

Zeitschrift: Schutz und Wehr : Zeitschrift der Gesamtverteidigung = revue pour les problèmes relatifs à la défense intégrale = rivista della difesa integrale

Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

Band: 32 (1966)

Heft: 11-12

Artikel: 25 Jahre Überwachungsgeschwader

Autor: Horber, Heinrich

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-364245>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

25 Jahre Überwachungsgeschwader

Von Heinrich Horber

Vor einem Vierteljahrhundert tobte noch der Zweite Weltkrieg um unser Land herum. Dabei kamen Neutralitäts- beziehungsweise Grenzverletzungen durch Kriegsflugzeuge fremder Mächte wiederholt vor, so dass man daraus die Lehre zog, dass mit einer Flugwaffe, die auf dem Milizsystem aufgebaut ist, keine dauernde Alarm- und Abwehrbereitschaft aufrechterhalten werden könne. So wurde im Jahre 1941 durch einen Bundesratsbeschluss das **Ueberwachungsgeschwader** ins Leben gerufen, um damit jederzeit über einsatzbereite Luftstreitkräfte zur Wahrung unserer Neutralität verfügen zu können.

Das Ueberwachungsgeschwader — in den nachfolgenden Zeilen kurz Ue. G. genannt — ist die einzige Berufskampforga-nisation unserer Flugwaffe und zu-

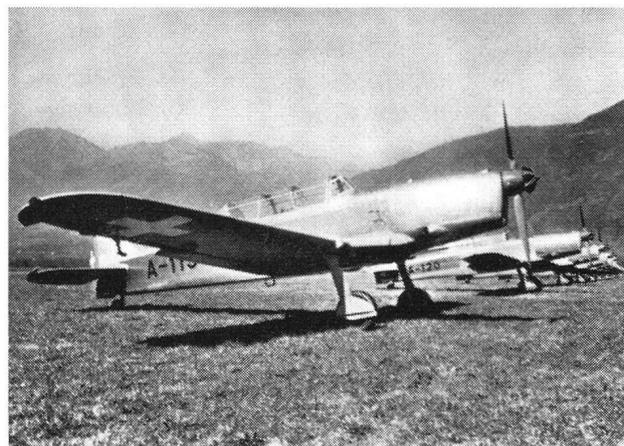
gleich der ganzen Armee. Im Laufe dieser 25 Jahre sind 304 Piloten, Beobachter und Verwaltungsbeamte ins Ue. G. eingetreten. Heute zählt das Ue. G. 81 Piloten (davon 51 in den Frontstaffeln), zwei Beobachter und drei Verwaltungsbeamte.

Rückblende

Blendet man zurück auf die ersten Jahre nach der Gründung dieses militärischen Flugverbandes, so stellt man fest, dass infolge der Organisationsarbeiten und der Ausbildung — bzw. Schulung zum Kampfverband — das Ue. G. erst im Jahre 1943 aktiv einzugreifen bereit war. Von 1943 bis 1947 waren seine Hauptaufgaben der Neutralitätsschutz und die Zusammenarbeit



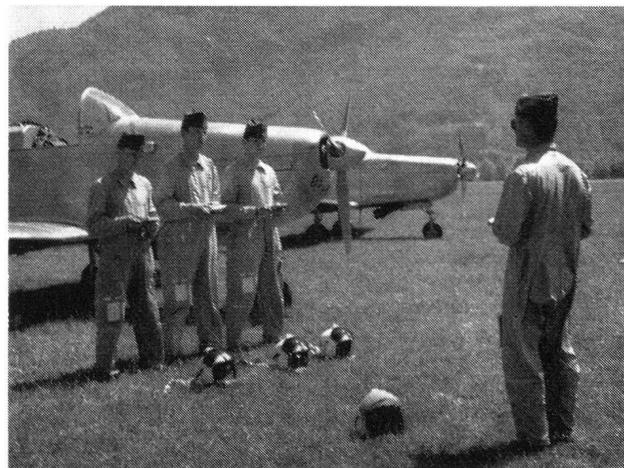
Das Mehrzweckflugzeug C-3603. Diese zweiseitige Maschine (für Pilot und Beobachter) wurde in der Schweiz entwickelt. In den ersten Jahren seit der Gründung des Ueberwachungsgeschwaders ist dieses Flugzeug noch sehr viel von den ersten Ue.-G.-Piloten geflogen worden.



