

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Beschaffung von Flugzeugen, Flugmotoren und anderem Korpsmaterial für die Fliegertruppe.

(Vom 13. Dezember 1929.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Beschaffung von Flugzeugen, Flugmotoren und anderem Korpsmaterial für die Fliegertruppe mit folgender Botschaft vorzulegen.

1. Die Entwicklung des militärischen Flugwesens.

Sobald der uralte Traum der Menschheit, das Gebiet der Luft zu erobern und im Flug zu durchmessen, in Erfüllung gegangen war, beschäftigten sich die Armeen aller Länder mit der Frage, wie die neue Erfindung der Landesverteidigung dienstbar gemacht und welche Leistungen in militärischer Hinsicht von ihr erwartet werden könnten. Schon vor dem Weltkrieg verfügten die Armeen der Grossmächte über eine nicht unwesentliche Zahl von Flugzeugen und bemühten sich mit allem Eifer, deren Leistungen in möglichst kurzer Zeit auf eine immer grössere Höhe zu bringen. Der Krieg hat dieser Entwicklung gewaltigen Vorschub geleistet; der Hauptgrund liegt darin, dass eine Reihe von Hindernissen der Friedenszeit ganz oder zum grössten Teil wegfiel, so insbesondere die Rücksicht auf Leben und Gesundheit der Flieger. Zu einer Zeit, da in mörderischen Kämpfen Millionen von Männern fielen, hat man bei den kriegführenden Armeen das einzelne Menschenleben weniger gewogen als im Frieden; die Zahl der Todesfälle durch Abstürze von Fliegern blieb im Verhältnis zu den sonstigen Verlusten immer noch gering. Ebenso spielte die Höhe der Ausgaben keine Rolle. Was zur Erreichung des Sieges notwendig erschien, wurde überall ohne Rücksicht auf die Kosten getan. Der den Erfindern und Fliegern innewohnende Drang,

ihre Pläne auszuführen, stiess auch nicht mehr auf die gewohnten Bedenken der Friedenszeit, im Gegenteil, er wurde durch das Bestreben der Heeresleitungen nach möglichster Vervollkommnung der Kampfmittel angefeuert und konnte sich so ungehindert zur Wirkung bringen.

Am Ende des Krieges wiesen sowohl die Flugzeuge als ihre Lenker Leistungen auf, an die vor kurzer Zeit noch niemand zu denken gewagt hätte. Wohl keine menschliche Erfindung ist in so rascher Weise gefördert worden, wie das dem Flugwesen vom ersten Flug Willbur Wrights im Jahre 1903 bis zum Waffenstillstand Ende 1918 widerfahren ist.

Auch seit dem Kriege wird dem militärischen Flugwesen in allen Armeen die grösste Bedeutung zugemessen. Es steht als dritte Form der Kriegsführung neben dem Landheer und der Flotte. Die Entwicklung ist überall noch in vollem Gang. An dieser Stelle den heutigen Stand im einzelnen zu schildern, würde zu weit führen. Wir können uns mit der Feststellung begnügen, dass hier eine neue militärische Aufgabe zu erfüllen ist, der sich kein Land zu entziehen vermag, das seine Selbständigkeit nötigenfalls mit Gewalt zu verteidigen gewillt ist.

2. Das Flugwesen in der schweizerischen Armee.

Das gilt auch für unser Land und ist, sobald das Flugwesen aus seinen Anfängen herausgetreten war, nicht nur von den verantwortlichen Amts- und Kommandostellen anerkannt worden, sondern auch von weiten Kreisen der Bevölkerung und der Armee. Ihren sprechendsten und wirksamsten Ausdruck hat diese Volksstimmung in der Flugspende der Jahre 1913/1914 gefunden, die aus freiwilligen Beiträgen in der Höhe von rund Fr. 1,700,000 zusammengebracht und dem Bundesrat zur Förderung des militärischen Flugwesens zur Verfügung gestellt worden ist. Den Verhältnissen unseres kleinen und neutralen Staatswesens entsprechend ist die Entwicklung bei uns langsamer vor sich gegangen als bei den Grossmächten und auch in manchem kleinen Staat.

In aller Kürze geschildert, gestaltete sich der Weg, den das militärische Flugwesen genommen hat, folgendermassen:

Nachdem die bereits erwähnte «Nationalsammlung für die Militäraviatik» in Gang gekommen war, wurde vom eidgenössischen Militärdepartement unter dem Vorsitz seines Vorstehers die Kommission für Militäraviatik eingesetzt. Sie nahm ihre Beratungen im Juli 1913 auf, d. h. sobald man sich über das Ergebnis der erwähnten Sammlung und damit über die Höhe der zur Verfügung stehenden Mittel ein ungefähres Bild machen konnte. Die Verhandlungsgegenstände waren gegeben und betrafen einmal die Schaffung einer Fliegertruppe, vorab die Frage der Heranbildung der Flieger, sodann die Beschaffung der Flugzeuge und schliesslich die Einrichtung von Flug- und Landungsplätzen.

Im März 1914 wurden 5 verschiedene ausländische Flugzeuge in Bern vorgeführt. In erster Linie wurde zum Ankauf vorgeschlagen ein Doppel-

decker der L. V. G. (Luft-Verkehrs-Gesellschaft in Berlin). Gestützt auf diesen Antrag bestellte das eidgenössische Militärdepartement in Berlin 6 solche Flugzeuge, die übrigens von einem schweizerischen Ingenieur konstruiert worden waren. Bei Kriegsausbruch war die Lieferung noch nicht erfolgt; sie fiel nachher dahin, weil die deutsche Heeresverwaltung die Flugzeuge für sich in Anspruch nahm.

Bei der Mobilmachung zu Anfang August 1914 besass unsere Armee weder eine Fliegertruppe, noch Flugzeuge, noch die übrigen Einrichtungen, welche für einen militärischen Flugbetrieb notwendig sind. Es war klar, dass diese Lücke so rasch wie möglich ausgefüllt werden musste, und die Arbeit wurde denn auch sofort an die Hand genommen.

Zum Teil im Lande lebend, zum Teil aus dem Ausland zurückkehrend, standen 10 Piloten zur Verfügung, die ihre Ausbildung in verschiedenen ausländischen zivilen Fliegerschulen erhalten hatten. Ferner konnte die Armee auf 11 Flugzeuge, die 8 verschiedenen Typen angehörten, greifen und diese für ihre Zwecke in Anspruch nehmen. Mit Hilfe dieser personellen und materiellen Mittel wurde unter Zuzug von Mannschaften aus der Armee, die sich infolge ihres Berufes zur Verwendung im Flugwesen zu eignen schienen, in der ersten Augustwoche die erste schweizerische Fliegerinheit zusammengestellt.

Die dringendste Aufgabe bestand in der sofortigen Beschaffung von Flugzeugen, die sich für die militärische Verwendung eigneten. Aus den kriegführenden Staaten konnten keine solchen beschafft werden, aber auch aus dem übrigen Ausland nicht. Man war also angewiesen auf die Herstellung im eigenen Land. Dank den Kenntnissen und den Erfahrungen des vorher im Ausland als Flugzeugkonstrukteur tätig gewesen und zum Aktivdienst eingerückten Genielieutenants R. Wild konnte ein passendes Flugzeug, das sogenannte Wild-Flugzeug, gebaut werden. Die Pläne lieferte Lieutenant Wild, die Ausführung geschah durch private Werkstätten in Uster und Seebach. Eine Serie dieser Flugzeuge konnte im Jahre 1915 fertiggestellt werden. Auch die eidgenössische Konstruktionswerkstätte machte sich an die Arbeit. Sie stellte ihrerseits ebenfalls Wild-Flugzeuge her und baute andererseits Flugzeuge eigenen Modells, deren verschiedene Typen D. H. 1, D. H. 2, D. H. 3 und D. H. 5 genannt wurden. Bei allen diesen Flugzeugen handelte es sich um Doppeldecker und Zweisitzer. Sie waren mit Motoren von 120 P. S. (Argus), 150 P. S. (Hispano Suiza) und 180 P. S. (Lokomotivfabrik Winterthur) ausgerüstet und brachten es auf eine Geschwindigkeit von 115 bis 164 km in der Stunde. Einige dieser Flugzeuge werden heute noch im Unterricht als sogenannte Schulflugzeuge gebraucht. Für die Verwendung im Feld kommen sie dagegen nicht mehr in Frage.

Im April 1914 hatte die Kommission für Militäraviatik einstimmig beschlossen, dem Bundesrat den schon bestehenden Flugplatz Dübendorf als Militärflugplatz vorzuschlagen. Im Dezember 1914 konnte die in Bern mobilisierte Flieger-Kompagnie nach Dübendorf übersiedeln. Gemäss Vertrag

vom 12. Januar 1915 pachtete die schweizerische Eidgenossenschaft, mit Gültigkeit vom 1. Oktober, das der Terraingenossenschaft von Dübendorf gehörende, für die Flugzwecke notwendige Land. Gleichzeitig mit dem Pachtvertrage wurde auch ein Vertrag über ein Kaufrecht zugunsten des Bundes abgeschlossen. Durch Bundesbeschluss vom 23. September 1918 wurde der Bundesrat ermächtigt, von diesem Rechte Gebrauch zu machen und den Platz zum Preise von Fr. 380,000 käuflich zu erwerben. Mit Kaufvertrag vom 29. November 1918 ging der Flugplatz in das Eigentum des Bundes über.

Auf diesem Platz wurden noch während des Krieges umfassende Entwässerungs- und Planierungsarbeiten ausgeführt, provisorische Flugzeugschuppen, zwei Flugzeughallen und ein Verwaltungsgebäude mit einer kleinen Montagehalle erstellt. Nach dem Kriege wurden die Planierungsarbeiten vollendet, aus Notstandskrediten zwei Flugzeughallen und ein Werkstattgebäude mit Montagehalle in Dübendorf und eine Flugzeughalle in Thun gebaut, ferner durch Bundesbeschlüsse vom 2. und 5. Oktober 1923 die Erstellung von 4 Flugzeughallen in Dübendorf, einer in Lausanne und der Aufbau des Verwaltungsgebäudes in Dübendorf ermöglicht.

