Zeitschrift: Protar

Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

Band: 16 (1950)

Heft: 3-4

Artikel: Die Aufgaben unsere Luftwaffe

Autor: Rihner

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-363321

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: 23.08.2025

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

	Russland	Amerika (USA) England (GB)
Jäger	Mikoyan MIG-9 Yakowlew YAK-15 Yakowlew YAK-17	De Hawilland „Vampire" (GB) Gloster „Meteor" (GB) Lockheed F-80 „Shooting Star" (USA) Republic F-84 „Thunderjet" (USA) North American „Saubre" (USA)
Angriffsflugzeuge	Tupolew TU-2 Tupolew TU-4 Petliakow PE-2	De Havilland „Hornet" (GB) Fairey „Firefly" (GB) Douglas A-26 „Invader" (USA) Lockheed PV-2 „Harpoon" (USA)
Transportbomber	Tupolew TU-70 Iljuchin IL-16	Consolidated B-36 „Conqueror" (USA) North American B-45 „Tornado" (USA) Boeing B-50 „Superfortresse" (USA)

Die Aufgaben unserer Luftwaffe

Aus dem Vortrag von Herrn Oberstdivisionär Ribner, Chef der Abteilung für Flieger- und Flabtruppen EMD, vor der Generalversammlung der SLOG

In den meisten Staaten besteht das Wehrwesen unter einer Oberleitung aus den drei administrativ und militärisch getrennten Teilen der Landtruppen, der Marine und der Luftwaffe, die jede mit eigenen staatlichen Krediten arbeitet. In diesen Staaten ist die Luftwaffe auch unterteilt in eine strategische und eine taktische Gruppe. Die Schweiz jedoch hat von Anfang an auf eine strategische Luftwaffe verzichtet, da wir ja nicht offensiv vorgehen. Das heisst natürlich nicht, dass nicht auch eine taktische Luftwaffe offensiv sein wird. 1939—1945 konnte dank dem Bestehen einer schweizerischen Luftwaffe verhindert werden, dass während des Neutralitätszustands der schweizerische Luftraum zum Kampfgebiet der Kriegführenden wurde oder im Kriegsfall zum Angriffsraum geworden wäre. Ohne unsere Luftwaffe wäre es einer kriegführenden Macht möglich gewesen, unser ganzes Verteidigungssystem, die Industriezentren usw. aus beliebiger Höhe mit aller Gründlichkeit zu rekognoszieren. Im Kampf gegen unsere Armee hätte ein Gegner nicht nur alle viel Zeit und Mittel beanspruchenden Vorkehren gegen Fliegergefahr vernachlässigen können, sondern überdies noch seine ältesten Flugzeugtypen, die an andern Kampffronten nicht mehr verwendbar gewesen wären, ja selbst Schulflugzeuge gegen unsere Truppen einsetzen können. Sowohl während des Neutralitätszustandes wie während eines Krieges, wäre durch unsere dem letzten Soldaten und Zivilisten offenkundig gewordenen Machtlosigkeit gegenüber fremden Fliegern bei diesen ein Defaitismus von verheerendem Umfang entstanden.

Den Glauben, dass nur die Masse der zur Verfügung stehenden Luftstreitkräfte für einen Erfolg ausschlaggebend sei, hat der zweite Weltkrieg keineswegs bestätigt. In der Schlacht um England haben einige hundert britische Jagdflugzeuge dem wochenlangen, konzentrischen Angriff von mehreren tausend deutschen Flugzeugen standgehalten und damit die britischen Inseln vor einer Invasion gerettet. Noch augenfälliger, um die Erfolgsmöglichkeiten zahlenmässig unterlegener, aber zäh kämpfender Luftstreitkräfte zu beweisen, ist das Beispiel des Kampfes der kleinen britischen Inselgruppe von Malta. Obgleich die noch kampffähigen britischen Luftstreitkräfte dieser von den Achsenmächten konzentrisch angegriffenen Inselgruppe oft auf nur einige wenige einsatzfähige Staffeln reduziert waren, konnte die Insel dem ungeheuren feindlichen Druck doch standhalten. Bei nur 195 eigenen Verlusten konnten 773 feindliche Flugzeuge abgeschossen und zudem noch bei Angriffen auf Schiffsgeleitzüge 46 Schiffe vernichtet und Angriffsaktionen gegen Nordafrika und Sizilien unternommen werden.

