

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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 42 (1966-1967)

Heft: 7

Rubrik: Schweizerische Armee

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

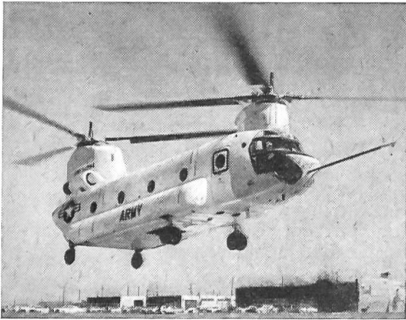
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 06.02.2025

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



Erstflug von Helikopter CH-47B

Im Auftrag der US-Armee entwickelt das Hubschrauberwerk Vertol der Flugzeugwerke Boeing zur Zeit Versionen des Armee-Helikopters CH-47 Chinook. Das in der ersten Phase dieses Programms hergestellte Muster CH-47B (als Weiterentwicklung der CH-47A) absolvierte kürzlich seinen erfolgreichen Erstflug. Die serienmäßige Auslieferung an die amerikanische Armee wird im Mai 1967 beginnen. Das Flugzeug entwickelt eine Geschwindigkeit von nahezu 300 km/h. Die Chinook-Armeehelikopter werden in Vietnam für verschiedene Einsätze verwendet, unter anderem für Truppentransporte, Treibstoff-, Munitions- und Verpflegungsnachschub, Flüchtlingsevakuation usw.

Tic

Der «Nigginäggi» kommt mit Flugzeug

Kanadische Piloten spielen in der Arktis den Weihnachtsmann

Wenn die endlose, weiße Einöde der kanadischen Arktis unter den milden Strahlen des letzten Vollmonds vor Weihnachten aufleuchtet, schweifen die Blicke der wenigen Kanadier, die verstreut in der ungeheuren Weite des Nordens wohnen, nach Süden; fester kuscheln sie sich gegen die grimmige Kälte in ihre warmen Hüllen und horchen nach einem Geräusch, das ihnen einen ganz sicher erwarteten Besuch ansagt. Dieses Geräusch ist das Brummen eines Motors — des Motors eines Flugzeuges der kanadischen Luft-

streitkräfte, das wie jedes Jahr als Vertreter des Weihnachtsmanns kreuz und quer über eine Landschaft fliegt, die von den Strahlen des Mondes — dem Licht, das er sich von der Sonne borgt — gespenstisch erleuchtet ist; die Sonne selbst ist drei dunkle Monate lang nicht zu sehen.

Für die Kanadier in der Arktis gehört es seit einigen Jahren zur Weihnachtstradition, daß Mitglieder der 435. Staffel in Edmonton auf ihrem 9000 Kilometer langen Flug von einer abgelegenen Siedlung zur anderen allen dort Wohnenden Weihnachtsgrüße und Geschenke überbringen. Unter der Führung erfahrener Piloten, die sich im hohen Norden ebensogut nach Sternbildern wie nach Landkarten zu rechtfinden, dröhnt die «Hercules», eine

schwere, viermotorige Turbinenstrahlmaschine, durch die arktische Nacht. Sie kreist über jeder der ungefähr 20 verschwindend kleinen Siedlungen, um die Weidenkörbe mit den vielen guten Sachen abzuwerfen, und schraubt sich dann wieder in die Höhe, während unten alles gespannt wartet, bis die Weihnachtsfracht an Fallschirmen langsam und sanft zur Erde gleitet: Spielzeug für die Kinder, Köstlichkeiten für den Weihnachtstisch, Christbäume, die mit ihrem Kerzenschimmer etwas Wärme in die öde, kahle Landschaft bringen sollen, Geschenke und Grüße von Verwandten und Freunden im Süden. Vorsorglich sind diese vom Himmel fallenden «Weihnachtspakete» mit kleinen Lichtlein versehen, damit sie ohne Mühe geborgen werden können. Tic



Der ungewöhnliche weihnachtliche Sendbote «Hercules» wird geladen, und bald beginnt die Fahrt. «Von drauß vom Walde komm ich her...»