Während der ganzen Zeit wurde eifrig an der Heranbildung von Piloten und Beobachtern gearbeitet. Im ganzen wurden bis zum Schluss des Weltkrieges 81 Piloten ausgebildet und der Armee zur Verfügung gestellt.

Die Vorschriften über das militärische Flugwesen waren zur Hauptsache enthalten in den zwei Bundesratsbeschlüssen vom 13. August 1915 betreffend die provisorische Organisation des Militärflugwesens und betreffend die Rekrutierung, Ausbildung und Besoldung der Fliegertruppe. Beim Schluss des Weltkrieges bestand die Fliegertruppe aus ihrem Stab und 5 Geschwadern mit 81 Piloten und 30 Beobachtern. Sie verfügte über 68 Flugzeuge, weitere 27 waren im Bau.

Nach dem Waffenstillstand und der darauf folgenden Demobilmachung ergab sich für das militärische Flugwesen eine ganz besondere Sachlage. Es war eine Schöpfung der Kriegszeit und hatte in der für die Friedenszeit geltenden Gesetzgebung keine Grundlage; es war also nicht möglich, wie bei den andern Waffengattungen einfach wieder zu der vor dem Kriege geltenden gewöhnlichen Ordnung der Dinge zurückzukehren. Ferner war ganz ungewiss, wie sich die Entwicklung des militärischen Flugdienstes in der Zukunft gestalten würde. Das eidgenössische Militärdepartement ordnete infolgedessen die Verhältnisse durch eine vom Bundesrat am 18. Februar 1919 genehmigte Verfügung vorläufig nur für dieses Jahr. Für die folgenden Jahre erliess das eidgenössische Militärdepartement jeweilen die notwendigen Verfügungen. Gestützt auf die während dieser Zeit gewonnenen Erfahrungen gab es am 12. Februar 1924 die Verfügung über die Organisation des Militärflugwesens heraus, die mit einigen Abänderungen heute noch in Kraft steht.

Dieser Erlass unterstellte, wie das übrigens schon vorher der Fall gewesen war, das militärische Flugwesen der Generalstabsabteilung. Die Durchführung des Unterrichts und des Flugdienstes wurde der eidgenössischen

Flugplatzdirektion übertragen. An ihrer Spitze steht der Flugplatzdirektor. Ihm sind unterstellt die Kanzlei, das Instruktionskorps der Fliegertruppe, sowie der technische und der administrative Dienst.

An Truppen wurde 1 Fliegerabteilung gebildet, bestehend aus Stab, 5 Geschwadern, dem Pilotenkorps, dem Beobachterkorps, der Photographen-Kompagnie und der Flugpark-Kompagnie.

Sodann wurde die Dauer der Unterrichtskurse festgelegt. Ferner wurden der Ausbildungsgang für die Piloten und ihre Verwendung sowie die ihnen nach Ernennung zum Piloten auffallenden Verpflichtungen und Rechte geordnet; ebenso wurden die entsprechenden Vorschriften für die Beobachter erlassen.

Die Truppenordnung vom 18. Dezember 1924 brachte neue Vorschriften. Es wird dort vorgesehen, dass im Laufe der Zeit gebildet werden sollen 1 Stab der Fliegertruppe, 30 Flieger-Kompagnien, 5 Photographen-Kompagnien und 5 Flugpark-Kompagnien, das Ganze eingeteilt in 5 Abteilungen.

Bis jetzt wurden aufgestellt 18 Flieger-Kompagnien, 3 Photographen-Züge, 1 Flugpark-Kompagnie. Ausgebildet wurden seit dem Kriege 162 Piloten (1922—1928) und 165 Beobachter (1920—1928). Der heutige Bestand der Fliegertruppe in Auszug und Landwehr beträgt im ganzen 196 Offiziere, 499 Unteroffiziere und 2241 Soldaten.

3. Die massgebenden Gesichtspunkte für unser militärisches Flugwesen.

So sicher es ist, dass auch wir ein unsern Verhältnissen angepasstes militärisches Flugwesen unbedingt notwendig haben, so sicher ist andererseits, dass wir hier vor einer der schwierigsten Aufgaben stehen, die uns bis dahin im Gebiet unserer Landesverteidigung entstanden sind. Zu den Schwierigkeiten, die in der Natur der Sache liegen und für jeden andern Staat so gut gelten wir für uns, gesellen sich diejenigen, die aus den besondern politischen, militärischen und geographischen Verhältnissen unseres Landes hervorgehen.

Wer sich nur einigermassen Rechenschaft geben kann über die Geschichte des militärischen Flugwesens in denjenigen Ländern, die uns weit voran sind, sowie über seinen heutigen Stand und die Pläne für die nächste Zeit, der erkennt sofort, wie zahlreich und schwer die Fragen sind, die sich dem Menschen auf diesem neuen Gebiete seiner Tätigkeit stellen. Die technische Ausgestaltung befindet sich noch in vollem Gang. Flugzeuge immer neuerer Form und immer grösserer Leistungen, Motoren mit sprunghaft zunehmender Stärke und in wachsender Zahl, eine Ausrüstung mit Waffen, Munition, Verständigungsmitteln usw., die immer leistungsfähiger aber auch verwickelter wird, allen diesen Neuerscheinungen gegenüber stehen die verantwortlichen Stellen. Sie müssen erkennen, was brauchbar und haltbar ist. Wie anderwärts auch, ist im Flugwesen mancher mit grossem Lärm angekündigter und anscheinend unbestreitbarer Fortschritt in kurzer Zeit von jedermann aufgegeben worden. Manche neue Einrichtung, die sich bei Versuchen geringen Umfanges durchaus bewährt hat, versagt, sobald sie auf grösserer Grundlage eingeführt und

der Truppe übergeben wird. Die Erkenntnis dessen, was wirklich wichtig und entscheidend ist, die Trennung des Wesentlichen vom Unwesentlichen, ist nirgends schwieriger als im Gebiet des Flugwesens. Immerhin hat man den Eindruck, dass der erwähnten sprunghaften Entwicklung seit etwa zwei Jahren sich eine ruhigere Bewegung anzuschliessen beginnt. Das erleichtert den Überblick und gibt den zu fassenden Entschlüssen einen sicherern Boden.

Vom rein militärischen Standpunkt aus stellen sich zahlreiche Fragen besonderer Art.

Auch hier tritt der alte Kampf zwischen Beweglichkeit und Wirkung auf. Je schwerer ein Flugzeug belastet wird mit Betriebsstoff, Bemannung, Kampfmitteln (Waffen, Munition, Bomben usw.), desto grösser muss es sein, desto stärker müssen auch seine Motoren werden und desto schwieriger wird die Aufgabe, ihm die nötige Schnelligkeit, Steigfähigkeit und Wendigkeit zu geben.

Ferner, wo liegt, allgemein gesprochen oder auch für ein einzelnes Land, die Verwendung, die militärisch die wertvollsten Ergebnisse zu geben vermag? Ist es die Aufklärung, der Nachrichtendienst, der Kampf? Auf welche Aufgabe muss das Schwergewicht verlegt werden? Die Meinungen sind in den verschiedenen Staaten weit entfernt von einer Übereinstimmung. Gar nicht selten kommt es vor, dass dasjenige Flugzeug, das in militärischer Hinsicht als das beste angesehen wird, in Tat und Wahrheit gar nicht existiert, weil die Technik noch nicht so weit ist, die hochgespannten und nicht selten sich widersprechenden Anforderungen zu erfüllen, die an ein solches Flugzeug gestellt werden.

Nicht weniger Sorgen bereitet überall die Aufbringung der finanziellen Mittel. Wie alle neuzeitlichen Waffen, handle es sich um schwere Artillerie oder Geräte des Nachrichtendienstes oder Einrichtungen des Gaskrieges und des Gasschutzes, so ist auch das Flugzeug eine äusserst kostspielige Sache. Auch dem allergrössten und leistungsfähigsten Staat sind hier gewisse Schranken gezogen, sowohl was die verschiedenen Arten von Flugzeugen als ihre Zahl und Ausrüstung anbetrifft. Zu den Kosten der Beschaffung gesellen sich diejenigen der Ausbildung, die entsprechend der Bedeutung und der Schwierigkeit der Aufgabe gegenüber den Ausgaben für die althergebrachten Waffengattungen zugenommen haben und beständig noch wachsen. Angesichts dieser Sachlage empfinden wir ebenso deutlich wie schmerzlich, welche geringe Mittel uns zur Verfügung stehen, um die gewaltige Aufgabe zu erfüllen. Wir stossen hier auf eine erste Schranke; es ist klar, dass wir nicht Dinge unternehmen dürfen, die über unsere finanzielle Kraft hinausgehen.

Sodann dürfen wir nicht vergessen, dass wir noch anderer Hilfsmittel bedürfen als des Geldes, Hilfsmittel mehr geistiger Art. Wir denken dabei an die Kenntnisse auf technischem Gebiet, die wir unbedingt nötig haben, wenn unsere Entschlüsse nicht auf fremden Rat oder sogar auf blossen Zufall

gegründet werden sollen. Wir müssen uns auch in militärischer Hinsicht die Einsicht darüber verschaffen, was wir unbedingt haben müssen und auf was wir verzichten dürfen. Wir müssen die Leute finden, welche das Flugzeug zu meistern wissen und so dem toten Material erst seinen Wert geben, sei es der Pilot, der das ihm anvertraute Flugzeug führt, sei es der Kommandant der Patrouille, der Staffel oder des Geschwaders, seien es unsere militärischen Führer überhaupt. In grossen Ländern liegen die Verhältnisse naturgemäss viel günstiger als bei uns, und wir stehen vor der uns allerdings nicht fremden Sachlage, mit sehr bescheidenen Mitteln eine äusserst schwierige Aufgabe erfüllen zu müssen. Nur wer sich eingehend mit all diesen Dingen beschäftigt, kann sich ein Urteil über die Grösse der Verantwortung bilden.

