

Zeitschrift: Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 40 (1967)

Heft: 5

Artikel: Die Bodenorganisation der Fliegertruppe

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-517827>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.04.2026

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

Mehr noch als auf eine Wirkung im Ausland war der Rütli-Report aber auf eine *Wirkung im Innern des Landes* ausgerichtet. Die erwünschte Reaktion trat ein: Das Stichwort «Widerstand» ging zur Truppe und durch eine Pressemitteilung ins ganze Land hinaus. Man atmete auf: *Die Armee* hatte das erlösende Wort gesprochen. «*Sie erwies sich in jenen Tagen als der eigentliche nationale Rückhalt*», wie es Peter Dürrenmatt in seiner Kleinen Geschichte der Schweiz während des Zweiten Weltkrieges formuliert. Tatsächlich hatte die Armee ihre Chance und auch die Forderung der Stunde erkannt: Sie konnte offener, weniger durch diplomatische Rücksichten gebunden als der mit der Regierungsverantwortung belastete Bundesrat ihre Stimme erheben und ihren Beitrag zur geistigen Landesverteidigung leisten.

Dass sie es getan hat, gereicht ihr zum Verdienst. Insbesondere ist es ein Verdienst General Guisans, dass es ihm gelang, aus der Notlösung der Zurücknahme der Armee aus dem Mittelland — die eine niedergeschlagene Nation leicht in den Defaitismus hätte treiben können — eine imposante Kundgebung der Wehrbereitschaft zu machen. Damit kommen wir noch auf eine letzte Auswirkung des Rütlibefehls zu sprechen: «*Von dieser Stunde an war der Widerstandswille des ganzen Volkes, weit über die Armee hinaus, im Réduit und im General personifiziert.*» Tatsächlich ging von der Person des Generals — vor allem seit dem Rütli-Report — eine bemerkenswerte Ausstrahlungskraft aus; er wurde recht eigentlich zum Träger des schweizerischen Widerstandswillens.

Die Bodenorganisation der Fliegertruppe

Die Hauptaufgabe der Fliegerbodentruppe besteht in der Durchführung des Bereitstellungs-, Unterhalts- und Reparaturdienstes der Kriegsflugzeuge, wobei das Ziel darin besteht, den fliegenden Verbänden jederzeit eine möglichst grosse Anzahl einsatzbereiter Flugzeuge zur Verfügung zu stellen. Entsprechend ihrer Art und Schwierigkeit werden die technischen Arbeiten in verschiedene Stufen aufgeteilt, nämlich in die Wartungsstufe und in drei Reparaturstufen. In der *Wartungsstufe* werden zusammengefasst:

- die täglichen Inspektionsarbeiten am Flugzeug
- das Auffüllen von Betriebsstoffen
- das Ausrüsten mit Waffen, Munition und Spezialeinrichtungen entsprechend dem Einsatzauftrag.

Zur *Reparaturstufe 1* gehören Behebung von Störungen und Defekten an den Flugzeugen, um diese innert möglichst kurzer Zeit wieder flugbereit zu stellen.

Ferner zählen die nach bestimmten Flugstundenzahlen periodisch durchzuführenden Kontrollarbeiten zu dieser Kategorie; Arbeiten die insbesondere im Friedensdienst zur Erzielung einer möglichst grossen Flugsicherheit einen erheblichen Umfang annehmen.

Die *Reparaturstufe 2* umfasst die Behebung von Störungen und Defekten an ausgebauten Geräten, mit dem Ziel, diese Geräte baldmöglichst wieder der *Reparaturstufe 1* zum Wiedereinbau in die Flugzeuge abgeben zu können. Im weitern sind in diese Gruppe die periodisch fällig werdenden Kontrollen an den Flugzeuggeräten einzureihen, ebenfalls grössere Reparaturen an der Flugzeugstruktur, welche die Mithilfe des Flugzeugstatikers benötigen.

Zur *Reparaturstufe 3* werden die aufwendigsten und kompliziertesten Instandstellungsarbeiten gezählt, welche durch die untern Reparaturstufen nicht erledigt werden können, so auch Teil- und Totalrevisionen an Flugzeugen, Triebwerken und Ausrüstung.