St. Niklaus hat das Steuer übernommen und führt als seltener Weihnachtsmann die Maschine den arktischen Siedlungen zu, die mit Ungeduld auf ihn warten.

Oesterreichische Unteroffiziersgesellschaft gegründet

th. Nachdem in allen Bundesländern unseres Nachbarstaates Oesterreich in den letzten Jahren und Monaten Unteroffiziersgesellschaften gegründet wurden, schritt man kürzlich in Wien zur Gründung eines Dachverbandes, der Oesterreichischen Unteroffiziersgesellschaft. In Salzburg fand darauf die erste Generalversammlung der Gesellschaft statt, an der an die Ausarbeitung eines Geschäftsverteilungsplanes und die Bildung von Referaten geschritten wurde. Zur Sprache kam auch die Errichtung eines hauptamtlichen Sekretariates. Wichtige Geschäfte waren auch die Dienstrechtstellung des Unteroffiziers und die Sozialpolitik sowie Organisationsfragen in den Bundesländern. Die Unteroffiziersgesellschaft Oesterreichs hat in Verteidigungsminister Dr. Georg Prader einen guten Fürsprecher gefunden, der die Belange der freiwilligen außerdienstlichen Tätigkeit künftig entscheidend fördern dürfte. Eine Delegation der Gesellschaft nahm in Belgien erstmals am 2. Kongreß der Europäischen Vereinigung der Unteroffiziere der Reserve teil, der kürzlich in Antwerpen stattfand.

Schweizerische Armee

25 Jahre Ueberwachungsgeschwader

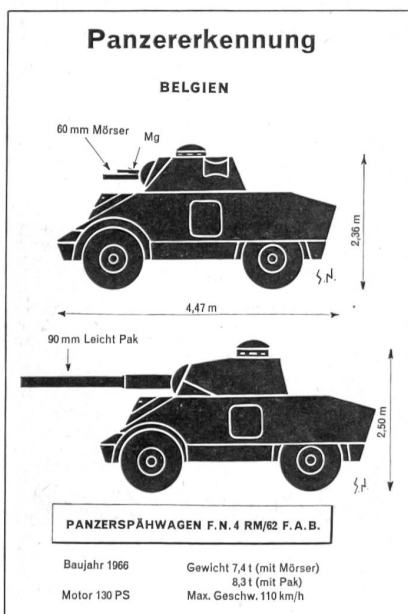
Von Heinrich Horber, Frauenfeld

Als vor einem Vierteljahrhundert der Zweite Weltkrieg rings um unser Land tobte und dabei Neutralitäts- bzw. Grenzverletzungen durch Kriegsflugzeuge fremder Mächte wiederholt vorkamen, hatte man bei uns die Lehre gezogen, daß mit einer Flugwaffe, die auf dem Milizsystem aufgebaut ist, keine dauernde Alarm- und Abwehrbereitschaft gewährleistet sein kann.

So wurde im Jahre 1941 durch einen Bundesratsbeschluß das Ueberwachungsgeschwader ins Leben gerufen, um damit jederzeit über einsatzbereite Luftstreitkräfte zur Wahrung der Neutralität verfügen zu können. Das Ueberwachungsgeschwader — in den nachfolgenden Zeilen kurz Ue.G. genannt — ist die einzige Berufsorganisation unserer Flugwaffe und zugleich der ganzen Armee.

Im Laufe dieser 25 Jahre sind 304 Piloten, Beobachter und Verwaltungsbeamte ins Ue.G. eingetreten.

In diesem Zeitraum haben sechs Kommandanten das Ue.G. befehligt und zwar:



Die «Abwurfmannschaft» in voller Aktion. Sie besteht nur aus geschulten Fallschirmspringern, die durch ein Seil im Flugzeug gesichert sind und den Fallschirm auf sich tragen. Soeben sind die Männer im Begriff, den Tannenbaum und die Geschenkkörbe für Pangnirtung abzuwerfen. Pangnirtung ist eine kleine Siedlung am Polarkreis und die letzte Station, wo das Flugzeug noch auf Tageslicht trifft.