Dazu gestellt sich die fernere Tatsache, dass wir in unserer Milizarmee ein ganz eigenartiges und andern Ländern unbekanntes Wehrsystem besitzen, dem die militärischen Berufsleute und die stehende Truppe fehlen und nur eine Ausbildungszeit von anderswo unbekannter Kürze eingeräumt ist. Nun ist es ganz klar, dass die Ausbildung eines Piloten oder eines Beobachters eine viel längere Zeit verlangt, als das für jeden Angehörigen einer andern Waffengattung zutrifft. Gleich steht es mit der Bewahrung und Entwicklung der in der ersten Ausbildung erworbenen Kenntnisse und Erfahrungen. Die Frage stellt sich ganz von selbst, ob es im Rahmen einer Milizarmee überhaupt möglich sei, eine brauchbare Fliegertruppe zu schaffen. Ihrer Schwierigkeit wird sich derjenige so recht bewusst, der den Einblick darein hat, wie schwer es selbst den stehenden Armeen wird, dieses Ziel zu erreichen.

Endlich verursachen uns unsere Bodenverhältnisse besonders grosse Mühe. Der grössere Teil unseres Landes ist gebirgig, die Hochalpen durchziehen unser Gebiet von einem Ende bis zum andern. Die Aufgabe, sie zu überfliegen und überhaupt sich über unserem Bergland zu bewegen, ist eine ungewöhnlich schwierige und verlangt ebenso tüchtige Flieger wie leistungs- und widerstandsfähige Flugzeuge. Aber auch der Jura und derjenige Teil des Landes, den wir die Hochebene nennen, sind einem störungslosen Flugbetrieb nicht günstig. Überall ist das Gelände stark bewegt. Die Zahl unserer Landungsplätze ist gering und ihre Beschaffenheit so, dass Abflug und Landung in den allermeisten Fällen an den Flieger und an das Flugzeug grosse Anforderungen stellen. Wir haben auch hier mit einer Ungunst der Verhältnisse zu rechnen, die den Ländern mit ausgedehnten Ebenen unbekannt ist.

Von allen diesen ungünstigen Voraussetzungen muss man sich Rechenschaft geben, wenn man wissen will, ob wir imstande seien, ein brauchbares militärisches Flugwesen zu schaffen und wie es auszusehen habe. Wir wollen damit aber keineswegs sagen, dass die Aufgabe nicht zu lösen sei. Im Gegenteil sind wir überzeugt, dass wir das gesteckte Ziel zu erreichen imstande sind, wenn wir den entsprechenden Aufwand an Geist und Geld aufbringen. Wir schliessen das insbesondere aus demjenigen, was bis jetzt geschehen ist, und gehen infolgedessen dazu über, zu zeigen, dass zum mindesten ein Teil der

oben erwähnten Hindernisse zur Stunde schon überwunden ist und wir in verschiedenen Beziehungen das Ziel erreicht haben oder doch auf dem guten Weg zu ihm uns befinden.

4. Die Ergebnisse der bisherigen Arbeit.

Wir stellen hier in erste Linie die bereits erwähnte Frage, ob es möglich sei, in einem Milizheer eine brauchbare Fliegertruppe aufzustellen und beantworten sie sofort und ohne Einschränkung so, dass wir diese Möglichkeit bejahen. Wir können uns dabei glücklicherweise nicht nur auf blosser Vermutungen stützen, sondern auf klar zutage liegende und von jedermann erkennbare Tatsachen; denn wir dürfen wohl sagen, dass diese brauchbare Fliegertruppe in der schweizerischen Armee nicht erst noch zu schaffen ist, sondern dass wir sie bereits haben.

Die entsprechende Arbeit musste geleistet werden und ist tatsächlich geleistet worden seit Beendigung des Weltkrieges. Während der Grenzbesetzung befanden wir uns in ganz besondern Verhältnissen. Im Vordergrund stand die Pflicht, unserm Land den Frieden und die Selbständigkeit zu erhalten, und ihr gegenüber traten alle andern Erwägungen zurück. So mussten unsere Soldaten namentlich zu so langen und häufigen Dienstleistungen einberufen werden, wie das die jeweilige politische und militärische Lage verlangte. Was geleistet wurde, geht in bezug auf Dienstdauer weit über dasjenige hinaus, was wir in Friedenszeiten von unsern Soldaten fordern.

Dieser Zustand kam ganz naturgemäss der Ausbildung der Fliegertruppe zugute. Insbesondere bot es keine Schwierigkeit, zeitlich gesprochen, die Piloten und Beobachter für ihre schwere Aufgabe zu erziehen. Ihre Schulung dauerte so lange, bis der einzelne Mann als zur Verwendung bereit angesehen werden konnte. Das dauerte in einem Fall vielleicht 4, im andern vielleicht 6 und mehr Monate. Ebenso verursachte es keine besondere Mühe, die einmal ausgebildeten Leute in der notwendigen Übung zu erhalten und darüber hinaus ihre Ausbildung zu fördern.

Mit der Rückkehr zu den ordentlichen Verhältnissen änderte sich die Sachlage, und es war gar nicht leicht, den Weg zu finden, der zu dem natürlich gebliebenen Ziel führte. Dabei darf man nicht vergessen, dass es sich nicht nur darum handelt, den Piloten zur Führung seines Flugzeuges zu befähigen. Er muss wie jeder andere Offizier eine allgemeine militärische Erziehung erhalten und darüber hinaus alles dasjenige lernen, was neben den technischen Kenntnissen zu seiner Verwendung im Rahmen der Armee notwendig ist.

Gleich verhält es sich mit den Anforderungen, denen ein Beobachter entsprechen muss. Die Lösung ist folgendermassen gefunden worden.

Der zukünftige Pilot macht wie jeder andere Rekrut zuerst die Rekrutenschule bei der Fliegertruppe durch, an die sich die Unteroffiziersschule und die Offiziersschule anschliessen. Nachher wird er in die Pilotenschule einberufen, deren Dauer 173 Tage beträgt. Ausnahmsweise können zu dieser

Pilotenschule auch Offiziere, die ihre erste Ausbildung bei einer andern Waffe erhalten haben, zugelassen werden, wenn sie vorher die Beobachterschule bestanden haben.

In der Pilotenschule werden die Schüler in einem planmässig aufgebauten Unterricht zu Fliegern ausgebildet. Wer zeigt, dass er die für das Fliegen notwendige Begabung nicht besitzt, wird entlassen und bleibt als Offizier einer Einheit der Fliegertruppe oder seiner ursprünglichen Waffe zugeteilt. Bei Schluss der Schule soll der zukünftige Pilot so weit sein, dass er Übungsflugzeuge einzeln und im Verbands der Staffel oder des Geschwaders sicher fliegt, auf günstigen Flugplätzen damit gut landet und dass ihm ohne Bedenken Flüge mit Beobachtern befohlen werden können. Er hat sich über seine Eignung in einer Prüfung auszuweisen.

Besteht er diese Prüfung mit Erfolg, so wird er zum Piloten ernannt und in die erste der drei Pilotenkategorien eingeteilt.

Seine Ausbildung wird in der Weise fortgesetzt, dass er während 24 Übungsmonaten, die sich auf rund $2\frac{1}{2}$ Jahre erstrecken, jeden Monat 10 Flugstunden nach einem bestimmten Programm zu erledigen hat. Er wird zu diesem Zweck je nach seinem Wohnort auf einen der drei Übungsplätze Dübendorf, Thun oder Lausanne einberufen.

Er soll zunächst so weit kommen, dass er den Luftraum und die Landungsverhältnisse unseres Landes genau kennen lernt, dass er neben dem Flug mit der Zweisitzer-Beobachtermaschine auch das sogenannte Jagd-Schulflugzeug zu fliegen vermag, d. h. Einsitzer-Jagdflugzeuge mit Motoren geringerer Stärke als derjenigen, die eigentlich zu diesem Flugzeug gehören, und schliesslich, dass er imstande ist, mit dem Pilotenmaschinengewehr zu schiessen.

Am Schluss dieser Ausbildungsperiode hat er eine zweite Flugprüfung abzulegen. Hat er dabei Erfolg, so wird er in die zweite Pilotenkategorie versetzt, zu denjenigen Piloten nämlich, die lernen müssen, Kriegsflugzeuge zu steuern und damit zu landen, d. h. Flugzeuge mit starken Motoren und entsprechend grosser Geschwindigkeit und Steigfähigkeit. Kann er sich in einer dritten Prüfung über die erforderlichen Kenntnisse und Leistungen ausweisen, so wird er schliesslich in die dritte Kategorie, diejenige der Frontpiloten, aufgenommen. Ob ein Pilot so weit kommt und wie lange es dauert, bis er den ganzen Weg zurückgelegt hat, hängt von seiner Eignung ab.

Alle die Piloten, auf denen die eben erwähnte Verpflichtung ruht, jeden Monat 10 Flugstunden durchzumachen, heissen Monatspiloten. Haben sie die 24 Übungsmonate hinter sich, so werden sie zu den übenden Reservepiloten versetzt. In dieser Eigenschaft haben sie jedes Jahr während 50 Flugstunden zu üben mit dem Zweck, ihr Können so auf der Höhe zu erhalten, dass sie als Frontpiloten verwendbar bleiben. Wenn sie es selber verlangen, oder wenn die Umstände es geboten erscheinen lassen, in jedem Fall wenn sie das Landwehralter erreichen, werden sie zu den nicht übenden Reservepiloten versetzt. Als solche haben sie keine regelmässigen Flugübungen mehr

mitzumachen. Bei einem allfälligen Aktivdienst werden sie aber neuerdings eingeübt, um als Ersatz überall da einzutreten, wo sie mit Nutzen verwendet werden können.

