeuge werden aber auch dann im Rückstand sein, wenn sie in Basel oder Olten postiert sind. Wir können nicht ständig Patrouillen oder größere Formationen in der Luft halten, dazu wäre ein Vielfaches an Flugzeugen nötig und noch viel weniger würde unser Brennstoff dazu ausreichen.

Es ist unglaublich, welch sinnlose Forderungen an unsere Fliegerei schon gestellt worden sind. Wenn irgendwo im Engadin fremde Flugzeuge auftauchen, sollten unsere Flieger bei jedem Wetter schon dort sein. Für ein normales Auge ist ein Flugzeug maximal nur auf 6 km sichtbar. Wolken, Dunst oder blendende Sonne erschweren das Suchen eines Flugzeuges sehr. Schon oft ist es in Flugmanövern vorgekommen, daß ganze Staffeln auf 5 bis 10 km aneinander vorbeiflogen, ohne voneinander etwas zu sehen. Die deutsche Jägerverteidigung hat sehr oft feindliche Verbände nicht stellen können, weil diese unterwegs ihre Richtung änderten. Als deutsche Flugzeuge in die Schweiz einflogen und von unseren Jägern abgeschossen wurden, hieß es, man habe es nur auf die Deutschen abgesehen. Schossen sie aber einen Amerikaner ab, dann stellte man fest, daß man sich nur an wehrlose Besatzungen heranwage. (Schluß folgt.)

Unsere Flugwaffe seit fünf Jahren im aktiven Einsatz

Als 1918 der erste Weltkrieg zu Ende ging, erklärten militärische Fachleute, daß der nächste Krieg den totalen Luftkrieg bringen werde. Tatsächlich war es so, daß das Flugzeug im Laufe der Kampfhandlungen von 1914—1918 entwickelt und vervollkommen worden war und damit die Voraussetzungen geschaffen für den Siegeslauf der Fliegerei. Im Laufe der zwanzig Jahre während der beiden großen Kriege setzte jedes Land seine ganze Ehre ein, um den raschest fliegenden, den am höchsten steigenden und den größten Ap-

parat zu bauen und zu besitzen. Es verging kaum eine Woche, wo nicht Meldungen von sensationellen Neuerungen auf dem Gebiete der Luftfahrt die Welt durchliefen. Hätte das Flugzeug der friedlichen Erschließung der Welt und der Völkerverständigung allein gedient, so hätte man sich an derartigen Nachrichten nur freuen können. Es wurde aber immer offener, daß dem Flugzeug auch eine andere Aufgabe zugeordnet worden war — es sollte als mächtvolles Instrument eines neuen Krieges — des Blitzkrieges — Länder

überraschen, und wenn nötig zerstören, bevor sich der Gegner überhaupt sammeln und sich zur Wehr setzen konnte. Diese Theorie wurde denn auch im ersten Kriegsjahr durch die Praxis weitgehend bestätigt. Es stellte sich immer mehr heraus, daß sich der Sieg unfehlbar demjenigen zuwendet, der die absolute Luftherrschaft in den Händen hat. Es zeigte sich aber auch etwas anderes: nämlich, daß selbst eine kleine Luftwaffe imstande ist, einen weitaus stärkern Gegner in der Luft zu schlagen, wenn man über die bessern Waffen und