Wenn im Gegensatz dazu die deutsche Luftwaffe schon vom Jahre 1943 an und dann insbesondere in der Schlussphase versagt hat, so liegen die Gründe, neben einer Fehlleitung in der Typenauswahl und der Produktion, hauptsächlich in der damals schon weit fortgeschrittenen allgemeinen moralischen und wirtschaftlichen Zerrüttung Deutschlands. Dem Masseneinsatz konnte Deutschland nichts ebenbürtiges mehr entgegensetzen. Mit dem fehlenden Schutz der Erdtruppen durch eigene Flieger wurde auch das Schicksal des deutschen Landheeres beschleunigt entschieden. Und trotzdem zeigt auch der Endkampf der deutschen Flugwaffe einzelne planmässig organisierte Episoden mit nachhaltiger Wirkung, wie den Angriff vom 1. Januar 1945 gegen die alliierten Flugplätze in Belgien und Holland, wo Hunderte von Flugzeugen zerstört wurden.

Wie die Schlacht um England und der Kampf um Malta bewiesen haben, ist das Argument, wir hätten mit einer relativ kleinen Flugwaffe gar keine Aussichten, um uns gegen eine Grossmacht zur Wehr zu setzen, keineswegs stichhaltig. Wenn wir die Auffassung vertreten, unsere Armee müsse sich auch gegen eine Grossmacht zur Wehr setzen, trotz eines ungünstigen Zahlenverhältnisses, dann muss man folgerichtig auch unserer Flugwaffe diese Verpflichtungen auferlegen. Sie kann den Anmarsch des Gegners verzögern durch Angriffe auf Kolonnen, Verbindungen, Brücken und Defileen, wo die schweren Erdwaffen nicht hinreichen. Sie kann Panzereinbrüche bekämpfen, bedrängten Truppen eine rasche und nachhaltige Unterstützung gewähren und ist, meteorologisch normale Verhältnisse vorausgesetzt, die jederzeit verfügbare und am raschesten einsatzbereite Kampfreserve, über welche die Armee verfügt. Im Mittelland und noch mehr im Gebirge kann sie bei feindlichen Einbrüchen durch sofort eingeleitete Gegenaktionen helfen, eine Zeitlücke zu überbrücken, bis die Reserven der Erdtruppe herangeschafft sind. Sie ist aber auch eine starke Offensivwaffe und ermöglicht gerade dadurch die Kampfkraft einer mit Artillerie und Panzern beschränkt dotierten Armee erheblich zu steigern. Schliesslich dürfte allein schon ihre Anwesenheit im Blickfeld der eigenen Erdtruppe deren Kampf- und Durchhaltewillen stärken.

Die erste Aufgabe unserer Luftwaffe ist der Neutralitätsschutz. Wenn wir die mit einer Neutralitätserklärung verbundenen Aufgaben nicht oder nur schlecht erfüllen, verlieren die kriegführenden Parteien das Vertrauen in unsere neutrale Haltung. Eine Neutralitätserklärung ohne Sicherung des Luftraums ergäbe eine staatspolitisch und völkerrechtlich undenkbare Situation, die den Gedanken der Neutralität zur Wirkungslosigkeit herabsinken liesse. Im zweiten Weltkrieg stand daher unsere Flugwaffe und mit ihr zum Teil auch die Flabtruppe in der vordersten Front. Die Reaktion der beiden Kriegsparteien auf den Kampfeinsatz unserer Flieger zum Schutze der Neutralität unseres Luftraums zeigt die ausserordentliche Bedeutung, welche dieser Tatsache zukam. Sie brachten z. T. wohl anfänglich scharfe offizielle Proteste, die sich bis zu einzelnen lokalen Vergeltungsaktionen steigerten, aber sie überzeugten auch die kriegführenden Staaten davon, dass sich unsere Neutralitätserklärung nicht im passiven Gewähren lassen und in leeren Worten erschöpfte. Bei den Kriegführenden hat man aus dem kampffreudigen und erfolgreichen Einsatz unserer Flieger, die sich den andern ebenbürtig zeigten, sicher auch entsprechende Rückschlüsse auf den Kampfwert und die Wehrbereitschaft unserer ganzen Armee gezogen.

