

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 121 (1955)

Heft: 9

Rubrik: Flugwaffen-Chronik

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: 02.02.2025

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

Flugwaffen-Chronik

Die zukünftige Luftwaffe Westdeutschlands

Die Genfer Konferenz gehört der Vergangenheit an. Mit ihr ist aber auch, wie das nicht anders zu erwarten war, die Möglichkeit einer raschen Wiedervereinigung West- und Ostdeutschlands geschwunden. Die Alliierten haben diese Wiedervereinigung nicht mit dem Verzicht auf die Eingliederung Deutschlands in die NATO erkaufen wollen, und so wird eine künftige westdeutsche Armee dazu berufen sein, ihren Beitrag in der Konzeption des nordatlantischen Verteidigungssystems zu leisten. Die Bundesrepublik wird demgemäß auch über eine Luftwaffe verfügen, der bestimmte Aufgaben zufallen werden. Daß im Rahmen dieser Aufgaben die strategische Bombardierung wohl kaum eine Rolle spielen wird, ist schon durch die geographische Lage Westdeutschlands bedingt. Hauptaufgabe der zukünftigen Luftwaffe wird also die Unterstützung der Landarmee bilden. Damit Erdsätze wirksam und jederzeit geflogen werden können, ist mindestens temporär und lokal eine eigene Luftüberlegenheit notwendig. Aus dieser Forderung ergibt sich in großen Zügen die Basis für die materialmäßige Ausrüstung der aufzustellenden Verbände.

Nachdem das ursprünglich vorgesehene Verhältnis von 10 Jagdbombergeschwadern zu 6 Jägergeschwadern zugunsten der Jagdluftwaffe geändert worden war, sieht nun die Zusammensetzung der Luftwaffe wie folgt aus:

8 *Jagdgeschwader* zu je 75 Flugzeugen. Diese Geschwader sollen wenn immer möglich mit dem «*Hunter*» ausgerüstet werden. Nur wenn der *Hunter* nicht lieferbar ist, sind an deren Stelle F 86 Sabres vorgesehen.

(Total 600 Flugzeuge)

2 *Geschwader Allwetter-Jäger* zu je 36 Flugzeugen. Der Flugzeugtyp ist noch nicht endgültig festgelegt; in Aussicht genommen ist der F 89 *Scorpion*.

(Total 72 Flugzeuge)

6 *Geschwader Jagdbomber* zu je 75 Flugzeugen. Für diese Verbände ist der speziell für Erdkampfeinsätze entwickelte F 84 *Thunderstreak* vorgesehen.

(Total 450 Flugzeuge)

2 *Lufttransport-Geschwader* zu je 48 Flugzeugen. Der Flugzeugtyp ist noch nicht bestimmt.

(Total 96 Flugzeuge)

2 *Aufklärungsgeschwader* zu je 54 Flugzeugen. In Anlehnung an die Ausrüstung der Jagdgeschwader ist für die Aufklärungsverbände der F 86 K *Sabre* gegeben. Diese Parallelität birgt zweifellos enorme Vorteile in sich.

(Total 108 Flugzeuge)

Die Luftwaffe wird also bei einem Mannschftsbestand von rund 100 000 Mann insgesamt 1526 Flugzeuge umfassen. Mit diesem Mannschftsbestand sollte auch eine spätere Erhöhung der Zahl der Flugzeuge noch möglich sein.

Die Rekrutierung und Ausbildung der vorgesehenen 2000 Piloten bereitet momentan noch Sorgen. Sie soll sich auf Freiwillige stützen, die sich für eine Dienstzeit von mindestens sechs Jahren zu verpflichten hätten. Daß man dabei eine Altersgrenze von 35–40 Jahren vorsieht, zeigt, daß doch mit einem Grundstock älterer Piloten aus dem Zweiten Weltkrieg gerechnet wird. Diese Piloten sollen nach einer achtmonatigen Neueinschulung und Umschulung auf Düsenflugzeuge einsatzbereit sein. Die Umschulung erfolgt im Ausland. Parallel dazu beginnt die Ausbildung von Nachwuchspersonal das in Deutschland zunächst eine dreimonatige infanteristische Schulung erhält.

Im Zusammenhang mit der Gestaltung der zukünftigen Luftwaffe taucht auch die Frage der deutschen *Flugzeug-Industrie* auf. Früher oder später wird in der Bundesrepublik dieser Industriezweig wieder auferstehen, der bis zum Krieg und teilweise auch während des Krieges entwicklungsmäßige und fabrikatorische Leistungen vollbrachte, die denen der alliierten Industrien kaum nachstanden. Für die Fehler der Planung (siehe Feuchter: Geschichte des Luftkrieges) kann die Industrie selbst wohl kaum verantwortlich gemacht werden. Der Aufbau wird jedoch Jahre beanspruchen, da dieser Industriezweig nicht nur gegenüber den deutschen Banken tief verschuldet ist – es wird die Zahl 500 Millionen Reichsmark genannt –, sondern auch nicht mehr über das tragende geschulte Personal verfügt.

Trotzdem sind die maßgebenden westdeutschen Kreise für einen deutsch-französischen Luftfahrtindustrie-Pool nicht zu gewinnen, der den Schwerpunkt dieser Industrie nach Nordafrika verlegen will. Man anerkennt wohl die strategischen Vorteile, die jedoch die damit verbundenen organisatorischen Nachteile kaum aufwiegen. Von deutscher Seite wird ins Feld geführt, daß die Fabrikation der meisten Einzelteile eines Flugzeuges ja doch in Frankreich oder Deutschland erfolgen müsse und höchstens eine Montage in Afrika in Frage käme. Die sich daraus ergebenden Transporte bergen aber wiederum sehr große Gefahren, so daß sich der Aufwand nicht lohne.

Es bleibt die Frage offen, ob die Bundesrepublik nicht in irgendeiner andern Form ihre Luftfahrt-Industrie gerade durch den vorgeschlagenen Pool überhaupt wieder aufbauen kann. In beschränktem Umfang muß ja wohl die künftige westdeutsche Luftwaffe selbst in der Lage sein, ihr Flugmaterial technisch zu betreuen. Da.