



## Beiträge zur Geschichte der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

---

### 1. August 1974: 60 Jahre Fliegertruppe

Beitrag von Korpskommandant Kurt Bolliger vom 11. Juni 1974

#### Vorbemerkung

Der nachfolgende Beitrag ist ein typischer Kurt-Bolliger-Text: sehr gut recherchiert, die Tatsachen beim Namen nennend, leicht verständlich und gut lesbar. Er müsste eigentlich von allen, die sich mit Luftwaffenprojekten befassen – auch von den politischen Entscheidungsträgern – gelesen und beherzigt werden.

Walter Dürig

#### Die Fliegertruppe:

#### 60 Jahre auf der Suche nach Doktrin, Organigramm und Material.

Am 1. August 1974 jährt sich der Gründungstag der schweizerischen Fliegertruppe zum sechzigsten Male. Bei der Fliegerabwehr ist die Altersbestimmung schwieriger. Nimmt man das Jahr 1939 mit der Einsatzbereitschaft der ersten "Flab-Detachements" als Zeitbasis an, so kommt man auf 35 Jahre. Keine dieser beiden Zahlen entspricht einer jubiläumswürdigen Zäsur. Trotzdem gibt es zwei Gründe für eine Rückschau, der im Laufe des Jahres verschiedene "Tage der offenen Türen" auf einigen Militärflugplätzen und eine Sonderschau im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern gewidmet sind. Einmal verlassen uns allmählich die letzten Pioniere aus dem Kreis der "mutigen Männer in ihren fliegenden Kisten" und ihre Betreuer von anno dazumal, die der Fliegertruppe auf dem beschwerlichen Weg des ersten Jahrzehntes geholfen haben.

Sodann mag es im nunmehr achten Jahre der laufenden Bemühungen um neue Kampfflugzeuge<sup>1</sup> für die Flugwaffe tröstlich sein zu wissen, dass unsere gegenwärtigen Sorgen und Schwierigkeiten weder neu noch aussergewöhnlich sind. Seit 1914 hatte sich jede Generation in Regierung und Armeeführung immer wieder mit Fragen des "aktiven und passiven Luftschutzes", wie man sich etwa bis 1935 ausdrückte, des "Flugwesens und der Fliegerabwehr" (ab 1936), beziehungsweise der heutigen "Luftverteidigung" auseinanderzusetzen. Wer die Berichte von Hauptmann Real, General Wille, Bundesrat Scheurer, General Guisan, Bundesrat Kobelt, Divisionär Rhiner, Divisionär Bandi und vieler anderer nachliest, kommt zum Schlusse, dass die rasch vorwärtsdrängende Technik und der Einbezug der dritten Dimension auf strategischer, operativer und taktischer Ebene stets schwer zu erfassen gewesen sind. Periodisch führten unbewältigte oder aufgeschobene Probleme aus diesen Gebieten hierzulande zu Stürmen im Wasserglas, zu eigentlichen Wellenschlägen, bisweilen aber auch zu richtigen Sturmfluten, durch die allerdings die internationale Entwicklung auf dem Gebiete des Luftkrieges nie aufzuhalten war.

Mindestens ein Teil unserer Dauerprobleme auf dem Gebiete der Doktrin und der darauf basierenden Materialbeschaffung geht deshalb auf den verständlichen Wunsch zurück; dem Kleinstaat und seiner grossen Infanteriearmee angepasste und trotzdem glaubhafte Lösungen für die Luftverteidigung zu finden. Dass sich dabei die Spezialisten aus ihrem allmählich auf mehr als 20 000 Meter über dem "Pierre du Niton" erhöhten Blickfeld oft auf Kollisionskurs mit dem Wunschdenken jener begaben, die sich geographisch an Grenzsteinen und Schlagbäumen orientierten, war wohl unvermeidlich. Über den Angriffswinkel dieser Kollisionskurse konnte man aber oft getrennter Meinung sein. Sicher ist die Fliegerseite bisweilen zu lange der Meinung gewesen, der angestrebte gute Zweck heilige in jedem Falle auch die Mittel und Verfahren. So

