



Beiträge zur Geschichte der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

Der Neutralitätsschutz im schweizerischen Luftraum von 1914 bis 1982

Von Kurt Bolliger¹

Inhalt

1914 bis 1939: Periode des Unverständnisses und der Indifferenz	1
1939 – 1945: Bewährungsprobe bestanden	8
1946 bis 1965: Zeit der hektischen Konzeptionitis	9
1966 bis 1982: Gegenwartsprobleme	10
Anhang: Zitate	12

1914 bis 1939: Periode des Unverständnisses und der Indifferenz

Am 21. November 1914 griff die englische Luftwaffe – damals selbstverständlich noch ein Teil der englischen Expeditionsarmee – von Frankreich herkommend und die Nordschweiz knapp südlich des Rheins überfliegend Friedrichshafen an. Dieser für die damalige Zeit erstmalige Husarenstreich erregte allenthalben grosses Aufsehen und führte zu bilateralen Notenwechseln zwischen der Schweiz, Frankreich und England beziehungsweise unserem Land und dem Deutschen Reiche. In Bern suchte man vergeblich in allen möglichen Schubladen nach einem Präzedenzfall für ein solches Vorkommnis oder für Verhaltensnormen des Neutralen bei derartigen Zwischenfällen. Unsere Militärliegerei war ja erst mit der Mobilmachung ins Leben gerufen worden und hatte noch keine Zeit gehabt, sich dem unerlässlichen Papierkrieg zuzuwenden. Im November 1914 beauftragte der General einen im Armeestab eingeteilten Major Huber mit der Ausarbeitung einer Studie über das absolut neue und bisher noch unbeackerte Gebiet der «Neutralität im Luftraum». Das nur vier Seiten umfassende Dokument wurde am 8. Dezember 1914 abgeliefert. Es enthält alles, was wir auch heute noch als prinzipielle Grundsätze für den Neutralitätsschutz im Luftraum für wichtig und richtig halten. Das ist nicht weiter erstaunlich, wenn man weiss, dass es sich bei diesem Major Huber um den späteren Professor und Präsidenten des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz Max Huber handelte, der schon an der Ausarbeitung der Haager Abkommen von 1907 als Schweizer Delegierter teilgenommen hatte.

Max Huber legte in seinem ebenso klaren wie knappen Exposé im Prinzip dar, dass sich für den Neutralen zwei Möglichkeiten ergäben: Er könne die völlige Freiheit des Luftraumes für den Verkehr und die Kriegführung aller Staaten gleich wie auf der staatenlosen hohen See proklamieren, oder aber im Gegenteil das ausschliessliche Verfügungsrecht über die seinem Lande überlagerte Luftsäule beanspruchen.

¹ Vortrag von alt Korpskommandant Kurt Bolliger an der Jahresversammlung des Vereins für die Errichtung eines schweizerischen Armeemuseums vom 18. Juni 1982 im «Bürgerhaus» Bern. Das Manuskript wurde von Walter Dürig ohne Veränderung des Inhalts begrifflich und sprachlich an die Gegebenheiten des Jahres 2011 angepasst. Das Layout des Beitrags sowie die Zwischentitel und Fussnoten hat Walter Dürig bearbeitet und eingefügt.

Er lehnte die von den Engländern geltend gemachte «beschränkte Lufthoheit», die sich nur über «eine der Erde zunächst gelegene Luftzone» erstrecken würde, ab. Eine solche, dem Unterschied von hoher See und Küstengewässern (Dreimeilenzone) nachgebildete Unterscheidung nach Höhe sei unzulässig. «Vermöge der Schwerkraft kann alles in der Luft Befindliche unter Umständen auf das Landgebiet gelangen». Feindseligkeiten in der Luft seien deshalb nicht nur Verletzungen der Neutralität, sondern unvermeidlich auch eine Gebietsverletzung und Gebietsgefährdung, die sich selbst im Frieden kein Staat gefallen lassen müsse.

Andererseits erkannte Max Huber auch schon die Gefahr, die in einem solchen Hoheitsanspruch liegen könnte. Der Neutrale würde dann dazu gezwungen, seinen Luftraum «ganz zu verschliessen», wie er sich ausdrückte. Dazu sei er aber nur nach «Massgabe der Mittel, über die er verfüge» verpflichtet. Ebenso war Huber der Ansicht, eine Feuereröffnung auf einen Luftraumverletzer bedeute noch keine Eröffnung von Feindseligkeiten. Wegen der Schnelligkeit des Fluges sei es nicht möglich, nach den Bestimmungen von Artikel 10 des V. und Artikel 26 des XIII. Haager Abkommens die für den Landkrieg gelten, «eine Aufforderung zum Halten», Coup d'Arrêt genannt, zu erlassen. Auch könne man dem verletzenden Flugzeug nicht anmerken, ob blosser Durchflug, Rekognoszierung oder Zerstörung beim Feind geplant sei. Deshalb könne man auch keine differenzierte Behandlung vorsehen. Jedoch habe der Neutrale alles Interesse daran, über das völkerrechtlich gebotene Minimum an Reaktion hinauszugehen. Wie beim Landkrieg könne er, kraft seiner Souveränität im Luftraum, der von ihm autonom normierten Neutralität durch seine Truppen «in energischer Weise Geltung verschaffen». Auch hier treffe wie im ganzen Kriegsrecht zu, «dass nur das Recht anerkannt bleibe, hinter dem ein Wille zu rücksichtsloser Geltendmachung stehe». Diesen Satz sollte man von Zeit zu Zeit unseren Mitbürgerinnen und Mitbürgern vorlesen.

