

**Zeitschrift:** Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =  
Gazetta militare svizzera

**Band:** 82=102 (1936)

**Heft:** 5

**Artikel:** Organisation des Militärflugdienstes

**Autor:** Meyer, R.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-14143>

### **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:** 26.01.2026

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

Mg. kann immer nur eine absolut lokal gebundene und beschränkt wirkungsvolle sein.

Und wenn behauptet wird, bei der heutigen Geschwindigkeit der Flugzeuge sei eine rechtzeitige Bekämpfung feindlicher Luftstreitkräfte nicht mehr möglich, so ist auch dies eine Auffassung, die nur sehr beschränkt Gültigkeit hat. Darf uns eine solche Behauptung veranlassen, unsere Abwehr auf Kanonen zu beschränken oder gar aufzugeben?

Nein, aber die veränderten Verhältnisse zwingen uns, unsere Taktik entsprechend umzustellen. Die Fliegerwaffe muss selber die für sie notwendige Aufklärung durchführen, sie kann nicht warten, bis unsere Flieger-Beobachtungs- und Meldedienst die feindlichen Staffeln meldet, sie muss selber den Feind bei seinen Vorbereitungen beobachten, überwachen. Dazu gehören allerdings rasch fliegende Flugzeuge mit tadelloser Funkverbindung. So wird es aber möglich werden, Abwehrformationen rechtzeitig in die Luft zu bringen. Gelingt es dem Feinde trotzdem, seine Absichten zur Ausführung zu bringen, so soll er verfolgt werden können. Wir werden uns aber mit dieser defensiven Abwehr nicht zufrieden geben, sondern den Feind auch auf seinen Stützpunkten angreifen.

---

## Organisation des Militärflugdienstes

Von Major i. Gst. *R. Meyer.*

### *1. Das Militärflugwesen 1914/1933.*

Den Beginn für die Schaffung unserer Militäraviatik bildete die im Jahre 1913/14 durchgeführte Flugspende, die an freiwilligen Beiträgen die Summe von rund Fr. 1,700,000 einbrachte und dem Bundesrate zur Förderung des militärischen Flugwesens zur Verfügung gestellt wurde.

Nachdem diese erwähnte «Nationalsammlung für die Militäraviatik» ihre Arbeiten begonnen hatte, wurde vom eidg. Militärdepartement unter dem Vorsitz seines Vorstehers die Kommission für Militäraviatik eingesetzt. Diese nahm ihre Beratungen im Juli 1913 auf und befasste sich mit den Fragen betreffend Heranbildung von Fliegern, der Beschaffung von Flugzeugen und Erstellen von Flugplätzen. Schon im März 1914 wurden verschiedene ausländische Flugzeuge in Bern vorgeführt und daraufhin 6 Flugzeuge in Berlin bestellt, die aber infolge des Kriegsausbruches nicht zur Ablieferung gelangten.

Bei der Mobilmachung im August 1914 besass unsere Armee weder eine Fliegertruppe, noch andere für die Durchführung eines militärischen Flugdienstes notwendigen Mittel und Einrichtungen. Dank der Anwesenheit von 10 Piloten, die an ausländischen

Fliegerschulen ihre Ausbildung auf eigene Kosten erhalten hatten, und dem glücklichen Zufall, dass die Armee zu jenem Zeitpunkte auf 11 Flugzeuge greifen konnte, war es möglich geworden, schon in der ersten Augustwoche 1914 die erste schweizerische Flieger-einheit zusammenzustellen.

Die Vorschriften über das militärische Flugwesen waren in den 2 Bundesratsbeschlüssen vom 13. April 1915 betr. die provisorische Organisation des Militärflugwesens enthalten und im besonderen Rekrutierung, Ausbildung und Besoldung der Fliegertruppe festlegten.

Am Ende des Weltkrieges bestand die Fliegertruppe aus: Dem Stab Fliegertruppe und 5 Geschwadern mit 81 Piloten, 30 Beobachtern und 68 Flugzeugen.