---

<sup>1</sup> Nach eingehender Erprobung beantragte der Bundesrat dem Parlament am 27. August 1975 die Beschaffung von 72 Flugzeugen Northrop F-5 Tiger II; davon 66 vom Typ F-5E (Einsitzer) und 6 vom Typ F-5F und beantragte dafür einen Kredit von 1170 Mio. Franken.

berichtete Bundesrat Scheurer schon im Jahre 1927 dem Parlament über seine damalige Schlichterrolle im Kampf zweier potentieller Flugzeuglieferanten um die öffentliche Gunst allgemein und jener der Piloten im speziellen:

"... Die Ausrüstung einer Armee mit einer tüchtigen Flugwaffe ist eine schwere Aufgabe für jedes Land. ... Es ist uns gelungen, einen Ausbildungsmodus zu finden, der uns gestattet, im Rahmen des Milizsystems Piloten und Beobachter auszubilden, die den Vergleich mit ihren ausländischen Kameraden vollständig aushalten können. Das scheint nun, nachdem es einmal da ist, etwas sehr Leichtes zu sein. Aber es ist eine Aufgabe schwerster Art, die nur deswegen heute in ihrer Schwere nicht begriffen wird, weil es gelungen ist, sie verhältnismässig ruhig und erfolgreich zu lösen. Eine weitere Frage war die: ist es möglich, in unseren Flugbetrieb, der jahraus, jahrein durchzuführen ist, Ordnung zu bringen? Sie wissen, man hat in früheren Jahren vom Flugplatz Dübendorf viel gesprochen, und die Ordnung, die ich dort 1920 angetroffen habe, war nicht eben glänzend. Die Flieger, die dort waren, erklärten, eine administrative Ordnung bestehe für einen Flieger, der jeden Tag sein Leben für sein Vaterland aufs Spiel setzen müsse, nicht. Wir sind in den Lüften: so kleine Dinge, wie die Beobachtung eines Kredites, die richtige Berichterstattung für den Verbrauch des Geldes, das gibt es für uns Flieger nicht ..."

Die Schwierigkeiten der Fliegertruppe sind aber wesentlich älter; sie sind sozusagen pränataler Art. Zunächst begann alles recht zielstrebig, allerdings schon vor mehr als 75 Jahren: 1897 beantragte der Bundesrat den eidgenössischen Räten zum ersten Mal, militärisch auch in der Luft aktiv zu werden. In der Botschaft für die Beschaffung eines Fesselballons – wozu neben 200 000 Franken unter anderem auch noch 66 Pferde angebeehrt wurden –, drückte der Bundesrat seine feste Überzeugung aus, "dass unsere Armee das mächtige Kriegsmittel des Fesselballons nicht länger entbehren darf, wenn sie sich nicht in bewusste Inferiorität gegenüber den anderen europäischen Armeen begeben will". Es handle sich "auch um die Stärkung des Vertrauens unserer Armee zu sich selbst. Der moralische Eindruck, welchen der Ballon des Gegners in der Schlacht auf unsere Truppen und selbst auch auf die Führung hervorbringen würde, wenn wir demselben keinen eigenen Ballon entgegensetzen hätten, wäre geradezu unberechenbar und könnte zum Verlust der Schlacht beitragen, in welcher um die Entscheidung gerungen wird." Man möchte sich wünschen, diesen Passus in der kommenden Botschaft für neue Militärflugzeuge wieder zu finden. Man müsste lediglich das Wort "Fesselballon" durch "Kampfflugzeug" ersetzen und die demoralisierende Wirkung des Ungleichgewichtes von der Armee und ihrer Führung auf die ganze Bevölkerung unseres Landes ausdehnen. Sie alle leben heute gemeinsam unter demselben zunehmend schlechter geschützten Himmel.

Die Tat von 1897 ist umso bemerkenswerter, als nur fünf Jahre vorher mit der allerersten Evaluation zum Thema "Luftkrieg" begonnen worden war. 1892 wurden zwei Abteilungschefs des Generalstabsbüros mit dem berühmten Luftschiffer Spelterini auf Fahrt geschickt, mit dem Auftrag, unterwegs "ihre ganze Aufmerksamkeit der Frage zuzuwenden, ob die Luftschiffahrt für die Kriegführung im eigenen Lande von wesentlichem Nutzen sein könne." Derart klare und knappe Aufträge zu Truppenversuchen hat es auf diesem Gebiet seither wohl nie mehr gegeben.

