

**Zeitschrift:** Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =  
Gazetta militare svizzera

**Band:** 75=95 (1929)

**Heft:** 7

**Artikel:** Braucht die Schweiz selbstständige Luftstreitkräfte? (Schluss)

**Autor:** Ackermann

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-8296>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 11.12.2024

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

## Braucht die Schweiz selbständige Luftstreitkräfte?

Von Major i. Gst. *Ackermann*.

(Schluß.)

Im Jahre 1918 waren die Jagdeinsitzer diejenige Fliegergattung, der überall am meisten Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Und zwar sowohl in Bezug auf Qualität des Materials, als auch in Bezug auf Vermehrung der Einheiten. Von überall wurden sie angefordert und überall waren sie zu schwach. Sie mußten die Vorherrschaft im Luftraum erkämpfen, den Beobachter- und Bombenflieger den Weg in's Feindesland bahnen, die Heimat und die Truppe schützen; kein Fesselballon, kein Artillerieflieger, kein Nahaufklärer konnte seine Aufgabe erfüllen ohne die Mitarbeit des Jagdfliegers. Unter den schwierigsten Umständen und immer zu schwach in der Zahl, haben sie Bewundernswertes geleistet und sind zu eigentlichen Grundpfeilern der ganzen Fliegertätigkeit geworden.

Auch von uns muß die Frage der Jagdfliegerzuteilung gelöst werden. Der Jagdflieger ist das beste Abwehrmittel, alle Flieger brauchen seinen Schutz, nur er kann sich selbst schützen.

Auch hier in der Zuteilung der Jagdflieger dürfen wir uns nicht zersplittern, müssen wir uns konzentrieren, um kräftig und erfolgicher zu bleiben. Eine Aufteilung der Jagdflieger in Heimatschutzstaffeln nach gefährdeten Objekten (jedes Objekt braucht seine eigene Schutzstaffel, denn erfahrungsgemäß muß diese in unmittelbarer Nähe des Schutzobjektes liegen) würde unsere Hauptaufgabe an der Front in Frage stellen, abgesehen davon, daß sie den absoluten Heimatschutz doch nicht durchführen könnten. Wenn wir aber an der Front die Luftüberlegenheit für unsere Beobachtung erkämpfen müssen, schwächt dies unsere Jagdkräfte derart, daß aus der Bekämpfung feindlicher Bombengeschwader nicht mehr viel wird.

Die richtige Lösung ist die, daß unsere taktische Aufklärung mit den gleichen Mitteln durchgeführt wird, mit denen wir die Aufklärung des Gegners verhindern, d. h. mit Jagdstaffeln. Gemischte Jagdstaffeln aus Ein- und Zweisitzern müssen die Aufgaben der Front lösen. Das technische Mittel als Einsitzer ist gegenwärtig in formvollendetem Modell vorhanden, der Zweisitzer, eine leichte Maschine mit kleinem Aktionsradius, gut bewaffnet, aber sonst nur mit Funkentelephonie ausgerüstet, existiert noch nicht. Er wird im Ausland vergeblich gesucht und muß für unsere speziellen Verhältnisse entwickelt werden.

Dem Rest unserer Flieger fällt nicht etwa die Aufgabe zu, die Heimat zu schützen, weil sie das nicht absolut können, sondern die Fernflüge des Feindes und insbesondere seine Bombenflüge unrentabel zu gestalten. Das ist unser bester Schutz und diese Aufgabe kann gelöst werden.

Schon der Krieg, dann aber die Auswertung der Luftmanöver in England und Italien und nicht zuletzt unsere Fliegermanöver vom letzten Jahr, haben für die Bekämpfung von Bombenstaffeln durch

Jagdflieger folgende Formel ergeben: Erfolg = Meldevermögen.

