

Der Einfluss von «Maulwürfen» in Guisans Stab¹

Wie mitten im Zweiten Weltkrieg der Chef unserer Flugwaffe gestürzt wurde. Der «Fall Bandi», historisch beleuchtet.

Von Felix Müller

«Ich kann am Platze der Gerechtigkeit nicht die Niederträchtigkeit als Kriterium der militärischen Geschichtsschreibung anerkennen ... Ich habe daher einen unabdingbaren Anspruch darauf, dass mein guter Name zu meinen Lebzeiten wieder hergestellt werde.» Wenn man bedenkt, dass mit diesen Worten eine «Eingabe zum Bericht von General Henri Guisan und zum Bericht des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen» endete und der Verfasser dieser Zeilen den Rang eines Oberstdivisionärs bekleidete, versteht man, dass die Sache damals einigen Staub aufwirbelte.

Einblicke

Am meisten Kampferfahrung machte im Zweiten Weltkrieg die Schweizer Flugwaffe, und sie bewährte sich gegen überlegene deutsche Kräfte glänzend. Dennoch wurde der Baumeister dieser Erfolge, Oberstdivisionär Hans Bandi, mitten im Krieg aus undurchsichtigen Gründen aus dem Amt gekippt. Eine kürzlich vollendete Untersuchung versucht, die Hintergründe und die Folgen dieser Affäre aufzuzeigen. Man erhält dabei Einblick in die Zustände in nächster Umgebung des Generals.

Damals, das war im Frühjahr 1947. Die Schweiz war eben im Begriff, den Aktivdienst formell und administrativ zu den Akten zu legen, wozu natürlich ein Rechenschaftsbericht des Oberbefehlshabers gehörte. Dieser zog darin Bilanz über die sechs Kriegsjahre und widmete, neben grundsätzlicheren Ausführungen, auch den einzelnen Waffengattungen je ein Kapitel. Wo zum Beispiel für die Infanterie fünf und für die Artillerie gar nur zwei Seiten genügten, erstreckt sich der Abschnitt über die Flieger- und Fliegerabwehrtruppe über neunzehn Seiten. Er wurde erst noch von einem Sonderbericht des amtierenden Kommandanten begleitet, der immerhin nochmals 213 (!) Seiten umfasste. Derart überproportional waren nun die Schwierigkeiten dieser Waffengattung wohl auch nicht, dass sich eine solche Sonderbehandlung aufgedrängt hätte. Offenbar lag da noch ein Sprengsatz versteckt, der dann effektiv auch losging, – in eben der erwähnten «Eingabe», die zu einem politischen Nachbeben führte.

Die Schrift stammte aus der Feder von Oberstdivisionär Hans Bandi, der die Flieger- und Fliegerabwehrtruppe seit 1936 kommandiert hatte, auf den 31. Dezember 1943 aber unter fragwürdigen Umständen aus dem Amt entlassen wurde. Man war denn auch nach Kriegsende sehr bestrebt, die ganze Affäre möglichst rasch unter den Teppich zu kehren, um die hagiographische Bewältigung des Zweiten Weltkrieges unbeeinträchtigt zu lassen.

Heute allerdings liegt einiges neues Material – zu dem eine vor kurzem bei Professor Walther Hofer abgeschlossene Lizenziatsarbeit (Verfasser: Hermann Anthamatten) gehört – vor. Dieses ermöglicht eine neue Gewichtung der Affäre und damit gleichzeitig einen Einblick in die Verhältnisse in der Armeespitze zur Zeit des Aktivdienstes.

Dringendste Sorge: besser und schöner reiten

Dass Hans Bandi dereinst die Flugwaffe in schwierigster Zeit befehligen würde, hätte wohl niemand vorausgesagt. 1882 bei Büren (Kanton Bern) als Sohn eines Konditors geboren, besuchte er nach der Primarschule für einige Zeit das Gymnasium, um schliesslich eine Mechanikerlehre zu absolvieren. Doch das Fernziel Maturität verlor er nicht aus den Augen; er erreichte es schliesslich auf dem zweiten Bildungsweg.

¹ Artikel erschienen in der Weltwoche Nr. 37 vom 11. September 1986.

Danach studierte er in Deutschland Elektroingenieur, schlug als Artillerist die Instruktorlaufbahn ein und wurde im Rahmen dieser Karriere am Vorabend des Ersten Weltkrieges nach Fulda abkommandiert; dort lernte er auch seine spätere Frau kennen. Bandi hatte also vielfältige Beziehungen zu Deutschland, woraus ihm seine Gegner später immer Sympathien zu den Nazis andichteten, was aber eindeutig ins Kapitel Rufmord gehört.