Von 1941–1943 Oberst Rihner (späterer Oberstdiv. und Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen)
 von 1944–1946 Oberst Rieser (späterer Militär- und Luftattaché in London)
 von 1947–1951 Oberst Troller (heute Oberstbrigadier und Ausbildungschef der Fliegertruppe)
 von 1952 Oberst Eggenberger (durch Flugunfall tödlich verunglückt)
 von 1953–1963 Oberst W. Frei (heute Militär- und Luftattaché bei der schweiz. Botschaft in London)
 seit 1954 Oberst i.Gst. H. Bachmann.
 Heute zählt das Ue.G. 81 Piloten (davon 51 in den Frontstaffeln), zwei Beobachter und drei Verwaltungsbeamte.
 Blenden wir zurück auf die ersten Jahre nach der Gründung des Ue.G., so stellen wir fest, daß infolge umfangreicher Organisationsarbeiten und der Ausbildung bzw. Schulung zum Kampfverband das Ue.G. erst im Jahre 1943 aktiv einzugreifen bereit war. Von 1943–1947 waren seine Hauptaufgaben der Neutralitätsschutz und die Zusammenarbeit mit anderen Truppengattungen, doch nach Beendigung des Krieges wurden dem Ue.G. weitere Aufgaben übertragen, da ja 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;

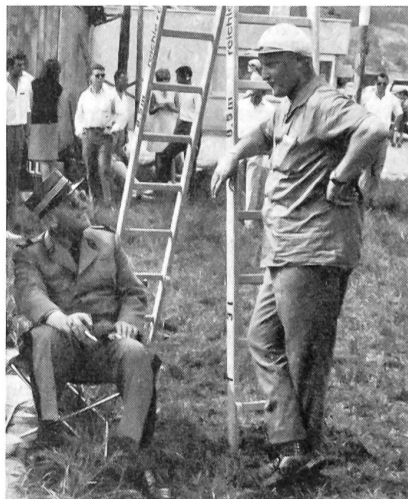
«Es würde diesen Rahmen bei weitem sprengen, alles aufzuführen, was das Ueberwachungsgeschwader im Zeitraum eines Vierteljahrhunderts geleistet hat», sprach Oberst i.Gst. Hans Bachmann – der derzeitige Ue.G.-Kommandant – zu den eingeladenen Gästen der Presse und beschränkte sich auf die markantesten Ergebnisse:

- Schaffung des heute noch gültigen «Bambinicode» (unsere schweiz. Militärpilotensprache);
- Schaffung der heute bekannten Verbandsformationen;
- Schaffung der Standard-Angriffsarten «Fächer», «Zange», «Röhre» und «Salto»;
- Bearbeitung aller Standard-Luftkampfübungen;
- Sammlung der ersten Erfahrungen im Nachtflug;
- Einführung des militärischen Blindfluges und erste diesbezügliche Versuche;
- Umschulung aller Milizpiloten auf neue Flugzeuge;
- Während des Aktivdienstes schließlich noch die Entwicklung zweckmäßiger Angriffsarten gegen stark mit Selbstschutzwehren verteidigte Flugzeuge, wobei unsere Ue.G.-Piloten internierte amerikanische «Fliegende Festungen»

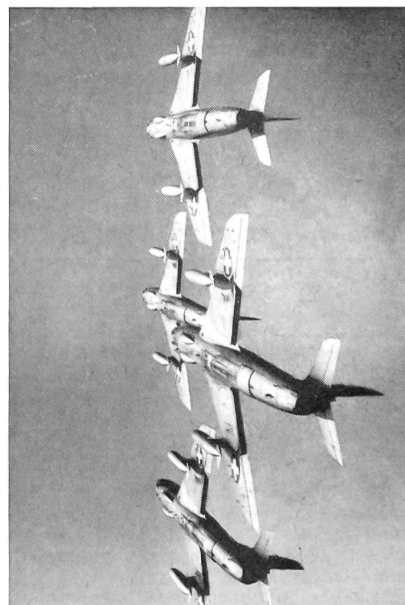
und «Liberator»-Bomber flogen (was anno dazumal kaum an die breite Öffentlichkeit gelangte).

