



Beiträge zur Geschichte der schweizerischen Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

Eingabe zum Bericht von General Henri Guisan und zum Bericht des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

Von Oberstdivisionär Hans Bandi (15. Januar 1947)

Inhalt

Vorbemerkungen zur Eingabe	2
Einleitung	3
Vorgeschichte und Beziehungen zum General	4
Die Probleme mit der Kriegstechnischen Abteilung	7
Persönliche Probleme und die Untersuchung Miescher	10
Eingriffe von General Henri Guisan in die Organisation	11
Stellungnahme zu den Vorwürfen im Bericht Rihner	13
1. Organisation und Taktisches	13
2. Organisatorisches	16
3. Personelles	17
4. Materielles	18
Schlussbemerkungen	21
Tabellen: Vermehrungsfaktoren	21

Vorbemerkungen zur Eingabe

Nach dem Abschluss des Aktivdienstes der Schweizer Armee erfolgte die Veröffentlichung der folgenden offiziellen Berichte, welche durch die eidgenössischen Räte behandelt und zur Kenntnis genommen wurden:

- Guisan Henri, Bericht an die Bundesversammlung über den Aktivdienst 1939–1945 (mit Beilagen I und II). Lausanne 1946.
- Bericht des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen an den Oberbefehlshaber der Armee über den Aktivdienst 1939–1945. (Buchdruckerei Rösch, Vogt & Co.), Bern, undatiert.
- Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Bericht des Generals über den Aktivdienst 1939–1945. Bern 1947.

Die einseitigen Verlautbarungen in diesen Berichten über die Zeitperiode von 1939 bis 1942 mit Anschuldigungen gegen den Kommandanten und den Stabschef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen veranlassten Oberstdivisionär Hans Bandi zur Publikation einer «Eingabe», in welcher er seine Sicht der Fakten und Abläufe ausführlich darstellte. Er hat die Schrift an den Bundesrat und an die eidgenössischen Parlamentarier gesandt. **Da es sich nicht um ein offizielles, sondern um ein privates Dokument handelte, fühlte sich niemand verpflichtet, darauf einzutreten. Angesichts der hohen Reputation und Wertschätzung von General Henri Guisan war das Dokument ein heisses Eisen, an dem sich niemand die Finger verbrennen wollte.**

Ich habe das Dokument als siebter Nachfolger von Hans Bandi im Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen eingehend studiert, bearbeitet und nachfolgend publiziert. Der Text ist ohne Veränderung des Inhalts an die heutigen Regeln angepasst und strukturiert.

Bei der Eingabe handelt es sich um eine ausführliche Beschreibung der Situation, in welcher sich Hans Bandi bei der Übernahme der Kommandofunktion und danach befand. Er hatte die sehr schwierige Aufgabe, die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen aus dem Nichts zu einer kriegstauglichen Institution zu machen. Unter unerhörten Zeitdruck musste er die Aufbauarbeit in einem widerlichen und ihm teilweise feindlich gesinnten Umfeld leisten. Er hat das Kunststück fertiggebracht, bei Ausbruch des Zweiten Weltkriegs, nur knapp drei Jahre nach seiner Amtsübernahme, eine minimale Bereitschaft zu erreichen. Die Aufbauarbeit ist am Ende der Eingabe mit eindrucklichen Faktoren belegt.

Wenn ich mich in die Lage von Hans Bandi versetze, bin ich erschüttert. Eine Gruppe von «Fliegerkameraden», die den «Artilleristen» aus dem Weg schaffen wollten, hat mit perfiden Mitteln des Mobbing General Henri Guisan via seinen Vertrauten Bernard Barbey zu Handlungen veranlasst und missbraucht, die jeder Beschreibung spotten.

Die Eingabe von Hans Bandi ist, im Gegensatz zum liederlich formulierten Bericht von Friedrich Rihner, sehr gut und verständlich geschrieben. Seine Vorstellungen über die Organisation und Führung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen waren visionär. Sie entsprachen weitgehend der Situation, welche ich 50 Jahre später als Kommandant dieser Truppen erleben durfte. Die Zurückweisung der Vorwürfe des Rihnerberichts ist ausführlich sowie vollkommen glaubwürdig und logisch beschrieben.

Einige Stellen der Eingabe, die mir besonders wichtig erschienen, habe ich gelb markiert.

Die Eingabe von Oberstdivisionär Hans Bandi im Wortlaut

Einleitung

In einer am 7. Juli 1946 der Presse übergebenen persönlichen Erklärung habe ich mir eine Eingabe an die Bundesversammlung vorbehalten, um die Angriffe zurückzuweisen, die in dem von General Guisan erstatteten Bericht über den Aktivdienst und insbesondere in den von Oberstdivisionär Rihner verfassten Auslassungen über die Verhältnisse bei den Flieger- und Fliegerabwehrtruppen gegen mich als deren früheren Waffenchef und Kommandant geführt worden sind. Diese Absicht zu verwirklichen habe ich mich nicht nur entschlossen, um den wider mich erhobenen Vorwurf der Unfähigkeit und der Pflichtvergessenheit zu entkräften, sondern auch, um meinen ehemaligen engsten Mitarbeitern, die ihre Aufgaben mit wenigen Ausnahmen musterhaft erfüllten, die gehörige Genugtuung zu verschaffen; und dieses vor allem dem Obersten Meyer, der nach meiner Entlassung ebenfalls aus den von ihm zuletzt bekleideten Stellen verdrängt worden ist, nachdem er mich beim Aufbau der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in verschiedenen Eigenschaften, seit 1941 in Sonderheit als Stabschef mit einer Hingebung unterstützt hatte, die das höchste Lob verdient.

Wenn General Guisan heute angibt, dass er auf Ende 1943 meine Ersetzung verlangt habe, weil die Durchführung der von ihm befohlenen Massnahmen nicht in allen Punkten seinen Erwartungen entsprochen habe, so stelle ich schon hier fest, dass diese seine Angabe sich mit seiner mir und dem hohen Bundesrat gegenüber vertretenen Begründung keineswegs deckt; denn am 24. Oktober 1943 begründete er sein Ansinnen mit meinem Dienstalder, mit meinem Gesundheitszustand und mit gewissen Schwierigkeiten zwischen ihm und mir, auf deren Ursachen er jedoch nicht zurückkommen wollte. Dabei erklärte er, mir für die beträchtliche und verdienstliche Tätigkeit, die ich oft unter schwierigen Umständen für die Waffe, die Armee und das Land ausgeübt hätte, seine Anerkennung auszusprechen. In meiner Antwort vom 30. Oktober 1943 setzte ich ihm auseinander, dass die von ihm erwähnten Gründe in keiner Weise stichhaltig sein könnten.

In Bezug auf mein Dienstalder, dessen Beurteilung nur durch das Beamtenrecht präjudiziert wird, stellte ich ausdrücklich fest, dass es keine Bestimmungen durchbreche, während ich mit ärztlichen Zeugnissen belegte, dass mein Gesundheitszustand durchaus keine Besorgnis zu erregen vermöge. General Guisan selber bezeugte mir übrigens in einem Briefe vom 26. Februar 1942, dass ich mich mit Energie und Hingabe meiner Aufgabe widme, und noch am 14. Juli 1942 bestätigte er mir, dass meine Arbeitskraft, Ausdauer und Härte anerkannt würden. So ist denn auch der militärärztliche Sachverständige, Oberst Dr. Gloor-Meier, nach seiner Ende 1943 vorgenommenen Untersuchung zum Schlusse gekommen, dass ich als kriegsdiensttauglich zu bezeichnen sei. Auch habe ich mich nie wegen eines Leidens oder wegen Überlastung beklagt, wohl aber etwa in dem an General Guisan gerichteten Brief vom 9. März 1942 darüber, dass vor allem die – von mir unabhängigen – Schwierigkeiten der Flugmaterialbeschaffung und die fortwährenden Schwankungen der Fliegerabwehrorganisation meine Arbeit erschwerten.

Was indessen die von General Guisan erwähnten Schwierigkeiten anbetrifft, so hatte dieser selbst am 9. Juni 1943 – doch wohl besserer Einsicht zufolge – erklärt, dass er einen Punkt darunter setze, nachdem er meine Vertrauensfrage übrigens früher in Gegenwart des Chefs des Generalstabes der Armee schon positiv beantwortet hatte. Diese Vertrauensfrage zu stellen sah ich mich vom November 1942 bis zum Mai 1943 auch bei anderen Gelegenheiten genötigt; denn in diese Zeit fielen zur Hauptsache die ungerechtfertigten Eingriffe in meine Kommandoführung und in die Organisation des Stabes, ohne dass ich über ihren Ursprung, wie noch darzulegen sein wird, aufgeklärt worden wäre.

Da die sogenannten Schwierigkeiten trotzdem die wichtigste Ursache des von General Guisan gefassten Entschlusses gebildet haben dürften, erlaubte ich mir am 13. November 1943, in einer Eingabe an den Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartements darauf einzugehen und die Beurlaubung vom Amte des Waffenchefs bis zum Ende der am 31. Dezember

1943 ablaufenden Amtsdauer nachzusehen. Schon am 16. November 1943 erhielt ich die Durchschrift eines Briefes, in welchem General Guisan dem Obersten Rihner die Übertragung des Kommandos auf den 1. Januar 1944 und die bevorstehende Beförderung zum Oberstdivisionär mitteilte. Die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen wurden damit einem Manne anvertraut, der neben dem Obersten Ackermann ein enger Berater ihres Kommandanten in den Zeiten gewesen ist, in welchen sie, nach den eigenen Worten des Generals Guisan, lange vernachlässigt worden waren (Seite 101)¹.

In diesem gleichen Briefe erklärte General Guisan, dass er die Dienste würdige, die von mir in Erfüllung einer schwierigen Aufgabe geleistet worden seien. Wer aber die Schwierigkeiten einer Aufgabe zu erkennen vorgibt, dem können sie nicht auch den Vorwand einer Rechtfertigung für ein Vorgehen abgeben, das ich zeit meines Lebens als ein schweres Unrecht empfinden werde. In seiner ganzen Grösse wird es für jedermann augenfällig, wenn man sich der offiziellen, mit den Tatsachen völlig übereinstimmenden Mitteilung erinnert, welche Mitte 1944 beglaubigte, dass die Fliegerabwehrtruppe seit 1936 aus dem Nichts entstanden sei und inzwischen einen beachtlichen Umfang erreicht habe. Die Fliegertruppe wurde des weitern bescheinigt, sei seit Kriegsbeginn ihrer Aufgabe nicht nur gewachsen gewesen, sondern habe sie so gut gelöst, dass sie zu einem besonders wichtigen Instrument der Erhaltung unserer Neutralität geworden sei. Und alles das, obwohl General Guisan die – nicht von mir zu verantwortende – schlechte Verteilung von Verantwortung und Kompetenzen beklagt, indem ich weder entscheidenden Einfluss auf die Konstruktion des Flugmaterials gehabt hätte, noch der elementarsten Voraussetzung, der Mitgliedschaft in der Landesverteidigungskommission teilhaftig gewesen wäre (Seiten 101/3 und 119).

Unter solchen Umständen ist der nebelhafte Vorwurf der «Isolierung» (Seiten 101 und 108) gerade noch durchsichtig genug, um darzutun, dass ich von General Guisan viel mehr aus persönlichen, als aus sachlichen Gründen zu meinem Rücktritte vom Kommando und zum Urlaub vom Amte des Waffenchefs gezwungen worden bin. Dieser Sachverhalt erlaubt mir um so mehr, ohne dass es mir als Unbescheidenheit angerechnet werden dürfte, auf den von mir während sieben Jahren geführten Kampf um den Ausbau der schweizerischen Luftwaffe, in welchem letztlich der Grund aller Schwierigkeiten hegt, einen kurzen Rückblick nach der dogmatischen, materiellen und persönlichen Seite zu werfen, um hernach zu den von General Guisan verwendeten Auslassungen von Oberstdivisionär Rihner Stellung zu nehmen. Überflüssig, zu betonen, dass ich mich dabei samt und sonders auf Beweise stütze, die jederzeit produziert werden können.

