

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 180 (2014)

Heft: 3

Artikel: 100 Jahre Luftwaffe : die ersten 25 Jahre (1914-1939)

Autor: Studer, Jürg

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-391394>

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: 15.03.2025

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

100 Jahre Luftwaffe – die ersten 25 Jahre (1914–1939)

Nach einem schwierigen Start am Anfang des 20. Jahrhunderts nahm die schweizerische Fliegerabteilung, wie die Luftwaffe 1914 noch genannt wurde, langsam Fahrt auf und hob sich träge vom Boden ab. Der Start war gelungen, doch der Steigflug gestaltete sich vorerst gemächlich, die ersten Flugzeugbeschaffungen bereiteten Sorge und erst 1936 wurde die Fliegertruppe zur Waffengattung erklärt.

Jürg Studer, Redaktor ASMZ

Nachdem der Generalstab der Schweizer Armee bereits 1891 die Anschaffung von Fesselballons geprüft hatte und im Jahre 1900 die erste Luftschiffer-Rekrutenschule in Bern stattfand, wäre es eigentlich logisch gewesen, wenn die Armeeführung am neuen Fortbewegungs- und potentiellen Kampfmittel Flugzeug reges Interesse gezeigt hätte. Doch 1910 antwortete das Eidgenössische Militärdepartement (EMD) auf eine Anfrage, die Eignung von Flugzeugen für militärische Zwecke zu prüfen, lapidar, «der Augenblick für die amtliche Übernahme des Flugwesens» sei noch nicht gekommen. Immerhin wurde ein Jahr später ein Angebot angenommen, für 5000 CHF ein Flugzeug versuchsweise in den Herbstmanövern einzusetzen. Der Einsatz war nur teilweise erfolgreich, das Flugzeug ging bei seinem fünften Flug zu Bruch, der Pilot Ernest Failloubaz und der Beobachter Oblt Gustave Lecoultré blieben unverletzt.

Nationale Flugspende und Umzug von Bern nach Dübendorf

Zwei Jahre später wurden bei den Manövern von 1913 trotzdem wieder zwei Flugzeuge eingesetzt und im selben Jahr organisierte die Schweizerische Offiziersgesellschaft (SOG) eine nationale Sammlung zur Schaffung einer «militärischen Luftflotte zum Schutze des Vaterlandes», welche über 1,7 Mio. CHF zusammenbrachte. Durch die drohende Kriegsgefahr überwand der Bundesrat sein anfängliches Zaudern und schuf im Sinne einer «provisorischen Organisation des Militärflugwesens» eine Fliegerabteilung, welche direkt dem Chef der Generalstabs-



Luftaufklärung in der Zwischenkriegszeit.

abteilung unterstellt war. Am Vortag des Ausbruchs des 1. Weltkrieges erhielt der Kavalleriehauptmann Theodor Real den Auftrag, eine Fliegertruppe mit geeigneten Piloten aufzustellen. Nebst Real rückten neun weitere Pioniere der Schweizer Aviatik ein, Edmond Audemars, René

Oskar Bider, erster Chefpilot der schweizerischen Fliegerabteilung.



Grandjean, Alfred Comte, François Dura-four, Agénor Parmelin, Albert Cuendet, Ernest Burri, Marcel Lugrin und Oskar Bider.

Hptm Real schritt sofort zur Tat. Er beschlagnahmte kurzerhand die drei in der Landesausstellung in Bern ausgestellten Flugzeuge und sicherte sich die Ballonhalle in Bern als ersten Flugzeughangar. Fünf der ersten Piloten brachten ihre eigenen Flugzeuge und zum Teil auch ihre Mechaniker mit. Das unebene und mit Hindernissen umgebene Wankdorf-Gelände in Bern-Beundenfeld erwies sich aber als schlecht geeignet für die Pilotenausbildung und so fand bereits Ende 1914 der Umzug nach Dübendorf statt. Allerdings wurde das von Real eingegebene, bescheidene Bauprogramm vorerst abgelehnt. Real musste Geld aus dem Beschaffungsbudget zweckentfremden, um minimale Einrichtungen für Schulungs- und Flugbetrieb zu erstellen.

Der Erste Weltkrieg – turbulente Jahre

Aus der Tatsache, dass Real erst am Vortag des Beginns des Ersten Weltkrieges mit der Aufstellung der Fliegerabteilung betraut wurde, lässt sich erahnen, dass die schweizerischen Militärflugzeuge während des Krieges eine eher bescheidene Rolle spielten. Zwar fand bereits 1915 die erste Pilotenschule statt und bis 1918 wurden 73 neue Militärpiloten brevetiert, aber die Fliegerabteilung litt unter einem chronischen Flugzeugmangel. Als Schulflugzeuge wurden vorerst die drei an der Landi requirierten Flugzeuge verwendet. Es ist deshalb nicht erstaunlich, dass fünf der neun ersten Militärpiloten bereits nach kurzer Zeit um ihre Entlassung nachsuchten und dass 1916, nachdem ein Schul-

flugzeug bei einer Capotage beschädigt wurde, die Pilotenschule für einige Wochen unterbrochen werden musste. Zermürbt ob all den Widrigkeiten und dem Umstand, dass es nicht möglich war, «eine Fliegertruppe aufzustellen, die nur annähernd unsern Verhältnissen entsprechen könnte», suchte Real 1916 um seine Entlassung nach.