Aus allen diesen 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 andert-halb-jährigen Kurs 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 auch die mannigfaltigsten Aufgaben, die an die Ue.G.-Piloten gestellt werden – und auch zufolge der Einführung von Hochleistungs-Kampfflugzeugen der Type **Mirage III** – der heutige 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 klein. – Sie ruht auf den 25 bis 30 jährlich neu brevetierten Militärpiloten. Der größte Teil von ihnen sind Studenten, die dem akademischen Beruf die Treue halten wollen, und die übrigen wollen normalerweise Berufspilot im Linienverkehr (Swissair, Balair) werden. Somit sind die Schwierigkeiten ersichtlich, die sich bei der notwendigen Erhöhung des fliegenden Personals im Ue.G. in den Weg stellen. Diese Presseorientierung und die unmittelbar darauf folgende Uraufführung des prächtigen Farb-Tonfilmes «25 Jahre Ueberwachungsgeschwader», der im Hinblick auf dieses Jubiläum geschaffen wurde, vermochten zu zeigen, daß das Ueberwachungsgeschwader heute eine Notwendigkeit darstellt, und zwar nicht nur wegen der Kontrolle unseres Luftraumes, sondern auch vor allem darum, um unsere auf dem Milizsystem aufbauende Luftwaffe erhalten zu können.



Der derzeitige Kommandant des Ueberwachungsgeschwaders, Oberst i.Gst. H. Bachmann, im Gespräch mit dem mehrfachen schweiz. Kunstflugmeister Hansruedi Erz, Flugplatzchef, anlässlich der Jubiläumsflugtage der Motorfluggruppe Thurgau des Aeroclubs der Schweiz auf dem Flugplatz Lommis im thurgauischen Lauchetal, bei welchem auch die «Patrouille de Suisse» und eine P-3-Patrouille des Ue.G. mitwirkten.



Die «Patrouille de Suisse»

Diese Doppelpatrouille ist ein **Kunstflugverband**, dem ausschließlich Berufspiloten des Ueberwachungsgeschwaders angehören.

Literatur

Kurt Zentner

Illustrierte Geschichte des Widerstandes in Deutschland und Europa

608 Seiten, Leinen, DM 24.–
 Südwest Verlag, München

Kurt Zentner ist den Schweizern kein Unbekannter. Seine Werke über das Dritte Reich und über den Zweiten Weltkrieg haben auch bei uns einen großen Leserkreis gefunden. Das nun vorliegende dritte Buch über den Widerstand in Deutschland und in Europa gegen die Hitlerdiktatur verdient – wie seine Vorgänger – größtes Interesse. Erstmals wird hier der Versuch unternommen, die mannigfachsten Quellen und Aspekte des Widerstandes in Deutschland und in den während des Krieges von der Wehrmacht besetzten Ländern aufzudecken. Diese Absicht ist dem Verfasser glänzend gelungen, und vor dem Auge des Lesers öffnet sich der Vorhang zu einer Tragödie sondergleichen. Wir erfahren, daß vom ersten Tag der Installierung des Hitlerregimes an sich der Widerstand regte, und wir lernen die Namen und Taten jener «unbesungenen Helden» kennen, die ihr Leben gegen den Diktator einsetzten und meistens auch verloren. Wir machen Bekanntschaft mit dem Maquis in Frankreich, mit den Partisanen in Rußland und Jugoslawien, mit den norwegischen und griechischen Freiheitskämpfern, mit der polnischen Untergrundarmee, mit den verzweifelt kämpfenden Juden in den polnischen Ghettos und natürlich auch mit den Offizieren des 20. Juli. Zahlreiche Phtotafeln und viele Bilder im Text tragen weiter zum Verständnis der dramatischen Vorgänge bei. Wir wünschen diesem sehr notwendigen Buche weiteste Verbreitung.