Das Militär-Trainingsflugzeug Pilatus P-2, gebaut bei den Pilatus-Flugzeugwerken AG in Stans in einer Serie von 27 Einheiten. Das zweiseitige Flugzeug steht heute noch im Dienst unserer Flugwaffe. Der Prototyp wurde im Jahre 1947 erstellt. Die Flugzeuge tragen die militärische Bezeichnung A-102-128 (der Buchstabe A bedeutet: Ausbildungsflugzeug).



Der Morane-Jäger D-3801 (in Altenrhein und Emmen in Lizenz gebaut), war das Jagdflugzeug unserer ersten Ue.-G.-Piloten. Mit diesem Flugzeug wurden vielfach unsern Luftraum verletzende Jagd- und Bombenflugzeuge kriegsführender Länder zur Umkehr oder durch Beschuss zur Notlandung auf Schweizer Boden gezwungen.



Pilotenschulung. Der Ue.-G.-Fluglehrer erteilt drei jungen Pilotenanwärtern die letzten Anweisungen vor dem Start zu einem Uebungsflug. Die hinter den Flugschülern stehenden Flugzeuge sind zweiseitige Schul- und Trainingsflugzeuge des Pilatus P-3. Aufnahme: Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr, Luftaufklärungsdienst.

Die Ue.-G.-Kommandanten

Seit 1941 unterstand das Ue. G. folgenden Kommandanten:

1941—1943 Oberst Fr. Rihner
(dem nachherigen Oberstdivisionär und Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen)



1944—1946
Major H. Rieser
(später Militär- und Luftattaché bei der Schweiz. Gesandtschaft in London)



1947—1951
Oberst H. Troller
(heute Oberstbrigadier und Ausbildungschef der Fliegertruppe)



1952
Oberstlt. Eggenberger
(durch Flugunfall tödlich verunglückt)



1953—1963
Oberst Wilh. Frei
(heute Militär- und Luftattaché bei der Schweiz. Gesandtschaft in London)



seit 1964
Oberst i. Gst.
Hans Bachmann

mit andern Truppengattungen. Bereits nach Beendigung des Krieges wurden dem Ue. G. weitere Aufgaben übertragen, da die Aufgabe des Neutralitätsschutzes nicht mehr den gleichen Aufwand erforderte. Heute ist dieser Berufspilotenverband innerhalb unserer Flugwaffe nicht nur ein Spezialkader, sondern es ist das eigentliche **Gerüst unserer Milizflugwaffe**. Seine Pflichten sind mannigfaltig:

- Jederzeitige Bereitschaft für die Sicherheit der Neutralität im Luftraum;
- Mitwirkung bei der Ausbildung von Militärpiloten und bei allgemeinen Flugdienstaufgaben;
- Zusammenarbeit mit militärischen Schulen und Kursen;
- Durchführung von Flugdemonstrationen;
- Taktische Erprobung neuer Flugzeugtypen und Ausrüstungsgegenstände für Flugzeuge und Besatzungen;
- Bearbeitung und Erprobung flugdienstlicher, taktischer und technischer Vorschriften;
- Durchführung von Flügen für die Eidg. Landestopographie, die Eidg. Vermessungsdirektion, das Eidg. Luftamt und andere Dienststellen des Bundes.