Der Neutralitätsschutz ist eine reine Jagdaufgabe. Vorbedingung hiezu ist ein rasch arbeitender Beobachtungs- und Meldedienst. Eine vollständige Abwehr aller Ueberfliegungen ist natürlich unmöglich. Jagddivisionen und Hunderte von Flab-Batterien waren nicht im Stande, die grossen Städte Deutschlands vor der Vernichtung zu schützen. Solange wir aber nicht in einen Krieg verwickelt werden, dürfte unser Land nur vereinzelt und mit relativ wenigen ausländischen Flugzeugen überflogen werden. Es wird uns dementsprechend möglich sein, den Neutralitätsschutz unseres Luftraumes zu gewährleisten, insofern für diese Aufgabe ein Teil unseres Flugzeugparkes aus modernsten Jägern besteht. Da die Verletzung unseres Luftraums auch in der Nacht erfolgt, sollten wir auch über eine Anzahl Nachtjäger verfügen. Die Nachtjagd verlangt aber ausser einem relativ dichten Netz von Radargeräten, dass auch die Flugzeuge selbst mit solchen Apparaturen ausgerüstet werden. Heute sind diese Bord-Radargeräte jedoch noch zu umfangreich, als dass sie in einen Jagdeinsitzer eingebaut und vom Piloten allein bedient werden könnten. Zweisitzige Jagdflugzeuge besitzen wir aber nicht und können sie wahrscheinlich auch nicht anschaffen, da sie sehr kostspielig sind und nur gerade für den angegebenen Zweck verwendet werden können. Dieser Verzicht kann jedoch nur in Kauf genommen werden, wenn diese Aufgabe des Neutralitätsschutzes unseres Luftraums während der Nacht von der schweren Flab übernommen wird.

Bei Beginn eines Krieges müssen wir damit rechnen, dass unser Gegner als erste und vielleicht vorerst überhaupt einzige Aktion seine Flugwaffen gegen uns einsetzen wird. Unsere Flugwaffen müssen daher zum grössten Teil für die Sicherung unserer Mobilmachung und des Aufmarsches unserer Armee eingesetzt werden. Wir müssen uns dabei aber klar sein, dass sich kein Land einen vollständigen Luftschirm leisten kann. Der Kampf unserer Jäger würde in diesem Fall die Aktionen des Gegners nur erschweren oder verzögern, aber nicht überhaupt verhindern.

Hauptaufgabe unserer Flugwaffe ist der Eingriff in den Erdkampf. Dieser soll aber vornehmlich dort erfolgen, wo die erdgebundenen Waffen nicht hinreichen oder im Augenblick nicht zur Verfügung stehen. Es wird sich also beispielsweise darum handeln, die Kolonnen des Gegners anzugreifen, die von ihm gebauten Ponton- oder Behelfsbrücken zu zerstören, Artilleriekonzentrationen anzugreifen und den Nachschub zu erschweren. Nur ausnahmsweise wird unsere Flugwaffe direkt in den Kampf der Erdtruppen eingreifen. Die Erfahrungen haben bewiesen, dass bereits im Kampf stehende Truppen nicht nur wenig lohnenswerte Ziele sind, sondern dass der unklaren Uebersicht auf dem Kampffeld wegen ein Eingriff der Flieger für die eigenen Truppen gefährlich sein kann. Trotz der Schwierigkeiten spielt der Nachteinsatz gegen Erdziele eine immer wichtigere Rolle. Wenn auch infolge der ungenauen Zielbeobachtung der materielle Erfolg meist nicht gross ist, so ist die moralische Wirkung um so grösser. Einige Nachteinsätze gegen marschierende Truppen oder Fahrzeugkolonnen genügen, um den Gegner zu zwingen, die notwendigen Massnahmen gegen solche Angriffe zu treffen. Dadurch werden aber die Bewegungen des Gegners auch während der Nacht wesentlich verlangsamt.