Es lässt sich nicht mehr ermitteln, was mit diesem ebenso klaren wie weitblickenden Gutachten damals weiter geschah. Vermutlich wurde es nach heute nicht mehr bekannten Gesichtspunkten sorgfältig archiviert – und vergessen. Erst nach 19 Jahren nahm man die Diskussion zu dieser Materie wieder auf, als der Bundesrat durch die fliegerischen Demonstrationen und die Drohgebärden des italienischen Luftwaffengenerals Balbo und seines strategischen Ideologen Douhet aufgeschreckt worden war. So schrieb denn Bundesrat Minger an einen gewissen Herrn Huber, der inzwischen zur internationalen Kapazität in Fragen des Völkerrechts und des Roten Kreuzes avancierte, am 12. April 1933 einen Brief. Darin bezog er sich auf einen vorgängigen mündlichen Kontakt seines Departementssekretärs mit Max Huber zu Fragen der «sogenannten Luftneutralität». Er habe dabei erfahren, dass er, Max Huber, schon 1916 dem Generalstab der Armee ein Gutachten über diese Fragen eingereicht habe. Leider sei nun aber die entsprechende Suche ergebnislos verlaufen. Auf der Generalstabsabteilung sei nichts gefunden worden. Das Departement selber habe das Gutachten vermutlich nie erhalten, wenigstens lasse sich keine Spur mehr davon auffinden. «Darum erlauben wir uns, Sie anzufragen, ob Sie selber eventuell noch eine Abschrift davon besitzen, oder ob Sie bereit wären, ein neues Gutachten zu erstatten. Wir wären Ihnen dafür ausserordentlich verbunden. ... Die Frage, die den unterzeichneten Departementschef insbesondere beschäftigt ist die, ob und inwieweit die Benützung unseres Luftraumes durch Militärflieger eines kriegsführenden Staates als eine Neutralitätsverletzung zu betrachten ist, die uns zwingen würde, dem betreffenden Staat den Krieg zu erklären. ... Die grundlegende rechtliche Frage dürfte daher sein, ob und wieweit die Vorschriften des Haager Abkommens vom 18. Oktober 1907 betreffend Rechte und Pflichten des Neutralen auch für den damals noch völlig unbekanntem Luftkrieg anwendbar sind», heisst es in diesem Schreiben.

Schon nach zehn Tagen traf die Antwort von Professor Max Huber ein. Er legte ein Doppel seines nunmehr 19-jährigen Gutachtens bei und bedauerte, sich getäuscht zu haben. Der Raid auf Friedrichshafen und damit auch seine seinerzeitige Expertise gingen auf das Jahr 1914 zurück; wohl deshalb und nicht wegen einer Unordnung habe man in Bern nichts gefunden. Im Übrigen würden seine 1914 geäusserten Ansichten noch unverändert gelten.

Das Völkerrecht habe sich wohl auf einigen Gebieten weiter entwickelt, aber bezüglich Luftrecht und Neutralität im Luftraum gebe es keine neueren verbindlichen Abkommen. Es bleibe deshalb dem Neutralen nichts anderes übrig, als autonom Grundsätze festzulegen und den Kriegsführenden zu notifizieren. Damit man auf die Respektierung dieser Prinzipien mit einiger Aussicht zählen könne, müssten sie in angemessener Weise auch den Interessen der Kriegsführenden Rechnung tragen. Zu seinem ersten Vorschlag, solche Grundsätze unverzüglich auszuarbeiten, schrieb der damalige Generalstabschef die sichtlich empörte Bemerkung an den Rand: «Das darf doch wohl nicht letztes Ziel unserer Bestrebung sein!» Zum Textabschnitt «... lassen sich mit einiger Aussicht durchsetzen» steht die Randbemerkung «Was heisst das?» Max Huber fügte aber auf vier Seiten auch gleich einen Vorschlag für die beantragten Grundsätze bei. Innerhalb von nur sechs Arbeitstagen war das eine bemerkenswerte Leistung, wenn man an die heutzutage üblichen Vernehmlassungsfristen von Monaten denkt. Professor Max Huber schlug vor, dem Ausland zu notifizieren, dass

- unser Staat das Recht habe, in Spannungs- oder Kriegszeiten im Interesse der eigenen Sicherheit das Überfliegen seines Gebietes zu beschränken oder zu verbieten;
- sich daraus keine rigorose Pflicht des Neutralen zu totaler Erzwingung dieser Sperre ableiten lasse;
- aus einer entsprechenden Gewaltmassnahme – das heisst der automatischen Preisgabe der Neutralität unseres Landes – keine Kriegshandlung abgeleitet werden dürfe;
- sich die Schweiz vorbehalte, ihre Lufthoheit entweder durch Fliegergeschwader oder durch Abwehr vom Boden aus durchzusetzen.

Ad usum Delphini war dann noch angefügt, solche Grundsätze und Notifikationen entbänden unser Land in keiner Weise von der Pflicht, geeignete Massnahmen zur Sicherstellung der Respektierung derartiger Verbote zu treffen. Staatsautorität sei auf die Dauer nur möglich, wenn sie sich «in einer den Verhältnissen entsprechenden Weise», geltend mache. Man muss zugeben, dass der damalige Präsident des Roten Kreuzes – er blieb es bis 1945 – sich vielleicht besser als andere Leute in diesem Lande bewusst war, dass man mit schönen Worten oder Friedensappellen und -Demonstrationen allein keinen potenziellen Aggressor abschrecken könne. Man möchte sich wünschen, dass sich diese Einsicht auch heute wieder vermehrt verbreitete.

Max Huber untersuchte auch noch kurz die Frage, ob aus der schweizerischen Mitgliedschaft beim Völkerbund, der Unterschrift unseres Landes zum Kellogg-Pakt² (der jeden Angriffskrieg als rechtswidrig erklärt hatte) oder aus den zu erwartenden Ergebnissen der damals laufenden Abrüstungskonferenz sich neue Erkenntnisse zu seinen vorgeschlagenen Grundsätzen ergäben. Bezüglich des Völkerbunds war Huber der Meinung, nachdem die Schweiz beim Beitritt ihre militärische Neutralität vorbehalten habe, riskiere sie auch bei Kollektivaktionen des Völkerbundes nichts. Für den Kellogg-Pakt sei derselbe Analogieschluss zulässig. Für den Optimismus der damaligen Zeit ist schliesslich der Schlusssatz über die Abrüstungsverhandlungen typisch: «Sollte die Militäraviatik durch die Abrüstungskonferenz untersagt werden und würde in Verletzung eines solchen Verbotes der schweizerische Luftraum von Flugzeugen mit kriegerischer Zweckbestimmung durchflogen, so wäre die Schweiz dafür nicht verantwortlich. Man könne ihr nicht zumuten, sich auch noch gegen eine rechtlich unzumutbare Situation vorzusehen. Ihr wäre aber selbstverständlich auch eine Abwehr eines solchen rechtlich unzulässigen Kriegsmittels erlaubt.»

² Der Briand-Kellogg-Pakt (auch Kellogg-Pakt oder Pariser Vertrag) ist ein Kriegsächtungspakt, der am 27. August 1928 in Paris von zunächst elf Nationen unterzeichnet wurde und seinen Namen vom US-Aussenminister Frank Billings Kellogg und dem französischen Aussenminister Aristide Briand bekam.