Existierten also damals in unserem Lande nur zwei Fachleute für Fragen der militärischen Luftfahrt, so ist ihre Zahl in den seitherigen 82 Jahren rasch angewachsen und dürfte heute etwa das Total aller Zeitungsleser, Fernsehteilnehmer und Radiohörer in unserem Lande erreichen – ein Kompliment an die Adresse der Massenmedien.

Es war deshalb wohl unvermeidlich, dass sich diese Fachleute schon kurz nach der historischen Tat von 1897 in die Haare gerieten und sich bezüglich Umfang, Art und Gewichtung der jeweiligen Beurteilungsparameter seither nie mehr einig wurden.

Bis zum ersten Weltkrieg wogte der Streit zwischen den Befürwortern von Ballon und Luftschiff und jenen der "Luftfahrzeuge schwerer als Luft" hin und her. Den Befürwortern des Aeroplans gelang es 1911, die Teilnahme eines Beobachtungsflugzeuges an den damaligen Herbstmanövern durchzusetzen.

Doch erlitten sie trotzdem eine Niederlage, weil der Einsatz mit einer Bruchlandung in einem Acker endete, womit die militärische Unbrauchbarkeit dieses Mittels selbstverständlich erwiesen war. Man hatte damit einfach die Evaluationsmethode der K und K-Armee übernommen, die sich im Jahre zuvor den ersten Panzerwagen von Daimler Benz vorführen liess. Bei diesem Anlass näherte sich das schnaubende, ratternde und rauchende Vehikel zu sehr dem Feldherrenhügel, von dem aus eine erlauchte Versammlung von Sachverständigen der Vorführung folgte. Ein Offizier von fürstlichem Geblüt wurde dabei von seinem Pferde abgeworfen und auch des Kaisers frommer Schimmel wollte ausbrechen. Damit war die neue Waffe ein für alle Mal erledigt.

Wer denkt nicht bei solchen historischen Bildern an Vergleichsflugtage der jüngsten Vergangenheit, an denen männiglich aufgrund der Silhouetten beider Konkurrenten und ihrer akustischen Visitenkarte im Tiefstflug zu einem sicheren Urteil über die militärische Eignung der gezeigten Modelle gelangte?

Was wunder, wenn bei dieser Uneinigkeit der Experten und "Experten" auch das Parlament nicht eben zukunftsgläubig war und ein Kommissionssprecher 1911 der Opposition in einer Luftfahrtmaterie eine Konzession mit den beschwichtigenden Worten abzurufen versuchte, man müsse diese Dinge nicht allzu ernst nehmen. "Es wird diese Entwicklung ihre natürlichen Grenzen haben, denn es hat – um mich vulgär auszudrücken – die Luft noch viel weniger Balken als das Wasser."

So blieb die entscheidende Tat der Mittelbeschaffung für unsere Fliegertruppe privater Initiative vorbehalten: die schweizerische Offiziersgesellschaft rief am 1. Dezember 1912 auf Antrag ihres Vorortes Freiburg zu einer Nationalspende für das Militärflugwesen auf, deren Ergebnis mit 1,7 Millionen Franken die kühnsten Erwartungen übertraf. 1913 kam es dann in den Herbstmanövern zu einem "erstmaligen und systematischen Einsatz von (gemieteten) Aeroplanen". Für alles weitere wurde vom Eidgenössischen Militärdepartement vorerst einmal eine Kommission bestellt, die ausser ein paar Protokollen allerdings nichts hinterliess, als der Ausbruch des ersten Weltkrieges die schweizerische Fliegertruppe gewissermassen durch Sturzgeburt ins Leben rief. Ihr erster Kommandant, Kavallerieinstructor und Privatflieger Hauptmann Real, fand zuoberst im Bundeshaus, wohin er kommandiert wurde, ein kleines Büro, Papier und einen Bleistift vor. Mit Hilfe dieser Gegenstände requirierte er zunächst die an der Landesausstellung gezeigten Flugzeuge und rief die im Lande vorhandenen oder heimkehrwilligen Privatpiloten zusammen.