«Es würde diesen Rückblick ‚25 Jahre Ueberwachungsgeschwader‘ weit überborden, alles aufzuführen, was das Ue. G. während dieser Zeitspanne geleistet hat», sprach Oberst i. Gst. Hans Bachmann — der derzeitige Kommandant — zu den Vertretern der Tages- und Flugfachpresse und beschränkte sich auf die markantesten Ergebnisse:

- Schaffung des heute noch gültigen «Bambinicode» (unsere schweizerische Militärpilotensprache);
- Schaffung der heute bekannten Verbandsformationen;
- Bearbeitung aller Standard-Luftkampfübungen;
- Sammlung der ersten Erfahrungen im Nachtflug;

- Einführung des Blindfluges und erste diesbezügliche Versuche;
- Umschulung aller Militärpiloten auf Mustang, Vampire, Venom und Hunter;
- Während des Aktivdienstes schliesslich noch die Entwicklung zweckmässiger Angriffsarten gegen stark mit Selbstschutzwaffen verteidigte Flugzeuge, wobei Ue.-G.-Piloten in der Schweiz notgelandete amerikanische «Fliegende Festungen» und «Liberator»-Bomber flogen.

So kann der Leser unserer Zeitschrift ersehen, dass zu Beginn das Schwergewicht der Verwendung des Ue. G. im **Kampfeinsatz** lag. Da in der Folge die Flugzeuge immer komplizierter wurden, war man später gezwungen, in den fliegerischen Schulen kleinere Pilotenklassen zu bilden. Die für die Ausbildung zur Verfügung stehenden Instruktionsoffiziere genügten nicht mehr, so dass das Ue. G., das heisst Uof.-Piloten des Ue. G., diese Lücke ausfüllen mussten.

Die Aufgaben von heute

1. **Jederzeitige Bereitschaft für die Sicherung der Neutralität im Luftraum.** Diese Aufgabe wird erfüllt, indem jeder Pilot zur maximalen Beherrschung seines Kampfflugzeuges trainiert wird. In den Trainingskursen erfolgt die Ausbildung im Staffelverband. Eine Alarmorganisation gestattet es, die Piloten, wo sie auch im Augenblick militärisch eingesetzt sind, zusammenzurufen. Auf diese Weise ist eine allfällige Bereitschaft zum Schutze der Neutralität im Luftraum sichergestellt.

2. **Mitwirkung bei der Ausbildung von Militärpiloten und bei allgemeinen Flugdienstaufgaben.** Diese zweite Aufgabe ist überaus weitschichtig. Sowohl die fliegerische Selektion während der Vorschulungsperi-

oden in den Rekrutenschulen wie die spätere Schulung auf Kolben- und speziell auf Düsenflugzeugen sowie die Verbandsführerausbildung in der Offiziersschule bedingen kleine Flugklassen, um in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit das geforderte Ziel erreichen zu können. Dies bedingt einen grossen Fluglehreraufwand. Die wenigen Instruktionsoffiziere sind deshalb hauptsächlich mit der Leitung der Schulen betraut, während der eigentliche Fluglehrerdienst in den Händen von Ue.-G.-Fluglehrern liegt.

Aehnlich ist es auch bei der Mirage-Schulung. Hier kommt hinzu, dass das spätere Training der Milizpiloten auch nach beendeter Schulung durch die Mirage-Berufspilotenstaffeln (also Ue.-G.-Piloten) sowohl bezüglich Kampf- wie Aufklärerpiloten organisiert und betreut wird.

Helikopterdienst

Spezialdienst leisten ebenfalls die Helikopter-Piloten des Ue. G. Diesen obliegt nicht nur die Durchführung der in der Öffentlichkeit bekannten Transportaufgaben mannigfaltigster Art, sondern auch das Training und die Schulung der Milizpiloten der Leichtfliegerstaffeln. In diesem Zusammenhang muss erwähnt werden, dass die Helikoptergruppe des Ue. G. einen 24stündigen, das ganze Jahr hindurch aufrecht erhaltenen Pikettdienst für Rettungsaktionen sicherstellt. Dieser Militär-Helikopter-Rettungsdienst kann jederzeit von allen im Dienst stehenden Truppen angefordert werden. Er steht auch dort zur Verfügung, wo die zivile Rettungsflugwacht momentan nicht in der Lage ist, zu helfen.