Nach der Demobilmachung war es ungewiss, wie sich die Entwicklung des Militärflugwesens in der Zukunft gestalten werde. Auf Grund einer vom Bundesrate am 18. Februar 1919 genehmigten Verfügung ordnete das eidg. Militärdepartement die Verhältnisse für das Jahr 1919, und im gleichen Sinne für die folgenden Jahre. Das Militärflugwesen wurde wie bis anhin der Generalstabsabteilung unterstellt.

Die am 12. Februar 1924 erlassene Verfügung dotierte die Fliegertruppe auf 1 Fl. Abt., bestehend aus Stab, 5 Geschwadern, dem Piloten- und Beobachterkorps, der Photographenkompanie und der Flugparkkompanie. In Verbindung mit dieser Neuorganisation wurde die Dauer der Unterrichtskurse festgelegt. Ferner der Ausbildungsgang für Piloten und Beobachter, ihre Verwendung sowie die ihnen nach der Ernennung zufallenden Verpflichtungen und Rechte geordnet.

Eine wesentliche und für die Zukunft wegleitende Neuerung brachte die Truppenordnung vom 18. Dezember 1924, indem sie in eindeutiger Weise den Willen zur Stärke in der Luft deutlich zum Ausdruck brachte. In dieser Truppenordnung war festgelegt, dass im Laufe der Zeit:

- 1 Stab Fl. Truppe
- 5 Abt. Stäbe
- 30 Fl. Kpn.
- 5 Photographen-Kpn.
- 5 Flugpark-Kpn.

gebildet werden sollen.

Die Fliegerabteilung hätte nach damaliger Auffassung an Flugzeugen gezählt:

- Beob. Fl. Abt. (Kp. à 6 Flgz.) total 48 Flugzeuge,
- Jagd Fl. Abt. (Kp. à 9 Flgz.) total 72 Flugzeuge.

Vorgesehen waren 4 Beob. Abt. und 1 Jagd Abt., was einem Totalbestand von 264 Kriessflugzeugen entspricht.

Bis 1. Januar 1927 wurden aufgestellt:

- 1 Stab Fl. Truppe
- 3 Abt. Stäbe
- 18 Fl. Kpn.
- 3 Photographenzüge
- 1 Flugpark-Kp.

und das Ganze in 2 Beob. Abt. und 1 Jagd Abt. gegliedert. Diese Gliederung hätte total 168 Kriegsflugzeuge bedingt.

Die in der Folgezeit gemachten Erfahrungen zeigten, dass die Fl. Abt. zu 6 Fl. Kpn. zu schwerfällig ist. In Vollziehung des Bundesratsbeschlusses vom 7. Dez. 1931, der die Fl. Abt. zu 3 Fl. Kpn., einem Photographenzug und einer Flugpark-Kp. festlegte, wurde gemäss Verfügung des E. M. D. vom 5. April 1932 die heute noch gültige Neuordnung geschaffen und wie folgt festgelegt:

An Stelle der bisherigen 3 Fliegerabteilungen (Bestand 1. Jan. 1927) werden die Fl. Abt. 1—5 gebildet (jede Abt. à 3 Fl. Kpn. und 1 Photographenzug). Dem Stab der Fl. Truppe sind die Fl. Kp. 12, die Jagd Fl. Kpn. 17 und 18 und die Flugpark-Kpn. direkt unterstellt.

Dass auch diese Organisation keine definitive sein kann, ist klar. Die allgemeinen Ansichten über die Stellung und Bedeutung der Luftwaffe, und im Zusammenhang damit die zu treffenden Massnahmen werden auch uns naturgemäss dazu zwingen, auf die veränderten Verhältnisse der Kriegsführung Rücksicht zu nehmen und unsere Fliegertruppe dementsprechend zu gestalten.