Sodann versuchte er, eine eigene Flugzeugproduktion in Gang zu bringen und eröffnete damit prompt den Streit zwischen der Privatindustrie und den staatseigenen Betrieben. Diesem Zwist ist es bis in die letzten Jahre hinein leider immer wieder gelungen, nicht nur die Öffentlichkeit, sondern auch die Flieger selbst in jeder Entscheidungsphase in verschiedene Lager aufzuspalten, bis sich in den allerletzten Jahren allmählich die Erkenntnis durchsetzte, dass in diesem Kampf um Dogmen und Privatinteressen alle nur zu verlieren hatten. Real selbst resignierte damals vor den Schwierigkeiten schon nach zwei Jahren mit den Worten: "Höheren Ortes war man sich der eminenten Bedeutung des Flugzeuges als Aufklärungsmittel und als Kampfmaschine nicht genügend bewusst, und daher erfolgte von oben kein ermunternder Antrieb. Nach jeder Reise nach Bern fühlte ich mich erneut als Unterlegener. Man hatte und wollte keinen Zukunftsplan, man begnügte sich damit, dass die Fliegertruppe vegetierte. Aber: bei Aufdeckung der Nichtigkeit unserer Waffe wäre nicht eine Kommission, sondern der Kommandant der Abteilung zur Verantwortung gezogen worden." Real hat mit diesen Worten eine Entwicklung vorausgesehen, die bei den Flieger- und Fliegerabwehrtruppen seither fast zur Tradition geworden ist: die erfolgreiche Suche nach einem militärischen Sündenbock, der stellvertretend für die Folgen der Expertenstreite, divergierender Kommissionsgutachter, unterschiedlicher Konzeptionsauffassungen über unsere Landesverteidigung und des Futterneides zwischen Privatwirtschaft und Staatsbetrieb jeweils haftbar gemacht werden kann.

Nach Hauptmann Real versuchte man deshalb zunächst auch gar nicht, wieder einen Fachmann zu finden: man begnügte sich gewissermassen mit kommissarischer Verwaltung. Als 1917 ein Anonymus die Dübendorfer Flieger – übrigens fälschlicherweise – beschuldigte, sie hätten in einem Gasthaus Glas und Geschirr zusammengesäbelt, schrieb die Generalstabsabteilung dem neuen Kommandanten: "Sie sind zum Kommandanten der Fliegerabteilung ernannt worden, nicht wegen ihrer technischen Kenntnisse; dass sie vom Flugwesen und dem was dazu gehört nichts verstehen, war bei ihrer Wahl wohlbekannt. Sie sind ausgesucht worden, weil man sie als den geeigneten Mann erachtete, um Zucht und Ordnung in diesem Fliegerkorps zu schaffen. Diesen Anforderungen müssen sie nun entsprechen. ..."

Wohl deshalb gelangte die Suche nach einer Einsatzdoktrin für die neue Waffe bis zum Ende des ersten Weltkrieges zu keinem Ziel. Sie wandelte sich in der Zwischenkriegszeit zum Streite zwischen den Douhetisten, die in der Militärfliegerei eine selbständige, kriegsentscheidende Waffe kommen sahen, und den Anhängern einer weiteren, auf die grossen Verbände der Erdtruppe aufgeteilten Unterstützungswaffe. Während man sich im Auslande fast überall zu einem "sowohl-als-auch" entschlossen hatte und die Meinungen über die rüstungsmässigen Folgen dieses Entscheides sich zur Hauptsache an den Klassikern des Franzosen Rougeron und des Deutschen Wever orientierten, ging bei uns der Streit über die Auswertungen der Erfahrungen aus dem Ersten Weltkrieg weiter. Erst im Jahre 1936 erhob man die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen zur Waffengattung und entliess sie aus dem Status des blossen Dienstzweiges. 1945 erhielt der Kommandant erstmals Einlass zu den Sitzungen der Landesverteidigungskommission, wenn auch nur mit beratender Stimme. Erst 1965 wurden die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen korpsfähig und damit auch im obersten militärischen beratenden Gremium stimmberechtigt.