Gefechtskraft  
Spürvermögen In dieser Formel liegt das Geheimnis der Ohnmacht gegenüber dem vollkommenen Objektschutz. Wenn ich mein ganzes Gewicht darauf verlege, den Gegner aufzuspüren, dann kann ich ihn zwar finden, aber nicht schlagen, weil die Gefechtskraft fehlt. Behalte ich aber die Gefechtskraft, dann kann ich ihn oft gar nicht, oder erst dann auffinden, wenn er seinen Auftrag schon ausgeführt hat. Diese Formel stimmt mit den praktischen Erfahrungen des Jahres 1918 überein. Selten gelang es, die Bombenstaffeln im Anflug zu fassen, meist aber wurde ihnen der Rückflug verlegt. Aus neuester Zeit bestätigen die englischen Manöver die Richtigkeit der Formel. Dort wurden von 57, vom Wetter außerordentlich begünstigten, Tagangriffen nur 39 beim Anflug abgefangen, während sie im Rückflug nur in 9 Fällen nicht belästigt wurden. Die Nachtbomber wurden fast alle abgefangen, weil das Wetter die Abwehr begünstigte.

Wir müssen das Schwergewicht auf die Gefechtskraft verlegen, wenn wir die gestellte Aufgabe erfüllen wollen. Wir dürfen das umso eher, weil unsere Heimat klein ist, andererseits aber auch kein Lebenszentrum in Form einer Großstadt hat. Daß die Organisation so getroffen werden muß, daß Objektschutz und Bekämpfung möglichst zusammenfallen, liegt schon in der Natur der Aufgabe und ist selbstverständlich. Wie weit ersteres gelingt, hängt auch vom Fliegermelde-dienst und den Nachrichtenmitteln ab. (Alle Flugzeuge müssen mit Funktelephonie ausgerüstet sein. Das kleine leichte Gerät fehlt uns noch, soll aber andernorts bereits vorhanden sein.)

Um den Nutzeffekt irgend einer Aktion zu erhalten, genügt es nicht, einfach den Erfolg zu buchen, es müssen die aufgewendeten Mittel mit in Rechnung gezogen werden. Hptm. Vacano sagt uns, was die Bombenflüge nach England ausrichteten, er unterläßt aber, die Mittel zu nennen, die Deutschland dieser Schaden am Feind gekostet hat und die einen sehr schlechten Nutzeffekt ergeben, trotzdem die englischen Schutzstaffeln relativ schwach dotiert waren zu Gunsten der Front und letztere, der besondern Lage entsprechend, nichts zur Abwehr beitragen konnte.

Wir finden auf der andern Seite ähnliche Verhältnisse. Auf das deutsche Heimatgebiet wurden während des ganzen Krieges 675 Luftangriffe durchgeführt, wovon 229 am Tage und 446 nachts. Mit 4400 Flugzeugen wurden 15108 Bomben geworfen, die folgenden direkten Schaden anrichteten: 746 Tote, 1843 Verwundete, und 24 Millionen Sachschaden. Wahrlich ein Mückenstich gegenüber Millionenverlusten an Soldaten und 148 Milliarden Mark, die Deutschland der Krieg kostete. Wenn man nur den Sachschaden berücksichtigt, war der Bombenkrieg den Einsatz nicht wert, weil die Alliierten weit mehr an Mitteln ausgaben, als diese einbrachten. Ein anderes Bild ergibt nun allerdings die Schätzung des indirekten Schadens. Allein im saarländischen In-

dustriegebiet mußten wegen begründetem und falschem Fliegeralarm die Arbeit während 342 Stunden unterbrochen werden, was bei 5000 Arbeitern 1,710,000 Stunden ausmacht. Auch die Abwehrmittel haben der Front eine kleine Armee entzogen. Hier allein ist der „Nutzen“ der Bombenflüge zu suchen, der sich aber wieder um Erhebliches reduziert, wenn der indirekte Schaden der Mittelbereitstellung in Abzug gebracht wird.

Wenn wir auf diesen Kriegserfahrungen stehend, unsere Verhältnisse betrachten und wäre es auch durch die Brille des Pessimisten, ergibt sich, daß unser Land ohne Großstadt und ohne eigentliches Industriegebiet, den Bombenflug des Gegners nicht rentabler gestalten kann. Auf die Abwehrarmee dürfen wir uns nicht einlassen. Das beste Abwehrmittel, das Jagdflugzeug, in genügender Zahl und gut vorbereiteter Passivschutz, müssen die Quantität der Waffen ersetzen.