Vorgeschichte und Beziehungen zum General

Schon im Jahre 1930, als ich noch Sektionschef der Generalstabsabteilung war, fragte mich deren damaliger Chef, Oberstkörpskommandant Roost, ob ich geneigt wäre, den freigewordenen Posten des Chefs des Militärflugdienstes zu übernehmen. Ich lehnte jedoch ab, weil die organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen noch fehlten, die den Ausbau der Flugwaffe und der Fliegerabwehr überhaupt erst ermöglichen konnten. Sechs Jahre später sagte ich hingegen zu, nachdem man aufgrund der inzwischen bei der Betrachtung ausländischer Rüstungsprogramme gewonnenen Einsichten bereit war, ausgedehnte Kompetenzen und Mittel bereitzustellen. Daraufhin bin ich am 13. Oktober 1936 durch den Bundesrat zum Chef der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr und gleichzeitig zum Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen gewählt und am 31. Dezember 1936 zum Oberstdivisionär befördert worden. In seiner Sitzung vom 30. November 1937 hat mich der Bundesrat auf den 31. Dezember 1937 auch zum Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen ernannt. Indessen gab es damals einen gewissen Oberstleutnant Rihner, der am 19. August 1936 beim Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartements gegen meine Wahl Einspruch zu erheben sich bemüssigt fühlte.

¹ «Seite» bezieht sich jeweils auf den Bericht des Generals, beziehungsweise auf denjenigen des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen.

In diesem Zeitpunkt hatte die schweizerische Luftwaffe einen seit ihrer Entstehung kaum verzeichneten Tiefpunkt erreicht. Ihre Flugzeuge, soweit sie für die Front bestimmt waren, mussten als veraltet gelten; die Bodenorganisation war rudimentär, und über den einzuschlagenden Weg herrschte bei den Fliegern Ratlosigkeit. Die Fliegerabwehr hatte damals eine einzige Versuchsbatterie von vier Geschützen des Kalibers 7,5 cm, während der Fliegerbeobachtungs- und Meldedienst im Verhältnis zum Stande des aktiven und passiven Luftschutzes überdimensioniert war. Auch in den Fragen des passiven Luftschutzes selbst bestand eine Unsicherheit, welche die Klärung des ganzen Problems geradezu herausforderte.

Im Hinblick auf diese Lage hatte ich aufgrund eingehender Studien bereits auf den 31. Dezember 1935 für den Chef der Generalstabsabteilung das Memorial «Luftschutz» verfasst, das die Grundlage des seitherigen Aufbaues der schweizerischen Luftwaffe bildet. Es ging von der vornehmlich von General Douhet entwickelten modernen Lehre vom Luftkriege aus und untersuchte, gestützt auf eine ihr entsprechende Doktrin der Führung und des Einsatzes der Luftwaffe, die schweizerischen Verhältnisse. Dabei wurde dargelegt, dass nicht in den Besonderheiten unseres Landes, seines Geländes, seiner Mittel und Einrichtungen das Entscheidende liege, sondern in den Besonderheiten der Luftwaffe im Vergleich mit den Erdtruppen. Daraus leitete sich die enge Korrelation zwischen Ausbildung, Material und Einsatz ab, welche grundsätzlich bei der Kleinheit der Luftwaffe und bei der Enge des Landes eine folgerichtige Lösung verlangte. Daher wurden für den Aufbau und die technische Weiterentwicklung unserer Luftwaffe Richtlinien gezeichnet, die ich in grossen Zügen und in unendlicher Kleinarbeit verfolgte. Da sich ihre Richtigkeit durch die Kriegsergebnisse in aller Welt bestätigte, haben sie ihre Gültigkeit bis zum heutigen Tag im Wesentlichen bewahrt. So ging aus den einlässlichen Erwägungen des Memorials «die Notwendigkeit der Zusammenfassung sämtlicher Kräfte, welche uns für die Sicherstellung eines Landesluftschutzes zur Verfügung stehen, hervor. Will man eine solche erreichen, so wird es nicht anders gehen, als dass hierfür eine einheitliche Leitung eingesetzt wird; ihr muss die Verantwortung für den gesamten Aufbau und die Weiterentwicklung dieses Gebietes überbunden werden. Dementsprechend muss diese aber auch über die hierfür erforderlichen Kompetenzen verfügen und den übrigen Dienstabteilungen mit Truppen des Eidgenössischen Militärdepartements gleichgestellt werden.» Diesen Forderungen gemäss gelang es in der Verordnung vom 16. Dezember 1938 über die Organisation der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr und des Flugdienstes endlich, die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen organisatorisch zusammenzufassen, sie demselben Kommando unterzuordnen und dieses selber im Frieden dem Eidgenössischen Militärdepartement und im Kriege dem Oberbefehlshaber der Armee unmittelbar zu unterstellen.

Als bei der Revision der Militärorganisation aufgrund der bundesrätlichen Botschaft vom 19. Dezember 1938 diese Spitzengliederung wiederum infrage gestellt werden sollte, verfasste ich am 4. Januar 1939 eine Eingabe, in der ich nicht nur auf der Behauptung des Erreichten bestand, sondern auch beantragte, der Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen sei als ständiges Mitglied der Landesverteidigungskommission zu bezeichnen und seine Stellung sei derjenigen der Armeekorpskommandanten anzugleichen. Während ich die gesetzliche Verankerung der überlegten und erprobten Organisation durchzusetzen vermochte, blieben meine übrigen Anträge zur Hauptsache und leider zum Schaden der Luftwaffe unberücksichtigt. Dessen ungeachtet wurde auch hier wiederum die Richtigkeit der von mir vertretenen Konzeption der Luftwaffe als eines selbstständigen – der Marine vergleichbaren – Wehrmachtteiles nicht nur durch die Erfahrungen der kriegsführenden Staaten, sondern auch bei der eigenen Mobilmachung und im Aktivdienst bestätigt. Den Beweis dafür habe ich am 29. März 1941 in einer Denkschrift an den Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartements und am 6. Mai 1941 in einer Eingabe an General Guisan geführt. Gerade hierin sah ich mich denn auch bereits genötigt, «mich kurz mit einer Art von Kritik an unserer Luftwaffe auseinanderzusetzen, deren defätistisches Wesen mich nachgerade mit Besorgnis erfüllt.» Ich denke daran, dass General Guisan schon am 10. März 1941 dem Chef des Generalstabes der Armee ein wenig Sachkunde verratendes «Exposé sur certaines questions relatives a l'aviation» übermittelt hatte, dessen Urheberchaft mir bis zum heutigen Tage

unbekannt geblieben ist. Dass Kritik geübt wird, ficht mich nicht an. Unbegreiflich aber ist es, dass General Guisan sich auf dem Gebiete der Luftwaffe völlig laienhaften Aussetzungen zugänglich zeigen konnte.

Die Erfahrung bestätigt, dass in den Fragen der Doktrin, der Organisation und des Materials immer Schwierigkeiten entstehen, solange der allgemeinen Erkenntnis das Wesen einer neuen Waffe nicht erschlossen ist. Das trifft auf die Luftwaffe, die noch heute die gesamte Kriegslehre revolutioniert, ganz besonders in einem Lande zu, dessen Möglichkeiten zu ihrer Entfaltung finanziell, materiell und militärisch begrenzt sind. In einem solchen Lande, das nur eine kleine Anzahl von wirklichen Sachverständigen haben kann, vermag darum zuweilen eine um so grössere Zahl von Vorurteilen die Entwicklung ungünstig zu beeinflussen. Wenn General Guisan daher bedauert, dass keines der Mitglieder der Landesverteidigungskommission, der er selber angehörte, besondere Kenntnisse oder Erfahrungen in Dingen der Flugwaffe besass, so sind doch wohl zum vorneherein einige Zweifel an der Autorität gewisser Weisungen am Platz, und es dürfte die Frage erlaubt sein, weshalb er denn, beispielsweise, im Jahre 1942 ausgerechnet den aus der Infanterie hervorgegangenen Oberstkorpskommandanten Miescher mit einer Untersuchung über die Gesamtheit der mit dem Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen zusammenhängenden Fragen betraute, deren Ergebnisse für ihn eine ausschlaggebende Bedeutung bekommen sollten. (Seiten 102 und 108.)

Wenn General Guisan ferner die Tatsache erwähnen zu müssen glaubt, dass ich selbst nicht aus der Fliegertruppe, sondern aus der Artillerie hervorgegangen sei, so darf auch bedacht werden, dass die Luftwaffe ja nicht nur die Flieger, sondern auch die Fliegerabwehr umfasst, ganz abgesehen davon, dass ich auf der Generalstabsabteilung die Grundlagen für den Aufbau beider Waffen zu bearbeiten hatte. Seitdem mir im Jahre 1936 mit der erwähnten Wahl eine der schwierigsten Aufgaben unserer Landesverteidigung übertragen worden ist, habe ich gegen die Orthodoxie vorgefasster Meinungen einen beharrlichen Kampf für den Ausbau der schweizerischen Luftwaffe geführt und gerechterweise müsste wenigstens zugestanden werden, dass mir dafür bis zur Kriegsmobilmachung nicht einmal drei Jahre gegeben waren.

Immer wieder musste ich gegen die Ansicht, dass die Eigenart des Milizsystems in der Frage der Unterstellung den Aufbau der Luftwaffe zu beeinflussen habe, die im Wesen und Wirken dieser Waffe beruhende Besonderheit hervorheben. Immer wieder musste ich gegen die antiquierte Auffassung der Luftwaffe als einer Hilfswaffe, die in den Begehren um Zusammenarbeit mit den Erdtruppen vielfach zum Ausdruck kam, auf die in der Entwicklung des Luftkrieges liegenden Aufgaben hinweisen. Immer wieder musste ich gegen die im infanteristischen Denken befangene Forderung einer «ähnlich dem Feldheere» festzulegenden, «den besonderen Umständen angepasste Taktik», wie sie etwa in den von General Guisan am 18. August 1942 und am 12. Januar 1943 erlassenen Weisungen enthalten ist, auf die Universalität einer Taktik halten, die nicht von der Topografie, sondern von dem überall gleichgearteten Luftraum bedingt ist; einer Taktik auch, welche sich nach Massgabe der technischen Fortschritte verändert, wie die Kriegereignisse zeigten. Die seit der Kriegsmobilmachung festzustellende Unsicherheit über die Spitzengliederung, die wiederholt zutage getretenen Schwankungen in der Organisation der Fliegerabwehr, insbesondere aber deren Überschätzung und Verstärkung zum Nachteil der Flugwaffe, bei der General Guisan schliesslich «die Frage der Flugplätze» als entscheidend betrachtete, alles das beweist, dass über Führung und Einsatz der Luftwaffe nicht überall klare Vorstellungen vorhanden waren. Mit der schiefen Kritik, die in dem sogar von General Guisan mir vorgehaltenen Schlagworte gipfelt, dass die Luftwaffe eine Armee in der Armee sei, habe ich mich stets auf dem Boden der im Memorial «Luftschutz» gewonnenen Doktrin auseinandergesetzt, welche doch in ihren wesentlichen Zügen vom Bundesrat und von den eidgenössischen Räten gebilligt worden war. Erstaunlich ist dafür die von General Guisan in einem Briefe vom 9. Juni aufgestellte Behauptung, dass eine Grunddoktrin über die Verwendung der Flugwaffe und der Fliegerabwehr fehle, eine Behauptung, die auch nicht durch die Verallgemeinerung des «bei uns am Vorabend des Krieges herrschenden Mangels einer Unité de doctrine über den Einsatz der Armee» belegt werden kann. In Bezug auf den Einsatz unserer Luftstreitkräfte (Seite 103) brauche ich jedenfalls nur auf den am 31. August 1939 erlassenen Spezialbefehl für die

Flieger- und Fliegerabwehrtruppen zu verweisen. Wenn die Stäbe der Fliegerregimenter, die später mit Rücksicht auf die allgemeine Lage als geschlossene Truppenkörper keinen Dienst zu leisten hatten, nicht mehr aufgeboden wurden, so geschah es im Einvernehmen mit dem Armeekommando. Die Regimentskommandanten, mit denen ich durch mehrere von mir veranlasste Rapporte in Fühlung blieb, behielten jedoch als Leiter der monatlichen Trainingskurse ihren Einfluss auf die Besatzungen, und die Operationsbefehle wurden mit ihnen soweit behandelt, als ich es unter dem Gebot der Geheimhaltung glaubte verantworten zu können.