Mit diesem Aktenstück begann nun der übliche Reigen: es wurde vom Chef des Eidgenössischen Militärdepartements via Departementssekretär dem Generalstabschef zweck Vernehmlassung überwiesen. Dieser überwies es schon drei Wochen später an die Herren Dr. Anton Züblin, F. von Beust, O. Irmiger und A. Züblin, Rechtsanwälte in Zürich, mit der Bitte um Vernehmlassung. Diese erstattete am 28. Juli 1933 Oberst Albert Züblin. Er ging in seinen neun Antwortseiten im Allgemeinen mit den Ansichten von Professor Max Huber einig. Dagegen war er bezüglich unserer Pflicht, den Luftraum effektiv zu verteidigen, aus – wie er schreibt – militärischen und nicht juristischen Gründen der Auffassung, man müsse hierzu nicht nur das Zumutbare, sondern ein Maximum an Mitteln bereitstellen und keinen Zweifel an unserem Willen, sie auch einzusetzen, offen oder erkennen lassen. Jede Abwehraktion habe einen gewissen Erfolg, zum Mindesten einen moralischen.

Mit diesen Aktenvorgängen versank das Problem vorderhand wieder in das wohlthuende Dunkel der Archive. Am 17. Januar 1936 – also fast drei Jahre später – rief der Chef des Eidgenössischen Militärdepartements dem Generalstabschef «unsere Schreiben vom 24. April und vom 17. Mai 1933» in Erinnerung. Er ersuchte ihn behufs einer weiteren Runde bezüglich «Neutralität im Luftraum» um baldmöglichsten Bericht. Die Sache könne, so schrieb der Bundesrat, in einem künftigen Krieg von derartiger Bedeutung sein, «dass wir uns über unsere Rechte und Pflichten und die Auswirkungen von Neutralitätsverletzungen im Luftraum rechtzeitig klar werden müssen». Aufgescheucht war der Magistrat damals von einer neuen Schrift eines Aussenseiters geworden: Professor von Waldkirch, der nachmalige Chef des passiven Luftschutzes, hatte eine Studie «Die Neutralität im Luftraum» veröffentlicht. Sie sei im Buchhandel erhältlich, meldete Bundesrat Rudolf Minger dem Generalstabschef. Sie sollte in diesem Zusammenhang auch gelesen werden. Man sei an einer nunmehr baldigst erwarteten Antwort umso mehr interessiert, als man danach sicher auch noch das politische Departement zu diesen leidigen Luftkriegsproblemen werde befragen müssen, was auch wieder Zeit brauche. Es stände dem Generalstabschef frei, wie man das schon im Brief vom 24. April 1933 gesagt habe, sich der Mitarbeit eines Fachmannes in Völkerrechtsfragen zu bedienen.

Kurz darauf ereignete sich ein Zwischenfall, der die bis dahin bezüglich Luftkrieg (nicht aber in Sachen Kreuzschlag der Kavalleriepferde und neuer Essen für die Hufschmiede) sich eher langsam drehende Amtsmaschine im Bundeshaus Ost zu wesentlich höheren Tourenzahlen zwang. Es war schon seit längerer Zeit vermutet worden, Deutschland verstärke und verproviantiere sein Spanienkorps – die Legion Condor, welche Franco zum Sieg verhelfen sollte – durch nächtliche Lufttransporte über schweizerisches Gebiet. Je nach Wetterlage und Sichtverhältnissen führten die Flüge anschliessend via französisches Rhonetal oder italienische Seealpen nach Spanien. Da es damals noch keine organisierte Luftraumüberwachung gab und unsere Flieger bei Nachteinbruch zu Bett oder wenigstens ins Casino Dübendorf gingen, blieb es bei Vermutungen und Gerüchten. In der Nacht vom 16. auf den 17. April 1936 kollidierte eine deutsche Ju-52 mit uniformierter Besatzung oberhalb von Biel bei Ilfingen im schlechten Wetter mit den Jurahöhen und stürzte ab. Der sozialdemokratische Nationalrat³ und Bieler Stadtpräsident Müller wies den Bundesrat auf die möglichen Folgen eines solchen Absturzes auf eine Stadt wie Biel hin. Er wollte wissen, ob sich angesichts solcher Vorkommnisse nicht eine bessere Überwachung des Luftraumes aufdränge.

Weil das Flugzeug pro forma eine zivile Immatrikulation gehabt hatte, war das eidgenössische Luftamt für die Untersuchung zuständig. Dieses gelangte in seiner Untersuchung bald zur Ansicht, dass es sich beim Überflug um die Folge eines Navigationsfehlers gehandelt habe, was der Bundesrat dem Interpellanten Nationalrat Müller kurz darauf bestätigte.

³ Die schweizerische sozialdemokratische Partei trat erst nach 1937 für die Landesverteidigung ein.

Man habe den Transit im Raume Ostschweiz sogar akustisch festgestellt und versucht, nach Dübendorf zu telefonieren, um den Flugplatz beleuchten zu lassen. «Aber das erwies sich wegen der grossen, infolge des starken Rückenwindes noch erhöhten Geschwindigkeit des Flugzeuges als fruchtlos.»

Hinter den Kulissen hob nun aber ein edler Wettstreit um die Zuständigkeit für künftige Präventivmassnahmen an. Schon am 30. April 1936 teilte der damalige Generalstabschef dem Chef des Militärflugdienstes in Dübendorf folgendes mit: Der Direktor des eidgenössischen Luftamtes habe die Absicht, in Anbetracht des letzten Vorkommnisses «de faire organiser par certains pilotes de l'aviation civile suisse une légère surveillance de la frontière, peut-être une fois par jour un vol le long de notre frontière, en particulier et pour le moment de la frontière nord». Ob die Militärfliegerei hierzu dem Luftamt hie und da behilflich sein könne, «tout en sachant que nous n'avons pas le personnel nécessaire pour faire des vols réguliers».

Es ist für die damalige Pariastellung der Armee und das mangelnde Interesse der höheren Führung an Fragen der Luftfahrt und der Luftstrategie typisch, dass sich in der Folge immer weitere Stellen ausserhalb des Eidgenössischen Militärdepartements mit solchen Problemen beschäftigten und versuchten, sich irgendwelche Aufgaben in diesem Zusammenhang zuzuschancen. So erstellte am 22. Juli 1936 Professor von Waldkirch ein neues Gutachten über die Neutralität im Luftraum und stellte dem hohen Bundesrat auch gleich einen Entwurf für seine Version einer «Verordnung über die Neutralität im Luftraum» zu. Am 16. Dezember 1936 fand eine interdepartementale Konferenz zur Frage der Bildung einer Luftpolizei statt, an der die Generalstabsabteilung mehr im beobachtenden Sinne durch Oberst Däniker vertreten war. Man kam zum Schluss: «Als erster Schritt zur Lösung der Aufgabe wird vorgesehen, dass die Oberzolldirektion eigene Piloten und Beobachter (Grenzwachtoffiziere) hält und das notwendige Material beschafft. Die Ausbildung der Piloten übernimmt die Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr, deren Kosten die Oberzolldirektion.» Das Eidgenössische Militärdepartements hatte dringendere Sorgen. Wenn man die Liste der Abkommandierungen jener Zeit durchgeht, findet man eine stattliche Zahl von Auslandsaufenthalten, etwa zum Zwecke der «Verbesserungen der Reitfähigkeit» in Saumur oder bei der Spanischen Hofreitschule in Wien, dagegen nur sehr wenige Missionen in Belangen des Flugwesens. Man war damals noch zweieinhalb Jahre vom Ausbruch des Zweiten Weltkrieges entfernt, der im Wesentlichen ein Krieg der Panzer und der Flieger werden sollte.