Der Bildungsgang der Beobachter ist der folgende:

In die 90 Tage dauernde Beobachterschule werden geeignete Subaltern-offiziere aller Truppengattungen einberufen, nachdem sie als Lieutenant bei ihrer Waffe eine Rekrutenschule und womöglich einen Wiederholungskurs bestanden haben. Die Beobachterschule bezweckt die Ausbildung in der Aufklärung und Beobachtung aus dem Flugzeug und im Gebrauch der dazu dienenden Hilfsmittel, der Fliegerkamera, der Flugzeug-Funkerstation und der Beobachtermaschinengewehre. Dazu kommt eine Erweiterung und Befestigung der Geographie, welche die sichere Orientierung auch im raschen Fluge ermöglicht. Nach Bestehen dieser Schule wird der Offizier für 4 Jahre zum Beobachterkorps abkommandiert und hat in den nächsten 2½ Jahren wie die Piloten 24 Übungsmonate zu bestehen, jedoch mit geringerer Flugstundenzahl. Hier wird seine Ausbildung für die Aufklärung und Beobachtung erweitert und befestigt und ausserdem das Schiessen im Fluge geübt. *Im Rahmen des Budgets kann bei guten Leistungen die Zahl der Übungsmonate über 24 hinaus und die Dauer der Abkommandierung über 4 Jahre verlängert werden.*

Mit der Aufstellung derartiger Vorschriften allein ist es aber nicht getan. Wir müssen die nötige Zahl von Wehrpflichtigen finden, die sich bereit erklären, den vorgezeichneten Weg auch wirklich zu gehen. Dass wir dabei nur mit denjenigen Leuten rechnen können, die sich freiwillig dazu bereit erklären, dürfte kaum zweifelhaft sein. Nirgendwo weniger als hier ist mit behördlicher Anordnung oder gar Zwang etwas auszurichten. Glücklicherweise haben uns bis jetzt diese Freiwilligen nicht gefehlt, und wir haben immer noch die jungen Leute gefunden, die bereit waren, nicht nur die schweren Opfer an Zeit, Geld und Arbeit sondern auch die noch schwereren Gefahren auf sich zu nehmen, die bis zur Stunde mit dem Fliegen im allgemeinen und mit dem militärischen Fliegen im besondern unzertrennbar verknüpft sind. Wir haben aber auch die Offiziere gefunden, die als Lehrer und Vorbild ihre Schüler in richtiger Weise auszubilden verstehen. So dürfen wir wohl sagen, dass unsere Fliegertruppe in stande ist, die Aufgabe zu erfüllen, die wir ihr stellen müssen. Sowohl nach Können als nach Hingabe an ihrem gefährlichen Beruf hat sie die Erwartungen, die wir auf sie setzen müssen, in vollem Umfang erfüllt und sich ein wohlbegründetes Anrecht auf Anerkennung erworben.

Diese ganze Arbeit ist in aller Stille geleistet worden. Das Erreichte sieht, wie es in solchen Fällen zu geschehen pflegt, in folgedessen ganz selbstverständlich aus. Das ist es aber nicht, und es ist durchaus am Platz, festzustellen, dass ein grosser und wichtiger Teil der genannten Aufgabe auf dem Gebiet des militärischen Flugwesens in befriedigender Weise gelöst worden ist. Wir schulden diese Feststellung denjenigen, deren Arbeit, Einsicht und Pflichttreue wir das überaus erfreuliche Ergebnis verdanken, und wir bedürfen

dieser Feststellung, weil sie uns zur Erwartung berechtigt, dass wir auch den noch übrig bleibenden Teil der Aufgabe bei gutem Willen zu lösen imstande sein werden.

In den letzten zehn Jahren ist auch ein anderer Teil der Angelegenheit geordnet worden, nämlich die Eingliederung des Flugwesens in die übrige Armee. Auch das war keine Massnahme, die sich von selber erledigte. Wir haben bei Anlass der neuen Truppenordnung darüber gesprochen und Antrag gestellt. Die Bundesversammlung hat entsprechend unsern Vorschlägen beschlossen, und heute bildet die Fliegertruppe mit ihren Einheiten in Auszug und Landwehr, den Fliegerabteilungen und dem Stab der Fliegertruppe einen Bestandteil, der sich zwanglos in das ganze Gefüge der Armee eingliedert.

Sodann ist es auch gelungen, die für den Flugbetrieb notwendigen Übungsplätze mit allen dazu gehörenden umfangreichen und vielseitigen Einrichtungen zu schaffen. Auch das ist nicht ohne grosse Anstrengungen möglich gewesen. Wir erinnern nur an die Erörterungen, die sich in frühern Jahren an den Flugplatz Dübendorf geknüpft haben. Es ist ganz begreiflich, dass es nicht von Anfang an gelang, diesen Flugplatz so einzurichten und zu betreiben, wie das zum Wohl des Flugwesens notwendig gewesen wäre. Es fehlten uns die Leute mit den nötigen Kenntnissen und Eigenschaften für die Einrichtung und Leitung eines solchen Betriebes. Wir mussten uns die Erfahrungen zuerst sammeln. Mit der Erstellung des Landungsplatzes allein war es nicht getan. Es gehören dazu Bauten aller Art, Schuppen für die Flugzeuge, Werkstätten für Ausbesserungen und technische Arbeiten überhaupt, Prüfstände, Magazine, Benzintanks, Unterkunftsräume, Bureaux usw., dazu ein zahlreiches Personal für die Verwaltung und den ganzen grossen Betrieb, ganz abgesehen von den Fliegern. Die erste Voraussetzung ist eine peinliche Ordnung und eine in allen Richtungen zuverlässige Arbeit. Es hat nicht nur bei uns lang gedauert, bis diese Einsicht bei allen Beteiligten durchgedrungen war, und noch länger, bis sie sich verwirklicht hatte. Heute dürfen wir den Flugplatz Dübendorf und die Nebenflugplätze in Thun und Lausanne jedermann zeigen. Wenn wir dasjenige, was die Erfahrungen uns gelehrt haben, nicht vergessen und uns bestreben, im Rahmen unserer Leistungsfähigkeit der nie stillstehenden Entwicklung zu folgen, so dürfen wir hoffen, auch diesen wichtigen und schwierigen Teil der ganzen grossen Aufgabe in befriedigender Weise gelöst zu haben.

Was uns jetzt aufliegt und was wir nicht mehr verschieben können, ist die Beschaffung neuer Flugzeuge. Sie bildet den eigentlichen Gegenstand der vorliegenden Botschaft.

5. Welche Flugzeuge haben wir notwendig?

Die Beantwortung dieser Frage hängt ab vom Stand der Entwicklung des Flugwesens im heutigen Zeitpunkt überhaupt. Es ist klar, dass wir nur Flugzeuge anschaffen dürfen, die in bezug auf Leistungsfähigkeit zu allen bis heute möglich gewordenen Leistungen befähigt sind.

Dagegen ist auch klar, dass es über unsere Kräfte gehen würde, alle Arten von Flugzeugen, die heute in Betrieb stehen oder deren Bau unmittelbar bevorsteht, anzuschaffen. So wenig wir z. B. es vermögen, die Infanterie mit all den Kampfmitteln auszurüsten, die ihr anderswo im Laufe des Weltkrieges zugeteilt worden sind, oder eine Artillerie aufzustellen, die nach Grösse und Zahl der Geschütze der Ausrüstung der Armee einer Grossmacht entspricht, so wenig vermögen wir das im Gebiet des Flugwesens. Wir müssen uns also beschränken. Welche Grundsätze sind dabei massgebend?

In erster Linie fällt in Betracht die Aufgabe unserer Armee, die ihrerseits wieder bedingt wird durch unsere Politik. Diese Politik schliesst bekanntlich aus, dass wir nach fremdem Volk und Land trachten, und ist auf nichts anderes gerichtet als auf die Bewahrung unseres Landes und seiner Selbständigkeit. Die Armee, die im Dienste einer so gearteten Politik steht, wird sich nicht darauf vorbereiten müssen, fremdes Land angriffsweise zu betreten oder zu überfallen, tief in ausländisches Gebiet hineinzustossen und von der Heimat weg in unbekannte Weiten vorzumarschieren. Unsere Armee ist in erster Linie dazu da, unser Land zu verteidigen.

Dieser Hauptaufgabe hat sich ihre Ausrüstung anzupassen.

Wir können in folgedessen auf Flugzeuge verzichten, die bestimmt sind, über eine Entfernung von vielen hundert Kilometern weg im feindlichen Land zu wirken, sei es zur Aufklärung, sei es zum Kampf. Es würde nicht nur unserer militärischen Stellung widersprechen, sondern auch weit über unsere Kraft gehen, derartige Maschinen in genügender Zahl anzuschaffen und zu bemannen. Insbesondere gilt das für die grossen Bombardierungsgeschwader, von denen so viel gesprochen und geschrieben wird und die weniger der Bekämpfung der feindlichen Armeen dienen sollen als der Zerstörung aller derjenigen Einrichtungen, aus denen die kämpfende Truppe ihre Kräfte, seien sie geistiger oder körperlicher Art, zieht.

Dagegen müssen wir in der Lage sein, dem Angriff solcher Flugzeuge mit Erfolg entgegenzutreten, ihnen den Eintritt in unser Land wenn tunlich zu verunmöglichen, die eingedrungenen zum Absturz oder zur Umkehr zu bringen, bevor sie ihre Vernichtungspläne haben ausführen können.

Nach der heute geltenden Auffassung kann dieser Zweck am besten mit Hilfe der sogenannten Jagdflugzeuge erreicht werden. Es sind das sehr rasche und wendige Flugzeuge, die dank ihrer grossen Geschwindigkeit und Steigfähigkeit überall da zur Stelle sein können, wo Gefahr droht, die ebenso unerwartet zu erscheinen wie zu verschwinden vermögen und die deswegen den Kampf mit guter Aussicht auf Erfolg gegen die Bombardierungsgeschwader wagen dürfen; wenn diese auch eine stärkere Bewaffnung haben, so sind sie doch der grossen Lasten und der Art ihres Baues wegen schwerfälliger als die leicht beweglichen Jagdstaffeln.