Ich habe es auch nicht unterlassen, die Lehren über Führung und Einsatz der Luftwaffe immer wieder zu überprüfen. Zuletzt veranlasste mich die vom amerikanischen Sachverständigen Severski in dem Buche «Victory through Air Power» aufgrund der Kriegsergebnisse entwickelte Luftkriegslehre zu einer Untersuchung des Standes der Dinge. **Das Ergebnis liegt in dem umfangreichen Memorial «Flugwaffe Frühjahr 1943» vor, das General Guisan übermittelt worden ist.** Diese Abhandlung untersuchte, «gemessen an den Ereignissen des Krieges, die heutige Bedeutung und Stellung der Luftwaffe, um daraus die allgemeinen und die besonderen auf unsere Verhältnisse zutreffenden Lehren zu ziehen», da dieser Weg allein uns in die Lage zu versetzen vermag, «die Forderungen aufzustellen, welche in Zukunft in Bezug auf den Einsatz, die Organisation und die Ausrüstung unserer Luftwaffe massgeblich sind, und die wir daher ohne Verzug verwirklichen müssen.» Nach einer bis in die Gegenwart reichenden Darstellung der Erfahrungen und Lehren der Luftkriegsführung und deren Auswirkung auf unser Land erörterte ich, allseits dokumentiert, bestimmte Anträge, welche die zahlenmässige Verstärkung, das Material, die Flugplätze, das Personal und die Ausbildung der Flugwaffe betreffen. Mit Ausnahme eines kurzen **Briefes, den ich am 9. März 1943** von General Guisan erhalten hatte, habe ich über das Schicksal dieser Generalbilanz nichts mehr vernommen, trotzdem sie nach wie vor in jeder Hinsicht von höchster Aktualität geblieben ist und mit den Ansichten übereinstimmt, mit denen General Spaatz, der Oberbefehlshaber der Heeresluftwaffe der USA, in einer Abhandlung über «die Zukunft der amerikanischen Luftwaffen» heute die Armee reform begleitet. So leer, als sie lakonisch ist, ist daher die weitere, von General Guisan niedergeschriebene **Behauptung, dass zwischen den von mir vertretenen Ideen, dem Zustand unserer Flugwaffe und den dringenden Erfordernissen unserer Kriegsvorbereitung keine Beziehung bestanden habe.** (Seite 115.)

Die Probleme mit der Kriegstechnischen Abteilung

Nun besteht aber ein beachtlicher Lehrsatz der Grunddoktrin der Luftwaffe darin, dass die Technik nach Massgabe ihrer Entwicklung die Taktik nicht nur beherrscht, sondern eigentlich ausmacht. Mit dieser Einsicht tritt ohne Weiteres neben die Doktrin die überragende Wichtigkeit des Materials, dessen Beschaffung seit der Entstehung der schweizerischen Luftwaffe den grössten Schwierigkeiten begegnet ist und oft Aufwendungen verursachte, die zum Ergebnis in keinem vernünftigen Verhältnis stehen. Weil man die bereits erwähnte, zwischen Material, Ausbildung und Einsatz bestehende Korrelation gänzlich verkannte, konnte die Materialbeschaffung nicht nur von Anfang an von der Kriegstechnischen Abteilung besorgt, sondern von dieser in einer weit über die Befugnisse des Artikels 180 der Militärorganisation hinausgehenden Art und Weise im Laufe der Jahre ausgebaut werden, ohne dass dabei die Anliegen der Luftwaffe selbst von ausschlaggebender Bedeutung gewesen wären. Vielmehr projizierten sich die anfänglichen und entschuldbaren Fehler in der Zeit des im Jahre 1936 beginnenden Ausbaues der Flugwaffe und des Aufbaues der Fliegerabwehr zu mächtigen und nicht mehr zu verantwortenden Widerständen, bei denen das Prestige die Sache zu überschatten pflegte. **Schon in einem Brief vom 10. Mai 1926 an den Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartements bemerkte der Chef der Generalstabsabteilung, die Kriegstechnische Abteilung sei «nicht nur die Stelle, welche aufgrund der Forderungen von Armee und Waffen die technischen Einzelheiten bearbeitet, sondern sie masst sich bezüglich Bewaffnungs- und Kriegsmaterialfragen das einzig richtige Urteil an, wobei sie sehr oft auch taktische Gründe ins Feld führt; sie ist zudem Erfinder, Konstrukteur, Fabrikant, Kontrollstelle und Abnehmer zugleich ...** Die Kriegstechnische Abteilung ist bei Versuchen mit einem grossen Stabe vertreten, dem auch die eigenen Flugzeugkonstrukteure naturgemäss nicht als

objektive Berater, sondern als Konkurrenten angegliedert sind. Auch wünscht diese Abteilung jeweils die Versuche zu leiten und die Bevorzugung des Platzes Thun dürfte deshalb nicht allein aus versuchstechnischen Gründen mitsprechen. Die Vertreter des Flugwesens dürfen, wenn es gut geht, die Maschinen fliegen, aber ihr Urteil wird höchst wenig berücksichtigt ...» Dieser Zustand, der als unhaltbar gebrandmarkt worden war, wurde indessen nicht behoben, sondern bildete in der Folge einen Verhandlungspunkt einer Konferenz, die am 16. September 1937 in Gegenwart des Vorstehers des Eidgenössischen Militärdepartements zwischen mir und dem Chef der Kriegstechnischen Abteilung stattfand. Seither habe ich im Hinblick auf die Kriegsgefahr wieder und wieder die langsame und ungenügende Vorbereitung und Durchführung der Flugzeugproduktion beanstanden müssen. Trotz der politischen Notwendigkeit der Aufrüstung erklärte sich die Kriegstechnische Abteilung noch am 9. November 1937 in einem sich auf das Fliegerabwehrmaterial beziehenden Briefe an das Eidgenössische Militärdepartement als «absolut überzeugt», dass eine derartige Notwendigkeit nicht bestehe; «denn wir stehen heute einem europäischen Krieg ferner als noch vor wenigen Jahren, sodass es also keinen Zweck hat, aus diesem Grund kostspielige Anschaffungen zu machen, die den effektiven Kriegsorderungen nicht Genüge leisten und man dann wegen Kreditmangel nicht in der Lage ist, zweckmässiges Material zu beschaffen.» Unter solchen Voraussetzungen wurde die Aufrüstung der Luftwaffe zu einem wahren Kampf um ihr Dasein selbst. Hatten der Bundesrat in seiner Botschaft vom 3. November 1933 betreffend die Ergänzung der Bewaffnung und Ausrüstung der Armee, die Bundesversammlung, das Eidgenössische Luftamt, die vom Eidgenössischen Militärdepartement eingesetzte Kommission für Flugzeugindustrie, die Generalstabsabteilung und die Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr die Schaffung einer eigenständigen schweizerischen Flugzeugindustrie kategorisch gefordert, so war es die Kriegstechnische Abteilung, welche die Initiative im Keim erstickte. Man vergleiche etwa den in der «Neuen Zürcher Zeitung» am 11. November 1938 erschienenen «Beitrag zur Geschichte der schweizerischen Flugzeugindustrie». Es sind unumstössliche Beweise dafür vorhanden, dass die Kriegstechnische Abteilung von langer Hand die Förderung einer privaten schweizerischen Flugzeugindustrie zugunsten eines von ihr geleiteten und abhängigen Produktionsmonopols unterlassen hat. Ihre Bestrebungen gipfelten in der anfangs 1939 erfolgten Zusammenfassung der «privaten Lieferanten» in der «Vereinigung der schweizerischen Flugzeugindustrie». Weder vorher, noch nachher zeigte sie sich jedoch imstande, die von ihr selbst zugesicherten Lieferfristen einzuhalten, wobei sie ausserdem die Bedeutung der vollständigen Bewaffnung und Ausrüstung für die Kriegsbereitschaft der Flugzeuge verkannte. Sie vernachlässigte zum Teil nicht nur die Behandlung dringlicher Versuche und Änderungen, sondern überliess zu einem andern Teil auch bestimmte, in ihre Zuständigkeit fallende Aufgaben der Lösung durch die der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr unterstellte Direktion der Militärflugplätze, über deren Organisation und Arbeitsmethoden sich ein vom betriebswirtschaftlichen Institut der Eidgenössischen Technischen Hochschule durch Prof. de Vallière am 30. Oktober 1937 erstattetes Gutachten freilich günstig geäußert hatte. Die Kriegstechnische Abteilung leistete aber auch gegen die Beschaffung einzelner Prototypen wiederholt ungerechtfertigten Widerstand. In besonderem Masse richtete sie sich noch im Jahre 1939 gegen den von mir geforderten und durchgesetzten Ankauf der, nach den eigenen Worten des Generals Guisan, ausgezeichneten Messerschmitt-Jagdflugzeuge, ohne die die Fliegertruppe in den vergangenen Kriegsjahren gar kein «wichtiges Instrument der Erhaltung unserer Neutralität» hätte werden und sein können.

Diese Sachverhalte zwangen mich schliesslich zu einer Überprüfung des gesamten Versuchs- und Beschaffungswesens, wie denn auch General Guisan selbst in einem am 27. Juli 1940 an den Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartements gerichteten Briefe die Notwendigkeit der Reorganisation der Kriegstechnischen Abteilung an Haupt und Gliedern unterstützte. Meine eigenen Untersuchungen fasste ich in einer Eingabe, die ich am 8. August 1940 dem Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartements zustellte, in den Antrag zusammen, dass unter dem Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in Emmen eine Versuchsgruppe zu bilden sei, mit dem Zwecke, die vielfältigen Versuche, die mit der Beschaffung von neuem Flugmaterial zusammenhängen, in Verbindung mit der Flie-

geruppe einerseits und der Wissenschaft und Industrie andererseits durchzuführen. Ausserdem sei das Kommando für die Wahl von Prototypen des In- und Auslandes allein für zuständig und verantwortlich zu erklären, und ihm sollten auch der Einkauf und die Vergabe von Aufträgen für Flugmaterial und Zubehöre an staatliche und private Unternehmungen der Flugzeugindustrie übertragen werden. Es leuchtet ein, dass eine derartige Ordnung die Abstimmung von Material, Ausbildung und Einsatz aufeinander für die Zukunft gewährleistet und jedenfalls klare Verantwortlichkeiten geschaffen hätte. Am 22. August 1940 teilte General Guisan dem Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartements mit, dass er und auch der Chef des Generalstabes der Armee mit diesen Anträgen einiggingen. Am 9. April 1941 setzte der Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartements zur Prüfung der Fragen, die sich auf dem Gebiete der Flugzeugbeschaffung ergeben, eine Expertenkommission ein, die ihre Arbeit am 23. Dezember 1941, beinahe anderthalb Jahre nach meiner Initiative, mit einem Bericht beendigte. Dieser stellte vorab das Fehlen einer privaten Flugzeugindustrie in der Schweiz als einen ausgesprochenen Mangel dar und erbrachte in diesem Zusammenhang eine schlaglichtartige Erklärung für die Umstände, welche eine befriedigende Lösung der Prototypenfrage in unserem Lande seit Jahr und Tag verhinderten. Er führte aus, dass die Kriegstechnische Abteilung zu viel in das notwendige freie Spiel der Kräfte eingegriffen habe und dass ihre Organisation zu kompliziert, zu zeitraubend und zum Teil auch doppelsturig sei. Obwohl mithin die fundamentalen Fehler der Kriegstechnischen Abteilung bei der Beurteilung unserer militärischen und industriellen Lage und die konstitutiven Mängel in deren Organisation erkannt worden waren, glaubte die Mehrheit der Expertenkommission, neben der Gründung eines der Kriegstechnischen Abteilung zu unterstellenden Flugwerkes Emmen, die Schaffung einer ständigen Delegation für die Behandlung der Fragen der Flugzeugbeschaffung empfehlen zu sollen. Trotzdem ich inzwischen in den an General Guisan gerichteten Eingaben vom 29. März 1941 und 18. September 1941 die Unhaltbarkeit der auf dem Gebiete des Beschaffungswesens herrschenden Zustände nochmals geschildert hatte, und entgegen den von mir am 28. Januar 1942 und vom Chef des Generalstabes der Armee am 30. Januar 1942 geäusserten Bedenken wurde dieser Vorschlag grundsätzlich gebilligt und am 27. Februar 1942 Oberstkorpskommandant Miescher als Vorsitzender der Delegation vorgesehen. Nachdem am 6. Juni 1942 zwei Fliegeroffiziere bei Kirchdorf die Mängel ihres Flugzeuges mit dem Tode bezahlt hatten, versuchte ich am 25. Juni 1942 nochmals aus dem Gefühle meiner Verantwortung der Fliegertruppe gegenüber, dem Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartements mit bewegten Worten auseinanderzusetzen, dass die Herstellung unserer Flugzeuge nach wie vor zum Schaden der Kriegsbereitschaft der Luftwaffe an einer mangelhaften Vorbereitung, an einer ungenügenden Erprobung und an der Unkenntnis der taktischen Bedürfnisse der Fliegertruppe kranke.