1938 begann sich – gleichzeitig auf ganz verschiedenen Ebenen – auch Frankreich für unsere Haltung und unsere Fähigkeiten in einem allfälligen kommenden Luftkrieg in Europa zu interessieren. Anfangs April sprach überraschend der französische Luftattaché mit dem Vorschlag bei der Generalstabsabteilung vor, die Luftwaffen beider Länder möchten unverzüglich Verhandlungen für eine Zusammenarbeit im Kriegsfall – zum Beispiel über die gegenseitige Abgrenzung von Bombardierungsräumen in der Schweiz – aufnehmen und darüber «une codification» ausarbeiten. Auf Antrag des Generalstabschefs entschied der Chef des Eidgenössischen Militärdepartements, es sei keine solche Übung durchzuführen. La Charité-sur-Loire fand noch nicht statt. Aber auch auf höchster Ebene ergaben sich analoge Kontakte. Am 19. Mai 1938 teilte Bundesrat Motta dem Chef des Eidgenössischen Militärdepartements mit, es sei seit einiger Zeit sowohl auf Minister- wie auf Staatssekretärebene über die Frage des schweizerischen Verteidigungswillens und -Vermögens im Luftraum intensiv gesprochen worden. Davon wusste das Eidgenössische Militärdepartement allerdings nichts. Er, Motta, habe nun auf französischen Wunsch an der Sitzung des Völkerbundsrates vom 14. Mai 1938 den schweizerischen Standpunkt dazu wie folgt bekräftigt: «La Suisse demeurera fidèle à l'idéal de collaboration et de bonne entente internationale qui a toujours été le sien et qui continue à l'animer. Elle ne reculera pas, comme je l'avais déjà déclaré, devant les sacrifices que lui impose sa position géographique. Elle a toujours eu la volonté – et cette volonté est inébranlable – de défendre par tous les moyens en son pouvoir son sol et son domaine aérien dans l'intérêt commun de tous les États et notamment de ses voisins.»

Die französische Völkerbundsdelegation habe ihm inzwischen speziell für diese letztere Formulierung ihre «vive gratitude» ausgedrückt. Der Chef des Eidgenössischen Militärdepartements erhalte eine Kopie dieses Vorganges «parce qu'il nous a paru indispensable de vous mettre au courant de ce qui précède», wie Bundesrat Motta schrieb. Bundesrat Minger verstand den Wink und überwies den Brief des Eidgenössischen politischen Departements am 25. Mai 1938 dem Generalstabschef «unter Hinweis auf die in den Jahren 1933 und 1936 gewechselte Korrespondenz und das Gutachten von Waldkirch vom 22. Juli 1936 und ersuchen um Ihren Bericht.»

Eingedenk einer fünf- beziehungsweise zweijährigen Verspätung versammelte der Chef der Generalstabsabteilung nunmehr in Eile am 10. Juni 1938 seine Sachverständigen, um sich orientieren zu lassen, ob und in welchem Ausmass man eigentlich wirklich in der Lage wäre, das vor der Völkerbundsversammlung abgegebene Versprechen auch im Luftraum einzulösen. Ob es allenfalls nicht besser wäre, eine militärische Alarmorganisation zu schaffen, statt die Sache der Oberzolldirektion und dem Luftamt zu überlassen. (Merke: das war 14 Monate vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs!). Oberstdivisionär Hans Bandi, der erst seit 1½ Jahren Waffenchef und seit knapp 6 Monaten Kommandant der neu geschaffenen Flieger- und Fliegerabwehrtruppen war, forderte, es sei zunächst eine klare Kommandoordnung zu treffen. Solange drei Stellen – die Oberzolldirektion, das eidgenössische Luftamt (Zivilaviatik) und das Militärflugwesen – mit völlig verschwommenen Kompetenzen an der Sache beteiligt wären, werde nie etwas herauskommen. Im Sinne von Rückzugsgefechten machten die «Zivilisten» geltend, die «Truppe» habe rechtlich die erforderlichen Polizeikompetenzen nicht. Diese ständen einzig dem eidgenössischen Luftamt beziehungsweise der Oberzolldirektion zu. Wollte man das ändern, so müsste die Militärorganisation modifiziert werden, was viel Zeit erfordern würde. Oberstdivisionär Hans Bandi wies aber auch eindringlich darauf hin, dass man nun sofort genügend schnelle Flugzeuge beschaffen müsse. Allein, die Zivilisten liessen nicht locker. Am 14. August 1938, das heisst genau ein Jahr vor der Kriegsmobilmachung, verteilte der Direktor des eidgenössischen Luftamtes wiederum ein Memorandum, in dem er unter anderem ausführte, «dass die Frage angeschnitten werden müsse, ob nicht eventuell das zu schaffende Überwachungsfliegerkorps im Mobilmachungsfalle ganz oder teilweise von der Zollverwaltung gestellt werden soll.» Bei diesem Papieraustausch blieb es dann im Wesentlichen für ein weiteres Jahr. Am 30. Juni 1939 – sechs Wochen vor der Kriegsmobilmachung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen - gelangte der Chef der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr an das Eidgenössische Militärdepartement und machte darauf aufmerksam, dass nach einer Notiz in der «Interavia» die belgische Regierung mit den Regierungen Hollands und der nordischen Staaten in Verhandlungen eingetreten sei, um die prinzipielle Frage der Neutralität zu klären:

"Muss die Überfliegung neutralen Gebietes durch Flugzeuge eines kriegsführenden Staates als Neutralitätsverletzung angesehen werden?"

«Eine baldige Abklärung dieser Rechtsfrage wäre auch für unsere Verhältnisse anzustreben und es dürfe darum nicht uninteressant sein die angeführten Verhandlungen Belgiens, Hollands und der nordischen Staaten zu verfolgen.»