Auf die Taktik des Luftkampfes hier tiefer einzugehen, würde zu weit führen. Sie beeinflußt aber unsere Fliegerverwendung stark und es sollen deshalb noch einige Punkte berücksichtigt werden; teilweise auch als Ergänzungen zu den Ausführungen von Hptm. Vacano. Die Bombenflieger hatten im letzten Kriege prozentual die größten Verluste aller Fliegergattungen aufzuweisen. Oft konnten sie ihr Ziel erreichen und den Auftrag erfüllen, aber selten kehrten sie ohne schwere Verluste zurück. Wie hart ihre Arbeit besonders auch Nachts war, mag folgendes Beispiel erläutern. Frühjahr 1918. Eine Bombenstaffel von 7 Großflugzeugen kehrt nach einem Fluge von mehreren Stunden unverrichteter Dinge zum Flughafen zurück. Es hatte vergeblich versucht, im Feuer der Abwehrbatterien und blendenden Scheinwerfern das in tiefes Dunkel gehüllte Ziel zu finden und seine Bomben auf dem Rückflug irgendwo abgeworfen, damit die Landung nicht gefährdet sei. Die wegen der Gefahr des Zusammenstoßes beleuchteten Maschinen kreisen um den Flugplatz, bis nach der Reihenfolge die Landung an sie kommt. Mitten drin und unbeleuchtet ein feindlicher Jagdflieger, der die Rückreise mitgemacht und den günstigsten Moment abgewartet hat, um nun einen nach dem andern seiner wehrlosen Feinde abzuknallen. Resultat: 5 Großflugzeuge mit total 20 Mann Besatzung. Ohnmächtig die Mg. der Bombenflugzeuge, ohnmächtig die Erdabwehr.

Auch die englischen Fliegermanöver aus jüngster Zeit lehren, daß Nachtbombenangriffe nach dem derzeitigen Entwicklungsgrad in Verbindung mit der Entwicklung der Abwehrmittel insbesondere der Jagdflieger, fast aussichtslos sind. (Luftwacht.)

Alle Fliegergattungen mit Ausnahme der Jagdflieger, suchen, entsprechend ihrer Ausrüstung, den Luftkampf zu vermeiden. Das Jagdflugzeug, die rascheste und wendigste Maschineneinheit, ist allen andern überlegen und immer offensiv. Das Bombenflugzeug ist die schwerste Maschineneinheit und für den Luftkampf am wenigsten geeignet. Es ist zwar offensiv in seiner Aufgabe, aber in der Luft immer defensiv. Seine beste Verteidigung ist Sichtentzug, einmal gesehen,

die Flucht und erst zuletzt der Verzweiflungskampf mit den Bordwaffen. Grundsätzlich ist im Kampfe, ob auf der Erde, auf dem Wasser oder in der Luft, immer der im Vorteil, der bei gleicher Feuerkraft beweglicher, dem andern seine Kampftaktik aufzwingen kann. Dieses Verhältnis wird sich nie ändern, so lange Naturgesetze bestehen. Wer aber glaubt, daß die technische Entwicklung ein Bombenflugzeug schafft, das dem Jagdeinsitzer ebenbüdig ist, der setzt sich über das Gesetz der Schwerkraft hinweg.

Diese Unterlegenheit der schweren Maschinen versucht man umsonst auszugleichen durch Waffenwirkung und Beseitigung der toten Winkel. Es wird hier vielfach als Feuerüberlegenheit bezeichnet, was nur eine Vermehrung der Schußrichtungen ist, die nicht zur vollen Auswirkung kommen, weil der andere die Kampftaktik diktiert. Schon die Bombenflugzeuge von 1918 hatten keine toten Winkel mehr und doch wurden ganze Staffeln von zahlenmäßig unterlegenen Jagdkräften aufgerieben. (31. 7. 1918 Saarbrücken.)