## *II. Die heutige Organisation des Militärflugdienstes.*

Mit Bundesratsbeschluss vom 16. Januar 1933 wurde die Organisation des Militärflugdienstes neu geregelt. Darin wurde festgelegt, dass die unmittelbare Leitung des Militärflugdienstes einem Stabsoffizier des Instruktionskorps (Chef des Militärflugdienstes) übertragen ist. Der Militärflugdienst als solcher bleibt bis auf weiteres dem Chef der Generalstabsabteilung unterstellt, dem mit Bezug auf den Militärflugdienst die Stellung eines Abteilungschefs zukommt. Im weitem bestimmt die Verordnung die Aufgaben des Militärflugdienstes, die Dauer der Schulen und Kurse, das Piloten- und Beobachtertraining, und regelt im besonderen die Frage betreffend Entschädigungen und Versicherungen.

### *1. Aufgaben des Militärflugdienstes:*

Dem Militärflugdienst liegt die Ausbildung und Verwaltung der Fliegertruppe ob. Insbesondere fallen ihm folgende Aufgaben zu:

- a) Das Studium der Fliegerverwendung bei verschiedenen Kriegslagen; die Mobilmachungsvorbereitungen der Fliegertruppe;
- b) die Bearbeitung des Fliegerbeobachtungs- und Meldedienstes;
- c) der Erlass der Flugdienstvorschriften und die Bearbeitung der Reglemente für die Fliegertruppe;
- d) die Leitung des Personellen der Fliegertruppe;
- e) das Studium der technischen Weiterentwicklung der Flugzeuge und deren Beschaffungsweise, beides in Verbindung mit der Kriegstechnischen Abteilung; die Mitwirkung bei der Beschaffung, Erprobung und Abnahme von Flugzeugen und Zubehör;
- f) die Vertretung des Militärflugdienstes in offiziellen, wissenschaftlichen und fachtechnischen Kommissionen.

Zur Durchführung dieser gestellten Aufgaben sind dem Chef des Militärflugdienstes das Instruktionskorps, ein Militärflugplatzdirektor mit dem erforderlichen Personal zur Leitung und Besorgung des technischen und administrativen Dienstes, die psychologische Prüfstelle und das Kontrollbureau unterstellt.

Der Direktion der Militärflugplätze als zivile Organisation liegt ob: die Verwaltung der Flugplatzanlagen und des Flugzeugparkes, Unterhalt und Reparatur des Flugmaterials, Kontrolle der vom Flugdienst direkt bestellten Ersatzteile, das Rechnungswesen und der Personaldienst.

## 2. Dauer der Schulen und Kurse:

|   |         |
|---|---------|
| Rekrutenschule                            | 76 Tage |
| Unteroffiziersschule                      | 34 »    |
| Offiziersschule                           | 104 »   |
| Pilotenschule                             | 174 »   |
| Beobachterschule                          | 90 »    |
| Wiederholungskurse                        | 16 »    |
| Trainingskurse für Piloten und Beobachter | 7 »     |

## 3. Aushebung und Einberufung in die verschiedenen Schulen:

- a) **Rekrutenschule:** Die Aushebung und Einberufung in die Rekrutenschule erfolgt in analoger Weise wie bei allen andern Waffen. Offiziersanwärter haben indessen vorgängig ihrer definitiven Einteilung bei der Fliegertruppe eine spezielle psychologische Prüfung zu bestehen.
- b) **Unteroffiziersschule:** Für die Einberufung in eine Unteroffiziersschule werden die gleichen Bedingungen gestellt wie bei den andern Waffen.
- c) **Offiziersschule:** Die zur Einberufung in eine Offiziersschule vorgemerkten Unteroffiziere der Fliegertruppe haben eine sanitärische und psychologische Untersuchung zu bestehen. Sie haben sich ausserdem schriftlich zu verpflichten,



nach Absolvierung der Schule, je nach Eignung, eine Piloten- oder Beobachterschule zu bestehen, und nach Ernennung zum Piloten oder Beobachter, den hiefür vorgeschriebenen Dienst zu leisten.