Eine Woche später überwies der Departementssekretär diese Anregung der Registratur mit der Randnote: «Es existieren Vorakten, ca. 2 - 3 Jahre zurück. Verkehrt wurde mit der Generalstabsabteilung und Prof von Waldkirch.» Einen weiteren Monat nach Beginn der Suche wurde die Registratur am 28. Juli 1939 fündig: «Diese Akten befinden sich bei Herrn Oberst B.»

Dann brach der Krieg aus und machte weitere Briefwechsel überflüssig ...

Begonnen hatte dieses Geschäft 1914 mit der englischen Grenzverletzung auf dem Weg nach Friedrichshafen, das heisst genau 25 Jahre früher.

Indessen gehörte, wie Oberstdivisionär Hans Bandi dies gefordert hatte, zu einem Neutralitätsschutz zur Luft auch entsprechendes Kriegsgerät, nicht nur Papier. Ein erster Vorstoss in diese Richtung stammt von der schweizerischen Offiziersgesellschaft. Am 17. Mai 1935 wies sie das Eidgenössische Militärdepartement auf den argen Zustand unserer «aktiven und passiven Abwehr» hin. Als Hauptgrund dafür führte sie die grosse Zahl verantwortlicher beziehungsweise nicht verantwortlicher, aber umso emsiger Stellen auf, nämlich:

- a) die eidgenössische Gasschutzkommission.
- b) die eidgenössische Gasschutzstelle.
- c) die Generalstabsabteilung.
- d) die kriegstechnische Abteilung.
- e) der Militärflugdienst, zum Teil auch die Abteilungen für Infanterie und Artillerie. Eine Abteilung für Flugwesen oder «aktiven Luftschutz» gab es noch nicht.
- f) die Territorialkommandos.
- g) die kantonalen Behörden.
- h) zivile Einrichtungen.

Vordringend wäre, so die schweizerische Offiziersgesellschaft, hier eine Spitzenorganisation zu schaffen, welche voll zuständig und verantwortlich sei. Die hierzu vom Chef des Eidgenössischen Militärdepartements um ihre Meinung angegangene kriegstechnische Abteilung pflichtete der Auffassung der schweizerischen Offiziersgesellschaft bei, dass man eine Stelle für die Behandlung aller Fragen der aktiven und passiven Luftverteidigung schaffen solle. Sie war aber der Meinung, das dürfe nicht eine Dienstabteilung des Eidgenössischen Militärdepartements sein, weil sonst der Bund die ganzen Kosten zu übernehmen hätte. Man solle damit die eidgenössische Luftschutzkommission beauftragen, womit klargestellt wäre, dass auch die Kantone und Gemeinden an die Kosten beizutragen hätten.

Die ebenfalls angefragte Generalstabsabteilung erklärte sich Mitte 1935 mit dem Grundsatz einer gemeinsamen und klaren Leitung aller aktiven und passiven Massnahmen der Luftverteidigung einverstanden und stellte für Ende Jahr eine umfassende Denkschrift aller einschlägigen Fragen in Aussicht. Dieses vom damaligen Oberst im Generalstab Hans Bandi verfasste «Memorial Luftschutz» erschien am 31. Dezember 1935 und wurde für alle weiteren Arbeiten wegleitend. Alle möglichen Stellen versuchten laufend, die gestellten Forderungen zu verwässern und die Anstrengungen für die rasche Waffenbeschaffung zu verzögern. Dies erfolgte hauptsächlich im Bestreben, ungewissen Entwicklungen der kriegstechnischen Abteilung gegenüber fertig verfügbaren ausländischen Maschinen und Kanonen zum Durchbruch zu verhelfen. So liest man etwa heutzutage mit höchstem Befremden in einem Brief vom 9. November 1937 des Chefs der kriegstechnischen Abteilung an den Chef des Eidgenössischen Militärdepartements – weniger als zwei Jahre vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs – dass die Forderung von Oberstdivisionär Hans Bandi⁴ auf rasche Aufrüstung auf dem Gebiete der Kriegsflugzeuge und der Fliegerabwehrkanonen als völlig unnötig zu bezeichnen sei. «Denn wir sind absolut davon überzeugt, dass wir heute einem europäischen Krieg ferner als noch vor wenigen Jahren stehen, sodass es also keinen Zweck hat ... kostspielige Anschaffungen in der Privatwirtschaft (Bührle) oder im Ausland zu machen, die den effektiven Kriegsanforderungen nicht Genüge leisten und man dann wegen Kreditmangel nicht in der Lage ist, zweckmässiges (von der kriegstechnischen Abteilung entwickeltes) Material zu beschaffen.»

⁴ Oberstdivisionär Hans Bandi (*1882 †1955) war vom 1. Januar 1937 bis zum 31. Dezember 1943 Kommandant und Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

Es bleibt das grosse Verdienst des Kommandanten und Waffenchefs der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Oberstdivisionär Hans Bandi, dass trotz dieser entschlossenen Widerstände noch 1938 vorerst 10, im Juni 1939 nochmals 30 Flugzeuge des Typs Me-109, vom Oktober 1939 bis April 1940 schliesslich weitere 50 Stück desselben Typs bestellt und bezogen werden konnten. Die schweizerischen Entwicklungen gelangten erst im Laufe der Jahre 1940 bis 1943 – meist noch mit grossen Mängeln und Einschränkungen behaftet – zur Truppe. Gleiches galt für die Geschütze der Fliegerabwehr. Gegen heftige Opposition des Chefs der kriegstechnischen Abteilung setzte Hans Bandi die Beschaffung von 20 mm-Kanonen⁵ von Bührle durch. Man beschlagnahmte in Oerlikon bei Kriegsausbruch kurzerhand Material, das für den Export bereitstand. Das von der kriegstechnischen Abteilung 1937 und 1938 als «wesentlich besser» bezeichnete und eigenmächtig entwickelte 34 mm-Fliegerabwehrmaterial gelangte erst 1940, teilweise noch in unfertigem Zustand, zur Truppe.

1939 – 1945: Bewährungsprobe bestanden

Von den Ereignissen der Aktivdienstjahre möchte ich eigentlich nur auf zwei Episoden besonders hinweisen.

Erstens: die ungeahnte Ausstrahlung der entschlossenen Haltung unserer Piloten, die damals sozusagen allein an Ort und Stelle blitzschnell Entschlüsse zu fassen hatten. Über deren Erfolge waren die Behörden und teilweise auch die militärischen Chefs zunächst begeistert und erstaunt, aber danach eher verängstigt. Auf diesen Höhepunkt folgte sehr rasch eine Niederlage der Schweiz auf diplomatischer Ebene. Professor Edgar Bonjour spricht in seiner Geschichte der schweizerischen Neutralität (Band IV, Seite 97) von einer «Konzession an Deutschland» durch den Verzicht auf weiteren Einsatz von Jagdflugzeugen und auf Alarm bei kleineren Grenzverletzungen.