Im Kampf zwischen Bombenflugzeugen und Jagdeinsitzern hat während der Angriffsphase letzterer die 10 mal größere Waffenwirkung, weil ihm das Bombenflugzeug eine tödliche Zielfläche von über 3 m<sup>2</sup>, bestehend aus Benzintank, Pilot und dem feuernden Mg.-Schützen, bietet, während er hinter dem Motor gedeckt, nicht mehr Ziel frei gibt, als ein Infanterist im Schützengraben. Das war mit einer tiefen Ursachen, weshalb im Kriege die Jagdstaffeln durchschnittlich auf 100 abgeschossene Flugzeuge nur 10 eigene verloren hatten und die besiegten Flugzeuge meist größere Mehrsitzer waren.

Wie im letzten Kriege, müssen in Zukunft Bombenstaffeln immer durch Kampfflugzeuge begleitet werden. Diese Begleitung ist vollwertig bis zur Front und solange sie im Aktionsradius der raschen Jagdflugzeuge liegt. Was nachher als sogenanntes Schutzflugzeug die Begleitung übernimmt, ist nur eine degenerierte Jagdmaschine und nicht mehr voll kampftauglich, weil die Betriebsmittelnutzlast dem Aktionsradius der Bombenwerfer angepaßt sein muß.

Trotz allem — ich bin davon überzeugt — werden auch wir in gewissen Fällen Bomben werfen und zwar auf weit vorn liegende, gegnerische Flugplätze. Diese Bomben haben maximal 50 kg Gewicht, hängen unter den Rümpfen von Jagdflugzeugen und diese führen den Bombenangriff aus, nicht als Instrument der obersten Heeresleitung, wie die Bombenflugzeuge, sondern als Instrument eigener Initiative, von Jagdstaffelführern.

Hier gehe ich mit Hptm. Vacano einig, das Flugzeug das am Boden gefaßt werden kann, richtet keinen Schaden mehr an. Diese Tatsache darf uns aber nicht dazu verleiten, alles falsch einzustellen, denn nur dadurch, daß wir uns an diese Aufgabe heran machen, wenn sie mit Jagdflugzeugen gelöst werden kann, wird sie überhaupt rentabel.

Zu all diesen mehr materiellen Gründen die unsere Fliegerverwendung festlegen, kommt noch ein anderer, mehr psychologischer

Natur. Ich glaube, die meisten Waffenkameraden vom Instruktionsdienst werden mir zustimmen, wenn ich sage, daß es außerordentlich schwer wäre, unsere Flieger zu Bombenschleppern zu erziehen. Dem Jagdflieger bleibt auch in der großen Aufgabe die eigene Initiative. Der selbständige Kampf in der Jagdstaffel liegt dem echten Schweizer besser, als unrentable Materialtransporte durchzuführen, dem Glück und Können seiner Mg.-Schützen und Navigatoren ausgeliefert. Das bestätigt — glücklicherweise — unsere Friedensausbildung.

Unsere Hauptaufgaben sind:

1. Die taktische Aufklärung zu ermöglichen, die des Feindes zu erschweren, ihn wenn möglich blind zu machen. Dann ist die schweizerische Truppenführung eine dankbare Sache.

2. Die Bombenflüge des Gegners unrentabel zu gestalten, so, daß er den Erfolg mit den aufgewendeten Mitteln nicht in Einklang bringen kann.

Um diese Aufgaben erfüllen zu können ist notwendig:

1. Daß unsere Fliegertruppe als Jagdfliegertruppe ausgerüstet, ausgebildet und geistig erzogen ist.

2. Ein großzügig angelegter, gut vorbereiteter Fliegermeldedienst.

3. Daß der passive Fliegerschutz schon zu Friedenszeiten weitgehend vorbereitet und durchgeführt wird.

Wenn diese Anforderungen sich erfüllen und wesentlich ist, daß sie sich mit unsern Mitteln erfüllen lassen, dann können wir im Kriege bestimmt bestehen und die beiden Hauptaufgaben lösen. Dann möchte ich nicht fremder Bombenflieger, aber Führer einer schweizerischen Jagdstaffel sein.

Und nun zum Schluß noch ein paar Worte, von „Belzebubs“ vergastem Völkern und verschütteten Ländern. Diese Phantasieauswüchse der Nachkriegspsychose sind eines ernstern Offiziers unwürdig. Die Ansicht, daß schon jetzt das ganze Volk mit Gasmasken auszurüsten sei, ist lächerlich.