Von ähnlichen Schwierigkeiten war auch der Aufbau der Fliegerabwehr begleitet, deren Rückständigkeit die Generalstabsabteilung in einem Brief vom 24. Juni 1937 an das Eidgenössische Militärdepartement für «um so bedenklicher» bezeichnete, «als der Flugabwehr im neuzeitlichen Krieg eine bedeutsame Rolle zufällt». Während bei den Fliegerabwehrkanonen das Kaliber 7,5 cm von Anfang an unbestritten war, blieb die Frage des für die überschweren Maschinengewehre zu wählenden Kalibers lange Zeit kontrovers. Auch hier mischte sich die Kriegstechnische Abteilung in einem die Befugnisse von Artikel 180 der Militärorganisation weit überschreitendem Masse in die taktischen Überlegungen auch dann noch ein, als sie unterm 23. Februar 1938 von der Generalstabsabteilung bereits in ihre Schranken gewiesen worden war. Sie widersetzte sich mit einer «grundsätzlichen Einstellung in Bezug auf das Kaliber» in den Jahren 1937 und 1938 durch Monate hindurch der Anschaffung von Oerlikon-Geschützen des Kalibers 20 mm. Ihre Gegnerschaft begründete sie einerseits mit dem Hinweis auf ein bei der Waffenfabrik in Konstruktion befindliches, besseres Geschütz des gleichen Kalibers, das jedoch erst gegen Ende 1939 geliefert werden konnte; andererseits behauptete sie, «dass das 20-mm-Kaliber unter keinen Umständen das 34-mm-Kaliber ersetzen kann», welches sie auf eigene Faust entwickelt und in die Fabrikation gegeben hatte, obwohl seine Verwendung als Armeemodell von der Landesverteidigungskommission in der Folge ausdrücklich abgelehnt wurde. Jedenfalls führte die von der Kriegstechnischen Abteilung geübte Politik der fertigen Tatsachen, die auch aus dem vom Obersten Bäschlin am

22. Januar 1940 dem Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartements erstatteten Bericht ersichtlich ist, dazu, dass ein Mangel an Material die Ausbildung und die Kriegsbereitschaft beeinträchtigte, sodass es bei der Mobilmachung notwendig wurde, einen Teil der von der Kriegstechnischen Abteilung bekämpften, für die Ausfuhr bestimmten Oerlikon-Geschütze zu beschlagnahmen, um nicht überhaupt jeden Schutzes zu entbehren. Auch nachher förderte die kriegstechnische Abteilung das Kaliber 34 mm mit allen Mitteln, um es bei der Orts- und Industriefliegerabwehr einzuführen, obwohl es nach der Verordnung über die örtlichen Fliegerabwehrorganisationen hiefür in der Regel nicht verwendet werden sollte. In diesem Zusammenhange wagte es der damalige Chef der Kriegstechnischen Abteilung sogar, in einem unterm 23. April 1940 an den Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartements gerichteten Briefe gegen mich einen beispiellosen und ungeheuerlichen persönlichen Angriff zu führen, der freilich die bestimmte Zurückweisung durch den Oberbefehlshaber der Armee erfuhr. Unter solchen Kämpfen darf ich es als mein Verdienst buchen, dass die Fliegerabwehrtruppe «seit 1936 aus dem Nichts entstanden» ist und «heute schon einen beachtlichen Umfang erreicht» hat. Dabei häuften sich die Schwierigkeiten beim organisatorischen und personellen Ausbau der Fliegerabwehr um so mehr, als bei der Armeeleitung sowohl, als auch bei den Armeekorps und Heereseinheiten oftmals klare Vorstellungen über die Verwendung, die Unterstellung und Zuteilung der Fliegerabwehr vermisst werden mussten, während die Bildung der Kader und die Ausbildung der Mannschaften mich vor ungeahnte Aufgaben stellten. Trotzdem hat sich General Guisan bei der im Jahre 1943 beschlossenen Einführung einer für die Infanterie bestimmten Fliegerabwehrwaffe über die von mir auf dem Gebiete der Fliegerabwehr gesammelten Erfahrungen hinweggesetzt, um neben dem Oerlikon- und Waffenfabrik-Geschütz die Hispano-Kanone als drittes Geschütz des gleichen Kalibers von 20 mm zuzulassen. Nicht genug damit, dass nun in der kleinen Schweiz drei verschiedene Geschütze desselben Kalibers demselben Zwecke dienten und dadurch die Ausbildung unnötigerweise erschwerten, belastete der Umstand, dass ein jedes von ihnen einer andern Munition bedurfte, auch deren Herstellung und Nachschub erheblich.

Solche Schwierigkeiten konnten vor dem Aktivdienst teilweise nur deshalb überwunden werden, weil der Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartements mir immer wieder Gelegenheit geboten hatte, ihm in persönlichem Kontakt die Anliegen und Begehren, welche den Aufbau und die Bereitschaft der beiden jungen Waffen betrafen, vorzutragen und zu begründen. Um die Aufrüstung durch die Mobilmachung nicht beeinträchtigen zu lassen, habe ich bereits am 15. September 1939 von mir aus mit den Vertretern des Armeekommandos und der Generaladjutantur die Dienstbefreiung der Spezialisten und die teilweise Suspension des Fabrikgesetzes in die Wege geleitet. Auch General Guisan anerkannte immerhin noch in seinem Briefe vom 9. Juni 1943, dass «in den letzten Monaten eine grosse Arbeit geleistet» worden sei, dass er «meiner Treue vertraue und auf mich zähle, um die Arbeiten zu einem guten Ende zu bringen». In einem weiteren Briefe vom 12. Juli 1943 vermerkte er insbesondere die zwischen mir und der Kriegstechnischen Abteilung eingetretene Besserung der Beziehungen, ohne dass er freilich dabei meines aufreibenden Kampfes um die Aufrüstung der Luftwaffe und der damit verbundenen sachlichen Schwierigkeiten eine Würdigung hätte widerfahren lassen. Ich bezeuge denn auch gerne, dass mit dem Amtsantritt von Oberstbrigadier von Wattenwyl, des derzeitigen Chefs der Kriegstechnischen Abteilung, das gegenseitige Verständnis gewachsen und die Zusammenarbeit von Tag zu Tag erspriesslicher geworden ist. Ebenso halte ich es für meine Pflicht, die grossen Leistungen des Munitionsdienstes der Kriegstechnischen Abteilung hier hervorzuheben. Wenn nun also die geschilderten Schwierigkeiten ihres Stachels zu entbehren begannen, so bleibt noch die Frage nach den übrigen Schwierigkeiten zu beantworten.

Persönliche Probleme und die Untersuchung Miescher

Diese Schwierigkeiten sind persönlicher Natur. In einem zunächst unerfindlichen Zusammenhang mit dem von der erwähnten Expertenkommission im Jahre 1941 durchgeführten Verfahren erteilte General Guisan am 19. und 25. Februar 1942 dem Oberstkorpskommandanten Miescher den Auftrag, die Gesamtheit der das Flugwesen und die Fliegerabwehr betreffenden personellen, materiellen und organisatorischen Fragen zu untersuchen. Zu die-

sem Zwecke befahl er mir am 26. Februar 1942, «de mettre à sa disposition ceux de vos subordonnés avec lesquels il désirerait s'entretenir». Ich habe am 3. und 9. März 1942 auf die Gefährlichkeit dieses Auftrages hingewiesen, einmal, weil nur sehr wenige meiner Untergebenen die Fragen zu überblicken vermöchten, zum andern, weil es zu persönlicher und unsachlicher Kritik geradezu aufmuntere und deshalb der Kommandoführung mehr schade als nütze. Aus dem Briefe des Generals Guisan vom 6. März 1942 ging jedoch hervor, dass er an seinem Entschlusse festhalte, und Oberstkorpskommandant Miescher hat sich darauf im Laufe des Sommers 1942 durch einen Bericht seines Auftrages entledigt.

Hier erlaube ich mir nun zu bemerken, dass ich selbst vom beauftragten Oberstkorpskommandanten Miescher während dieser Zeit nie darum angegangen worden bin, ihm, im Sinne des Auftrages, seinem Wunsche gemäss bestimmte Untergebene zur Auskunftsgabe zur Verfügung zu stellen. Vielmehr hat dieser ohne mein Wissen mit vielen Offizieren Unterredungen auf der Hintertreppe gehabt, ohne dass mir jemals die Namen der Offiziere oder der Inhalt der Gespräche mitgeteilt worden wären, um ihn bestätigen, berichtigen oder widerlegen zu können. Dabei bilden die gesprächsweisen Mitteilungen zu einem nicht geringen Teil den Gegenstand des erwähnten Berichtes, den ich nie zu sehen bekam, dessen Schlussfolgerungen aber im Briefe des Generals Guisan vom 14. Juli 1942 enthalten sind und die Grundlage wichtiger Entschlüsse darstellen, ohne dass ich mich kraft meiner Stellung vorher dazu hätte äussern können. Die während einiger Zeit durchgeführten Zentralschulen der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, die die Einheit der Doktrin gefördert hatten, wurden unterdrückt, und das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen wurde im Widerspruch zur geltenden Ordnung in Bezug auf alle Disziplinen dem Ausbildungschef der Armee unterstellt. So habe ich die Untersuchung, in der mir das rechtliche Gehör verweigert worden ist, leider als ein ungewohntes und kränkendes Inquisitionsverfahren empfinden müssen, und darin erblicke ich die Quelle der von General Guisan erwähnten Schwierigkeiten. Bereits am 30. Juli 1942 habe ich mich ihm gegenüber in einem Briefe über die zu befürchtenden Wirkungen vernehmen lassen.

Eingriffe von General Henri Guisan in die Organisation

Diese Wirkungen sind von zweierlei Art. Sie äussern sich sowohl im taktischen und materiellen Bereich, in welchem ich ohnehin die bereits geschilderten Kämpfe auszufechten hatte, als auch in den persönlichen Beziehungen. Zum Ersten erwähne ich, dass ich am 18. August 1942 von General Guisan «Weisungen über die Ausbildungsziele der Fliegertruppen in Hinsicht auf ihre Verwendung im Kriege» erhielt, vor deren Ausgabe ich in keiner Weise beigezogen worden bin. Nach einer sorgfältigen Prüfung der einzelnen Punkte habe ich General Guisan in meinem Briefe vom 16. September 1942 dargelegt, inwieweit die Weisungen schon verwirklicht, und inwieweit sie durch das Wesen, das Material und die Taktik der Flugwaffe begrenzt seien. Insbesondere machte ich darauf aufmerksam, dass es «eine den besonderen Umständen angepasste Taktik» nur bedingt geben könne, weil die Taktik selbst, wie bereits oben angedeutet worden ist, hier wie überall vom gleichen Luftraum und von den gleichen fliegerischen Mitteln vorbestimmt sei. Des weitern glaubte ich, bei dem nun geforderten «Einüben von Flügen und Kämpfen über der Gebirgszone des Zentralraumes in allen Jahreszeiten und auch bei schlechten Witterungsverhältnissen» auf die meteorologischen Gefahren hinweisen zu sollen; denn bei der begreiflichen Empfindlichkeit unserer öffentlichen Meinung ist die Verursachung von Flugunfällen eines und ihre Verantwortung etwas anderes. Auch die «Weisungen für den Einsatz der Fliegertruppe» und die «Instruktion für die Verwendung der Fliegertruppe» wurden am 12. Januar 1943 von General Guisan herausgegeben, ohne dass mit mir zuvor darüber gesprochen worden wäre. Ich greife lediglich heraus, dass die aktive Verteidigung unseres Luftraumes durch geeignete Flugzeuge über geeignetem Gelände und während heller Nächte gefordert wurde, trotzdem die Unmöglichkeit, diese Forderung zu erfüllen, vorauszusehen war. Ich habe nichtsdestoweniger Versuche unternehmen lassen und am 23. Juni 1943 General Guisan über die ungünstigen Ergebnisse berichtet. Obwohl er am 12. Juli 1943 die Schwierigkeiten der Nachtjagd einzusehen schien, erklärte er es für bedauerlich, dass man den Nachtflug im Allgemeinen bei uns nicht früher eingeübt habe. Tatsache ist nun aber, dass der Nachtflug von jeher geübt wor-

den ist, und eine andere Tatsache ist es, dass uns für die Nachtjagd zur Abwehr fremder Flugzeuge die technischen Mittel fehlten. Man vergleiche dazu die Ausführungen des Kommandanten der Flieger und Fliegerabwehrtruppen auf den Seiten 54, 76–80 und 96 seines Berichtes. Endlich erwähne ich noch, dass mir der Chef des Generalstabes der Armee am 30. November 1942 den Befehl des Generals Guisan weiterleitete, «sofort die Verteidigungs- und Tarnmassnahmen der im Reduit liegenden Flugplätze ausführen zu lassen», ohne dass mir Gelegenheit geboten gewesen wäre, mich zu diesem äusserst kostspieligen Unternehmen zu äussern. Dabei betone ich, dass ich von der Zweckmässigkeit, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Massnahmen nicht durchwegs überzeugt war; sie waren auch nicht verständlich, nachdem General Guisan mir am 17. August 1940 mitgeteilt hatte, dass es ihn «im höchsten Masse befriedigt» habe, sich «selbst davon Rechenschaft geben zu können, wie gut die Tarnung der verschiedenen Objekte gelungen ist.» Im gleichen Masse aber, in welchem seither die Luftwaffe in allen ihren Einzelheiten, insbesondere auch bei der Bodenorganisation ausgebaut worden ist, bin ich von General Guisan mehr und mehr als sein Fachberater ausgeschaltet und oft zur Ausführung von Befehlen verhalten worden, die den Stempel mangelnder Sachkunde oder fehlender Überlegung trugen. Ich erwähne in diesem Zusammenhang etwa die von General Guisan angeordnete Erhöhung und Differenzierung der Flugstunden der Besatzungen, obwohl damit nicht nur ein Anliegen der Ausbildung, sondern auch eine vom hohen Bundesrat getroffene Verfügung missachtet wurde; oder die von General Guisan befohlene fliegerische Verwendung amerikanischer Bomber, die damals aus aussenpolitischen Erwägungen gar nicht möglich war.

