

Zeitschrift: Protar
Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes
Band: 15 (1949)
Heft: 7-8

Artikel: Nochmals : "Die schweizerische Luftwaffe am Wendepunkt?"
Autor: Geiger, Alfred
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-363300>

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: 16.02.2026

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

praktische Uebungen in den Einzelheiten festlegen, bevor an die Ausbildung der Bezirksinstruktoren in den Kantonen herantreten wird.

Im gesamten genommen war es ein erfreulicher Kurs, weil alle Teilnehmer mit Interesse den Ausführungen und Uebungen folgten und überall eine Atmosphäre gegen-

seitigen Vertrauens und Verstehens zu verspüren war. Ich hoffe, dass die kommenden Kurse vom nämlichen guten Geiste getragen werden und wir eine Hauswehr-Organisation schaffen können, welche, wenn es nötig sein sollte, der Zivilbevölkerung den grösstmöglichen Schutz bietet.

Die aktive Abwehr

Nochmals: «Die schweizerische Luftwaffe am Wendepunkt?»

Von Lt. Alfred Geiger

In der Mai/Juni-Nummer der «Protar» befasst sich «Ikarus» in einem «Die schweizerische Luftwaffe am Wendepunkt» überschriebenen Artikel mit den Umgestaltungen, die unsere Fliegerwaffe seit dem letzten Weltkrieg erfahren hat. In seiner Arbeit kommt er zum Schluss, dass die Einführung von einsitzigen «Mustang»- und «Vampire»-Flugzeugen sowie der Verzicht auf eine Neuanschaffung von zweisitzigen Typen einem Wendepunkt in der bis jetzt von der Armeeführung vertretenen Einsatzdoktrin der schweizerischen Luftwaffe gleichkommt. Seiner Ansicht nach bedeutet die Bevorzugung einsitziger Kampfflugzeuge ein Abgehen vom Grundsatz, nach dem die Hauptaufgabe unserer Flugwaffe im Einsatz gegen Erdziele besteht; er sieht darin eine Umformung der schweizerischen Flugstreitkräfte zu einer eigentlichen Luft-Abwehrwaffe, deren erstes Gebot in der Bekämpfung von Luftzielen besteht. Zur Begründung seiner Ansicht führt er u. a. folgendes an:

«Der reine Jäger oder das einsitzige Flugzeug ist eine Abwehrwaffe in der Luft; es liegen darüber genügend Beispiele des vergangenen Krieges vor: Schlacht über England, über Malta, über den Kampffeldern Frankreichs und Westdeutschlands. Da er klein, wendig und sehr schnell ist, dazu über ein gutes Steigvermögen verfügt, eignet er sich vorzüglich zum Luftkampf. Das Rückstossflugzeug weist nun die Merkmale des Abwehrjägers vermehrt auf; ja es scheint sogar, dass der Düsenjäger für diese Aufgabe wie nach Mass konstruiert ist. Auch hier besitzen wir genügend taktische Erprobungen, sogar grossen Stils (Manöver in England und Amerika in den Jahren 1947, 1948, 1949), um den Beweis für diese Feststellungen antreten zu können.»

Nach einigen Bemerkungen über das für strategische Angriffe zum Einsatz gelangende Bombenflugzeug, die für die vorliegende Diskussion jedoch übergangen werden können, fährt er fort:

«In der Zwischenstufe liegt das leichte Bombardierungsflugzeug, das die Erdziele in der Front oder in deren nächster Nähe im Tief- oder Sturzflug zu bekämpfen hat. Diese Flugzeugtype ist meistens ein Mehrsitzer, ein- bis zweimotorig, und kann neben Maschinengewehren, Kanonen, Raketen auch Bomben mittragen (Beispiele: Iljuchin -10, Grumann «Avenger», Lockheed «Harpoon» usw.). Es handelt sich hier nicht etwa um ein leicht abgeändertes Jagd- oder Bombenflugzeug, sondern um eine eigene, zweckentsprechende Konstruktion. Wohl lässt sich beispielsweise ein Jäger am Bauch bepanzern und mit Bomben beladen, aber dadurch verliert er seine ursprünglichen Fähigkeiten des