Ein leistungsfähiges Jagdflugzeug ist das beste Verteidigungsmittel, das wir haben können. Unsere erste Anstrengung muss also der Beschaffung eines solchen Jagdflugzeuges gelten.

Daneben bedürfen wir eines Flugzeuges, das nicht wie das Jagdflugzeug selbständig geführt wird und eigene Kampfaufträge zu erfüllen hat, sondern das im engsten Zusammenhang mit den andern Waffen und in ihrem Dienst tätig ist. Als erste und hauptsächlichste Aufgabe fällt ihm die Aufklärung und der Nachrichtendienst zu.

Wir bezeichnen dieses Flugzeug als Beobachterflugzeug. Seine vornehmste Aufgabe ist, wie bereits gesagt, die Luftaufklärung. Daneben muss es aber auch so gebaut und so ausgerüstet sein, dass es gegebenenfalls den Kampf mit feindlichen Flugzeugen aufnehmen und mit Erfolg durchzuführen vermag. Neben den entsprechenden Flugeigenschaften bedarf es zu diesem Zweck insbesondere einer starken Bewaffnung. Zum Kampf kann es kommen, wenn das Beobachterflugzeug den ihm erteilten Auftrag nicht durchführen kann, bevor es einen ihm entgegentretenden Widerstand beseitigt hat; ebenso dann, wenn es von feindlichen Flugzeugen angegriffen und gezwungen wird, sich zur Wehre zu setzen. Es ist auch nicht ausgeschlossen, dass ihm eigentliche Kampfaufträge erteilt werden müssen.

Die Beobachterflugzeuge werden daher wie die Jagdflugzeuge mit zwei Maschinengewehren für den Piloten und ausserdem mit einem doppelläufigen für den Beobachter bewaffnet.

Wir kommen auf Grund dieser Überlegung zu zwei Arten von Flugzeugen, den Jagdflugzeugen, die in erster Linie für die Abwehr feindlicher Bombengeschwader und dergleichen und damit für den Kampf bestimmt sind, und sodann den Beobachterflugzeugen, deren Hauptaufgabe die Aufklärung vor der Armee und die Beobachtung ist.

Bei dem heutigen Stand des Flugwesens kommen für beide Arten nur Modelle in Frage, die in jeder Beziehung grosse Leistungen aufweisen und dementsprechend grosse Anforderungen an die Kunst des Piloten stellen. Das will sagen, dass wir unsere Anfänger nicht auf diesen ebenso schweren wie raschen Maschinen ausbilden können, sondern dass wir für sie Flugzeuge notwendig haben, die leicht, also auch für den Anfänger, zu fliegen sind. Wir bedürfen also neben den eigentlichen für die Armee bestimmten Flugzeugen auch noch sogenannte Schulflugzeuge, um mit ihrer Hilfe unsern Schülern den Unterricht auf den verschiedenen Stufen zu erteilen.

Ebenso bedürfen wir für die Übungsflüge der ausgebildeten Piloten besonderer Flugzeuge. Es spielt dabei vorab die Schonung der starken Motoren eine Rolle, deren Lebensdauer verhältnismässig gering ist; ebenso muss man Rücksicht auf die Kosten nehmen, die bei dem grossen Benzinverbrauch der genannten Motoren rasch eine bedeutende Höhe erreichen. Die Lösung lässt sich so finden, dass entweder ältere Flugzeuge benutzt oder dass auf die neuen Flugzeuge schwächere Motoren eingebaut werden, die im Ernstfall rasch durch solche höherer Leistungsfähigkeit ersetzt werden können.

6. Art der Beschaffung.

Wie sollen wir die für uns passenden Flugzeuge beschaffen? Es kann in Frage kommen, dass wir diese Flugzeuge von Grund auf selber herstellen oder aber dass wir geeignete Modelle des Auslandes wählen und sie unverändert oder nach Vornahme der nötigen Anpassung an unsere Verhältnisse einführen.

Die Erfahrung hat uns veranlasst, den zweiten Weg zu gehen. Es hat sich gezeigt, dass die Voraussetzungen für den vollständigen Bau im eigenen Lande zurzeit jedenfalls nicht gegeben sind. Wir haben keine so hoch entwickelte Flugzeugindustrie wie andere Länder und infolgedessen auch nicht die persönlichen, wissenschaftlichen und technischen Hilfsmittel, über welche man dort verfügt. Deshalb haben wir uns entschlossen, auf fremde Modelle zu greifen.

Davon unabhängig ist die Frage, ob wir die Flugzeuge in fertigem Zustand aus dem Ausland wollen kommen lassen, oder ob es nicht vorzuziehen sei, sie im eigenen Land zu bauen. Für diese zweite Lösung spricht eine ganze Reihe gewichtiger Gründe. So vom militärischen Standpunkt aus der, dass wir für die Beschaffung unserer Flugzeuge nicht vollständig vom Ausland abhängig sein dürfen, was namentlich für unruhige oder gar Kriegzeiten von grösster Bedeutung ist, und, wirtschaftlich gesprochen, der andere, dass wenn immer möglich die gewaltigen Summen, welche die Anschaffungen unter allen Umständen erfordern werden, im Inland bleiben sollten. Wir nehmen deswegen in Aussicht, den Bau der zu beschaffenden Flugzeuge im Inland durchzuführen.

Auch hier gibt es verschiedene Möglichkeiten. Der Bau kann in staatlichen Werkstätten oder in privaten Fabriken ausgeführt werden. Während bis vor kurzer Zeit der letztere Weg nicht gangbar gewesen wäre, weil leistungsfähige Flugzeugfabriken in der Schweiz überhaupt nicht vorhanden waren, steht er heute offen, weil mehrere Werke, bestimmt für den Flugzeugbau, inzwischen entstanden sind. Daneben bestehen aber auch die Einrichtungen der eidgenössischen Konstruktionswerkstätte in Thun. Nach unsern Erfahrungen wird es am besten sein, die Arbeit zu teilen und den Bau zum Teil der Privatindustrie und zum Teil der Konstruktionswerkstätte zu übertragen. Das letztere halten wir deswegen für notwendig, weil dadurch unseren Fachleuten die Gelegenheit gegeben wird, sich in all den schwierigen technischen Fragen ein eigenes Urteil zu bilden. Dieses Urteil müssen wir aber unbedingt haben, wenn wir nicht abhängig sein sollen von dem, was uns in nicht immer sehr zuverlässiger Weise von andern Leuten vorgeschlagen und angeraten wird.

Es ist dabei nicht beabsichtigt, den heute bestehenden Betrieb in der Konstruktionswerkstätte in Thun zu vergrössern, sondern ihm nur so viel Arbeit zuzuweisen, als er in seinem heutigen Umfang zu leisten vermag. In Betracht fällt vorab die Tätigkeit als Montagewerkstätte, wobei, wie auf

andern Gebieten auch, alles, was nicht unbedingt in der staatlichen Werkstätte hergestellt werden muss, der Privatindustrie überwiesen würde.

7. Anordnung und Durchführung der Versuche.

Auf Grund der soeben wiedergegebenen Erwägungen gingen wir daran, diejenigen Flugzeuge ausfindig zu machen, die nach einer vorläufigen Prüfung sich für unsere Zwecke und unsere Verhältnisse eignen könnten. An Modellen aller Art fehlt es nicht. Der Kampf der verschiedenen Systeme ist vielleicht in keinem Gebiete so stark wie in demjenigen des Flugwesens. Er bezieht sich in der Hauptsache sowohl auf das Flugzeug selber wie auf die Motoren und wird mit dem grössten Eifer und mit den entsprechenden Übertreibungen geführt.

Naturgemäss gehen auch in unserem Lande die Anschauungen auseinander. Dass infolgedessen Meinungsverschiedenheiten nicht ausbleiben konnten, ist klar und ist übrigens anderswo so gut vorgekommen wie bei uns. Der Gegensatz wurde namentlich gross zwischen denjenigen Amtsstellen, die nach Gesetz das Kriegsmaterial zu beschaffen haben und die der Kriegstechnischen Abteilung unterstellt sind, und den Angehörigen des Flugwesens, seien es nun Beamte und Instruktionsoffiziere oder der Flugwaffe zugeteilte Milizoffiziere. Dieser Gegensatz ist in verschiedenen Formen der Öffentlichkeit bekannt geworden und hat zu unangenehmen Auseinandersetzungen geführt. Wir erwähnen ihn hier nur deswegen, weil er begreiflichermassen eine Sammlung aller Kräfte stark erschwert und die an und für sich schon zahlreichen und grossen Schwierigkeiten ganz wesentlich vermehrt hat. Bei dieser Sachlage war es unmöglich, auf dem Wege der Beratung allein zu einem Entschluss zu kommen. Wir haben uns deswegen entschlossen, ausgedehnte Versuche zu veranstalten und auf ihrer Grundlage schliesslich die notwendigen und immer dringlicher gewordenen Entschlüsse zu fassen.

Zu diesem Zwecke wurde durch eine allen Beteiligten zugängliche Vernehmlassung festgestellt, welche Flugzeuge sich voraussichtlich für uns eignen könnten. Von diesen Flugzeugen wurde vorläufig je ein Stück durch den Fabrikanten bei uns vorgeführt. Gestützt auf die dabei gemachten Beobachtungen wurden diejenigen ausgewählt, die für eine nähere Erprobung sich zu eignen schienen. Von ihnen wurden je einige Stück angeschafft. Sie wurden zuerst von den technischen Stellen, der K. T. A. angehörend, in Thun geprüft und nachher nach Dübendorf überführt und dort einer zweiten Prüfung durch unsere Piloten unterstellt.