- d) *Piloten- oder Beobachterschule*: In die Piloten- oder Beobachterschule werden subalterne Offiziere der Fliegertruppe und, soweit noch Plätze frei sind und besondere Eignung vorhanden ist, auch Offiziere anderer Truppengattungen einberufen. Offiziere anderer Truppengattungen, die zu einer Einberufung in die Piloten- oder Beobachterschule vorgeschlagen werden, haben vor der Einberufung eine sanitärische und psychologische Untersuchung sowie eine flugtechnische Eignungsprüfung zu bestehen. Auch sie haben sich schriftlich zu verpflichten, die mit der Ernennung verbundenen Pflichten auf sich zu nehmen.

#### *4. Die Ernennung zum Piloten bzw. Beobachter:*

Nach mit Erfolg bestandener Piloten bzw. Beobachterschule werden die betreffenden Offiziere zu Militärpiloten bzw. Beobachtern ernannt und tragen das entsprechende Abzeichen. Offiziere anderer Truppengattungen werden gleichzeitig mit der Ernennung zur Fliegertruppe versetzt.

#### *5. Zu erfüllendes jährliches Flugpensum und Dauer des Trainings:*

Man unterscheidet aktive Piloten und Beobachter im vollen Training und solche im reduzierten Training. Der Unterschied zwischen diesen beiden Kategorien besteht lediglich in der jährlich zu absolvierenden Pflichtstundenzahl. Als aktive Piloten bzw. Beobachter haben in drei unmittelbar aufeinanderfolgenden Kalenderjahren die neuernannten Piloten je 100 Flugstunden, die neuernannten Beobachter je 40 Flugstunden zu leisten. Diese jährliche Pflichtstundenzahl entspricht dem vollen Training und ist auf 10 Uebungsmonate zu verteilen, wobei die Flüge im W. K. oder andern Kursen in Anrechnung kommen. Zu bemerken ist noch, dass pro Tag nicht mehr als 2 Stunden geflogen werden dürfen. Das volle Training beginnt am Anfang des der Piloten- oder Beobachterschule folgenden Jahres. Eine Verschiebung dieses Dienstbeginnes oder eine Unterbrechung des vollen Trainings wird nur in dringenden Fällen bewilligt.

Nach Abschluss des vollen Trainings werden Piloten und Beobachter bei genügender Leistung bis zum Uebertritt in die Landwehr noch im Training behalten, d. h. sie treten in die Gruppe des reduzierten Trainings über. Das jährliche Pensum beträgt für diese Piloten 50 und für die Beobachter 20 Flugstunden und sind entsprechend dem vollen Training auf 10 Uebungsmonate zu verteilen.

Für das Training ausserhalb von Schulen und Kursen erscheinen Piloten und Beobachter in Zivil.

Das volle Training hat den Zweck, die Flugzeugbesatzung in Fortsetzung der Piloten- und Beobachterschule für die Verwendung an der Front fertig auszubilden, wogegen das reduzierte Training Piloten und Beobachter so in Uebung halten soll, dass sie jederzeit in den Frontstaffeln verwendet werden können. Wird ein Pilot oder Beobachter aus irgendwelchem Grunde vom aktiven Flugdienst ausgeschieden (auch vor Ablauf des vollen Trainings, mit Uebertritt in die Landwehr auf alle Fälle), dann tritt er zu den Reservepiloten bzw. Reservebeobachtern über. Im Falle einer Kriegsmobilmachung werden Reservepiloten und -Beobachter nach Eignung und Bedarf wieder eintrainiert.

#### **6. Pilotenkategorien:**

Entsprechend ihren Leistungen werden die aktiven Piloten in folgende Kategorien eingeteilt:

Kategorie I: Piloten, die nur Uebungsflugzeuge fliegen;

Kategorie II: Piloten, die auf Kriegsflugzeuge eingeübt werden;

Kategorie III: Frontpiloten: a) Mehrsitzerpiloten,  
b) Einsitzerpiloten.