schnellen Fliegens, der Wendigkeit und Steigkraft und wird so seiner eigentlichen Aufgabe entfremdet. Der Vergleich mit einem Personenwagen ist hier gegeben, der in einen Lastwagen umgewandelt wird. Zudem lässt sich mit Recht die Frage stellen, ob es notwendig ist. Erdziele mit hohen Fluggeschwindigkeiten anzugreifen, das heisst mit Düsenjägern. Schaut dabei etwas Positives heraus? Mitnichten! Wir erkennen, dass der Einsatz von Jägern auf Erdziele nur eine Notlösung ist. Der Eingriff in den Erdkampf bleibt speziellen Erdkampf-, Schlacht- oder leichten Bombardierungsflugzeugen, wie sie oben beschrieben sind und genannt wurden, vorbehalten; sie sind somit nicht Geräte eines Luftkrieges, sondern eines Landkrieges.»

Eine kritische Betrachtung dieser Ausführungen zeigt uns aber sofort, dass sie nicht in allen Teilen stichhaltig sind und dringend einer Korrektur und einer Ergänzung bedürfen.

Zuerst sei festgestellt, dass es stets sehr leicht ist, aus einseitig beleuchteten Kriegs- oder Manöverbeispielen einen Standpunkt zu «beweisen». Es sind dazu lediglich die mit der vorgefassten Meinung in Einklang stehenden Punkte herauszugreifen und alles andere ist wegzulassen. So ist es nicht schwierig, aus einigen Vorkommnissen der Luftkriegführung zwischen 1939 und 1945 angeblich den «Beweis» herauszuschälen, dass das einmotorige Flugzeug eine reine Abwehrwaffe in der Luft darstellt. Auf die gleiche Art wird versucht abzuleiten, die Düsenflugzeuge eignen sich nur als reine Luftkampfwaffen.

Zweifelloos ist es richtig, dass die wendigen, raschen und steigfähigen einsitzigen Kampfflugzeuge alle notwendigen Eigenschaften aufweisen, um vorzügliche Instrumente zur Bekämpfung von feindlichen Flugzeugen darzustellen. Die modernen Düsenflugzeuge eignen sich für diese Aufgaben noch in vermehrtem Masse als die bis anhin verwendeten Kolbenmotorflugzeuge. Das alles schliesst jedoch nicht aus, solche Jagdflugzeuge bei entsprechender Ausrüstung und Bewaffnung zur Bekämpfung von Erdzielen heranzuziehen, obwohl «Ikarus» diese Möglichkeit bestreitet. Die Schlachten über den Kampffeldern Frankreichs und Westdeutschlands können — neben vielen andern — auch als Schulbeispiele herangezogen werden, um die Zweckmässigkeit der einsitzigen Flugzeuge als Waffen gegen Bodenziele zu untermauern. Es sei nur an die Angriffe von granatenfeuernden sowie

bomben- und raketenwerfenden «Mustang»-, «Thunderbolt»- und «Typhoon»-Flugzeugen auf Panzerwagen, Motorfahrzeuge, Eisenbahnen und andere Objekte erinnert. Es wird wohl niemand ernsthaft die Behauptung aufstellen, die Alliierten hätten den Einsatz dieser Jagdbomber nur als eine Notlösung betrachtet. Für die Deutschen brachte diese jahrelang andauernde «Notlösung» jedenfalls eine vernichtende Wirkung und es darf ohne Uebertreibung gesagt werden, dass die alliierten Jabos einen grossen Anteil am siegreichen Ausgang des Krieges auf ihr Konto buchen dürfen.