Die Arbeiten der *Wartungsstufe* obliegen den *Fliegerkompagnien*, wobei jeder Fliegerstaffel zur Bereitstellung ihrer Flugzeuge eine Fliegerkompagnie zugeordnet ist. In früheren Jahren genügte es, von einigen Ausnahmen abgesehen, dass dem mit der täglichen Flugzeugbereitstellung betrauten Personal eine Allround-Ausbildung am Flugzeug vermittelt wurde. Jeder neue Flugzeugtyp brachte aber mit den verbesserten Flugeigenschaften und -eigenschaften, mit der grösseren Waffenwirkung und den vermehrten Einsatzmöglichkeiten im Vergleich zu vorgängigen Mustern zusätzliche und meistens auch kompliziertere Anlagen und Einrichtungen mit sich. Dieser

Umstand führte zwangsläufig dazu, dass bereits in den Fliegerkompagnien eine streng abgegrenzte Gliederung in der Durchführung der Arbeiten eingeführt werden musste. In noch vermehrter Masse drängte sich eine solche Spezialisierung in den *Flugzeugreparaturkompagnien* auf, d. h. in denjenigen Einheiten, denen die Arbeiten der 1. und 2. Reparaturstufe obliegen. Diese Einheiten setzen sich aus besonders ausgebildetem Fachpersonal zusammen. Die Aufteilung in die verschiedenen Fachgruppen — Flugzeugmechaniker, Triebwerkmechaniker, Waffentechnikmechaniker, Elektronikgerätemechaniker usw. — sowie die Zuteilung von Art und Umfang der Arbeiten an die einzelnen Gruppen ist so geregelt, dass die in Rekrutenschule, Fachrekrutenschule und den Wiederholungskursen verfügbare Ausbildungszeit zur Bewältigung des betreffenden Stoffes ausreicht. Dadurch wird das Milizpersonal in die Lage versetzt, auch das modernste Flugmaterial, wie wir es mit dem Mirage erhalten, fachgemäss, sicher und rasch bereitzustellen und zu unterhalten.

Währenddem Fliegerkompagnien und Flugzeugreparaturkompagnien in den Flugplatzabteilungen eingegliedert sind, d. h. den Frontverbänden der Bodenorganisation angehören, gilt das nicht mehr für die *Flugparkkompagnien*, welche die 3. Reparaturstufe bilden. Diese Einheiten gehören als rückwärtige Staffeln zum Flugplatzregiment. Gemäss der künftigen Organisation ist vorgesehen, sie in einem besondern Flieger- und Fliegerabwehrpark zusammenzufassen, um damit eine bessere Ausnützung der personellen und materiellen rückwärtigen Mittel zu ermöglichen und deren Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Diesem neu zu schaffenden rückwärtigen Verband werden zudem die Reparaturstufen 2 und 3 am Material und den Einrichtungen der Fliegernachrichtentruppe und der Lenkwaffenfliegerabwehr übertragen.

Den Flugparkkompagnien obliegen nicht nur die weiter oben genannten Arbeiten der 3. Reparaturstufe. Diese Formationen haben auch die Aufgabe, den Flugplatzabteilungen Personal für heiklere Arbeiten und Schlüsselfunktionen abzugeben und ihnen ganz allgemein technische Unterstützung zu gewähren. Zudem erfolgt die technische Spezialausbildung der Reparaturkompagnien ausschliesslich durch Angehörige des Flugparkes. Die Bestände der Parkeinheiten setzen sich zum grossen Teil aus Angehörigen der Direktion der Militärflugplätze (DMP) zusammen, d. h. aus demjenigen Personal, welches das ganze Jahr hindurch, wenn die Bodentruppe nicht im Dienst steht, das Flugmaterial bereitstellt, unterhält und repariert. Dadurch werden der Truppe laufend die im DMP-Betrieb gewonnenen Erfahrungen vermittelt und es wird die Möglichkeit geschaffen, auch das nur seine normalen Dienstleistungen absolvierende Milizpersonal auf einem kriegsgenügenden Ausbildungsstand im Umgang mit dem modernen Flugmaterial zu halten.

Dieser enge Zusammenhang zwischen der militärischen und «zivilen» Fliegerbodenorganisation — wenn die Direktion der Militärflugplätze so bezeichnet werden soll — wird noch unterstrichen durch die zur Zeit vorhandene Personalunion zwischen dem Kommandanten der Flugplätze (dem Chef der militärischen Bodenorganisation) und dem Direktor der Militärflugplätze, sowie durch die Tatsache, dass ein grosser Teil des Kadres der DMP in ähnlichen Funktionen wie in seiner zivilen Tätigkeit bei den Flugplatz- und Flugparkverbänden eingeteilt ist.

Gegenüber dem Ausland hat die schweizerische Fliegertruppe den grossen Vorzug, dass die technischen Arbeiten am Flugmaterial zu einem wesentlichen Teil in gut geschützten Felskavernen erledigt werden können. Dieser Umstand ermöglicht ein wirtschaftlicheres und zuverlässigeres Arbeiten als eine Durchführung des technischen Dienstes im Freien, in behelfsmässigen Unterständen oder in Hangars. In den unterirdischen Anlagen stehen die erforderlichen Spezialeinrichtungen und Werkzeuge in Reichweite zur Verfügung; der Bereitstellungs- und Unterhaltsdienst kann sich auf verhältnismässig kleinem Raume abspielen, und Material und Personal sind vor feindlichen Einwirkungen geschützt; alle Faktoren, die auf die Raschheit und Zuverlässigkeit der Arbeiten günstigen Einfluss haben.

