

# Unsere Fliegerabwehr

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **15 (1939-1940)**

Heft 21

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-711115>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Unsere **F**liegerabwehr

— «Sie möchten gerne Ihre Leser über unsere Fliegerabwehr orientieren?» fragte mich mit der größten Seelenruhe ein Generalstabsoffizier, der gerade die Daten betreffend einer Grenzverletzung durch ein ausländisches Flugzeug auf eine Karte einzeichnete. Soeben war ihm eine Mitteilung von einem Beobachtungsposten zugekommen. In chiffrierter Sprache hat er kurz die notwendigen Befehle gegeben und dann wendete er sich wieder mir zu, also ob nichts Abnormales passiert wäre.

— «Jawohl, Herr Oberst, es interessiert uns zu vernehmen, wie die Fliegerabwehr in unserem Luftraum durchgeführt wird. Ist die Möglichkeit vorhanden, unsern Lesern zu erklären, was sich abspielt, wenn ein ausländisches Flugzeug unsere Grenze überfliegt?»

— «Das ist schon möglich. Nehmen wir den Fall dieses zweimotorigen Flugzeuges, das soeben in unsern Luftraum eingedrungen ist.» Er zeigt mir ein Stück durchsichtiges Papier. Ein roter gewundener Strich darauf stellt den Flugweg des Eindringlings dar. «Wir haben im ganzen Lande ein dichtes Netz von Beobachtungsposten aufgestellt, die mit Beobachtungseinrichtungen verbunden sind. Diese Posten suchen ununterbrochen den ganzen Himmel ab. An Hand von Schattenbildern lernt die Mannschaft der Beobachtungsposten die Nationalität der Flugzeuge erkennen. Wie Sie soeben gehört haben, können durch einige Zahlen — es sind höchstens deren zehn — der Flugweg, die Anzahl, die Höhe, die Nationalität und der Flugzeugtyp den Erdtruppen, den Alarmzentralen der Fliegerabwehr, den Kommandanten der Fliegerabwehr-Einheiten und den Flugplätzen gemeldet werden, und zwar vermittelt eines Telephonnetzes, das vom Zivilnetz ganz unabhängig ist. Auf verschiedenen Stützpunkten «irgendwo in der Schweiz» befinden sich Jagdflugzeuge startbereit. Diese Flugzeuge werden nun jeden Moment aufsteigen, um den fremden Flieger zum Umkehren zu zwingen. Durch Abfeuern von grünen Signalkraketen wird ihm bedeutet, daß er sich über neutralem Gebiet befindet. Sollte er dem Befehl zu landen oder umzukehren nicht Folge leisten, so würden ihm die Maschinengewehre und Kanonen unserer Jagdflieger den Gehorsam schon beibringen. Das Starten zwecks Verfolgung von ausländischen Flugzeugen sofort nachdem sie gehört oder sogar gesehen worden sind, ist nicht ganz so einfach, wie man es sich gewöhnlich vorstellt. Die atmosphärischen Verhältnisse spielen eine sehr große Rolle und legen unsern eigenen Flugzeugen schon zu Friedenszeiten enorme Risiken auf, wenn sie zum Beispiel gezwungen sind, Wolkenschichten zu durchstoßen, um auf die gewünschte Höhe zu gelangen. Werden sie ihren Stützpunkt wieder finden, wenn die Wolken vom Wind mit großer Geschwindigkeit fortgetrieben werden oder wenn der Nebel den Boden bedeckt? Der Blindflug und speziell die Blindlandung ist auch für sehr geübte Piloten nicht ohne Gefahr. Sollten die ausländischen Flugzeuge sich unsern Wache haltenden Fliegern entziehen können und beabsichtigen, unsere Städte und militärischen Objekte anzugreifen, so müßten sie auch mit unsern Erdwaffen rechnen, den automatischen Waffen der Infanterie und den Fliegerabwehr-Batterien.