Was nun die Eignung der Düsenjäger, speziell des «Vampire», als Erdkampfflugzeug anbetrifft, ist es gar nicht notwendig, dafür ausländische Manöverbeispiele zur Bestätigung heranzuziehen. Unsere Fliegertruppe hat seit dem Jahre 1946 drei «Vampires» in Erprobung. Bei den umfangreichen und gründlichen technischen und taktischen Versuchen der letzten Jahre hat sich einwandfrei gezeigt, dass der «Vampire» ein ausgezeichnetes Schlachtflugzeug darstellt und dass mit diesem Flugzeug unsere Piloten über eine Waffe verfügen, um alle in ihren Bereich fallenden Aufgaben zu lösen. Hier kann wirklich gesagt werden, der «Vampire» sei für unsere Verhältnisse wie nach Mass zugeschnitten. Grosse Geschwindigkeit, gute Wendigkeit und starkes Steigvermögen sind nicht nur Bedingungen für eine erfolversprechende Bekämpfung von Luftzielen, sondern auch für einen solchen Erdsatz. Gerade in unsern engen und verschlungenen Gebirgstälern müssen die Schlachtflugzeuge über die obgenannten Eigenschaften verfügen, damit sie unerwartet und überraschend angreifen, ihre Ziele vernichten und ebenso rasch wieder hinter einer Bergflanke oder über einen Sattel verschwinden können, ohne sich noch lange der feindlichen Bodenabwehr aussetzen zu müssen. Nicht beim Angriff direkt ist die grosse Geschwindigkeit notwendig, aber vorher und speziell nachher. Die von der Schweiz erworbenen Rückstossflugzeuge sind trotz ihrer hohen Maximalgeschwindigkeit in der Lage, auch mit sehr niedriger Geschwindigkeit zu fliegen, ohne deswegen in einen gefährlichen Flugzustand zu geraten. Je nach Aufgabe und Lage kann der Pilot des «Vampire» eine Geschwindigkeit zwischen 180 und 870 km/h wählen. Die Behauptung ist also sicher verfehlt, unsere Düsenflugzeuge eignen sich wegen ihrer hohen Geschwindigkeit nicht als Erdkampfwaffen. Ob die in dem hier zur Kritik stehenden Artikel erwähnten «typischen» Erdkampfflugzeuge mit noch niedrigerer Geschwindigkeit sicher fliegen können, sei hier angezweifelt. Und wenn auch noch das eine oder andere Flugzeug 10 oder 20 km/h langsamer fliegen kann, ist damit dessen Ueberlegenheit noch lange nicht bewiesen. In der Gütebewertung eines Kriegsflugzeuges spielen noch viele andere Faktoren mit. Schliesslich muss auch immer mit der Möglichkeit gerechnet werden, dass unsere Flieger mit feindlichen Flugzeugen in einen Kampf verwickelt werden können. Wenn der eigentliche Luftkampf auch nicht das erste Gebot der schweizerischen Luftwaffe ist, darf trotzdem diese Möglichkeit nicht einfach ausser acht gelassen werden, sei es nun, dass unsere Flugzeuge zur Entlastung der eigenen Truppen gegnerische Erdkampfflugzeuge anzugreifen gezwungen sind, oder dass sie sich einfach gegen feindliche Jagdflugzeuge ihrer Haut zu wehren haben. Unsere