Zum andern denke ich an die mir aufgezwungene Lösung der Stellvertretung, die ordentlicherweise nur Platz zu greifen hat, wenn die Kommandostelle vorübergehend unbesetzt ist (Ziffer 10 des Dienstreglementes), oder wenn der Kommandoinhaber verhindert ist (Ziffer 162 des Dienstreglementes). Entgegen dem bei der Spitzengliederung der Luftwaffe geltenden Grundsatz der Einheit des Kommandos verlangte General Guisan am 7. August 1942, gestützt auf den Bericht des Oberstkorpskommandanten Miescher, je einen Stellvertreter für das Flugwesen und für die Fliegerabwehr. Nachdem ich ihn am 22. August 1942 auf diese Inkonsequenz geziemend aufmerksam gemacht hatte, stellte er mir am 5. September 1942 überhaupt nur noch die Alternative

- ou bien désigner un seul remplaçant, et, dans ce cas, celui-ci serait le Col. Rihner ou le Col. Magron;
- ou bien désigner deux remplaçants: un pour l'aviation (le Col. Rihner ou le Col. Magron) et l'autre pour la Défense contre avions (le Col. von Schmid ou un autre officier).

Schliesslich verlangte General Guisan am 4. und 10. November 1942 sowohl das eine, den Stellvertreter, als auch das andere, je einen zugeteilten Chef für das Flugwesen und für die Fliegerabwehr, obwohl diese Lösung weder in der Truppenordnung vorgesehen, noch eine Frage der Kriegsgliederung ist, und überdies mit der Verordnung vom 16. Dezember 1938 über die Organisation der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr und des Flugdienstes im Widerspruch steht, von dem völlig unmilitärischen Eingriff in meine Kommandoverhältnisse ganz abgesehen. Die Folgen sind denn auch nicht ausgeblieben, indem Oberst Magron als zugeteilter Chef für das Flugwesen ohne mein Wissen Versuche durchführen liess, bei denen am 24. August 1943 in Payerne zwei Fliegeroffiziere tödlich verunglückten. Der von General Guisan geschaffene Zustand ist darum grundsätzlich geeignet, die Stellung jedes Kommandanten nach oben und unten zu untergraben, sodass sich die vom Chef des Generalstabes der Armee am 30. Januar 1942 im Anschluss an den Bericht der Expertenkommission General Guisan gegenüber geäusserte Bemerkung verallgemeinern lässt, dass nämlich die Ausschaltung des Waffenchefs «eine gefährliche Verwässerung der Verantwortlichkeiten mit sich bringt, die noch nie und nirgends von Gutem war». Das ging so weit, dass General Guisan nicht nur den Obersten Magron zu Besprechungen befahl, sondern diesen, wie mir am 3. Mai 1943 gemeldet wurde, auch angewiesen hatte, mir deren Gegenstand zu verschweigen. Was unter solchen Umständen von der von General Guisan mir vorgeworfenen «Isolierung» zu halten ist, bedarf keines weiteren Kommentars; es sei denn, dass sie, in der

Tat, «zwischen Vorgesetzten und Untergebenen auf dieser Stufe die höchst wichtige Frage des Vertrauens» aufwerfe.

Stellungnahme zu den Vorwürfen im Bericht Rihner

Oberstdivisionär Hans Bandi bezieht sich in den nachfolgenden Kapiteln auf die Anhänge A. und B. des undatierten «Berichts des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen an den Oberbefehlshaber der Armee über den Aktivdienst 1939–1945». Ab Seite 178 des Rihnerberichts sind Vorwürfe enthalten, welche Hans Bandi in seinem Bericht kommentiert.

Fehlten also für meine Ersetzung die sachlichen Motive, so beeilten sich die Leute, die sie von langer Hand betrieben hatten, nachträglich im Vertrauen auf die Unwissenheit der öffentlichen Meinung um so mehr, durch die Entstellung der Tatsachen einen Katalog von Schwächen zu verfertigen, der mich treffen und zugleich ihre Intrigen verdecken sollte. Indessen hat sich die Verunglimpfung einmal mehr als die stumpfe Waffe einer schimpflichen Kabale erwiesen, sodass ich mich nach dem Vorhergehenden darauf beschränken kann, die gröbsten, im Anhang zum Bericht des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen enthaltenen Widersprüche zu brandmarken und einige der in seinen Bemerkungen aufgesteckten fremden Federn zu stützen:

Bericht über die Verhältnisse bei den Flieger- und Fliegerabwehrtruppen am 1. Januar 1944

1. Organisation und Taktisches

a) Operationsbefehle

Im Widerspruch zur Wahrheit steht das meiste, was Oberstdivisionär Rihner in Bezug auf die Operationsbefehle, deren Zahl, Bearbeitung und Ausgabe behauptet. Tatsache ist, dass die Operationsbefehle von denjenigen des Armeekommandos abhängig, zum Teil in engster Fühlung mit diesem entworfen, ihm vorgelegt und erst nach Genehmigung endgültig ausgearbeitet worden waren. Es stimmt daher nicht, dass nur zwei Operationsbefehle ausgegeben wurden, und es ist ausgeschlossen, dass auch nur ein einziger weder durch mich, noch durch den Stabschef überprüft worden wäre, da ich in derart wichtigen Angelegenheiten mit dem Armeekommando befehlsgemäss persönlich oder ausnahmsweise durch den Stabschef verkehrt hatte. Wenn die Regimentskommandanten nach der Bearbeitung ihrer Befehle die Weisung erhielten, lediglich Vorbereitungsmaßnahmen zu treffen und mit der Ausgabe zuzuwarten, so bestanden bei dieser entscheidenden Befehlsausgabe meine verständlichen Gründe der Zurückhaltung nicht nur in den Geboten äusserster Geheimhaltung, sondern auch in den je nach der Lage an den Operationsbefehlen des Armeekommandos angebrachten oder zu erwartenden Änderungen, welche die eigenen Operationsbefehle beeinflussten.

b) Nachrichtendienst

Im Widerspruch zur Wahrheit behauptet Oberstdivisionär Rihner, dass der Nachrichtendienst unglaublich vernachlässigt worden sei. Tatsache ist, dass der Nachrichtendienst einer einzelnen Waffengattung in Kriegszeiten weitgehend nur diejenigen Unterlagen auszuwerten imstande ist, die ihm vom zentralen Nachrichtendienst des Armeekommandos zugehen, das begrifflicherweise allein über die erforderlichen technischen und personellen Mittel zu verfügen pflegt, um sich überhaupt Nachrichten beschaffen zu können. Der eigene untergeordnete Nachrichtendienst war daher nicht wenig von den Mitteilungen des Armeekommandos abhängig, und jedem Einsichtigen leuchtet ein, dass während des Aktivdienstes Presse und Fachliteratur als Quellen zeitweise ausfielen. Indem er sich selber widerspricht, liefert Oberstdivisionär Rihner immerhin noch den Beweis dafür, dass das Mögliche und Notwendige getan worden ist; denn im Bericht über das Jahr 1941 (Seite 49) führt er aus, dass auch wir «aufgrund der Erfahrungen des Auslandes das System der Dreierpatrouille als Elementarformation verliessen, um zur Zweierpatrouille resp. zur Doppel-Zweierpatrouille überzugehen». Und er fährt fort (Seite 55), dass «diese verschiedenen Lehren des Jahres 1941 die Bereitschaft unserer Fliegertruppe beeinflussten, indem die Ausbildung entsprechend neue Wege einschlug und die Bodenorganisation durch Bau und Ausbau neuer Flugplätze, durch

Belegung dieser Flugplätze mit Verteidigungstruppen und Fliegerabwehr, wesentlich verstärkt wurde. Mit diesen Massnahmen wurde bereits Ende 1941 begonnen.» War es somit auch nicht möglich, den Obersten Rihner und Magron, die damals für die vom Oberbefehlshaber der Armee beanstandete Ausbildung unmittelbar verantwortlich waren, alle wünschbaren Unterlagen auf dem Teller zu präsentieren, so versuchte man doch durch die Umschulung der Besatzungen auf die Messerschmitt- und Moraneflugzeuge mit der technischen und taktischen Entwicklung Schritt zu halten (Seite 34). Aus den am 2. September 1939 an die Stäbe und Einheiten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen und am 3. September 1939 an die Armeekorpskommandos gerichteten Hinweisen geht ebenso wie aus den seit September 1939 angelegten Typensammlungen hervor, dass dem Flugzeugerkennungsdienst die gebührende Aufmerksamkeit gewidmet worden ist. Es stimmt nicht, dass «die in der Schweiz notgelandeten ausländischen Flugzeuge weder taktisch noch technisch studiert wurden»; vielmehr standen sie der Kriegstechnischen Abteilung, den Fachleuten des Kommandos der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen und dem Armeeflugpark zur Verfügung, obwohl erst überhaupt das am 6. September 1943 gelandete amerikanische Flugzeug vom Typ B 17 F uns bisher unbekannt taktische Neuheiten aufwies. Wenn ich schliesslich dem Antrag eines Regimentskommandanten, «Angriffsstudien gegen solche Flugzeuge praktisch ausführen zu dürfen», nicht stattgeben konnte, so stützte ich mich auf einen mit den Haager Luftkriegsregeln übereinstimmenden Entscheid des Eidgenössischen Politischen Departements, den es im Hinblick auf das nicht uns gehörende Material gefällt hatte, und eine «Frechheit» ist es – um das Zitat zu variieren – in der Tat, die Dinge zu verdrehen und zu verschweigen, dass das in der Schweiz internierte ausländische Personal und Material schon vor der Kommandoführung des Oberstdivisionärs Rihner herangezogen worden waren, um unsere eigenen Massnahmen den Kriegserfahrungen anzupassen.

c) Ausbau der Flugplätze

Im Widerspruch zur Wahrheit behauptet Oberstdivisionär Rihner, dass mit dem Ausbau der Flugplätze erst ab Mitte 1942 und auf entsprechenden Druck seitens des Oberbefehlshabers der Armee begonnen worden sei. Tatsache ist, dass die in den Jahren 1939 bis 1942 aufgenommenen Arbeiten zur Erweiterung der für den Start und die Landung moderner Flugzeuge bestimmten Pisten bestehender Flugplätze mit zwei Ausnahmen auch in derselben Zeitspanne beendet worden sind. Ausserdem wurde in den Jahren 1939 bis 1941 – mit Ausnahme eines einzigen, im Jahre 1942 fast innert Monatsfrist hergerichteten Platzes – mit dem Bau aller neuen, vorab im Reduit gelegenen Flugplätze begonnen, die in den Jahren 1940 bis 1942 auch fertiggestellt wurden; und Oberstdivisionär Rihner verschweigt, dass rechtzeitig Baustoffe verteilt worden sind, um die Flugplätze unterhalten und Bombenschäden beheben zu können. Wenn der Oberbefehlshaber der Armee indessen verlangte, dass auf den im Reduit liegenden Flugplätzen zusätzlich Hartbelagpisten, Splitterwehren, Flugzeugunterstände, Kommandoposten und permanente Telefonleitungen angelegt werden müssten, so war es meine Pflicht, ihm die vom Chef des Generalstabes der Armee mit mir geteilten Bedenken zu erörtern; denn der militärische Nutzen dieser kostspieligen Vorkehren, welche der Landesversorgung ohne Not Wies- und Ackerland entzogen, schien im Vergleich zu ihrer Verletzlichkeit gegenüber Spionage, Aufklärung und Angriff damals äusserst fragwürdig zu sein. Ich wundere mich keineswegs, wenn Oberstdivisionär Rihner sich des Verdienstes rühmen sollte, dass im Laufe der Jahre über alles Gras gewachsen sei.