Gleich war das Vorgehen in bezug auf die Motoren. Auch hier gingen die Ansichten stark auseinander, und der Kampf drehte sich namentlich darum, ob die Wahl auf einen Motor mit Wasserkühlung oder auf einen solchen mit Luftkühlung fallen sollte.

Zu gleicher Zeit wurden die Studien für die Ausrüstung der Flugzeuge mit Waffen, Munition, drahtloser Telegraphie usw. fortgesetzt und zum Teil, namentlich was die Bewaffnung anbetrifft, zu Ende geführt.

Das ganze Verfahren nahm naturgemäss sehr viel Zeit in Anspruch. Es stützte sich auf Beschlüsse, die nach mehrfachen Konferenzen im Monat April des Jahres 1927 gefasst worden waren. Die endgültigen Berichte liefen bis Ende 1928 ein und liegen der gegenwärtigen Botschaft zugrunde.

8. Die Ergebnisse der Versuche.

So umständlich das Verfahren war und so lange es gedauert hat, so notwendig war es doch. Wir stehen bei den Materialbeschaffungen im Flugwesen vor besondern Verhältnissen. Gewiss ist der Infanterist im höchsten Mass daran beteiligt, dass er ein richtiges Gewehr, der Artillerist, dass er ein möglichst gutes Geschütz bekomme; aber sie sind doch nicht in gleicher Weise auf Gedeih und Verderb mit ihrer Waffe verknüpft, wie das bei den Fliegern der Fall ist. Infolgedessen muss diesen bei der Beschaffung der Flugzeuge ein weitgehendes Mitspracherecht eingeräumt werden, schon deswegen, damit sie zu dem Flugzeug, das sie zu führen haben, das nötige Vertrauen bekommen. Wie wichtig das ist und wie schädlich eine vielleicht ganz unbegründete Abneigung sein kann, haben vielfache Erfahrungen bei uns wie anderswo mit grosser Deutlichkeit gezeigt.

Mit Genugtuung können wir feststellen, dass schliesslich unter allen Beteiligten eine Übereinstimmung der Auffassungen herbeigeführt werden können und dass die Ansichten sowohl der Kriegstechnischen Abteilung wie des Flugwesens vollkommen gleich sind in bezug auf das, was heute geschehen soll.

Sie gehen in bezug auf die Flugzeugarten nach der gleichen allgemeinen Richtung, wie wir oben schon erwähnt haben, nämlich dass zurzeit zwei Flugzeuge beschafft werden sollen, ein Jagdflugzeug und ein Beobachterflugzeug.

Als geeignetes Jagdflugzeug wurde bezeichnet das vom französischen Flugzeugbauer Dewoitine entworfene und in der Konstruktionswerkstätte Thun gebaute Flugzeug D. 27, ein Eindecker und Einsitzer, der nach übereinstimmendem Urteil den Anforderungen, die heute an ein Jagdflugzeug gestellt werden müssen, in hohem Mass entspricht.

Für die Beobachtung wurde als geeignet erklärt das französische Flugzeug Potez und das holländische Flugzeug Fokker. Auf welches schliesslich die Wahl fallen wird, hängt ab von den Verhandlungen mit den betreffenden Gesellschaften, die wir erst zu Ende führen können, wenn wir wissen, ob die Bundesversammlung die notwendigen Kredite bewilligen wird.

Bei der Wahl der Motoren war namentlich die Frage zu entscheiden, ob solche mit Luftkühlung oder mit Wasserkühlung anzuschaffen seien. Es ist nicht streitig, dass der luftgekühlte Motor Vorzüge besitzt, die ihn theoretisch als überlegen erscheinen lassen. Die Ansicht, dass wir Motoren dieser Art anschaffen müssen, hatte und hat bei uns ebenso zahlreiche wie eifrige Vertreter. Trotzdem sind wir gestützt auf die durchgeführten Versuche dazu gekommen, für die auf Grund der gegenwärtigen Vorlage anzuschaffenden

Flugzeuge die Ausrüstung mit wassergekühlten Motoren, und zwar des Systems Hispano-Suiza, vorzusehen.

Der Grund liegt einmal darin, dass unsere Versuche mit denjenigen luftgekühlten Motoren, die uns in den Jahren 1927 und 1928 für die Erprobung zugänglich waren, nicht zu unserer Zufriedenheit ausgefallen sind; es zeigte sich, dass sie in der Praxis zurzeit noch nicht denjenigen Grad der Sicherheit erlangt haben, der von einem Kriegsflugzeug unbedingt verlangt werden muss.

Sodann konnten wir keinen luftgekühlten Motor beschaffen, dessen Leistungsfähigkeit gross genug gewesen wäre, um den Flugzeugen diejenige Geschwindigkeit und Steigfähigkeit zu verleihen, deren sie ihrer Bauart nach fähig sind und die wir unter den gegebenen Verhältnissen von ihnen verlangen müssen.

Wir schlagen infolgedessen, wie bereits erwähnt, grundsätzlich den wassergekühlten Hispano-Suiza-Motor zur Anschaffung vor, wobei wir uns entsprechend den verschiedenen Verhältnissen der Jagd- und der Beobachterflugzeuge vorbehalten, den jeder Flugzeugart angepassten Typus noch zu bestimmen.

Das hindert natürlich nicht, dass bei spätern Ankäufen einem luftgekühlten Motor der Vorzug gegeben wird, wenn wir bis dahin ein Modell beschaffen können, das die Unvollkommenheiten des uns zur Verfügung gestellten Motors nicht mehr aufweist. Dass ein solches Modell dem wassergekühlten Motor überlegen sein wird, sofern dieser wenigstens nicht ganz neue, heute nicht zu übersehende Verbesserungen aufzuweisen hat, darüber besteht bei unsern Sachverständigen keine Meinungsverschiedenheit.

Was die übrige Ausrüstung anbetrifft, so stellen wir insbesondere fest, dass das von der eidgenössischen Waffenfabrik Bern vorgeführte Maschinen-gewehr als geeignet befunden und den mit ihm in Versuch genommenen ausländischen Gewehren vorgezogen worden ist.

Das zukünftige Jagdflugzeug wird eine Höchstgeschwindigkeit erreichen von etwa 300 km, vermag in 10 Minuten auf 5000 m und in 16 Minuten auf 6000 m zu steigen und besitzt auch die übrigen Eigenschaften, die dem Flugzeug, das namentlich auf rasches Erscheinen und ebenso rasches Verschwinden eingerichtet sein muss, eigentümlich zu sein haben und es für den überraschenden Angriff geeignet machen.

Die in Aussicht genommene Beobachtermaschine wird imstande sein, in der Stunde etwa 240 km zurückzulegen und in 16 Minuten auf 5000 m zu steigen. Auch ihre übrigen Leistungen, insbesondere die Wendigkeit, sind günstig und befähigen sie nicht nur zur Aufklärung sondern auch zum Kampf.

9. Die Anschaffungen.

Was zunächst die Zahl der anzuschaffenden Flugzeuge anbetrifft, so spielt hierbei eine ganze Zahl von Erwägungen eine Rolle.

Einmal müssen wir Rücksicht nehmen auf unsere finanzielle Kraft und dürfen unserm Staatshaushalt nicht mehr zumuten, als er zu tragen vermag.

Wir haben schon einmal gesagt, dass das Flugwesen eine teure Geschichte sei. Bei Anschaffungen im Rahmen unserer Vorschläge muss man für ein nach heutigen Anschauungen gebautes und ausgerüstetes Flugzeug im Durchschnitt mit Fr. 100,000 rechnen. Wir kommen also sofort auch bei einer bescheidenen Zahl von Flugzeugen zu ganz gewaltigen Summen, was uns grosse Zurückhaltung auferlegt.

Sodann können wir nicht auf eine Zahl von Piloten zählen, die unbeschränkt ist und sich beliebig vermehren lässt. Es hat natürlich keinen Sinn, mehr Flugzeuge anzuschaffen, als wir auf die Dauer sicher bemannen können. Wir verfügen heute über 150 Piloten und dürfen annehmen, dass ihre Zahl im Verlaufe der nächsten Jahre auf etwa 200 ansteigen wird. Diesem Stand ist die Zahl der heute anzuschaffenden Flugzeuge anzupassen.

Ferner müssen wir Rücksicht auf die Tatsache nehmen, dass das Flugwesen in beständiger und starker Entwicklung sich befindet. Was heute das Allerneueste ist, kann nach verhältnismässig wenigen Jahren schon überholt werden. Infolgedessen können wir nicht das Verfahren einschlagen, das z. B. bei der Neubewaffnung der Infanterie oder der Artillerie befolgt worden ist und kraft dessen die genannten Waffen mit einem Schlag und für lange Zeit mit einem neuen Gewehr oder einem neuen Geschütz bewaffnet wurden. Man wird im Gegenteil dafür sorgen müssen, dass wir der nie stillstehenden Entwicklung wenigstens einigermaßen zu folgen vermögen. Und das ist nur dann möglich, wenn in verhältnismässig kurzer Zeit eine den damaligen Möglichkeiten entsprechende Ergänzung des Flugzeugparks erfolgt. Für unser kleines Land sind diese Erwägungen besonders wichtig. Eine Grossmacht kann es eher ertragen, dass eine grosse Flugzeuganschaffung rascher, als sie das erwartet hat, veraltet. Für alles, was sie in vorderer Linie nicht mehr verwenden kann, hat sie hinter den kämpfenden Truppen oder in den Kolonien immer noch eine durchaus schätzenswerte Verwendung. Sie wird mit ihrer grossen Flugzeugindustrie und ihren gewaltigen Hilfsmitteln aller Art auch besser in der Lage sein, den notwendigen Ersatz rasch und sicher beizubringen. Wir sind in dieser Hinsicht leider viel mehr auf dasjenige angewiesen, was wir einmal haben, und müssen uns darauf einrichten, uns ~~seiner~~ zu bedienen, so gut es geht. Wir möchten also nicht behaupten, dass diejenigen Flugzeuge, deren Anschaffung wir Ihnen empfehlen, für unbestimmte Zeit allen Anforderungen entsprechen werden. Das aber dürfen wir erklären, dass sie für eine ganze Reihe von Jahren genügen werden und auch dann noch als kriegstüchtig anzusehen sind, wenn neue Gebilde sie in diesem oder jenem Punkt überflügelt haben sollten.