Schlachtflugzeuge müssen also nötigenfalls auch als gewöhnliche Abwehrjäger eingesetzt werden können und über die für diese Flugzeugart charakteristischen Eigenschaften verfügen. Bei den von «Ikarus» aufgezählten Schlachtflugzeugtypen sind nun aber diese Jägereigenschaften nicht vorhanden. Diese Flugzeuge benötigen deshalb bei ihrem Einsatz eine besondere Jagdeskorte, wenn sie nicht mehr oder weniger schutzlos den feindlichen Jagdformationen ausgesetzt werden sollen. Zusätzliche Jagdschutzstaffeln würden entweder eine Vergrösserung unserer Flugwaffe nach sich ziehen, was aus naheliegenden Gründen, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll, vermieden werden muss. Bei gleichbleibender Anzahl von Flugzeugen würde aber die Kampfkraft unserer Fliegerwaffe im Erdsatz vermindert und die Führung der Verbände zugleich erschwert, da die einzelnen Staffeln nicht mehr für alle in Frage kommenden Kampfhandlungen verwendbar wären. Bei den kombinierten Jagd- und Erdkampfflugzeugen, wie wir sie jetzt in unserer Armee eingeführt haben, treten diese Nachteile nicht auf. Je nach der taktischen Aufgabe können sie als reine Jäger, nur mit Maschinengewehren und Kanonen bewaffnet, zur Verwendung kommen, oder dann als eigentliche Schlachtflugzeuge mit zusätzlichen Bomben und Raketen, um mit grosser und konzentrierter Feuerkraft unsere Feldtruppen zu unterstützen. Und sollte es vorkommen, dass die mit Bomben und Raketen beladenen Flugzeuge von feindlichen Jägern angegriffen werden, besteht immer noch die Möglichkeit, diese Lasten im Notwurf zu lösen, so dass unsere Flugzeuge als eigentliche Jäger den Kampf mit dem Feinde unbehindert aufnehmen können.

Dass die schweizerische Flugwaffe mit der Anschaffung von «Mustangs» und «Vampires» sich auf dem richtigen Weg befindet, bestätigt die Tatsache, dass auch ausländische Armeen ähnliche oder sogar die gleichen Typen für Erdkampfaufgaben verwenden wie die Schweiz. So haben die Engländer heute ihre Schlachtflugzeugstaffeln neben weitem Mustern mit «Vampires», «Spitfires», «Tempests» und «Sea-Furys» ausgerüstet. In mehr als fünfjähriger Kriegserfahrung haben die britischen Flieger Gelegenheit gehabt, die Zweckmässigkeit der einzelnen Flugzeugarten für die verschiedenen taktischen Aufgaben zu untersuchen und in harten und blutigen Kämpfen zu erproben. Wenn sie heute Jagdflugzeuge mit Bomben und Raketen ausrüsten, stützen sie sich auf die im Kriege damit gemachten günstigen Ergebnisse. Hätten sich die Jabos im Kriege nicht als vorzügliche Waffe bewährt, wären heute, vier Jahre nach der Einstellung der Feindseligkeiten, die damit formierten Staffeln sowohl in England als auch in Amerika schon längst verschwunden.

Damit dürfte die Eignung der in unserer Luftwaffe in den letzten Jahren neu eingeführten Flugzeuge als Waffe zum Eingriff in den Erdkampf genügend belegt sein. Jedenfalls ist die Behauptung ein Fehlschluss, die Anschaffung von 300 «Mustangs» und «Vampires» verschiebe das Schwergewicht in den Einsatzrichtlinien von der Bekämpfung von Erdzielen auf eine solche von Luftzielen hin. In den Diskussionen der Tages- und Fachpresse sowie in den Vorträgen über die Probleme einer schweizerischen Fliegertruppe in den vergangenen paar

Jahren ist von den zuständigen Stellen der Armee und besonders der Fliegertruppe zu den Aufgaben unserer kleinen Flugwaffe oftmals Stellung genommen worden. Dabei ist klar zum Ausdruck gekommen, dass die wichtigste Aufgabe unserer Flugwaffe in der Bekämpfung von Erdzielen besteht, dass aber der Kampf gegen Flugzeuge nicht einfach ignoriert werden darf. Wenn in

jüngerer Zeit etwas weniger über diese Fragen geschrieben und gesprochen worden ist, darf daraus nicht abgeleitet werden, die bisherigen Grundsätze seien umgestossen worden. Es ist schliesslich nicht die Aufgabe der Armeeleitung und es besteht auch gar kein Anlass dazu, die Prinzipien unserer Strategie und Taktik fortwährend in der Öffentlichkeit zu wiederholen.

Aviation civile

Dans les coulisses des aérodromes ...