Damit waren aber die Religionskriege um die Rolle der Fliegerei im Rahmen unserer militärischen Landesverteidigung bei weitem nicht beendet. Seit 1943 sind ungefähr alle 6 bis 7 Jahre wieder neue Konzeptionspapiere erschienen, die materiell abwechslungsweise auf Empfehlungen für Flugzeugzahlen zwischen 1 000 und null ausmündeten, ihre Aufgabe in alternierender Reihenfolge mit Schwergewicht bei der Aufklärung, bei der indirekten, bei der direkten Unterstützung, in der Abfangjagd oder im Raumschutz sahen. Wen wundert's, dass deshalb auch die Beschaffer gezwungen waren, das eine oder andere Pflichtenheft jeweils en cours de route den allerneuesten Erkenntnissen der Strategen und Taktiker anzupassen, überstrich doch in den letzten Jahrzehnten eine Beschaffungsperiode meist mehr als einen doktrinären Zyklus?

Dass im technischen Teil dieser Pflichtenhefte sich auch die jeweiligen kontradiktorischen Standpunkte der Ingenieure nur schwer zu konkreten Formulierungen katalysierten, wird niemand verwundern.

Im Laufe der Jahrzehnte sind die Meinungen der Fachingenieure sukzessive an den Problemen Holz oder Metall, Reihen- oder Sternmotoren, Luft- oder Wasserkühlung, Ein- oder Doppel-, Hoch- oder Tiefdecker, ein- oder mehrmotorig, Ein- oder Zweisitzer und an tausend damit zusammenhängenden Detailproblemen aufeinandergeprallt. Wohl deshalb entstanden funktionelle Beschaffungsorganisationen – Projektleitungen – zum ersten Mal innerhalb unserer Verwaltung für die Beschaffung von Militärflugzeugen, nachdem sich die Kommissionslösungen als Schlichtungsmittel im Widerstreit der technischen Meinungen offenbar nicht sonderlich bewährt hatten. Dass der erste Versuch von 1958 mit der Projektleitung, damals "Arbeitsgemeinschaft" genannt, am Kampf zwischen Linie und funktionaler Organisation scheiterte, muss, durch die milde Lupe des heute vorhandenen zeitlichen Abstandes betrachtet, weniger Personen als dem Umstand zur Last gelegt werden, dass die Zeit für neue Organigramme damals eben noch nicht reif war. Heute hat sich die Institution der Projektleitungen gut eingelebt und stösst kaum mehr auf Widerstand. Ihre Effizienz findet zeitlich leider dort ihr Ende, wo die systematische Evaluationsprozedur mit ihrer strengen Mathematik und dem detailliert geregelten Rüstungsablauf durch das freie politische Kräftespiel und den industriellen Lobbyismus abgelöst wird.

Es blieb den Flieger- und Fliegerabwehrtruppen nicht erspart, auch auf anderen Gebieten durch unangenehme Erfahrungen zu neuen, bisweilen auch einmaligen und typisch schweizerischen Lösungen organisatorischer Probleme vorzudringen. War man 1936 mit der neuartigen Personalunion von Waffenchef und Truppenkommandant in die Ära der mehr oder weniger grossen Selbständigkeit eingetreten, so kritisierte General Guisan zehn Jahre später in seinem Bericht über den Aktivdienst diesen Zustand, ohne dass seine Bemerkungen vorerst berücksichtigt worden wären. Erst 1968 wurde dem Kommandanten ein eigener Waffenchef beigegeben. Gleichzeitig erfolgte die de-jure-Anerkennung der seit einigen Jahren auch bei uns de facto eingeführten Trennung zwischen Kommandoführung und Einsatzleitung, von den Angelsachsen als "Command and Control" schon im zweiten Weltkrieg als Ergebnis der ersten praktischen Applikation der Verfahrensforschung institutionalisiert. Dem Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen wurde ein hauptamtlicher "Chef Führung und Einsatz" unterstellt. Materiell schuf das "Florida"-System mit seinen in Programmen gegossenen Einsatztaktiken und -techniken die Voraussetzungen für die Bewältigung der Zeitkompressionsprobleme der Mach-2+-Epoche der "Mirage" und der Boden-Luft-Fliegerabwehrwaffen "Bloodhound". Es ermöglicht auch die volle Ausnützung der Flexibilität der Flugwaffe und der weitreichenden Fliegerabwehrwaffen. Die seit 1944 bestehende Trennung zwischen Luft und Boden bei der Fliegertruppe ist eine weitere schweizerische Eigenart, bedingt durch die Besonderheiten der Miliztruppe, der es bis heute stets gelungen ist, unterstützt durch den Sauerteig der kleinen, aber effizienten Berufsunterhaltsorganisation der Abteilung der Militärflugplätze, auf der Höhe der rasch fortschreitenden Technik zu bleiben. Auch das derzeit geltende Mischungsverhältnis zwischen Berufspiloten des Überwachungsgeschwaders, der Werk- und Einflieger und der Instruktion einerseits und den Milizpiloten andererseits, seien es nun die "ganz echten" oder jene aus der Swissair mit oder ohne vorgängige Jahre im Überwachungsgeschwader, dürfen wir als einen glücklichen Wurf bezeichnen, der uns zu einem guten Ausbildungsstand verholfen hat. "Vous avez démystifié l'aviation" hat uns kürzlich der Kommandant der französischen Armée de l'Air anlässlich seines Besuches gesagt, als er unser Verhältnis Aufwand und Nutzen näher kennen gelernt hatte.