Die neuernannten Piloten werden in die Kategorie I eingeteilt. Die Versetzung in die Kategorien II und III erfolgt auf Grund von Arbeitsnachweisen und Prüfungen (siehe spezielle Ausbildung der Piloten).

#### **7. Die durch Piloten und Beobachter jährlich zu leistenden Dienste:**

Unabhängig des Wiederholungskurses haben die aktiven Piloten und Beobachter Trainingskurse zu absolvieren, und zwar zwei, wenn im vollen Training, und einen, wenn im reduzierten Training. Betrachten wir auf Grund aller bis jetzt genannten Bedingungen und Verpflichtungen die durchschnittliche jährliche Dienstleistung eines im vollen Training befindlichen Piloten, dann ergibt sich:

|  |                |
|--|----------------|
| Wiederholungskurs  | 16 Tage        |
| Trainingskurse 2×7   | 14 Tage        |
| für noch zu erfüllende Flugstunden ca. 70<br>(abzüglich W. K. und Tr. Kurse) | <u>17 Tage</u> |
| pro Jahr total <u>47 Tage*</u>   |                |

---

\*) Da pro Tag nicht mehr als 2 Std. geflogen werden darf, bedingt das, dass der betreffende Pilot mindestens 35mal nach Dübendorf fahren, d. h. 35 Halbtage oder 17 Tage vom Geschäft weg sein muss. Je weiter nun ein Pilot von seinem zugeteilten Uebungsplatze wohnt, umso schlimmer werden die Verhältnisse. Bei diesem Beispiel ist zu sagen, dass mit den allergünstigsten Verhältnissen gerechnet wurde. Mehrheitlich werden 60 Tage das normale sein.

### 8. *Entschädigungen für Piloten und Beobachter:*

Um die durch das Training bedingten und auf die Zivilstellung nicht ohne Einfluss bleibenden Nachteile auszugleichen, erhalten Piloten und Beobachter eine Entschädigung für die geleisteten Dienstflüge. Diese Entschädigung, die pro Jahr eine feste Summe nicht überschreiten darf, ist ausserdem als Entgelt für die mit dem Flugdienst verbundenen Gefahren anzusprechen, was sich in der Tatsache ausdrückt, dass jeder Beobachter oder Pilot für Invalidität und Tod eine *private* Versicherung abzuschliessen hat. Die Police ist beim Militärflugdienst zu deponieren.

Offiziere, Unteroffiziere und Soldaten, sowie Beamte, Angestellte und Arbeiter des Militärflugdienstes, die als Passagiere zu militärischen Flügen *kommandiert* werden, erhalten für jeden Tag, an dem sie an Dienstflügen teilnehmen, eine Zulage von Fr. 10.—. (Diese Bestimmung gilt selbstverständlich nicht für aktive Piloten oder Beobachter.)