Par E. Naef

En ce début d'année 1947, une multitude de nouvelles nous parviennent, qui témoignent du développement des ailes modernes. Parlons, en premier lieu, de l'Atlantique Nord, qui regarde un peu la Suisse également — sur le plan aérien — puisque les *Douglas DC-4* frappés de la croix blanche l'ont traversé, et le traverseront encore régulièrement en 1949. On sait que sur l'océan, l'OACI (l'Organisation de l'aviation civile internationale) a institué un réseau de stations météorologiques destinées à augmenter la sécurité des airliners qui relient l'ancien au nouveau monde. On envisage que le réseau de ces stations sera complet en juin 1949. Aujourd'hui, 8 de ces stations fonctionnent régulièrement. Demain elles seront 13 à assurer le service des observations et à transmettre leurs communications aux centres de recherches et de sauvetage, et aux postes d'informations. Chaque station dispose de deux navires. Les pays suivants assurent le fonctionnement de ce service aéro-maritime: la Belgique, le Canada, les Etats-Unis, la France, la Grande-Bretagne, la Hollande, la Norvège et la Suède. L'Irlande et le Portugal contribuent financièrement à l'exécution de ce service de sécurité. L'Utilité de ces stations en plein océan? Se tenir en contact direct avec les avions qui sillonnent l'espace océanique, et en cas d'incident, organiser instantanément les secours. Jusqu'ici, le navire-station américain «Bibb» possède un sauvetage à son actif: celui de l'hydravion «Bermuda Sky Queen», qui opéra un amérissage forcé en plein océan, et dont les 69 passagers furent aussitôt sauvés. Mais en plus de ce sauvetage — un sur des milliers de traversées! —, ces «antennes» de l'aviation rendent des services inestimables au point de vue météorologique.

De nouveaux airliners

Pendant la guerre, il fallut parfois deux, ou même trois ans, pour concevoir, construire, sortir d'usines et lancer en séries un nouvel avion. On conçoit qu'après la guerre, les nouveaux «airliners» conçus sur le papier par les bureaux d'études,

n'aient pu être mis en service régulier avant trois ans au moins. Les lignes actuelles sont, dans leur immense majorité, encore desservies par des appareils — tels les DC-3, les DC-4 — qui ne sont pas «d'après-guerre». Mais nous entrons dans l'époque où la physionomie des avions de lignes se transformera peu à peu. C'est déjà le cas avec le *Douglas DC-6*, en service sur divers parcours. Il comporte 48 places, dispose de quatre moteurs Pratt & Whitney à 18 cyl., en double étoile de 2100 CV chacun, dont la puissance peut être poussée jusqu'à 2400 CV. Cet avion est une amélioration marquée du DC-4: il en possède la même envergure (35,81 m), mais il est plus long, plus haut et son poids maximum au décollage est de 48,3 tonnes (au lieu de 39,4). Sa vitesse de croisière est de 430 km/h au lieu de 330. Un total de 172 appareils de ce type a été commandé par les compagnies. Plus de 100 appareils ont déjà été livrés. Autre nouveauté: le *Convair Liner*, bimoteur, emportant 40 passagers sur 800 km sans escale. Sa vitesse de croisière est de 450 km/h. Ses moteurs sont deux Pratt & Whitney de 2400 CV. Son poids total au décollage est de 18 tonnes. Ce type marque une amélioration très nette sur le DC-3. Dans le rayon des innovations, citons encore le bimoteur suédois *Saab-Scandia 90 A-2*, propulsé par des Pratt & Whitney, charge totale de 14,7 tonnes et volant à 420 km/h. Dans une cabine de haut luxe, selon la distance, il emporte de 24 à 32 passagers.

Les Airliners à réaction

A quand les avions commerciaux à turbines, demandez-vous? Ils existent! Nous en avons parlé précédemment ici-même. C'est pour l'heure une «chasse gardée» de la construction britannique. Ces nouveautés volent, et volent bien. Mais le stade des essais n'est pas terminé. Car en Grande-Bretagne, on ne fait pas les choses à la légère. Au mois d'octobre, précisément, après la présentation grandiose de septembre à Farnborough, les milieux aéronautiques américains revinrent sur leur opi-