Die Verteidigung unseres Himmels ist also den Jagdfliegern und der Fliegerabwehr-Artillerie anvertraut.

Wie viele dem Laien unbekannte Probleme sind doch vorhanden, wie zum Beispiel die Ausbildung der Piloten für schnelle Flugzeuge in einer Milizarmee, der Unterhalt dieser modernen Flugzeuge, die Herrichtung von dezentralisierten Landungsplätzen usw.

Die Flab-Kanonen haben in letzter Zeit viel von sich reden gemacht, weil die Mehrzahl der nach der erneuten sanitärischen Untersuchung «diensttauglich» erklärten Hilfsdienstpflichtigen zu den Flab-Truppen eingeteilt wurden. Es werden nicht alle in eine Rekrutenschule einberufen. Nur die jüngern Jahrgänge müssen die Handhabung der Flab-Kanonen, dieses wichtigen Mittels für unsere Verteidigung, kennenlernen. Die Städte und die militärisch wichtigen Objekte werden durch ortsfeste oder mobile, schwere und leichte Batterien verteidigt.

Um wirkungsvoll zu sein, hat die Fliegerabwehr das angreifende Flugzeug zu treffen, bevor es Zeit findet, die Bomben auf das geschützte Objekt abzuwerfen. Die Verbindung zwischen den Fliegern und der Fliegerabwehr muß derart sein, daß die Batterien immer wissen, daß das anvisierte Flugzeug nicht ein eigenes ist. Es darf nicht vorkommen, daß irrtümlich auf eigene Flugzeuge geschossen wird.

Man braucht nicht eine Fliegerabwehr-Rekrutenschule bestanden zu haben, um zu verstehen, daß, bevor ein feindliches Flugzeug, welches unsere Städte bombardieren wollte, brennend abstürzt, es vorher ermittelt werden mußte. Nachher ist seine Höhe, seine Geschwindigkeit und sein Flugweg zu berechnen. Mit Spezialapparaten werden die zum Schießen notwendigen Elemente derart festgestellt, daß beim Schießen auf das mit großer Geschwindigkeit fliegende Flugzeug — zwischen 300 bis 600 km/Std., also 80 bis 150 m/sec —, ob es anfliegt, vorbeifliegt oder wegfiegt, das Geschloß dort eintrifft, wo sich das Flugzeug befinden wird, nachdem das Geschloß den Weg vom Geschütz zum Ziel zurückgelegt haben wird. Außerdem ist dafür gesorgt, daß das Geschloß auch dann krepirt, wenn es das Ziel nicht getroffen hat, um Schaden durch das herabfallende Geschloß zu vermeiden.

In der Nacht wird die Anwesenheit des Flugzeuges zuerst durch seinen Lärm festgestellt. Alsdann wird es von den Scheinwerfern in ihre Lichtkegel genommen. Derart beleuchtet hat der Pilot nur noch zwei Möglichkeiten: entweder zu versuchen, seine Vernichtungsaufgabe trotz der auf ihn gerichteten Waffen zu erfüllen und zu riskieren, daß sein Flugzeug jeden Augenblick in Stücke geschossen wird oder aber aus dem Bereiche der Scheinwerfer und Kanonen zu fliehen.

Für die Soldaten dieser neuen Waffe existieren keine betonierten Gräben und keine gepanzerten Unterstände. Sie müssen frei beobachten können, was um sie herum vorgeht und sie müssen in der Lage sein, ihre Waffen ebenso auf ein hochfliegendes Flugzeug richten zu können, wie auf ein im Tiefflug heranbrausendes. Sie können sich nicht «komfortabel» hinter ihren Waffen einrichten, wie die Infanteristen in ihren Kasematten. Sie müssen ihre Stellung verraten und auf einen furchtbaren Feind schießen, der sich auf sie herniederstürzt und Feuer und Eisen speit. Trotz den technischen Fortschritten hat der Krieg immer noch tapfere Soldaten nötig!

mr.