Um dem akuten Flugzeugmangel Abhilfe zu verschaffen, war 1914 eine Aviatik-Kommission ins Leben gerufen worden, um die Flugzeugbeschaffung zu koordinieren. Auf Grund des herrschenden Krieges wurden alle Anfragen der Schweiz in den Nachbarstaaten und sogar in den USA abgelehnt – deren Flugzeugbauer mussten erst die Nachfrage ihrer eigenen Länder decken! So befasste man sich in der Schweiz mit der Herstellung eigener Flugzeuge. Nachdem das Angebot von Oblt Robert Wild, Chefkonstrukteur der Aviatik-Werke in Mühlhausen, Schulflugzeuge zu bauen erst einmal mit Verweis



Training mit Sprengbomben in den 1930er Jahren.

auf den fehlenden Handelsregister-Eintrag abgelehnt wurde, beauftragte ihn die Kriegstechnische Abteilung (KTA) 1915 doch noch mit dem Bau von sechs Schulflugzeugen, welche 1916 ausgeliefert wurden. Später steuerte das KTA seinerseits einige Häfeli-Flugzeuge bei, welche aber nicht den Erwartungen entsprachen und bei den Piloten äusserst unbeliebt waren.

Trotz aller Mühseligkeiten absolvierte die Fliegerabteilung, welche 1916 der Abteilung Genie unterstellt wurde, während der Kriegsjahre über 40 000 Flüge.

Die Einsätze waren meist Schulungsflüge, als taktische Einsätze konnten nur die wenigen Aufklärungsflüge während der Manöver bezeichnet werden. Bereits während des Krieges befasste man sich mit einer möglichen Doktrin für den Einsatz der Militärflugzeuge. Der Chef der Abteilung Genie fand, dass ohne «das militärische Luftfahrtwesen [...] keine erfolgreiche Kriegführung mehr denkbar ist» und meinte «in der Vernichtung feindlicher Heeresanstalten [...] durch Bombenabwurf liegt ein weiteres grosses Feld des Luftfahrtwesens». Die Unterstellung der Fliegerabteilung unter der Abteilung Genie war nicht von Dauer, bereits 1917 wurde eine neue Sektion im Armeestab gebildet, welche die gesamte materielle und personelle Entwicklung und Verwendung der Fliegertruppe übernahm.

Zwischenkriegszeit

Im Jahre 1919 bestand die Fliegertruppe aus einem Stab und fünf Fliegergeschwadern, welche je eine Fliegerstaffel und eine Bereitstellungseinheit umfasste, sowie einer Photographen- und einer Flugparkkompanie. Ein Jahr später wurden die ersten Fliegerrekruten ausgehoben, so dass 1921 die ersten Fliegerrekruten-, Fliegerunteroffiziers- und Fliegeroffizierschulen durchgeführt werden konnten. Bereits 1924 verfügte die Fliegertruppe über 234 Flugzeuge, welche auf 6 Jagd- und 12 Beobachterfliegerkompanien verteilt waren. Neben den vier ständigen Militärflugplätzen Dübendorf, Thun, Lausanne und Payerne konnte auf 11 Exerzierplätze und 8 Zivilflugplätze zurückgegriffen werden.

Bis 1930 waren Luftkampf und Aufklärung die Hauptaufgaben der Piloten, danach wurde auch der Erdkampf ins Portfolio aufgenommen. 1934 wurde ein Fliegerbeobachtungs- und Meldedienst aufgestellt und zwei Jahre später erfolgte eine grössere Reorganisation der Fliegertruppe. Im Jahr 1936 wurden die Fliegertruppe, die Fliegerabwehrtruppe und der Fliegerbeobachtungs- und Meldedienst in die Flieger- und Fliegerabwehrtruppe (FF Trp) zusammengefasst und zur selbstständigen Waffengattung. Die Hauptaufgaben der FF Trp waren die Abwehr feindlicher Luftstreitkräfte, selbständige Aufgaben und die direkte Zusammenarbeit mit den Erdtruppen. Unter dem Begriff «selbständige Aufgaben» verstand man «operative, fliegerische Auf-

gaben auf Weisung der Armeeleitung» und mit «direkte Zusammenarbeit mit den Erdtruppen» war der Erdkampf gemeint.

Die kleinste selbständige Einheit der Fliegertruppen war die Fliegerkompanie mit einer Staffel von normalerweise 9



75 mm Flab-Kanone im Einsatz. Bilder: VBS

Frontflugzeugen und einem Bodenpersonal von rund 200 Offizieren, Unteroffizieren und Soldaten. Die Einheit der Fliegerabwehrtruppen waren die Batterien, welche mit leichten oder schweren Geschützen, Entfernungsmessern, Kommandogeräten und Horchgeräten oder Scheinwerfern ausgerüstet waren.

Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg waren die FF Trp zwar organisatorisch gut aufgestellt, verfügten aber, genau wie der Rest der Armee, über teilweise veraltetes Material, welches mit jenem der Nachbarstaaten kaum konkurrenzfähig war. Der mit grossen Anstrengungen in die Wege geleitete Aufwuchsversuch scheiterte wie schon bereits 1914 kläglich an den zeitlichen Verhältnissen und am Umstand, dass unsere Nachbarstaaten selber auf die Produktion von modernem Material angewiesen waren und somit die kleine Schweiz nicht berücksichtigen konnten oder wollten. ■

Quellen

- FF Trp, Unsere Flieger- und Fliegerabwehrtruppen (1939)
- FF Trp, 50 Jahre Schweizer Flugwaffe (1964)
- Hugo Ruoss, Die Anfänge der Schweizer Fliegertruppe (2013)
- Ernst Wetter, Unsere Militäraviatik 1914 – 1918 (ASMZ 1971)