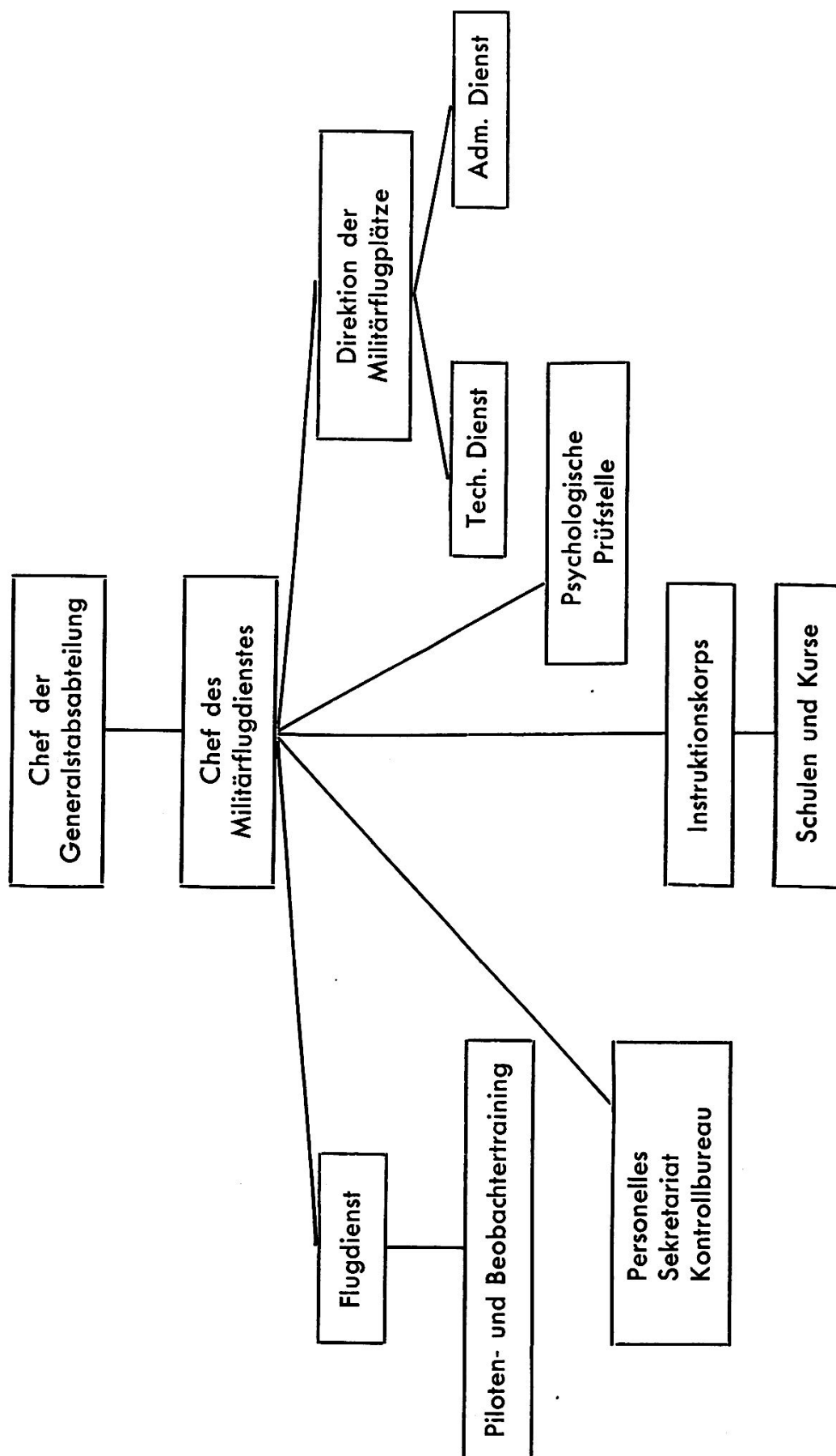
### 9. *Versicherungen:*

Die Versicherungsfrage ist wie folgt geregelt:

- a) Bei Tod oder Invalidität infolge von Unglücksfällen während militärischen Flügen kann der Bundesrat in Anwendung von Art. 43 des Militärversicherungsgesetzes vom 28. Juni 1901 die Pension höchstens bis auf den doppelten Betrag erhöhen.
- b) Offiziersschüler, Piloten- und Beobachterschüler, sowie Piloten und Beobachter für die Dauer ihrer Einteilung als aktive Piloten oder Beobachter sind zum Abschluss einer *privaten* Versicherung gegen Invalidität und Todesfall verpflichtet. Die Versicherung gegen Fliegerunfall hat für Invalidität auf mindestens Fr. 30,000, für Todesfall auf mindestens Fr. 10,000 zu lauten. Für Offiziersschüler beginnt diese Verpflichtung erst mit Beginn des Flugunterrichtes.
- c) Instruktionsoffiziere des Militärflugdienstes und Beamte, die als ausserordentliche Instruktoren oder als Einflieger tätig sind, haben sich für Minimalsummen von Fr. 30,000 im Invaliditätsfall und Fr. 20,000 im Todesfall gegen Fliegerunfall zu versichern.
- d) Aktive Piloten und Beobachter, die während des militärischen Flugdienstes von einem Unfall betroffen werden, dessen Folgen sie an der Ausübung des Fliegens verhindern, erhalten für die Zeit, während der sie nicht flugtauglich sind, im Maximum aber für drei Jahre vom Unfalltage an gerechnet, die ihnen durch den Unfall entgangenen Flugstundenentschädigungen ausbezahlt.