d) Verbindungen

Im Widerspruch zur Wahrheit behauptet Oberstdivisionär Rihner, dass den Kriegsverbindungen nicht die nötige Aufmerksamkeit geschenkt worden sei. Tatsache ist, dass das Telefon- und Springschreibernetz zusammen mit dem Armeekommando und mit der Generaldirektion der PTT aufgebaut worden ist. Eine beträchtliche Zahl von Leitungen des Zivilnetzes blieb den Flieger- und Fliegerabwehrtruppen für den Kriegsfall vorbehalten, da deren Ansprüche, die naturgemäss zum vorneherein weit grösser waren als diejenigen anderer Truppen, zunächst nur durch eine Beeinträchtigung des Verbindungswesens anderer Kommandostellen hätten befriedigt werden können. Die zu den Kommandoposten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen vorhandenen Verbindungen wurden jedoch in allen Einzelheiten erprobt und

zum Teil durchgemessen, wobei die festgestellten Fehlschaltungen behoben worden sind. Auch die in den Funkbefehlen für die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen vorgesehenen drahtlosen Verbindungen wurden durchwegs und zum Teil unter Beiziehung der Funkerrekutenschule der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen ausprobiert. Jeder Fachkundige weiss indessen, dass die Betriebssicherheiten von Funkverbindungen, die ohnehin von den atmosphärischen Verhältnissen abhängig sind, durch unser gebirgiges Gelände besonders ungünstig beeinflusst werden.

d) Fliegerabwehrstellungen

Im Widerspruch zur Wahrheit behauptet Oberstdivisionär Rihner, dass die Kriegserfahrungen schon längst die Notwendigkeit des Ausbaues der im Reduit vorhandenen Fliegerabwehrstellungen erwiesen hätten. Tatsache ist, dass die Kriegserfahrungen, wenn sie von den Festungen absehen, nach wie vor die Wechselstellungen jeder Art von Artillerie als den besten Schutz von Personal und Material betrachten. Da das Reduit, mit Ausnahme der Festungsgebiete, dem allgemeinen Verkehr offen stand, blieben denn auch die Fälle nicht aus, in welchen die Batterien von Ausländern gesucht und festgestellt worden sind. Es gab daher um so weniger Grund, die Fliegerabwehrstellungen im Reduit auszubauen, als die Fliegerabwehr, nach der Ansicht des Armeekommandos, andernorts als Panzerabwehr hätte verwendet werden sollen. Die möglichst geheim gehaltenen Fliegerabwehrstellungen sind jedoch nicht nur rekognosziert, sondern auch übungsweise bezogen worden. Oberstdivisionär Rihner ist in seinen Bemerkungen freilich nicht verlegen, für das gleiche Verhalten, für das er mir gegenüber nur Vorwürfe findet, für sich selber Gründe zu beanspruchen.

f) Gefechtsausbildung

Im Widerspruch zur Wahrheit behauptet Oberstdivisionär Rihner, dass die Gefechtsausbildung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen stark vernachlässigt worden sei. Tatsache ist, dass die Gefechtsausbildung von jeher betrieben wurde, während ihr Umfang bei allen Spezialtruppen, die in erster Linie andere als infanteristische Ausbildungsziele haben, natürlich eine Frage des Masses und der Mittel ist. Es stimmt daher nicht, dass nicht an die Möglichkeit geglaubt worden wäre, «dass sich die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen je gegen feindliche Erdtruppen zu verteidigen hätten». Aus dem Briefe der Generalstabsabteilung vom 23. August 1939 ergibt sich ganz allgemein, dass auf den Flugplätzen schon vor der Mobilmachung Sicherungs- und Verteidigungsmassnahmen mit den damals verfügbaren personellen und materiellen Mitteln angeordnet worden sind. Bereits 1939 und 1940 wurden Unterstände für leichte Maschinengewehre und Maschinengewehre gebaut, was sogar Oberstdivisionär Rihner in seinem Berichte über das Jahr 1940 zu der Feststellung nötigt, dass die Verteidigungsmassnahmen auf den Flugplätzen verschärft worden seien. (Seite 29). Im Jahre 1941 schied das Armeekommando auf meinen Antrag hin besondere, für die Flugplätze bestimmte Verteidigungstruppen aus, und wiederum ist es ausgerechnet Oberstdivisionär Rihner, der in seinem Berichte über das Jahr 1941 bestätigt, dass «die Abwehrmassnahmen gegen Fallschirm- und Luftlandetruppen allgemein und speziell auch auf den Flugplätzen verschärft» wurden. (Seite 54.) Im Jahre 1943 wurden die zu diesem Zwecke zur Verfügung gestellten Hilfsdienst-Bewachungskompanien am Fliegerabwehr-Doppelmaschinengewehr ausgebildet. Weil mich alles das nicht beruhigen konnte, forderte ich auch immer wieder infanteristische Kräfte an.

g) Zusammenarbeit mit Erdtruppen

Im Widerspruch zur Wahrheit behauptet Oberstdivisionär Rihner, dass die Zusammenarbeit mit den Erdtruppen anfänglich überhaupt nicht gefördert und ab 1942 trotz ausdrücklicher Weisung des Generals nur in einem äusserst beschränkten Umfang betrieben worden sei. Tatsache ist, dass die Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr schon vor der Mobilmachung stets die Bereitschaft zur Zusammenarbeit bekundet hatte, obwohl sie mit dem Aufbau der Flugwaffe und der Fliegerabwehr überbeansprucht war. Wenn ich annehmen müsste, dass die eindrucklichen Demonstrationen der Flugwaffe und deren Mitwirkung bei Manövern fast vergessen wären, so könnte ich mich auf die Korrespondenzen vom 20. Dezember 1937, 22. Mai 1939, 24. Januar und 14. Februar 1940 berufen. Für die Zeit des Aktivdiens-

tes, in der die nach dem Stande der Technik entwickelte Waffentaktik sowohl den Vollmachtskommissionen der eidgenössischen Räte, als auch den Heereseinheitskommandanten vorgezeigt wurde, brauche ich mich nur auf die Ausführungen zu stützen, in denen Oberstdivisionär Rihner sich selber widerspricht, so wenn er in seinem Bericht über das Jahr 1940 bemerkt, es sei vereinbart worden, «dass inskünftig die Armeekorps dem Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen die diesbezüglichen Orientierungen rechtzeitig zukommen lassen, um diese erwünschte Zusammenarbeit zwischen der Fliegertruppe und andern Truppen zu fördern.» (Seite 27 und so weiter, Seiten 28, 32, 49, 50, 52, 57, 62, 72–76, 82, 95–98, 104, 107.) Wenn dabei einzelnen Begehren nicht stattgegeben werden konnte, so standen ihnen triftige Gründe der Ausbildung, des Ausbaues oder der Doktrin entgegen.

h) Verlegung des Stabes

Im Widerspruch zur Wahrheit steht, was Oberstdivisionär Rihner über die Verlegung des Stabes behauptet. Tatsache ist, dass die vorgesehene Verlegung des Kommandopostens und dessen Vorbereitung aus Gründen, die ich nicht zu verantworten habe, noch eine geraume Zeit benötigten, als die Arbeits- und Unterkunftsräume des Kriegskommandopostens in Interlaken (Rugenstollen) bereits fertiggestellt waren. Ich hatte nämlich das Armeekommando wiederholt darauf hingewiesen, dass das zwischen zwei Seen gelegene Interlaken wegen dieser für Fliegerangriffe bei Tag und Nacht gleich günstigen navigatorischen Lage sehr gefährdet sei. Ausserdem fehlte hier das für den Friedens- und Kriegsbetrieb erforderliche Verbindungsnetz, weshalb die Verlegung der Einsatzzentrale des Fliegerbeobachtungs- und Meldedienstes ernstlich überhaupt nicht in Betracht kommen konnte. Die Verlegung wurde im Übrigen nach dem vom Oberbefehlshaber der Armee genehmigten Plan und gemäss den am 26. März, 17. und 19. April 1943 ausgegebenen Befehlen als Dislokationsübung vollzogen. Wenn der als Kommandoposten bestimmte Rugenstollen anstelle des Stabes der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen während längerer Zeit durch die Auswertezentrale der Fliegerbeobachtungs- und Meldedienstgruppe Interlaken besetzt war, so wurden dadurch wenigstens die bei dem damaligen Netze möglichen Verbindungen für den Stab der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen sichergestellt. Die weitere Verlegung nach Altdorf war bis zur Bestimmung der notwendigen Motorfahrzeuge ebenfalls vorbereitet.

2. Organisatorisches

a) Stab der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen.

Im Widerspruch zur Wahrheit behauptet Oberstdivisionär Rihner, dass der Stab der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen unzweckmässig organisiert gewesen sei. Tatsache ist, dass sich die Mobilmachung unter dieser Organisation, nach seinen eigenen Worten (Seite 16), im Allgemeinen reibungslos vollzogen hatte, von anderen Erfolgen abgesehen. Die Organisation entsprach auch den geltenden Vorschriften, indem sie gemäss Bundesratsbeschluss aus der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr hervorgegangen war, welche mit Rücksicht auf die materiellen und personellen Besonderheiten der Luftwaffe – im Gegensatz zu den übrigen Truppen – die gesamten Mobilmachungsarbeiten vorbereitet und geleitet hatte. Im Übrigen hielt ich es mit den bewährten Lehren des Generalstabsdienstes, welche die dauernde Fühlung zwischen dem Kommandanten und dem Stabschef zum Ersten und in dessen Hand die Zusammenfassung aller wichtigen Geschäfte zum Andern empfehlen. Oberstdivisionär Rihner ist jedenfalls den Beweis irgendwelcher Nachteile dieser Ordnung und denjenigen besonderer Vorteile der seinigen schuldig geblieben.

b) Rückwärtiges

Im Widerspruch zur Wahrheit behauptet Oberstdivisionär Rihner, dass der rückwärtige Dienst ausserordentlich schwerfällig organisiert gewesen sei. Tatsache ist, dass die Nachteile des für den technischen Nach- und Rückschub über den Stab der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen laufenden Dienstweges, dem notfalls alle vorhandenen Verbindungen offen standen, durch die Vorteile bei Weitem aufgewogen worden sind. Das eingeschlagene Verfahren erlaubte, in Anwendung der Spar- und Disziplinarbefehle, die hauptsächlichlichen Ursa-

chen des Verschleisses zu ermitteln und die Ersatzbegehren, im Hinblick auf die Knappheit des wertvollen Materials, nach ihrer Dringlichkeit abzustufen. Wenn auch die Betriebsstoffe ohne Weiteres angefordert und geliefert werden konnten, so drängte sich die im Stab der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen geführte Verbrauchskontrolle nichtsdestoweniger aus den gleichen Gründen auf. Es versteht sich von selbst, dass dadurch auch brauchbare statistische Unterlagen zur Berechnung der Bedürfnisse gewonnen wurden.