Im Alter von 25 Jahren hat die Fliegertruppe eine Schwester erhalten: die ersten Verbände der Fliegerabwehr sind ungefähr auf den zweiten Weltkrieg hin einsatzbereit geworden. In der Folge sind Familienzweige nicht ausgeblieben. Hüben und drüben war man bisweilen der Meinung, man habe allen Grund, frustriert zu sein. Einmal ging der Streit um die Höhe der periodischen Mitgift; zu andern Zeiten war man sich über die gerechte Verteilung von Lob und Tadel nicht einig, die den beiden Waffenzweigen von oben und aussen für die Erfüllung ihrer Pflichtanteile an der Aufgabe "Luftverteidigung" zu Teil wurden. Dieses Zerwürfnis nahm bisweilen – etwa in den frühen 1960er-Jahren – peinliche Ausmasse an. Es ist vorwiegend das Verdienst meines Amtsvorgängers – Oberstkorpskommandant Eugen Studer – allen klar gemacht zu haben, dass sich Flieger und Fliegerabwehr nicht konkurrenzieren, sondern mit ihren so verschiedenen Vor- und Nachteilen aufs Beste ergänzen.

So wenig wir es uns heutzutage angesichts der sehr zielgerichteten Aktionen der Armeegegner noch leisten können, innerhalb der Fliegertruppe sterile dogmatische Streitigkeiten über Aufgabe und bestgeeignete Mittel zu deren Erfüllung vor die Öffentlichkeit zu tragen, dürfen wir auch in Zukunft nicht wieder den Eindruck erwecken, Flugwaffe und Fliegerabwehr seien echte Alternativen und könnten bei Beschaffungsvorhaben gegeneinander ausgespielt werden.

Wir dürfen im Gegenteil dankbar anerkennen, dass gerade die in den letzten Jahren dank der guten zwischenmenschlichen Beziehungen der Kommandanten beider Waffen auf allen Stufen stark intensivierten Übungen auf Gegenseitigkeit uns zu Erfahrungen und Einsichten verholfen haben, die den beidseitigen Ausbildungsstand stark förderten.

Die Geschichte der ersten sechzig Jahre unserer Fliegertruppe ist eine Aufzeichnung einer fast ununterbrochenen Kette von Krisenlagen, von tatsächlichen oder auch nur vermeintlichen Problemen aller Art, von zahlreichen persönlichen Tragödien einzelner Piloten oder bestimmter

Kommandanten, von leidenschaftlicher Parteinahme einer weiten Öffentlichkeit für oder gegen bestimmte Flugzeuge oder Aufgabenstellungen.