Die zweite Episode, die wir aus dem Aktivdienstgeschehen zur Luft herausgreifen wollen, ist die Frage einer Intervention unserer Jagdflugzeuge bei Nacht gegen die regelmässigen englischen Überflüge. Deutsche und italienische Drohungen, man werde selbst über der Schweiz zum Rechten sehen, wenn unsererseits nichts geschehe, hatten den Bundesrat so beeindruckt, dass er immer dringender von der Armee forderte, die Flugwaffe sei auch nachts einzusetzen, obwohl dafür natürlich alle Voraussetzungen fehlten. Bei der Beschaffung neuer Flugzeuge in allerletzter Minute vor Kriegsausbruch war nie davon die Rede gewesen, man müsse auch imstande sein, bei Nacht Jagd zu betreiben. Sonst hätte man ja mindestens zum Teil Doppelsitzer von der Art des Flugzeugs Me 110 beschaffen müssen. Es fanden dann gezwungenermassen Versuche mit dem vorhandenen Material statt, die leider auch zu Unfällen führten. Das Beispiel zeigt, wie sehr man sich hüten muss, im Frieden anzunehmen, man könne alle denkbaren taktischen Lagen und Einsatzfälle auf Jahrzehnte hinaus abschliessend definieren. Man wird vielmehr gut daran tun, sowohl bei den Materialbeschaffungen wie bei der Ausbildung so flexibel wie möglich zu bleiben, und sich auf alle Fälle gewisser Optionen nicht à priori und freiwillig zu begeben.

Wir denken da vor allem an die vielen umfangreichen militärischen Konzeptionspapiere, die unsere Verwaltung auf Wunsch der politischen Behörden über all die Jahre immer wieder produzieren müssen: Fleissarbeiten, die von manchen unbefangenen Lesern stets als eine Art Garantie für die sichere Bewältigung unserer militärischen Zukunft angesehen worden sind. Gewiss hat es auch in Grossbritannien viele solche Dokumente gegeben. In keinem davon dürfte eine so ausgefallene Operation wie jene um die Falklandinseln zwischen April und Juni 1982 mit ihren vielfältigen Zwängen zu totaler Improvisation unter Inkaufnahme einer ungenügenden Luftverteidigung vorausgesehen und abgedeckt worden sein.

⁵ Bei der Mobilmachung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen vom 29. August 1939 waren 36 20 mm-Fliegerabwehrkanonen 37 Oe vorhanden. Bis zum Ende des Jahres 1939 wurde der Bestand auf 131 Geschütze erhöht.

Bis 1939:	Hauptaufgabe der Fliegertruppe: Aufklärung, Erdkampfunterstützung.
Ab 10. Mai 1940:	Hauptaufgabe: Interzeption (Neutralitätsschutz).
Am 20. Juni 1940:	Verbot des Neutralitätsschutzes mit Jagdflugzeugen. Ausgedehntes Sperrgebiet für eigene Flugzeuge.
Ab 1941:	Forderung des Bundesrates nach Einführung der Nachtjagd, Versuche mit untauglichem Material. Unfälle.
Am 6. April 1943:	Bundesrat erklärt sich mit Wiederaufnahme des Neutralitätsschutzes mit Flugzeugen einverstanden, vorausgesetzt, dass dieser Einsatz bei Tag (gegen die Achsenmächte) und Nacht (gegen die Alliierten) erfolgen könne.

Tabelle: Beispiele von Brüchen zwischen spontanen politischen Forderungen und geltenden militärischen Konzeptionen

Es lässt sich leicht nachweisen, dass noch nie ein gegnerisches Flugzeug mit Konzeptionspapieren allein abgeschossen oder zur Landung gezwungen worden ist, selbst wenn man von 1914 bis 1939, also während 25 Jahre in asthmatischen Stössen daran gearbeitet hatte. Zum Abschusserfolg oder Abhalteeffekt brauchte es zu allen Zeiten genügend schnelle und modern bewaffnete Flugzeuge und zuverlässige Fliegerabwehrkanonen oder -Lenkwaffen, vor allem aber auch gut ausgebildete und motivierte Piloten und Kanoniere. Durchgeht man alle Akten der drei letzten Vorkriegsjahre, so gelangt man zum Schluss, dass im Wesentlichen ein einzelner Mann, nämlich Oberstdivisionär Hans Bandi inmitten des gemächlich plätschernden Briefwechsels der Verwaltungsstellen stets wieder sein «Ceterum censeo» vernehmen liess. Seiner Beharrlichkeit ist es zu verdanken, dass schliesslich gegen eine sehr starke Opposition und kleinliches Prestigedenken der damaligen kriegstechnischen Abteilung im allerletzten Moment noch modernes Flugmaterial und eine kleine Zahl von 20 mm-Kanonen beschafft werden konnte, die dann im Mai/Juni 1940 mit dem bekannten Erfolg zum Einsatz gelangten.

Es ist tragisch und aus heutiger Sicht völlig unverständlich, dass ausgerechnet dieser Mann auf Ende des Jahres 1943 entlassen und im Anhang zum Generalsbericht von 1946 in übelster Weise verunglimpft worden ist. Es wäre unser Wunsch, Oberstdivisionär Hans Bandi, dessen Geburtstag sich am 19. Juli 1982 zum hundertsten Mal jährt, posthum Gerechtigkeit widerfahren zu lassen. Darüber würde sich nicht zuletzt seine noch lebende Gattin herzlich freuen.

1946 bis 1965: Zeit der hektischen Konzeptionitis

In rascher Folge erscheinen Berichte, Gutachten, Blau-, Schwarz-, Rot- und Gelbbücher, abgelöst von Hellgrünbüchern und Botschaften mit Lehrgehalt.

Es war die Periode des schrankenlosen Lobbyismus der potenziellen Lieferanten. Je nach Schlussfolgerung des jeweiligen amtlichen Dokumentes wird entweder Unterstützungs- oder Sperrfeuer geschossen.

Jede Firma hält sich einige pensionierte Spezialisten aus dem Kreis der ehemaligen «Insider» und lässt durch gewandte Ghostwriter jene Doktrin und Taktik für die schweizerische Flugwaffe entwerfen, die am Besten zu ihrem Angebot passt.