3. Personelles

a) Anzahl der Besatzungen

Im Widerspruch zur Wahrheit behauptet Oberstdivisionär Rihner, dass die Zahl der Besatzungen ohne Rücksicht auf den Bestand der zur Verfügung stehenden Flugzeuge ständig erhöht worden sei. Tatsache ist, dass die Erhöhung der Zahl der Besatzungen seit 1936 als ein vom Aufbau der Flugwaffe diktiertes Gebot allgemein anerkannt war. Wenn das Verhältnis dieser Zahl zum vorhandenen Material mit der Zeit gestört wurde, so hätte Oberstdivisionär Rihner dafür mühelos aus der Vergleichung der von der Kriegstechnischen Abteilung nicht eingehaltenen Rüstungsprogramme die nicht von mir zu vertretenden Ursachen der «Disproportion» finden können. Bei der Ausbildung der Besatzungen wurde jedoch stets auch einer möglichen Änderung der politischen und militärischen Lage Rechnung getragen, bei der man mir den Mangel an Besatzungen vorgeworfen hätte, wenn plötzlich Flugzeuge und Betriebsstoffe vorhanden gewesen wären. Da Oberstdivisionär Rihner in diesem Zusammenhang den erhöhten Verbrauch an Brennstoff und die beschleunigte Abnutzung des Flugmaterials glaubt beklagen zu müssen, so mag er auch bedenken, dass das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen sich genötigt sah, deswegen Kontrollen bis zu den Einheiten hinunter zu veranlassen, und dieses nicht zuletzt, weil es ausgerechnet eine unter dem Kommando des damaligen Obersten Rihner stehende Fliegereinheit gewagt hatte, blosse Zeitkonkurrenzen zu fliegen. Im Übrigen scheint es, dass der seit 1944 von ihm befolgte Weg auch nicht ganz zu befriedigen vermag, nachdem seit Mai 1946 in den Hochschulen und Techniken mit Plakaten Offiziere und Unteroffiziere aller Waffengattungen für die Ausbildung zu Militärpiloten gesucht werden müssen.

b) Anzahl der Fliegerabwehrdetachements

Im Widerspruch zur Wahrheit steht das meiste, was Oberstdivisionär Rihner in Bezug auf die Fliegerabwehrdetachements, deren Zahl, Bestände und Bereitschaft behauptet. Tatsache ist, dass seit 1936 im Einverständnis mit dem Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartements und seit der Mobilmachung im Einvernehmen mit dem Armeekommando so rasch als möglich eine der Wichtigkeit der Fliegerabwehr entsprechende Anzahl von Fliegerabwehrdetachements gebildet worden ist. Wenn die Sollbestände zunächst nicht erreicht werden konnten, so war dieser Umstand auf ein nicht von mir zu verantwortendes Rekrutierungssystem zurückzuführen, das in den Rekrutenschulen jahrelang mangels Eignung Ausfälle bis zu 30 % der Bestände mit sich brachte. Ich habe diesen Vorgang in einem am 29. April 1941 an den Chef des Generalstabes der Armee gerichteten Briefe beanstandet, und Oberstdivisionär Rihner selbst sieht sich genötigt, ihn in seinem Berichte über die Jahre 1939 (Seite 22) und 1940 (Seite 42) zu erwähnen. Jedenfalls aber trifft es nicht zu, «dass bis Ende 1943 sämtliche Fliegerabwehrdetachements nur über 50–65 % ihres etatmässigen Sollbestandes verfügten», und dass «andererseits wiederum Batterien aufgestellt wurden, welchen im Kriegsfall überhaupt keine Waffen zur Verfügung gestanden hätten». Es mag beim Einrücken zum Ablösungsdienst vorgekommen sein, dass der Bestand eines Fliegerabwehrdetachements wegen der Dispensationen und sanitärischen Ausmusterungen vorübergehend unter 65 % des Sollbestandes fiel, während die Lieferung des Materials nur ganz ausnahmsweise der Bildung des Detachements nachgefolgt haben dürfte. Bei der Lieferung des Fliegerabwehrmaterials war nämlich in der Regel das Gegenteil vom Flugmaterial festzustellen. Das Material befand sich gegenüber dem Personal im Vorsprung. So schien es mir jedenfalls richtiger, möglichst viele Detachements aufzustellen, selbst wenn sie ihre Sollbestände zunächst nicht erreichten, um wenigstens drei von vier Geschützen gebrauchen zu können, als alle vier in einem Zeughaus stehen zu lassen; und so halte ich es auch für meine

Pflicht, die unter solchen Schwierigkeiten erarbeiteten Leistungen der Kader und Mannschaften der Fliegerabwehr mit besonderer Anerkennung hervorzuheben.

c) Nachrichten-Offiziere bei der Truppe

Im Widerspruch zur Wahrheit behauptet Oberstdivisionär Rihner, dass «die Fliegertruppe bis anhin nur in den Regimentsstäben über Nachrichtensoffiziere» verfügt habe. Ich verweise auf die Organisation der Truppen und Stäbe 1938 (Seite 96 – Fliegerabteilung.)

d) Zuteilung von Motorfahrern

Im Widerspruch zur Wahrheit behauptet Oberstdivisionär Rihner, dass «die Zuteilung der Motorfahrer willkürlich und in ungenügender Masse» erfolgt sei, sodass «Ende 1943 bei der Fliegerabwehrtruppe ein Fehlbestand von circa 2 000 Motorfahrern zu verzeichnen» gewesen sei. Tatsache ist, dass das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen am 9. Juni 1942 beim Chef des Generalstabes der Armee die Ausbildung von Hilfsdienst-Motorfahrern angeregt und am 22. September 1943 ein Rundschreiben an die Stäbe und Einheiten der Fliegerabwehrtruppe gerichtet hatte, um die Lage zu verbessern. Oberstdivisionär Rihner jedoch bemängelt das eigene Unvermögen mit der Bemerkung, dass die von ihm festgestellten Mängel nur zum kleinsten Teil hätten behoben werden können; «denn nicht nur die Fliegerabwehrtruppe, sondern auch die ganze Armee hatte einen grossen Fehlbestand an Motorfahrern.»

4. Materielles

a) Flugzeugentwicklungsprogramm

Im Widerspruch zur Wahrheit behauptet Oberstdivisionär Rihner, dass es «ganz sicher am Willen der verantwortlichen Kommandostelle gefehlt» habe, um «unsere Fliegertruppe raschmöglichst für einen Kriegseinsatz auszurüsten». Tatsache ist das Gegenteil, welchem die oben (Seite 5) bereits geschilderte Wirklichkeit haargenau entspricht, von der Oberstdivisionär Rihner sich anhand aller ihm für seine Berichte vorliegenden Akten, darunter auch anhand der Eingaben vom 29. März und 18. September 1941 hätte Rechenschaft geben können, wenn er den Willen gehabt hätte, sein Konzept nicht zum Vorneherein und nicht um jeden Preis auf die planmässige Verleumdung meiner Person auszurichten. Schon in seinem Berichte über das Jahr 1939 (Seite 19) widerspricht er sich wieder, indem er bestätigt, dass «in der Vorkriegsperiode im Ausland eifrig nach leistungsfähigen Flugzeugtypen gesucht worden sei, um sie in der Schweiz in Lizenz herstellen zu können. Weder in den USA noch in England oder Italien waren die Behörden bereit, uns die Baurechte ihrer neuesten Erzeugnisse abzutreten. Einzig von Frankreich erhielten wir im Frühjahr 1938 die Baulizenz für das Jagdflugzeug Morane 406, welches später bei uns als Mo 3800 bezeichnet wurde. Im Herbst 1938 gelangten durch direkten Ankauf 10 Flugzeuge Me 109 D in die Schweiz, gefolgt von 30 Typen Me 109 E im Juni 1939 und weiteren 50 Stück desselben Typs in der Zeit vom Oktober 1939 bis April 1940.» General Guisan führt in seinem Berichte (Seite 117) sodann an, dass wir am 20. August 1945, dem letzten Tag des Aktivdienstes, gegliedert in vier Regimenter, 328 einsitzige Jagdflugzeuge (Messerschmitt und Morane) und 202 zweisitzige C-36 besaßen. Von diesen Flugzeugen wurden von 1936 bis zum 11. August 1943 unter meinem Kommando nachweisbar 322 einsitzige Jagdflugzeuge und 192 zweisitzige Flugzeuge in Auftrag gegeben, sodass es sich unter Berücksichtigung aller Abgänge nur um eine kleine Zahl von Flugzeugen handeln kann, die nicht schon vor meiner Ersetzung übernommen oder bestellt gewesen wären. Um so mehr glaubt Oberstdivisionär Rihner die Entwicklungspläne bemängeln zu müssen, während er sich schon in seinen «Bemerkungen» (Seite 192) genötigt sieht, die im April 1941 für die Neuentwicklung von drei Flugzeugtypen aufgestellten Bedingungen der Truppe mitzuteilen, um überhaupt etwas Klares mitteilen zu können.

b) Motorenentwicklungsprogramm

Im Widerspruch zur Wahrheit, versucht mich Oberstdivisionär Rihner «auch in Bezug auf die Motorenfrage» zu belasten. Tatsache ist, dass das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen von jeher eine Verbesserung der «unglücklichen Motorenpolitik» erstrebte, die

ebenfalls mit den oben (Seite 5) bereits geschilderten Schwierigkeiten zusammenhängt, und aus den späteren Bemerkungen von Oberstdivisionär Rihner (Seiten 193/194) ergibt sich wiederum, dass mich an dem von ihm gerügten Zustand nicht die geringste Verantwortung trifft.

c) Waffen

Dasselbe gilt auch «in Bezug auf die Waffenfrage».

d) Bereitschaft der Flugzeuge

Im Widerspruch zur Wahrheit behauptet Oberstdivisionär Rihner, dass die «ausnehmend starke Beanspruchung des Flugmaterials» und die grosse Verspätung des «rechtzeitig angeforderten Ersatzmaterials» zu einer «wesentlichen Störung der Kriegsbereitschaft der Einheiten» geführt habe. Tatsache ist, dass diese Störung vorab auf Ursachen zurückgeht, die oben (Seite 5) bereits dargelegt worden sind. Ich beschränke mich darauf, das Beispiel des von 860 PS auf 1000 PS entwickelten Hispanomotors zu erwähnen, dessen technische Mängel den zeitweiligen Ausfall von 81 Flugzeugen des Typs D 3801 zur Folge hatten, obwohl auf sein Ungenügen durch das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, das frühzeitig einen stärkeren Motor gefordert hatte, immer wieder aufmerksam gemacht worden war. Die Kriegstechnische Abteilung wird ihrerseits über die Schwierigkeiten Aufschluss geben können, die damals beim Ersatz der im Ausland hergestellten Kurbelwellenlager bestanden; Schwierigkeiten, die jahrelang auch die Bereitschaft der Funkapparaturen beeinträchtigten. Obwohl das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen nichts von alledem zu verantworten hat, bemühte es sich, die Lage zu verbessern, indem es immer wieder die Schonung des Materials forderte. Aber es war der damalige Oberst Rihner, der sich gegen eine Verfügung, die das Vollgasfliegen nur unter bestimmten taktischen Bedingungen zulies, so lange sträubte, bis er nach einer Kommandierung ins Ausland anscheinend eines Bessern belehrt worden war.

e) Bereitschaft der Funkausrüstung

Im Widerspruch zur Wahrheit, versucht mich Oberstdivisionär Rihner im Gesamtbilde seiner Auslassungen auch für die ungenügende Bereitschaft der Funkausrüstung haftbar zu machen. Tatsache ist, dass ich mich in der technischen Spezialfrage der Beschaffung des Funkgerätes Bell R-10-A an die Fachleute bis hinauf zum Waffenchef der Genietruppen gewendet hatte, wofür ein Protokoll vom 30. Juni 1939 zum Beweise produziert werden kann. Nachdem die Sachverständigen von dieser Beschaffung abgeraten hatten, blieb nichts anderes übrig, als das von denselben Experten empfohlene Funkgerät SFR zu erwerben, das in der Folge keineswegs zu befriedigen vermochte, obwohl alles unternommen wurde, um die Mängel zu beheben.

f) Bereitschaft der Motoren

Dasselbe gilt nach dem unter d) Gesagten auch für die Bereitschaft der Motoren.

g) Lastwagen

Im Widerspruch zur Wahrheit behauptet Oberstdivisionär Rihner, dass «eine zu grosse Zahl mittlerer Lastwagen in Auftrag gegeben» worden sei, von denen Ende 1943 mehr als 100 eine Reserve gebildet hätten, «welche im Kriegsfall nicht eingesetzt worden wäre». Tatsache ist, dass nach Massgabe der damaligen Organisation der Fliegerabwehrtruppen und der für diese vorgesehenen Ausrüstung insgesamt nicht 100 mittlere Lastwagen, sondern ihrer 5 zu viel beschafft worden sind.