Wir kommen in Würdigung all dieser Tatsachen zum Antrag, die Beschaffung von 105 Flugzeugen vorzuschlagen.

Daraufhin ist ferner zu entscheiden, wie sich die anzuschaffenden Maschinen auf die beiden Arten der Jagdflugzeuge und der Beobachterflugzeuge zu verteilen haben. Hierbei kommen Erwägungen verschiedener Art in Betracht, und zwar sowohl solche allgemeiner Natur, die für alle Luftflotten

gelten, wie solche, die mit den besondern Verhältnissen unseres Landes zusammenhängen.

Wir haben bei der Truppenordnung im Jahr 1924 das Verhältnis 1 : 4 gewählt in dem Sinn, dass von den 30 Flieger-Kompagnien deren 6 für die Jagd und die andern 24 für die Beobachtung bestimmt sein sollen. Die seitherige Entwicklung hat, allgemein gesprochen, dahingeführt, die Zahl der Jagdflugzeuge zu vermehren.

Dazu kommt die fernere aus unsern besondern Verhältnissen hervorgehende Erwägung, dass die wichtigste Aufgabe unserer Fliegerwaffe die Abwehr der gegnerischen Bombardierungsflugzeuge ist, die in unser Land einzudringen versuchen, um durch die Zerstörung der Städte, Eisenbahnen, Fabriken usw. unsere Widerstandskraft zu schwächen oder gar zu lähmen. Unter diesen Umständen ist es notwendig, vor allem aus eine einigermaßen genügende Zahl von Jagdflugzeugen anzuschaffen.

Dann ist auch zu berücksichtigen, dass von denjenigen Flugzeugen, die wir bereits besitzen, nur einige ganz wenige sich zur Verwendung als eigentliches Kampf- oder Jagdflugzeug eignen. Dagegen ist eine ganze Zahl in höherem oder geringerem Mass zur Aufklärung und Beobachtung fähig.

Auf Grund aller dieser Erwägungen und Tatsachen kommen wir zum Schluss, dass von den anzuschaffenden 105 Flugzeugen deren 60 für die Jagd und die übrigen 45 für die Beobachtung und Aufklärung bestimmt sein sollen.

Es können dann mit den neu zu beschaffenden Flugzeugen ausgerüstet werden:

- 3 Abteilungsstäbe,
- 6 Jagdflieger-Kompagnien.
- 6 Flieger-Kompagnien,

und mit den schon vorhandenen Flugzeugen:

- 1 Abteilungsstab und
- 6 Flieger-Kompagnien.

10. Die Kosten der Flugzeugbeschaffung.

Die Ausgaben, welche durch die gegenwärtige Vorlage verursacht werden, sind nicht alle gleicher Natur. Der eine, grösste Teil fällt auf die Anschaffung neuer Flugzeuge. Ein anderer Teil betrifft die Ergänzung der Ausrüstung bereits vorhandener Maschinen sowie die Kosten von Kriegsmaterial für die Flugwaffe überhaupt. Einen dritten Bestandteil bilden die Rückzahlungen für Versuchs- und Schulflugzeuge. Im einzelnen gestaltet sich die Sachlage folgendermassen:

a. Wir haben bereits erwähnt, dass die Kosten eines heutigen Flugzeuges sich durchschnittlich auf rund Fr. 100,000 belaufen. Darin sind inbegriffen das eigentliche Flugzeug und der Motor, ferner auch die Bewaffnung und weiter die Ausrüstung mit Bordinstrumenten (Höhen- und Geschwindigkeitsmesser, Kompass, Borduhr, Tourenzähler, Benzinuhr, Öldruck- und Benzin-

manometer, Wasser- und Ölthermometer usw.), Funkerstation, Fallschirmen, Höhenatmungsgerät und Feuerlöscher. Die Kosten für die 105 zur Anschaffung vorgesehenen Flugzeuge kommen also auf Fr. 10,500,000 zu stehen.

Dazu kommen die Ersatzmotoren. Die Erfahrung lehrt, dass das Flugzeug den Schädigungen aller Art weniger ausgesetzt ist als der Motor und eine längere Lebensdauer hat. Es werden deshalb überall neben den in die Flugzeuge eingebauten Motoren noch eine Anzahl anderer angeschafft, die als Ersatz dienen sollen und jederzeit zum sofortigen Einbau bereit sein müssen. Häufig wird so verfahren, dass für jeden eingebauten Motor ein besonderer Ersatzmotor angeschafft wird. Wir können aus Ersparnisgründen nicht so weit gehen und begnügen uns damit, für je 5 Motoren 2 Ersatzmotoren bereitzustellen, was im ganzen deren 42 ergibt. Die Kosten betragen zu je Fr. 38,000 für jeden Motor im ganzen Fr. 1,596,000.

Darüber hinaus müssen für diejenigen Bestandteile des Flugzeuges, des Motors, der Bewaffnung und der übrigen Ausrüstung, welche erfahrungsgemäss am ersten schadhaf werden, Ersatzstücke bereitgestellt werden. Es handelt sich dabei um Kisten mit den wichtigsten Ersatzteilen für Flugzeuge (z. B. Stützen, Streben, Kabel usw.), für Motore (z. B. Kolben, Zylinder, Zündkerzen usw.); ferner gehören hierher Assortimente von Verbrauchsmaterial, Waffen-Reserveteile, Reservinstrumente usw. Wir berechnen die Auslage für diese Anschaffungen auf Fr. 635,000.

So belaufen sich die Ausgaben für die Anschaffung der 105 neuen Flugzeuge mit Zubehör im ganzen auf Fr. 12,678,500.

b. Neben den mit neuen Flugzeugen ausgerüsteten Flieger-Kompagnien wird es, wie wir früher erwähnt haben, möglich sein, mit den heute schon vorhandenen Flugzeugen noch fernere 6 Kompagnien auszurüsten. Allerdings muss die Ausrüstung dieser Flugzeuge noch ergänzt werden. Es betrifft dies insbesondere die Bewaffnung, dann die Fallschirme und darüber hinaus eine Anzahl anderer Gegenstände, wie Ersatzteilassortimente für Flugzeugwaffen, Höhenatmungsgeräte. Ohne diese Ergänzung der Ausrüstung würde eine kriegsmässige Verwendung dieser Flugzeuge ausgeschlossen sein. Die Kosten für das in Frage kommende Material belaufen sich auf Fr. 504,850.

c. Die Fliegertruppe bedarf aber nicht nur der Flugzeuge mitsamt der auf ihnen angebrachten Bewaffnung und Ausrüstung, sondern auch einer ganzen Reihe von Gegenständen und Einrichtungen, die für den Dienst auf dem festen Boden bestimmt sind und den Zweck haben, den Flugzeugen den notwendigen Rückhalt zu geben derart, dass sie für die Ausrüstung mit Betriebsstoff, für den Schutz vor schädlichen Witterungseinflüssen, für die rasche Durchführung von Reparaturen und den sofortigen Ersatz beschädigter Teile alles Nötige bereitstellen. Es betrifft dies namentlich: Boden-Funkenstationen, Flugzeugzelte, Licht- und Kraftgruppen für die Arbeit in den Zelten, Anhängewagen für den Transport des technischen Materials, Photographenkameras, technisches Betriebsmaterial. Die Kosten für diese Gegenstände belaufen sich auf zusammen Fr. 879,600.

d. Zu der gegenwärtigen Vorlage gehören ferner diejenigen Beträge, die der Bundesrat im Verlaufe der Jahre 1925 bis 1929 vorschussweise für die Anschaffung der notwendigen Flugzeuge und Motoren bewilligt hat, mit denen die ausgedehnten und langwierigen Versuche, die schliesslich zu dem heutigen Antrage geführt haben, durchgeführt worden sind. Weitere Vorschüsse hat der Bundesrat in den Jahren 1924, 1926 und 1928 bewilligt, um die für den Unterricht notwendigen Maschinen zur Verfügung zu stellen. Die betreffenden Kredite sind dem Separatfonds entnommen worden, der im Laufe der Jahre aus dem Erlös für altes Kriegsmaterial gebildet worden ist und den Zweck hat, die durch den Materialabgang entstehenden Lücken der Armeeausrüstung wieder zu ergänzen. Über die jährliche Geldbewegung im Separatkonto gibt die Staatsrechnung unter Ziffer 10 des Abschnittes «Verschiedene Kreditoren» jeweiligen Auskunft. Die Entnahme erfolgte mit der Absicht, dass die betreffenden Summen in die seit Jahren angekündigte Vorlage betreffend Flugzeugbeschaffung einbezogen und dem genannten Separatfonds zurückerstattet werden sollen. Im einzelnen liegen die Verhältnisse wie folgt:

Wir haben bereits oben dargetan, dass es nur dann möglich schien, einen Antrag auf Beschaffung von Flugzeugen zu stellen, dem alle beteiligten Kreise beistimmten, nachdem Versuche auf breiter Grundlage durchgeführt worden waren und sich eine Abklärung der Meinungen durchgesetzt hatte. Das Verfahren hat sich jedenfalls insofern bewährt, als heute in allen Hauptpunkten eine Übereinstimmung der Ansichten vorhanden ist.

Um diese Versuche durchführen zu können, hat der Bundesrat in den Jahren 1925 bis 1927 die Anschaffung folgender Flugzeuge und Motoren beschlossen:

- 3 Jagdeinsitzer Fokker D. XI
- 3 Jagdeinsitzer Dewoitine
- 5 Jagdeinsitzer Dewoitine
- 10 Beobachterzweisitzer Potez
- 3 Beobachterzweisitzer Fokker
- 2 Jagdeinsitzer Dewoitine
- 5 Reservemotoren.