Mehr noch als dies schon im letzten Weltkrieg der Fall war, werden die Weltmächte den Luftraum als Anmarsch- und Verbindungsraum verwenden. Hier kann die Luftwaffe eine entscheidende Rolle spielen, sei es durch die Bekämpfung schon gelandeter Truppen, bis unsere Erdtruppen zur Verfügung stehen, sei es durch Angriffe bereits beim Anflug. Da solche Luftlandeunternehmen nur mit starkem Jagdtschutz zur Durchführung

gelangen, können zur Abwehr nur die modernsten eigenen Jäger eingesetzt werden. Diese müssen für unsere Verhältnisse geeignet sein sowohl für den Einsatz gegen Erdziele wie für denjenigen in der Luft.

Eine wichtige, wenn auch sekundäre Aufgabe unserer Luftwaffe ist ferner die Beobachtung. Allgemeine Beobachtungsaufträge können den Fliegern allerdings nicht gegeben werden. Wegen der Abwehr vom Boden aus und in der Luft können es sich heute die Fliegerbeobachter nicht mehr erlauben, längere Zeit über feindlichem Gebiet zu verharren, um sogenannte Raumbeobachtung zu treiben. Diese Tatsache schliesst die Verwendung von unbewaffneten langsam fliegenden Beobachterflugzeugen für uns aus.

Verbindung und Transport kommen als weitere sekundäre Aufgabe in Betracht. In unserm gebirgigen Gelände und in Anbetracht der Zerstörung der Verbindungswege, mit der zu rechnen ist, wird das Flugzeug oft das einzige Verbindungsmittel zwischen den höhern Stäben sein. Für Transporte auf dem Luftwege ist unser Land eigentlich zu klein. Es wird aber Fälle geben, wo abgeschnittene Truppen im Gebirge den Nachschub nur noch durch Flugzeuge erhalten können. Es ist indessen zu beachten, dass Transportflugzeuge nicht auf jedem Flugplatz landen und starten können. Für die modernen grossen Transportflugzeuge sind Hartbelagpisten von mehr als 1000 m Länge notwendig. Das Steig- und Gleitvermögen der Transportflugzeuge ist geringer als dasjenige der Kampfflugzeuge, so dass die Ein- und Ausflugzonen möglichst hindernisfrei sein müssen. Ausserdem sind sie nicht sehr wendig, so dass sie nur beschränkt in den engen Tälern, wo zum Teil unsere Reduitflugplätze liegen, verwendet werden können. Allerdings spielt die Ausbildung der Piloten (Swiss-Air) hier auch eine bedeutende Rolle.

Der notwendige Bestand einer taktischen Flugwaffe kann nicht ohne weiteres in Prozentzahlen der Gesamtarmee ausgedrückt werden. Die Landesverteidigungskommission kam zum Schluss, dass die Schweiz einen Bestand an 500 Flugzeugen aufweisen solle, wobei je ein Drittel nach den Erfahrungen aller Länder nicht sofort eingesetzt werden kann, da die betreffenden Flugzeuge in Reparatur oder in der periodischen Ueberholung sind. Im Vergleich zu unsern einsatzbereiten zirka 325 Flugzeugen verfügte die taktische Flugwaffe der Alliierten über folgende Bestände: Während des italienischen Feldzugs hatte die 8. britische Armee mit einem Bestand von 9—10 Divisionen zirka 350—450 einsatzbereite Flugzeuge, und im gleichen Feldzug die 5. amerikanische Armee mit ebenfalls 9—10 Divisionen 900. Anlässlich der Landung in Südfrankreich, wo 11 amerikanische und französische Divisionen eingesetzt waren, wirkte die 12. amerikanische taktische Air Force mit 1000 einsatzbereiten Flugzeugen mit. Nach der Landung in der Normandie, bei der Verfolgung der Deutschen von der Normandie nach der Seine, waren 37 Divisionen eingesetzt, denen 2400 Flugzeuge unterstellt waren. In diesen Zahlen sind die Flugzeuge der strategischen Luftwaffe nicht inbegriffen, obgleich sie in der Endphase des Krieges sehr oft auch für taktische Aufgaben eingesetzt wurden. In Schweden, dessen Armee bestandesmässig mit der unsrigen verglichen werden kann, beabsichtigt man die Flugwaffe bis zu einem Bestand von 1500 Flugzeugen, d. h. zirka 1000 einsatzbereiten Flugzeugen, zu verstärken. Unser Bestand ist also bescheiden, doch kann die Quantität durch bessere Qualität des Materials, durch gute Ausbildung und durch Ausnützung der speziellen topographischen und meteorologischen Verhältnisse unseres Landes einigermassen ausgeglichen werden.