Es hat im Laufe dieser Zeit viele Fälle von Kleingläubigkeit und unberechtigten Minderwertigkeitsgefühlen gegeben. Den Jüngeren sind wohl nur noch die überstürzte Flucht aus den N 20- und P-16-Entwicklungen und der Teilrückzug aus der Mirage-Beschaffung in Erinnerung geblieben. Beim Studium der damaligen und seitherigen Publikationen, stenographischen Bulletins und Protokollen aller Art stellt man mit einer gewissen Rührung fest, dass manch einer später vom Saulus zum Paulus geworden ist und dass die alte Erfahrung vom Schweizer, der nach der Tat zum Rat schreitet, in der Geschichte der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen verschiedentlich verifiziert worden ist.

Nur Laien werden deshalb annehmen, wir befänden uns gerade heute in einer speziell schwierigen Situation. Die Gründe für diesen ständigen Spannungszustand sind einleuchtend: die Fliegertruppe war zu allen Zeiten auf Spitzentechnik angewiesen. Das brachte Risiken, Kosten und Zeitverluste. Das Ausmass der zu vergebenden Rüstungsaufträge liess die Konkurrenten oft ihre Kinderstube vergessen und verführte ihre in- und ausländischen, bekannten und unbekannt Lobbyisten bisweilen auch dazu, in ihren Methoden nicht gerade wählerisch zu sein. Die Lösung der gestellten Aufgabe erforderte im Laufe der Zeit stets kompliziertere Mittel und Systeme. Mit dem Einzug der Elektronik und dem Aufkommen der elektronischen Kriegsführung wurden auch die Methoden der Einsatzleitung schwerer verständlich und mussten sich zwangsläufig hinter dem Schleier einer allmählich dichter werdenden Geheimhaltung verbergen.

Für die Milizarmee aber wünschen sich unsere Mitbürger seit jeher etwas Überschaubares, leicht Erfassbares, neuerdings wohl auch Umweltfreundliches. Das Unbehagen im Kleinstaate, das sich an viel Unterschwelligem und Emotionalen äufnet, hat zuzeiten – etwa bei der auch heute noch gerne und immer wieder als Menetekel zitierten Mirage-Krise – ein Ventil bei Problemen der Flugwaffe gefunden.

An Problemen also, die sich nie verbergen lassen. Ein Flugzeug ist entweder einsatzbereit - oder es ist es nicht. Der Beweis ist bei jedem Einsatz anzutreten, das Vertrauen zwischen Besatzungen, Bodenmannschaften und Einsatzleitung muss uneingeschränkt sein und stets neu erworben werden. Jeder Einsatz ist sozusagen Ernstfall – auch ohne Feind. General Guisan hat 1946 in seinem Bericht diese einmalige Dauersituation der Fliegertruppe für seine Zeit treffend umschrieben. "Die Geschichte dieser sechs Jahre schloss für diese Waffe tatsächlich alles Mögliche ein: ständige Wachsamkeit und eine Reihe von Einsätzen, deren Ziel die Verteidigung unserer Neutralität in der Luft war; Vorbereitung auf den drohenden Krieg, was Anpassungsmassnahmen verlangte sowie Änderungen hinsichtlich Organisation, der Methoden und Personen. So war denn paradoxerweise die einzige Waffe, welche mehr und mehr die Feuertaufe empfing, auch diejenige, welche zur gleichen Zeit umgeschmolzen werden musste."

Wir dürfen heute mit Dankbarkeit feststellen, dass es zu allen Zeiten tollkühne Männer in ihren geliebten Kisten und hinter den minder geliebten Schreibtischen gegeben hat, die der Fliegertruppe den Weg durch die zahlreichen Klippen und Flauten gewiesen haben. Einem Teil von ihnen dürfen wir die Dankbarkeit der heute aktiven Generation noch persönlich abstatten. Viele andere sind das Opfer von Unfällen, einige auch von Luftkämpfen im Aktivdienst geworden. Ihnen sei diese kurze Rückschau zusammen mit der Versicherung gewidmet, dass auch die heutige Generation bemüht ist, Auswege aus den momentanen Schwierigkeiten zu finden, um den Flieger- und Fliegerabwehrtruppen zu ermöglichen, auch in den nächsten Jahrzehnten ihren wichtigen und eines Tages vielleicht sogar ausschlaggebenden Beitrag an die Kriegsverhütung durch glaubhafte Dissuasion zu leisten.