Versetzung in den Generalstab, Kommandant eines Artillerieregimentes und einer Artilleriebrigade hiessen die nächsten Stationen seiner Laufbahn, in der bis zu diesem Zeitpunkt jeder Bezug zur Fliegerei fehlt. Mitte der 1930er-Jahre schien man in Offizierskreisen zu realisieren, dass auch der Luftraum Schauplatz künftiger bewaffneter Konflikte sein würde: In einem Schreiben an das Eidgenössische Militärdepartement machte die Schweizerische Offiziersgesellschaft auf den «argen Zustand unserer aktiven und passiven Abwehr» aufmerksam. Darauf beauftragte die Generalstabsabteilung Hans Bandi mit der Ausarbeitung eines «Memorial Luftschutz», das dieser Ende 1935 ablieferte. Bandi umreisst darin in knappen, klaren Worten den zentralen Stellenwert, den Flugwaffe, Fliegerabwehr und Zivilschutz im Rahmen eines modernen Krieges haben werden, um daraus die Notwendigkeit verstärkter Anstrengungen und der Koordination dieser Anstrengungen in einer Hand abzuleiten.

Zu dieser Zeit vermittelte der Verlauf der Weltgeschichte einiges Anschauungsmaterial für die Aktualität von Bandis Thesen – zum Beispiel die Eroberung Abessiniens oder der Spanische Bürgerkrieg mit seinem Fanal Guernica, wobei erst noch der Nachschub der «Legion Condor» ungeniert schweizerisches Gebiet überflog. Als dann ein deutsches JU-52-Flugzeug mit uniformierter Besatzung im April 1936 bei Biel abstürzte, drang die Frage des Neutralitätsschutzes im Luftraum sogar ins Bewusstsein der obersten Bundesbehörden.

Am 13. Oktober 1936 wählte der Bundesrat Bandi zum Chef der Abteilung für Flugwesen und aktiven Luftschutz und beförderte ihn bald danach zum Oberstdivisionär. Gegen diese Ernennung hatte offenbar vorgängig ein hoher Fliegeroffizier, Oberstleutnant Rihner, bei Bundesrat Minger vergeblich interveniert, wobei ohne Zweifel auch als Argument vorgebracht wurde, dass ein Artillerist vom Fliegen ja nichts verstehe. Für diese auf den ersten Blick in der Tat erstaunliche Tatsache hält ein späterer Kommandant dieser Truppe, alt Korpskommandant Kurt Bolliger, eine ebenso einfache wie plausible Erklärung bereit: «Im eigenen Laden war niemand von Format vorhanden. Die Flieger waren untereinander zerstritten und pflegten ihre Intrigen und wollten vor allem nur eines: fliegen. Das Verständnis für übergeordnete Problemstellungen fehlte völlig.» Und dann gehörte ja zu diesem Kommando auch noch die Fliegerabwehr!

Auf Bandi wartete ein gerüttelt Mass an Arbeit, das man am einfachsten auf den Nenner bringt, dass er eine Flug- und Fliegerabwehrwaffe überhaupt erst schaffen musste: Es fehlte an Einsatzdoktrinen, Material und zum Teil an qualifizierten Mannschaften. Und es fehlte vor allem nach wie vor an Verständnis für die Besonderheiten und Bedürfnisse dieser neuen Waffen. So erwog man beispielsweise noch Anfang 1937 ernsthaft, der Oberzolldirektion eine Art fliegende Grenzwacht – fliegende Zöllner gewissermassen – anzugliedern. Das Eidgenössische Militärdepartement opponierte diesem unsinnigen Plan nicht einmal besonders energisch. Es hatte eben, wie Kurt Bolliger vor einigen Jahren mit unüberhörbarer Ironie feststellte, damals «dringendere Sorgen: Wenn man die Liste der Abkommandierungen jener Zeit durchgeht, findet man eine stattliche Zahl von Auslandaufenthalten zum Zwecke der Verbesserungen der Reitfähigkeit ... Dagegen nur sehr wenige Missionen in Belangen des Flugwesens. Man war damals noch zweieinhalb Jahre vom Ausbruch des Zweiten Weltkrieges entfernt, der im Wesentlichen ein Krieg der Panzer und der Flieger werden sollte.» In dieses Bild passt, dass Hans Bandi trotz wiederholter Vorstösse seinerseits nicht Mitglied der Landesverteidigungskommission (bestehend aus den drei Kommandanten der Armeekorps, dem Chef der Abteilung für Infanterie, dem Generalstabschef und dem Chef des Eidgenössischen Militärdepartements) wurde. Die grundsätzlichen Entschlüsse der Armeespitze wurden immer ohne direkte Berücksichtigung der Anliegen von Flieger und Fliegerabwehr gefällt.

Die grössten Widerstände hatte Hans Bandi allerdings auf dem Gebiet der Materialbeschaffung zu überwinden. Die Kriegstechnische Abteilung (KTA), die Waffenschmiede des Bundes in Thun, verteidigte mit Haken und Ösen ihre Privilegien bei der Produktion von Rüstungsgütern. Der alarmierende Rückstand der Schweiz in Bezug auf die Leistungsfähigkeit ihrer Flugzeuge und Fliegerabwehrgeschütze beunruhigte Hans Bandi zutiefst und liess ihn nach privatwirtschaftlichen Alternativen zur Kriegstechnische Abteilung Ausschau halten. Doch diese wusste die vorhandenen Ambitionen der Firma Bührle (in Zusammenarbeit mit den Messerschmitt-Werken!) erfolgreich zu sabotieren, weil man in Thun ganz einfach an einem eigenen Flugzeug bastelte, das dann im Laufe des Krieges wirklich in die Luft ging, aber nur wenig taugte. (Der ganze Vorfall kommt einem irgendwie vertraut vor ...).