Die Flieger lassen sich meist willig vor die verschiedenen Karren spannen und schiessen innert kurzer Zeit zunächst das staatliche Kampfflugzeug N 20, hernach das privatwirtschaftliche Flugzeug P 16 und schliesslich – mit kräftiger Hilfe aus verschiedensten Kreisen – auch noch den Lizenzbau des Waffensystems Mirage IIIS ab.

Die Lehren aus dem Aktivdienst über die entscheidende Rolle der Luftverteidigung in der Kriegsverhinderung sind vergessen. Der Masochismus erreicht 1964 mit der Kürzung der Anzahl Mirageflugzeuge auf rund 50 % einen spektakulären Höhepunkt.

1966 bis 1982: Gegenwartsprobleme

Unter dem Eindruck der kriegsentscheidenden Rolle der israelischen Luftwaffe im Sechstagekrieg des Jahres 1967 (Überlegenheit der Mirage-III-Flugzeuge) und im Jom Kippurkrieg des Jahres 1973, wie auch der völlig unerwarteten Erfolge der argentinischen Luftwaffe im Krieg um die Falklandinseln von 1982, der zum Teil mit älteren, mittels neuer Abstandswaffen modernisierter Flugzeuge errungen wurde, beginnt man die Bedeutung der schweizerischen Luftverteidigung, namentlich auch des Neutralitätsschutzes, erneut und leidenschaftsloser zu überdenken. Die Truppenoffiziere verzichten darauf, sich als PR-Agenten der potenziellen Lieferanten anwerben zu lassen und gegenseitig zu bekämpfen.

Russisches «Probing» unserer Abwehrbereitschaft mittels «verirrter Verkehrsflugzeuge» erinnert an ähnliche Vorkommnisse der 1930er- und 1940er-Jahre.

Welches sind nun die Gegenwartsprobleme, denen wir uns, 68 Jahre nach dem ersten Gutachten über unsere Neutralitätsschutzvorkehrungen von 1914, auf diesem Gebiete gegenübersehen? Professor Thomas Fleiner hat sie kürzlich in einem Aufsatz sehr klar aufgezeigt. Zunächst kann man immerhin mit Befriedigung feststellen, dass man prominente Völkerrechtler heute nicht mehr nur zur Redaktion schubladenreifer Exposés beizieht, wie im Jahr 1914 im Falle von Professor Max Huber. Sie sind vielmehr, wie zum Beispiel Professor Thomas Fleiner, im Stab der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Hauptberater der verantwortlichen Einsatzchefs und nehmen an allen computergestützten Entschlussfassungen und Befehlsausgaben der höchsten Führung teil. Es kann also keine Rede mehr davon sein, dass rechtliche und politische Überlegungen erst post festum in die immer rascheren Abläufe des Geschehens im Luftraum eingebracht würden, wie das 1914 und auch im Sommer 1940 offensichtlich noch der Fall war.

Die Probleme liegen heute nach Professor Thomas Fleiner auf drei Gebieten.

Erstens: Es gibt seit Langem keine Kriegserklärungen mehr. Weder bestand in Korea oder Vietnam, noch besteht zwischen Iran und Irak, zwischen der Sowjetunion und Afghanistan oder auf den Falklandinseln zwischen Argentinien und Grossbritannien Krieg. Man führt zwar de facto Krieg, oftmals von grösseren Dimensionen als zu Beginn des Zweiten Weltkriegs. Aber völkerrechtlich wurde kein Krieg erklärt. Das hat zur Folge, dass bei ähnlichen Vorkommnissen in Europa unser Bundesrat auch nicht seine Neutralität erklären könnte, weil er sonst unweigerlich jemand zum Angreifer stempeln würde. Angriffskriege sind aber in der Charta der Vereinten Nationen ausdrücklich verboten; deshalb finden sie völkerrechtlich einfach nicht mehr statt. Muss aber der Bundesrat sehr lange zuwarten, bis er unsere Neutralität offiziell proklamieren darf, so können alle jene Massnahmen nicht getroffen werden, die an die formelle Erklärung des Zustandes der bewaffneten Neutralität gebunden sind. Was für die Erdarmee zu einem solchen Zeitpunkt noch wenig Folgen haben mag, wird für die Luftverteidigung, die ja jederzeit und sehr überraschend in Aktion treten können muss, entscheidend sein. Gewisse vorsorgliche Kompetenzdelegationen, zum Beispiel für die Feuereröffnung, müssen ja aufgrund klarer Kriterien in Kraft gesetzt werden können.

Zweitens: Auch heute besteht noch kein allgemein verbindliches und allen Lagen gerecht werdendes Völkerrecht für den Neutralitätsschutz in der Luft. Die Haager Abkommen von 1907 kannten diesen Tatbestand begrifflicherweise noch nicht. Seither ist bezüglich gewisser Auswirkungen des Luftkriegs international neu legiferiert worden, nicht aber über das Neutralitätsrecht im Luftraum. Die Schweiz muss also selbst immer wieder Regeln dafür aufstellen, die der jeweiligen Lage möglichst gerecht werden. Mit grosser Flexibilität hat sie dies zwischen 1939 und 1945 getan, um – sagen wir es einmal deutlich – dem jeweiligen Kriegsglück bestmöglichst Rechnung zu tragen. In der weisen Erkenntnis, dass die Staatsräson lehrt, Gott sei immer auf der Seite der stärkeren Bataillone. Es ist unvermeidlich, dass solche Regeln, wie immer man sie auch formulieren mag, stets der einen Seite als neutralitätswidrig erscheinen. Daher sind diplomatische oder gar militärische Angriffe nicht auszuschliessen. Aus diesem Grunde muss der politische Auftrag zum Schutz des Luftraumes immer sehr klar, eindeutig und zeitgerecht definiert werden. Potenzielle Angreifer werden im Luftraum die Reaktionen ihrer zukünftigen Gegner durch sogenanntes «Probing» aufklären. Man wird nicht stark fehlgehen, wenn man die wiederholten massiven Kursabweichungen russischer Linienflugzeuge der letzten Monate in diesem Sinne deutet. Man möchte sich deshalb auch den amtlichen Mut wünschen, die in solchen Fällen jeweils vorgeschützten Defekte an den Navigationssystemen im Flugzeug selbst sofort vordemonstrieren zu lassen.