Kein Großstaat verfügt über seine Mittel von Kriegsende. Frankreich besitzt gegenwärtig 1350 kriegstüchtige Flugzeuge. Italien 950, die gleiche Anzahl in Rußland, England mit der qualitativ besten Fliegertruppe hat nur 750 Kriegsflugzeuge. Das entspricht einem Ausrüstungsstand von 1916. Die Mittel haben sich zwar technisch verbessert, auch die der Abwehr, aber sie gestatten keinem — im ersten Kriegsjahr — von seinen Fliegern das zu verlangen, was sie 1918 geleistet haben, geschweige denn so ungeheuerlich viel mehr.

Die erwähnten Großstaaten besitzen durchschnittlich 1000 Flugzeuge. Davon fallen erfahrungsgemäß vor Beginn der Kampfhandlungen 1/4 als nicht flugbereit aus. Nach Aufnahme der kriegerischen Handlungen reduziert sich die Bereitschaft auf ca. 2/3 des Bestandes. Vom Rest ist ein schöner Teil an die Marine und die Heimat gebunden und was noch übrig bleibt, muß mit 5 verschiedenen Flugzeugtypen 10 verschiedene Aufgaben lösen, von denen nur eine nicht die wichtigste,

das Bombenfliegen ist. Der Ziele aber sind viele und je nach Kriegslage befinden sich die wichtigsten nicht in unserm Land. Nehmen wir aber den schlimmsten Fall an, daß alles, was dem Gegner an Bombenflugzeugen zur Verfügung steht, auf unser Land ausgegeben wird, dann werden wir einzelne gefährdete Punkte bestimmt verlieren. Wie rasch, hängt nebst unserer Fliegertätigkeit, sehr stark vom Wetter ab, denn der Bombenflieger braucht trotz Funkenpeilung, für den Anflug freie Sicht also klares Wetter, beidseitig des Jura, oder beidseitig der Alpen. Letztere stellen als Wetterscheide ein gewaltiges Hindernis dar. Zugegeben, daß der Gegner die Industriemobilmachung gut vorbereitet hat; diese wirkt sich aber erst nach Monaten und nur allmählich aus. Die Kriegserfahrungen ergeben dann von selbst die richtigen Schutzmaßnahmen. Aber auf keinen Fall brauchen wir schon heute den Briefträger und das Milchmädchen mit der Gasmaske auszurüsten.

Es lassen sich Schützengräben, vielleicht auch Stadtviertel vergasen, man kann aber nicht ein größeres Gebiet oder ein Volk vergasen. Was im Westen tausende von Geschützen in sozusagen lückenloser Kette nicht leisteten, das schaffen auch 100 Bombenflieger nicht. auch hier führt zur richtigen Ueberlegung nur die klare Rechnung; die folgende Faktoren berücksichtigt:

- Gasbedarf für 1 km<sup>2</sup> Vergasung;
- Nutzgewicht der Gasbombe;
- Anzahl der geeigneten Flugzeuge;
- Tragvermögen (durchschnittlich);
- Aktionsradius;
- Treffsicherheit;
- Orientierungsvermögen;
- Abwehrtätigkeit;
- Wetter und Wind.

Es wird gegenwärtig auch fachliterarisch und im Auslande viel gesündigt in der Beurteilung der Luftwaffe und ihrer Möglichkeiten.

Selbstverständlich müssen auch wir Vorkehrungen treffen, gewisse Fragen des Passivschutzes sind sogar schwierig zu lösen, das ist ein ganzes Kapitel für sich, hier wollte die Aufgabe unserer Flieger besprochen sein.

Diese Aufgabe ist zwar schwer, aber dankbar. Sie kann gelöst werden, wenn wir hauptsächlich und in der Zielfassung bestimmt bleiben.

„non multa sed multum“.

---

## „Schlauch“ oder Drill.

Von Major *H. Frick*.

Am 17. April ertrank in der Saane ein Rekrut der Freiburger Telephonrekrutenschule. Die Untersuchung ergab, daß eine Gruppe