Landesverteidigungsrat: Totale Abwehr

F. Der Landesverteidigungsrat war kürzlich zu einer Informations- und Arbeitstagung versammelt, um in begutachtendem Sinn Fragen der totalen Landesverteidigung zu behandeln. Er liess sich vorerst durch den Beauftragten des eidgenössischen Militärdepartementes, Oberstkorpskommandant Annasohn, über dessen vor dem Abschluss stehende Studien zu diesem Problemkreis orientieren, wobei vor allem Fragen der Organisation zur Darstellung kamen. Anschliessend nahm der Landesverteidigungsrat eine einlässliche Orientierung durch den Direktor des Bundesamtes für Zivilschutz, W. König, sowie weiterer Mitarbeiter dieses Amtes über den heutigen Stand des Ausbaus dieses für die Landesverteidigung wichtigen Aufgabenkreises entgegen. Es folgte eine Besichtigung des zentralen Materiallagers und der Werkstätten des Bundesamtes für den Zivilschutz. Der Nachmittag wurde dem Besuch des neu errichteten Ausbildungs-

Beruf mit Nachwuchssorgen

Aus allen vorstehend erwähnten Disziplinen, die einem Piloten des Ue. G. obliegen, geht hervor, dass es ein sehr **vielseitiger Beruf** ist: Fliegen, Lehrtätigkeit, Technik und Taktik auf breitester Basis zählen zu seinem Pflichten- und Aufgabenkreis. So ist es wiederum verständlich, dass die jungen, ins Ue. G. eintretenden Piloten neben den militärischen Fächern in einem anderthalbjährigen Kurs (Privatkurs) eine spezielle Ausbildung in zwei Fremdsprachen und in naturwissenschaftlichen Fächern erhalten müssen. Nur mit dieser erhöhten Bildungsstufe sind sie später voll einsatzfähig. Leider dürfte sich in allernächster Zukunft zeigen, dass durch die mannigfaltigsten Aufgaben, die an die Ue.-G.-Piloten gestellt werden, und zudem zufolge der Einführung von Hochleistungs-Kampfflugzeugen des Typs Mirage-III, **der heutige Ue.-G.-Pilotenbestand nicht mehr genügt**. Er sollte — wie Oberst i. Gst. H. Bachmann erwähnte — um etwa 30 Prozent erhöht werden können. Dies ist jedoch überaus schwierig, denn die Rekrutierungsbasis ist sehr bescheiden. Sie beruht auf den jährlich nur etwa 25—30 neu brevetierten Militärpiloten. Der grösste Teil von ihnen sind Studenten, die dem akademischen Beruf die Treue halten wollen. Die übrigen hingegen wollen normalerweise im Linienluftverkehr Berufspilot werden. Somit sind die Schwierigkeiten ersichtlich, die sich bei der notwendigen Erhöhung des fliegenden Personals beim Ue. G. in den Weg stellen.

Das 25jährige Bestehen des Ue. G., dieses militärischen Berufspilotenverbandes, der ständig auf hoher Einsatzstufe zu stehen hat, zeigt uns eindeutig, dass nur die Existenz des Ue. G. heute mehr denn je es überhaupt möglich macht, den Charakter unserer Militärflugwaffe festzuhalten.

zentrums für Zivilschutz der Kantone Freiburg und Neuenburg in Sugiez FR gewidmet, wo interessante Einblicke in die Arbeit eines eidgenössischen Ausbildungskurses für Instruktoressen im Pionierdienst geboten wurden. Eine einlässliche Aussprache über die Probleme des Zivilschutzes und dessen weiteren Ausbau bildete den Abschluss dieses ersten Tages. Am Donnerstag folgte eine Aussprache über Fragen der wirtschaftlichen Kriegsvorsorge, die mit Ausführungen von Direktor F. Halm, Delegierter des Bundesrates für diesen Aufgabenkreis im Gesamtrahmen der totalen Landesverteidigung, eingeleitet wurde. Die Auffassungen der Mitglieder des Landesverteidigungsrates zu den behandelten Themen werden dem Bundesrat als Meinungsäusserung dieses aus Vertretern der Wirtschaft und der Wissenschaft zusammengesetzten Gremiums zur Kenntnis gebracht werden.