Drittens: Unsere geltenden verfassungsrechtlichen Bestimmungen über die Armee und ihren Oberbefehl stammen im Wesentlichen immer noch aus der Zeit der Tagsatzung. Man trat zusammen, beurteilte die Lage, befand sie für ernst, wählte einen Oberbefehlshaber und erteilte ihm Instruktionen. Trotz Taktfahrplan der SBB und Verkürzung der Reisezeit unserer Parlamentarier von Zürich nach Bern um volle 10 Minuten ist nicht auszuschliessen, dass der Luftkrieg schon innerhalb dieser Zeit ausgebrochen, vielleicht gar entschieden sein könnte. Das Tempo des modernen Krieges orientiert sich nicht mehr an der Marschgeschwindigkeit der Infanterie. Nach Reglement sind das 120 Schritte pro Minute. Man würde also gut daran tun, mindestens für die Luftverteidigung Rechtsgrundlagen zu schaffen, die sich nicht mehr an den 120 Schritten, sondern an Mach 2 orientieren. Das ist die doppelte Schallgeschwindigkeit.

Damit meine Damen und Herren, möchten wir zusammen das Thema «Neutralitätsschutz im schweizerischen Luftraum von 1914 bis 1982» verlassen und uns wieder in die gastliche Wirklichkeit des «Bürgerhauses» zurückversetzen. Dort kann man die Ereignisse im Luftkrieg um die Falklandinseln oder im Libanon wieder so betrachten, wie seinerzeit das gleiche Geschehen in Vietnam. Nämlich mit der Behaglichkeit des fernsehenden Bürgers, der sich eben dank seiner reichen Kanalauswahl immer nur während Minuten mit den Realitäten befassen kann (nicht muss), bevor er wieder auf «Bonanza» oder «Der Alte» umstellt. Das ist der Ersatz für das gesittete Verhalten von anno dazumal, das uns im «Faust» so anschaulich geschildert wird:

Nichts besseres weiss ich mir an Sonn- und Feiertagen,
Als ein Gespräch von Krieg und Kriegsgeschrei,
Wenn hinten weit, in der Türkei,
Die Völker aufeinander schlagen.
Man steht am Fenster, trinkt sein Gläschen aus
und sieht den Fluss hinab die bunten Schiffe gleiten,
Dann kehrt man abends froh nach Haus,
Und segnet Fried' und Friedenszeiten.

Das Armeemuseum möge dazu beitragen, dass sich Magistraten, hohe militärische Kommandanten, Verwaltungsangehörige, Wehrmänner und Normalbürger von Zeit zu Zeit einer Art Gewissensforschung unterziehen können. Aus den Lehren der Vergangenheit müssten eigentlich die Schlüsse für die Gestaltung der Zukunft gezogen werden.

Anhang: Zitate

1914 bis 1939: Periode des Unverständnisses und der Indifferenz

- 1916: Abschiedsworte des ersten Kommandanten der Fliegertruppe, Hauptmann im Generalstab Theodor Real, der am Ende des Jahres resignierte, an den Generalstabschef:
«Ich gehe, weil ich in Dübendorf moralisch und psychisch kaputt gegangen wäre. Von niemand habe ich bei meiner verantwortungsvollen Arbeit je ein Wort der Aufmunterung noch eine Unterstützung erfahren, nicht einmal von Ihnen, Herr Oberstkorpskommandant.»
- 1919: General Wille (Bericht über den Aktivdienst):
«Wir dürften heute nicht behaupten, mit dem Militärflugwesen bereit zu sein. Wir müssen uns daher unbedingt bestreben, unser Flugwesen so auszubauen, dass es den heutigen Anforderungen entspricht; schon der naheliegende Zweck der Handhabung einer wirklichen Luftpolizei im Krieg und im Frieden erfordert dies ...»
- 1945: Urteil von General Guisan über die Zeit vor 1939:
«Wir hatten in allen Dingen der Fliegertruppe keine Luftraumstrategie im eigentlichen Sinne verfolgt, und noch weniger eine Luftraumpolitik. Keines der Mitglieder der Landesverteidigungskommission, weder ihr Präsident, der Chef des Eidgenössischen Militärdepartements, noch die Armeekorpskommandanten – worunter auch der zukünftige General – besaßen besondere Kenntnisse oder Erfahrungen in Dingen der Flugwaffe.»

1939 – 1945: Bewährungsprobe bestanden

- General, Bundesrat und Parlament sind sich bezüglich der schicksalhaften Rolle einer genügenden oder versagenden Luftverteidigung im Neutralitätsschutz einig. Das Land ist auf seine Flugwaffe stolz.
- In einer Zeit, wo die politische Führung des Landes unter dem Eindruck der scheinbar nicht aufzuhaltenden deutschen Siege zwischen Anpassungs- und Widerstandstendenzen hin- und hergerissen war, hat unsere Flugwaffe durch ihr entschlossenes Auftreten viel zur klaren Haltung der Armee und ihres Generals, konkretisiert im Rütli-rapport, beigetragen.
- Flugwaffe und Fliegerabwehr haben sich mit relativ bescheidener, teilweise noch unfertiger und störanfälliger Ausrüstung immer wieder neuen, rasch wechselnden Anforderungen angepasst.
- Forderungen der Staatsräson erweisen sich ab 1941 gewichtiger als rationale militärische Überlegungen und Sachzwänge technischer Art.

Es wäre einer Neutralitäts- und Völkerrechtsverletzung gleichgekommen, wenn die Schweiz auf die Fliegerabwehr verzichtet hätte, bloss deshalb, weil sie einsah, dass ihr im modernen Kriege die Verteidigung ihres Luftraumes nicht restlos gelingen konnte.

(Professor Edgar Bonjour: Geschichte der schweizerischen Neutralität im Zweiten Weltkrieg)

Pilet fürchtete, Deutschland werde das Recht verlangen, selber auf eidgenössischem Boden die Luftpolizei einzurichten, weil sich die Schweiz dazu unfähig erweise. Das wäre einer Kriegserklärung gleichgekommen: «Pour la troisième fois je la (die Kriegserklärung) sentis frôler nos têtes».

(Bericht Professor Edgar Bonjour zur Lage 1941, Band V, Seite 125)

Der Bundesrat halte die Neutralitätsverletzungen durch die englischen Flieger für viel zu ernst, als dass die Schonung von Piloten und Material einen genügenden Grund bilden könnte, auf den Einsatz von Nachtjägern zu verzichten.

Der Bundesrat an den General, 12. Januar 1943.

(Bericht Professor Edgar Bonjour, Band V, Seite 127)

«Wenn nicht wir die Luftpolizei machen, so machen sie andere. Wenn die Alliierten sicher wären, über der Schweiz keiner Fliegerabwehr und keinen Jägern zu begegnen, so würden sicher über Schweizerboden grosse Luftschlachten ausgetragen».

(Kommission für auswärtige Angelegenheiten des Nationalrates, Sitzung vom 6./7. März 1945)