III. Schematische Darstellung der Organisation des Militärflugdienstes.



#### IV. Organisation der Fliegertruppe.

##### Stab Fliegertruppe

Fl. Kp. 12

Jagd-Fl. Kp. 17

Jagd-Fl. Kp. 18

Flug-Pk. Kp.

| <i>Fl. Abt. 5</i> | <i>Fl. Abt. 4</i> | <i>Fl. Abt. 3</i> | <i>Fl. Abt. 2</i> | <i>Fl. Abt. 1</i> |
|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Stab              | Stab              | Stab              | Stab              | Stab              |
| Fl. Kp. 11        | Fl. Kp. 10        | Fl. Kp. 7         | Fl. Kp. 4         | Fl. Kp. 1         |
| Jagd-Fl. Kp. 15   | Jagd-Fl. Kp. 13   | Fl. Kp. 8         | Fl. Kp. 5         | Fl. Kp. 2         |
| Jagd-Fl. Kp. 16   | Jagd-Fl. Kp. 14   | Fl. Kp. 9         | Fl. Kp. 6         | Fl. Kp. 3         |
| Photozug 5        | Photozug 4        | Photozug 3        | Photozug 2        | Photozug 1        |

#### Ausbildung der Fliegertruppe

Sowohl das fliegende Personal, wie auch die Bodentruppe muss über weitgehende technische Spezialkenntnisse verfügen. Die soldatische Ausbildung schafft die notwendige Disziplin, das ausgeprägte Verantwortlichkeitsgefühl. Auf dieser Grundlage aufbauend, haben die entsprechenden Fachinstruktoren der Mannschaft und den Besatzungen die überaus differenzierten und zum Teil sehr weitgehenden, unbedingt notwendigen technischen Spezialkenntnisse beizubringen.

Nachstehend sollen einige Instruktionsoffiziere zu Worte kommen, die zur Zeit sich mit den bezüglichlichen Ausbildungszweigen befassen.

#### Die Ausbildung der Mannschaft

Von Major *Wuhrmann*.

Berücksichtigt man, dass in jeder Fliegereinheit ein Volksvermögen von über 2 Millionen Franken investiert ist, so ist es naheliegend, dass die Organe, die ein Material von solchem Werte zu unterhalten und für den Krieg bereit zu stellen haben, einer besonders gewissenhaften Auswahl und Ausbildung bedürfen. Ebenso wichtig, wenn für die Auswirkung im Kriege nicht noch bedeutsamer, ist aber auch der Umstand, dass es sich nicht nur um sehr teures Kriegsmaterial handelt, sondern dass dieses Material bei Verlust nicht ohne weiteres zu rechtzeitigem Gebrauch ersetzt werden kann. So ruht auf der Mannschaft der Fliegertruppe eine Aufgabe, die nur unter Anspannung aller Energie und Gewissenhaftigkeit befriedigend gelöst werden kann. Es obliegt ihrer Sorgfalt und Obhut jedoch nicht nur totes Material, sondern von ihrer Zuverlässigkeit hängt auch zum grossen Teil die Arbeit und das Leben der Flugzeugbesatzungen ab.