Nebst Bereitstellung und Unterhalt der Flugzeuge, obliegt den technischen Flugplatztruppen auch die Flugsicherung in der Flugplatzzone, unter anderem etwa die Regelung des Start- und Landebetriebs, die Betreuung der dazu notwendigen Funkanlagen, die Betriebsbereithaltung von Pisten und Rollwegen, die Sammlung und Auswertung der Wetterinformationen, sowie der Flugunfallrettungsdienst. Die Angehörigen des Flugsicherungsdienstes sind zusammen mit dem übrigen Personal, das für die Sicherstellung des Flugplatzbetriebes erforderlich ist, in der *Flugplatzstabskompagnie* zusammengefasst. Es gehören dazu noch das Betriebspersonal für die

Werkanlagen, das Übermittlungspersonal, die Motorfahrer, die für den Nach- und Rückschub verantwortlichen Organe, sowie der Sanitätsdienst. Nebst den genannten, für den technischen und Flugplatzbetrieb verantwortlichen Einheiten, umfassen die Flugplatztruppen auch Formationen für den Schutz der Anlagen und Flugzeuge gegen Angriffe aus der Luft und am Boden. Die *Flugplatzflabverbände* haben die Aufgabe, den auf dem Stützpunkt beheimateten Staffeln auf und über dem Flugplatz Schutz gegen feindliche Flugzeuge zu bieten. Für die Bewachung und Verteidigung des Stützpunktes ist ferner eine *infanteristische Einheit* eingegliedert, welche zusammen mit den übrigen Flugplatztruppen vor allem Sabotage- und Luftlandeaktionen abzuwehren hat. Schliesslich sei auch noch erwähnt, dass für den Unterhalt und die Instandstellung der Pisten und Rollwege jedem Flugplatz *Genietruppen* zugeteilt sind. Diesem Verband obliegt auch die Hauptlast bei der Freihaltung des Flugplatzes von Eis und Schnee im Winter. Bei Diskussionen mit ausländischen Militärs stösst man immer wieder auf grösstes Erstaunen bei der Erklärung, dass auch unsere technischen Truppen, die das moderne, anspruchsvolle und vielseitige Kriegsgerät bedienen, warten und unterhalten, Milizleute sind und im Vergleich zum Ausland mit geringen Dienstzeiten auskommen. Es ist allerdings nicht so selbstverständlich, dass wir mit unserem Milizsystem auch heutzutage, im Zeitalter einer hochtechnisierten Armee, noch bestehen können. Es lässt sich dies nur verwirklichen, wenn wir bei Auswahl, Ausbildung und Einsatz unserer Kader und Mannschaften, sowie bei der Organisation der Verbände und der Zuteilung der Aufgaben alle Mittel ausschöpfen, um unserer Milizeinrichtung einen möglichst hohen Wirkungsgrad zu verschaffen. Die Wege, welche bei der Fliegerbodentruppe gewählt werden, um die Miliztauglichkeit unserer Waffe zu erhalten und zu fördern, lassen sich als Zusammenfassung etwa wie folgt umschreiben:

- Bei der Ausbildung an technischem Material wird auf der abgeschlossenen Berufsausbildung der Leute aufgebaut. Die verschiedenen Spezialisten werden deshalb auf Grund ihrer beruflichen Vorkenntnisse ausgewählt und ausgebildet.
- Allen Fachgruppen und Spezialisten werden für sämtliche Arbeiten genaue Arbeitsanleitungen, Wartungs- und Betriebsvorschriften zur Verfügung gestellt. Die Fachgebiete werden so abgegrenzt, dass die verfügbaren Ausbildungsdienste ausreichen, um den betreffenden Stoff so zu instruieren, dass das erworbene Wissen Bestand hat.
- Das bei der Direktion der Militärflugplätze (DMP) tätige Berufspersonal wird in den Stäben und Einheiten der Fliegertruppe so eingeteilt, dass es seine zivilen Kenntnisse bei der Truppe nutzbringend einsetzen kann, sei es bei der Ausbildung als Fachlehrer oder in Spezialfunktionen.
- Die DMP stellt in sämtlichen Schulen und Kursen der Fliegerbodentruppen, von der Rekrutenschule bis zu den Offizierskursen und auch in den Wiederholungskursen ihre Spezialisten als Lehrer und Berater zur Verfügung. Diese «Wissensträger» vermitteln den Milizangehörigen auf möglichst breiter Basis ihre Spezialkenntnisse.