Zu den Flugzeugtypen bemerkte der Referent: Je einheitlicher das Material ist, um so kleiner sind dessen Unterhaltskosten und um so einfacher ist auch die Ausbildung und die Bereitstellung. Zudem sind die Anschaffungskosten kleiner Serien verschiedener Flugzeuge höher.

Für den Neutralitätsschutz und für reine Jagdaufgaben sind Flugzeuge mit maximalen Leistungen in bezug auf die Horizontal- und die Steiggeschwindigkeiten notwendig. Deshalb muss ein Teil unseres Flugzeugparks stets mit solchen hochleistungsfähigen Flugzeugen ausgerüstet sein. Bei den konstanten Fortschritten im Flugzeugbau sind die Hochleistungsflugzeuge aber verhältnismässig rasch veraltet, im Kriegsfall nach 2—3 Jahren, in Friedenszeiten vielleicht in 4—5 Jahren. Es ist uns finanziell aber nicht möglich, diese Jagdflugzeuge nach so kurzer Zeit bereits zu ersetzen. Deshalb müssen wir danach trachten, Jagdflugzeuge anzuschaffen, welche nach 3—4 Jahren, wenn sie als solche nicht mehr geeignet sind, noch für andere Aufgaben verwendet werden können. Der Umbau unserer Jagdflugzeuge, besonders derjenige der Bewaffnung, muss aber so einfach als möglich sein und daher schon bei der Anschaffung berücksichtigt werden. Für unsere Verhältnisse sind einmotorige Einsitzer, frühere Jagdflugzeuge, für den Einsatz gegen Erdziele nach dem Umbau sehr geeignet. Als Verbindungsflugzeuge kommen leichte Flugzeuge in Betracht, welche keine speziellen Flugplätze für den Start und die Landung benötigen, und als Transportflugzeuge können Flugzeuge der Swiss-Air Verwendung finden.

Die Bodenorganisation bedarf guter Pisten, welche rasch durch speziell dafür trainierte und ausgerüstete Truppen repariert werden können. Nötig ist auch eine weitgehende Dezentralisierung der Flugzeugunterkünfte und der Schutz der Flugzeuge gegen Splitter und Luftdruck der Bomben. Die Flugplätze müssen weitgehend gegen Luftangriffe, die vornehmlich aus grosser Höhe und durch kompakte Flugformationen durchgeführt werden können, weil ein Flugplatz ein typisches Flächenziel ist, geschützt werden. Schwere und leichte Fliegerabwehr, Bewachung und Schutz gegen Sabotage und Luftsturmtruppen und eine weitgehende Selbständigmachung der Flugplätze in bezug auf Munitions-, Betriebsstoff- und Ersatzteilnachschub sind weitere Erfordernisse. Wohl sind der Ausbau und der Unterhalt der Flugplätze eine kostspielige Angelegenheit. Wenn aber berücksichtigt wird, dass gut ausgebaute Flugplätze es einerseits ermöglichen, eine ganze Anzahl von Flugzeugen vor der frühzeitigen Vernichtung zu bewahren und anderseits diese Flugzeuge Dienste leisten können wie keine andere Waffe es imstande ist, dann sind die Kosten doch nicht zu hoch. *E.*