Dazu kam ferner ein von der Firma Alfred Comte, Flugzeugkonstruktion in Oberrieden, erstellter Jagdeinsitzer A. C. 1. Die auf Fr. 135,000 sich belauenden Kosten dieses Flugzeuges wurden allerdings nicht dem mehrerwähnten Separatfonds sondern der Nationalen Flugspende entnommen; der Bundesrat ist der Ansicht, dass beim gegenwärtigen Erlass auch diese Ausgabe aus den Mitteln des Bundes betritten werden soll und der betreffende Betrag der Nationalen Flugspende zurückerstattet werde, damit hier immer eine wenn auch bescheidene Summe zur Bestreitung aussergewöhnlicher Aufwendungen zur Verfügung bleibe.

Alle diese Anschaffungen haben schliesslich im ganzen Fr. 2,385,000 gekostet, von welchem Betrag vorläufig Fr. 2,250,000 dem Fonds aus Erlös

aus altem Kriegsmaterial und Fr. 135,000 der Nationalen Flugspende entnommen worden sind. Dabei bemerken wir, dass diese Anschaffungen nicht nur den Versuchen allein gedient haben. Allerdings sind einige Flugzeuge und Motoren bei Abstürzen und dergleichen sowie auch durch den gewöhnlichen Gebrauch überhaupt beschädigt worden und weggefallen. In der Mehrzahl sind sie aber heute noch vorhanden und können uns auch fernerhin gute Dienste leisten. Durch sie ist die Ausrüstung unserer Flugwaffe bleibend oder mindestens für mehrere Jahre nicht unwesentlich in ihrem Material bereichert worden.

Mit den Anschaffungen von Schul- und Übungsflugzeugen verhält es sich folgendermassen :

Es ist klar, dass wir unsere Anfänger nicht sofort auf die für den Kampf bestimmten Maschinen setzen dürfen, die infolge ihrer gewaltigen Leistungsfähigkeit nur von einem geübten Piloten ohne Gefahr für Mann und Flugzeug bemeistert werden können. Der angehende Flieger muss auf Flugzeuge eingeeübt werden, welche die einfachsten Verhältnisse aufweisen und die keinen andern Zweck haben, als dass mit ihrer Hilfe die Anfangsgründe des Fliegens erlernt werden können. Sie besitzen eine ganz einfache Ausrüstung und schwache Motoren und müssen so gebaut sein, dass sie den unvermeidlichen Stössen bei unregelmässigen Landungen und der ebenso unvermeidlichen Inanspruchnahme durch Missgriffe gewachsen sind. Diesem Zweck dienen bei uns die im Verlaufe der Darstellung erwähnten sogenannten Wildmaschinen sowie auch die von der Konstruktionswerkstätte hergestellten Flugzeuge D. H. 3 und 5 usw. So dauerhaft diese Flugzeuge auch sein mögen, so gehen im Laufe der Zeit von ihnen doch immer wieder einige ab, weil sie aus- und abgenützt sind. Andere werden bei Landungen und dergleichen so beschädigt, dass sie nicht mehr gebrauchsfähig gemacht werden können. Noch andere gehen bei den unvermeidlichen Abstürzen zugrunde. Diese Lücken müssen ständig ausgefüllt werden. Ferner hat die Zahl der Piloten und Beobachter zugenommen; deren Unterricht verlangt naturgemäss eine grössere Zahl von Flugzeugen. Wenn wir nicht die Ausbildung unserer Fliegertruppe stark gefährden wollten, so mussten wir dieses Bedürfnis befriedigen.

Bis zum Jahre 1923 geschah das in der Weise, dass im jährlichen Voranschlag ein entsprechender Betrag für die Beschaffung derartiger Schulflugzeuge eingestellt wurde. So betragen in den Jahren 1922 und 1923 die Ausgaben für Materialanschaffung bei der Fliegertruppe je rund Fr. 2,000,000. Vom Jahre 1924 an wurden in den Voranschlag nur noch aufgenommen die Materialbeschaffungen ohne Flugzeuge. Die betreffende Ausgabe beläuft sich im Durchschnitt der letzten Jahre auf rund Fr. 450,000. Die notwendigen Schul- und Übungsflugzeuge wurden angekauft auf Rechnung des mehrerwähnten Separatfonds, der aus dem Erlös für altes Kriegsmaterial gespiesen wurde. Dieses Verfahren wurde gewählt, weil wir im Jahre 1924 glaubten, in kürzester Zeit der Bundesversammlung eine grössere Vorlage über Ankauf von Flugzeugen unterbreiten zu können, und wir der Ansicht waren, dass

bei diesem Anlass auch das unbedingt erforderliche Schul- und Übungsmaterial erworben und aus dem zu bewilligenden Kredit bezahlt werden solle. Die erwähnte Vorlage hat sich dann verzögert, weil die Abklärung der verschiedenen Ansichten viel länger dauerte, als man im Jahr 1924 ganz allgemein geglaubt hatte. Um die Fliegertruppe nicht ohne die für ihre Ausbildung notwendigen Flugzeuge zu lassen, beschloss der Bundesrat, deren Ankauf vorzugsweise auf Rechnung des genannten Separatfonds durchzuführen. Auch hier bestand von Anfang an die Meinung, dass bei Berechnung der notwendigen Kredite auch diese als Vorschusszahlung angesehene Ausgabe einbezogen und dem Separatfonds zurückvergütet werden solle.

In mehreren Beschlüssen hat der Bundesrat seit 1924 folgende Anschaffungen von Schulmaterial bewilligt:

- 18 Schulflugzeuge D. H. 3
- 30 Schulflugzeuge D. H. 3
- 30 Reservemotoren
- 5 Jagd-Schulflugzeuge Fokker D. VII
- 3 Schulflugzeuge Wild
- 1 Jagdschulflugzeug Fokker D. VII
- 20 Übungsflugzeuge D. H. 5 mit Stahlrohrumpf
- 7 Reservemotoren.

Die Kosten belaufen sich im ganzen auf Fr. 3,124,916.

Es sind also aus dem Separatfonds bewilligt worden:

für die zu den Versuchen notwendigen Anschaffungen . . .	Fr. 2,385,000
für Schul- und Übungsmaterial	» 3,124,916
	zusammen Fr. 5,509,916

welcher Betrag dem heute zu bewilligenden Kredit zugezählt werden muss.

e. Zur Abrundung, für Unvorhergesehenes und für weitere Versuche stellen wir ferner ein Fr. 374,634.

Wir kommen so insgesamt auf eine Ausgabe von Fr. 20,000,000. Nach dem Vorgang in ähnlichen Fällen, insbesondere bei der Neubewaffnung der Feld-Artillerie im Jahre 1903, der Ausrüstung der Armee mit dem leichten Maschinengewehr im Jahre 1925, schlagen wir vor, mit dieser Summe nicht die laufende Verwaltungsrechnung zu belasten, sondern dafür einen besondern Kredit zu bewilligen und ihn auf Kapitalrechnung zu verbuchen. Die Zahlungen auf Rechnung dieses Kredites müssen naturgemäss nicht auf einmal erfolgen. Es wird für die Beschaffung des bewilligten Materials einer gewissen Frist bedürfen. Mit Rücksicht auf die Dringlichkeit der Aufgabe, unsere Flugwaffe mit einer kriegsbrauchbaren Ausrüstung zu versehen, möchten wir allerdings diese Frist nach Möglichkeit verkürzen. Immerhin wird unter allen Umständen bis zur vollständigen Durchführung der Massnahmen ein Zeitraum von zwei bis drei Jahren in Aussicht genommen werden müssen.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen empfehlen wir Ihnen nachstehenden Bundesbeschluss zur Annahme.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 13. Dezember 1929.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Dr. **Haab.**

Der Bundeskanzler:

Kaeslin.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über

die Beschaffung von Flugzeugen, Flugmotoren und anderem Korpsmaterial für die Fliegertruppe.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsichtnahme einer Botschaft des Bundesrates vom 13. Dezember 1929,

beschliesst:

Art. 1.

Für die Beschaffung von Flugzeugen, Flugmotoren und anderem Korpsmaterial für die Fliegertruppe werden nachbezeichnete Kredite bewilligt:

1. Neue Flugzeuge:	
a. für 105 vollständig ausgerüstete Flugzeuge	Fr. 10,500,000
b. Für 42 Ersatzmotoren	» 1,596,000
c. Für Ersatzteil-Assortimente der mit neuen Flugzeugen auszurüstenden Kompagnien	» 685,000
2. Ergänzung der Ausrüstung bereits vorhandener Flugzeuge	» 504,850
3. Für das sonst noch fehlende Korpsmaterial der aufgestellten 18 Kompagnien	» 879,600
	Übertrag Fr. 14,115,450

Übertrag Fr. 14,115,450

4. Als Rückzahlung der Vorschüsse an den Separatkonto «Erlös aus altem Kriegsmaterial» und an die «Nationale Flugspende» für die seit 1923 angeschafften Flugzeuge und Motoren	» 5,509,916
5. Zur Aufrundung für Unvorhergesehenes und Versuche mit Flugzeugen und Motoren	» 374,684
	<u>Fr. 20,000,000</u>

Art. 2.

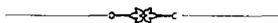
Der Gesamtkredit von Fr. 20,000,000 ist durch die Verwaltungsrechnungen des Jahres 1931 und der folgenden Jahre, längstens aber in fünf Jahren, zu tilgen. Die jährlichen Raten sind in den Abschnitt «Verzinsung und Tilgung» des Voranschlages einzustellen.

Art. 3.

Dieser Beschluss tritt, weil nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft.

Art. 4.

Der Bundesrat wird mit dessen Vollzug beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Beschaffung von Flugzeugen, Flugmotoren und anderem Korpsmaterial für die Fliegertruppe. (Vom 13. Dezember 1929.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1929
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2531
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.12.1929
Date	
Data	
Seite	577-601
Page	
Pagina	
Ref. No	10 030 888

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.