h) Munition

Im Widerspruch zur Wahrheit ist das meiste, was Oberstdivisionär Rihner mir an Verantwortung in Bezug auf die Munitionslage zuzuschreiben versucht. Tatsache ist, dass die Kriegstechnische Abteilung eine 200-kg-Bombe entwickelte, deren von der Truppe verlangter Verzögerungszünder jedoch erst am 8. August 1943 erprobt werden konnte. Da die Techniker und Konstrukteure mit der Entwicklung moderner Zünder überall vor schwierige Aufgaben

gestellt sind, dauerten die Versuche bis Anfang 1944 fort. Oberstdivisionär Rihner wäre der Erste gewesen, mir die Bestellung ungenügender Bomben vorzuwerfen. Seiner Behauptung, dass die Truppe wiederholt beantragt habe, «unsere Jagdflugzeuge mit einem Bombenreck für das Mitführen von Bomben kleineren Kalibers auszurüsten», halte ich Punkt 11 eines am 25. Januar 1943 aufgenommenen Protokolls entgegen, welcher wörtlich besagt: «Die Frage der Ausrüstung aller unserer Flugzeuge mit Bombardierungsgeräten, sowie das Anbringen eines genügenden Schutzes für den Piloten, wird in Verbindung mit der KTA geprüft. Es zeigt sich aber, dass die Regimentskommandanten der Auffassung sind, dass diese Einrichtungen nur bei Neufabrikationen Berücksichtigung finden sollen.» Bei diesem Anlass wurde verlangt, dass neben der damals bereits aufgenommenen Entwicklung der 200-kg-Bombe auch die Konstruktion einer 3 bis 4-kg-Bombe gefördert werde. Am 1. Oktober 1943 erklärte die Kriegstechnische Abteilung, dass sie das Bedürfnis nach kleinen Splitterbomben, die anstelle der Brandbomben im Flugzeug mitgeführt werden könnten, seit Jahren erkannt, aber bei der Verwendung des bisherigen Brandbombenrecks eine allen Anforderungen genügende Lösung noch nicht gefunden habe. An anderer Stelle habe ich bereits erwähnt, welches das Ergebnis von Versuchen war, die Oberst Magron eigenmächtig mit Splitterbomben hatte durchführen lassen. Dass die Kriegstechnische Abteilung bei der Beschaffung solcher Bomben weiterhin beträchtlichen Schwierigkeiten begegnete, ergibt sich daraus, dass noch eine geraume Zeit verfloss, bis Oberstdivisionär Rihner am 20. November 1944, also lange nach dem Kommandowechsel, seine Bestellung von 100 000 Splitterbomben aufgeben konnte; und dass es sich mit den Verzögerungszündern nicht anders verhielt, ist aus seinen eigenen Bemerkungen ersichtlich (Seite 196). Der Behauptung, dass «die Beschaffung von Panzermunition sowohl für die Flieger- wie auch für die Fliegerabwehrtruppe immer wieder abgelehnt» worden sei, stelle ich zunächst die am 4. Dezember 1939 an den Oberbefehlshaber der Armee gerichtete Eingabe gegenüber, in welcher ich in erster Linie die Beschaffung von Panzermunition für die Flugzeugkanonen verlangte. Der Bundesrat hat am 20. Dezember 1940 die Hälfte der geforderten Schusszahl bewilligt. Wenn sich Oberstdivisionär Rihner sodann in Bezug auf die von ihm behauptete Ablehnung der Panzermunition für die Fliegerabwehr auf den von der Sektion für materielle und technische Angelegenheiten des Armeekommandos am 22. Oktober 1943 an den Chef des Generalstabes der Armee gerichteten Bericht berufen wollte, so geht andererseits aus den vom Chef des Generalstabes der Armee am 23. Oktober 1943 gemachten Feststellungen eindeutig hervor, dass die Beschaffung der Panzermunition für die Fliegerabwehr wegen deren unabgeklärten Verwendung als Panzerabwehr zunächst als nicht dringlich gehalten, keineswegs aber abgelehnt worden ist.

i) Brennstoff

Im Widerspruch zur Wahrheit ist auch die von Oberstdivisionär Rihner gegebene Darstellung der Brennstofflage. Tatsache ist, dass die Versorgung und Unterbringung der Brennstoffe vorab eine Aufgabe des Oberkriegskommissariates ist, das in Verbindung mit dem Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen den im Jahre 1936 an Flugzeugbenzin vorhandenen Bestand bereits im Jahre 1942 rund um das Fünffache erhöht hatte. Unter der Annahme, dass die von Oberstdivisionär Rihner für den 1. Januar 1944 angeführten Bestände stimmen, ist zu sagen, dass die Leistungssteigerung der Flugmotoren einen Brennstoff mit hohen Oktanzahlen erheischte, der während des Krieges immer schwieriger zu erwerben war. Da es an Mischstoffen fehlte, um den Ausfall des Auslandes auszugleichen und mit den vorhandenen Basisbenzinen OZ 65 und 73 das hochoktanige Benzin herzustellen, wurden bereits im Jahre 1941 Mittel und Wege gesucht, um zu eigenen Mischstoffen zu gelangen. Die aufgewendeten Mühen, bei denen sich Professor Schläpfer von der ETH, Nationalrat Grimm als Chef der Sektion Kraft und Wärme, die Petrola, das Oberkriegskommissariat in Verbindung mit der Holzverzuckerungs-AG. Ems und mit der Lonza besondere Verdienste erwarben, haben sich gelohnt, und es stimmt daher nicht, dass nur ein kleiner Teil des zur Verfügung stehenden Benzins überhaupt für Kriegsflugzeuge verwendbar gewesen wäre. Oberst Meyer, der als damaliger Stabschef zur Bearbeitung der Frage der Ersatzbrennstoffe beauftragt war, hat mich über deren Stand stets auf dem Laufenden gehalten, und ich habe selbst an wichtigen Besprechungen teilgenommen und in Fühlung mit ausländischen Luft- und Militärattachés die Einfuhr von Brenn- oder Mischstoffen zu fördern versucht, bis es

dank den von Dr. Imfeld von der Petrola unternommenen Anstrengungen möglich wurde, auch in der schwierigsten Zeit eine grössere Brennstoffmenge einzuführen.

Da Oberstdivisionär Rihner für die Leistungen anderer Leute die geschuldete Objektivität im Geringsten nicht aufzubringen vermag, während er seine Auslassungen in Widersprüchen erschöpft, sei mir gestattet, die statistisch erfassten Daten des seit 1936 vollzogenen Aufbaues in den Tabellen am Ende des vorliegenden Berichts zusammenzustellen. Oberstdivisionär Rihner scheint ja auch vergessen zu haben, dass er schon bald nach seinem Amtsantritt der Vorteile der veränderten Kriegslage teilhaftig wurde, welche sich im Anschluss an die im Juni 1944 begonnene Invasion einstellte.

Schlussbemerkungen

Ist mit dem Vorhergehenden somit bewiesen, dass es sich bei dem von Oberstdivisionär Rihner angefertigten Dokument um ein aus Fehlurteilen und Entstellungen zusammengesetztes Elaborat handelt, so wird man nur mit Erstaunen von General Guisan die Erklärung vernehmen, «dass es genau und fundiert ist». Ich behaupte nicht, dass keine Fehler vorgekommen seien, und bin weit von der Annahme entfernt, dass in der von mir aufgebauten schweizerischen Luftwaffe alles vollkommen gewesen sei. Aber ich kann am Platze der Gerechtigkeit nicht die Niederträchtigkeit als Kriterium der militärischen Geschichtsschreibung anerkennen. Mit aller Gewissenhaftigkeit und mit meiner ganzen Kraft habe ich den mir vom Vaterlande anvertrauten Auftrag erfüllt, sodass das mir widerfahrene Unrecht auch gegen Treue und Ehre verstösst. Ich habe daher einen unabdingbaren Anspruch darauf, dass mein guter Name zu meinen Lebzeiten wiederhergestellt werde, und zu dessen Verwirklichung ersuche ich die eidgenössischen Räte, im Vertrauen auf ihr unbestechliches Verantwortungsbewusstsein, den von Oberstdivisionär Rihner verfassten Auslassungen und den darauf beruhenden Folgerungen des Generals Guisan ihre Zustimmung zu verweigern.

Bern, den 15. Januar 1947.

Bandi,
Oberstdivisionär z. D.

Tabellen: Vermehrungsfaktoren

Die Vergleichszahlen in den nachfolgenden Tabellen beziehen sich je auf das Ende der Jahre 1936, 1939 und 1942. Die Grundzahl (1) entspricht dem Anfangsbestand. Die nachfolgenden Zahlen entsprechen dem Faktor der Vermehrung. Die Zahlen vermitteln ein Bild der enormen Aufbauarbeit, die ab 1936 geleistet wurde.

Eingabe von Oberstdivisionär Hans Bandi

1. Fliegertruppe	1936	1939	1942
a. <i>Ständiges Personal</i>			
Instruktionspersonal	(1)	1.9	2.3
Überwachungsbeschwader			(1)
Direktion der Militärflughäuser	(1)	1.8	7
b. <i>Truppen</i>			
Stäbe Fliegerregimenter		(1)	1
Stäbe Fliegerabteilungen	(1)	1.1	1.1
Fliegerkompanien	(1)	1.1	1.1
Armeeflugpark	(1)	1	1
Landsturmliegerkompanien		(1)	1
Flughafenunterhaltungsdetachements		(1)	1
c) <i>Offiziere. Unteroffiziere. Soldaten</i>			
Offiziere	(1)	2.2	3
Unteroffiziere. Soldaten	(1)	1.7	2.2
d) <i>Besatzungen</i>			
Piloten	(1)	1.9	2.8
Beobachter	(1)	2.7	3.8
e) <i>Flugzeuge</i>			
Schulflugzeuge	(1)	1.4	1.4
Überlandflugzeuge	(1)	1.6	3
Frontflugzeuge. Einsitzer	(1)	1.8	3.6
Frontflugzeuge. Zweisitzer	(1)	1.7	1.7
Versuchs- und andere Flugzeuge	(1)	2	5.4
f) <i>Munitionsbestand</i>			
Fliegermaschinengewehr-Munition	(1)	4.2	21.1
Kanonenmunition 20 mm		(1)	87.5
Brandbomben	(1)	16	210
6.5-kg-Bomben	(1)	-	-
12-kg-Bomben		(1)	14
25-kg-Bomben	(1)	-	-
50-kg-Bomben	(1)	21	830
g) <i>Betriebsstoffe. Fliegerbenzin</i>	(1)	1.3	4.9
h) <i>Permanente Flughäuser</i>	(1)	1.5	3.5
i) <i>Ausgebauter Flughäuser</i>	(1)	2.6	3.3
k) <i>Hartbelastungsstellen</i>	-	-	(1)
l) <i>Ausgebauter Kommandopostenstellen</i>	-	-	(1)
m) <i>Flugzeughallen</i>	(1)	1.5	2.6
n) <i>Werkstattgebäude</i>	(1)	2	5
o) <i>Motorprüfstände</i>	(1)	1	2
p) <i>Zeughäuser. Materialdepots inkl. Stollen</i>	(1)	1	7
q) <i>Motorfahrzeughallen</i>	-	-	(1)
r) <i>Munitionsmagazine</i>	-	(1)	
s) <i>Waffen- und Ausbildungsplätze</i>	(1)	1	1.8
t) <i>Kasernen</i>	(1)	1	2
u) <i>Unterrichtsgebäude</i>	-	-	(1)
v) <i>Fliegerschiessplätze</i>	(1)	0.8	1.6
w) <i>Einschiessstände für Flugzeuge</i>	(1)	1	5
x) <i>Schiessstände für die Truppe</i>	-	-	(1)

Eingabe von Oberstdivisionär Hans Bandi

2. Fliegerabwehrtruppe	1936	1939	1942
a) Instruktionspersonal		(1)	2
b) <i>Truppen</i>	-	-	
Fliegerabwehrregimenter	-	-	(1)
Stäbe Fliegerabwehrgruppen	-	-	(1)
Fliegerabwehrdetachements 7,5 cm	-	(1)	17,5
Fliegerabwehrdetachements 20 mm	-	(1)	2,4
Scheinwerferdetachements	-	(1)	5
Motorlastwagenkolonnen	-	-	(1)
<i>Armeekorps-Fliegerabwehr</i>			
Stäbe Fliegerabwehrgruppen	-	-	(1)
Fliegerabwehrdetachements 7,5 cm	-	-	(1)
Fliegerabwehrdetachements 20 mm	-	-	(1)
<i>Ortsfliegerabwehr</i>			
Stäbe Fliegerabwehrregimentsgruppen	-	-	(1)
Stäbe Fliegerabwehrgruppen	-	-	(1)
Fliegerabwehrdetachements 34 mm	-	-	(1)
Fliegerabwehrdetachements 20 mm	-	(1)	6
c) <i>Offiziere, Unteroffiziere, Soldaten</i>			
Offiziere	(1)	66	394
Unteroffiziere, Soldaten	(1)	37,5	306
d) <i>Material</i>			
Fliegerabwehrkanonen 7,5 cm	(1)	3	45
Fliegerabwehrkanonen 20 mm	-	(1)	12,6
Fliegerabwehrkanonen 34 mm	-	-	(1)
Scheinwerfer	(1)	12	61
Horchgeräte	(1)	4	7
e) <i>Munitionsbestand</i>			
Geschosse Kaliber 20 mm	-	(1)	6,2
Geschosse Kaliber 34 mm	-	-	(1)
Geschosse Kaliber 7,5 cm	-	(1)	73,8
f) <i>Waffen- und Ausbildungsplätze</i>	(1)	3	5
g) <i>Kasernen, Barackenlager</i>	-	(1)	3,5
h) <i>Besondere Unterrichtsgebäude</i>	-	-	(1)
f) <i>Fliegerabwehrschiessplätze</i>	(1)	1	5
3. Funkmaterial			
Funkstationen	(1)	3	5,4
Empfangsstationen		(1)	1
Peilstationen	(1)	2,5	2,5