12 Fliegerabwehrgeschütze gegen Hitlers Luftwaffe

Mit dem Anwachsen der internationalen Spannungen erhöhte sich Bandis Ungeduld, worauf der Chef der Kriegstechnischen Abteilung, Oberst Robert Fierz Bundesrat Rudolf Minger in einem Brief vom 9. November 1937 mitteilte: «Wir sind absolut davon überzeugt, dass wir heute einem europäischen Krieg ferner als noch vor wenigen Jahren stehen, sodass es also keinen Zweck hat, aus diesem Grunde kostspielige Anschaffungen in der Privatwirtschaft oder im Ausland zu machen, die den effektiven Kriegsorderungen nicht Genüge leisten und man dann wegen Kreditmangels nicht in der Lage ist, zweckmässiges (das heisst von der Kriegstechnischen Abteilung entwickeltes, Anmerkung der Redaktion) Material zu beschaffen.»

Gegen die Tatenlosigkeit von Armeespitze und Bundesrat setzte Bandi schliesslich unmittelbar vor Kriegsbeginn den Kauf von 90 Kampfflugzeugen Messerschmitt ME-109 in Deutschland durch, wobei die letzten Exemplare erst im April 1940 zur Ablieferung kamen. Es waren, wie Edgar Bonjour später urteilte, die «einzigsten wirklich kriegstauglichen Flugzeuge», welche die Schweiz im Zweiten Weltkrieg besass.

Das gleiche Bild bot sich auf dem Gebiet der Fliegerabwehrkanonen, wo die Kriegstechnische Abteilung im Alleingang und gegen den ausdrücklichen Willen des zuständigen Kommandos ein sonst ungebräuchliches Kaliber bevorzugte, das erst noch bei Kriegsbeginn nicht zur Verfügung stand. Kurz entschlossen liess deshalb Bandi bei der Firma Bührle Oerlikon zum Export bereitstehendes Material beschlagnahmen. Ohne diese Massnahme hätte die Schweiz bei der Mobilmachung ihren Luftraum mit damals erst 40 kriegstauglichen ME-109 und mit 12 (!) Fliegerabwehrgeschützen vom veralteten 7,5-cm-Kaliber gegen Luftstreitmächte verteidigen müssen, die im Falle Deutschlands 4 300 Flugzeuge umfasste. Solche Relationen erst rücken die Abwehrkapazitäten der Schweizer Armee in den ersten Kriegsmonaten ins richtige Licht!

Vorerst musste ein Kampfverbot für die Schweizer Flieger erlassen werden, vermutlich nicht zuletzt auch zur Vermeidung eines Lieferstopps bei den Kampfflugzeugen ME-109. Als im Frühjahr 1940 die Grenzverletzungen durch deutsche Flugzeuge zunahmen, wurde das Verbot, in Grenznähe zu fliegen, aufgehoben. Es kam dann sehr rasch zu teilweise heftigen Luftkämpfen, wobei die zahlenmässig meist unterlegenen Schweizer ausgezeichnete Figur machten. Deutsche Drohgebärden und diplomatische Demarchen liessen nicht auf sich warten. Der Bundesrat beschloss aus politischer Rücksichtnahme, den Kampfgeist der Flieger zurückzubinden, und Guisan widersetzte sich diesem Ansinnen durchaus nicht. Er kommentierte allerdings in seinem Rechenschaftsbericht: «Der augenscheinliche Angriffsgeist, mit dem unsere Piloten ihre defensive Aufgabe erfüllten, wurde zu einem eindrucklichen Symbol unseres Widerstandswillens.»

Der Nachruhm dieser Heldentaten hielt allerdings nur knapp ein Jahr an. Es lässt sich im Tagebuch des Chefs des persönlichen Stabes von Guisan, Bernard Barbey, verfolgen, wie vom Jahreswechsel 1940/41 an zunehmend Bemerkungen über die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen fallen. Immer wieder ist von «Abkapselung» die Rede, von «mangelnder Zusammenarbeit mit den Bodentruppen», von «fehlender Kenntnis der Einsatzdoktrin» im Kriegsfall.

Zusätzlich finden sich in Tagebuch von Bernard Barbey Hinweise darauf, dass sich der grandseigneurale Guisan und der kantige Bandi auf menschlicher Ebene nicht verstanden. Um so eher war der Oberbefehlshaber bereit, den vorgebrachten Kritiken Gehör zu schenken. Im Frühjahr 1941 hatte sich Bandi schriftlich zu Organisations- und Materialfragen zu äussern, doch der Bericht erreichte Guisan bereits in kommentierter Form: Handschriftliche Anmerkungen und Kommentare lassen an den Ausführungen des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen fast keinen guten Faden.

Wer fiel da Bandi in den Rücken? Guisans Stabschef Barbey und ein gewisser Etienne Primault, ein junger, ehrgeiziger Fliegeroffizier, der auf diese Weise seinen Vorgesetzten desavouierte. Hatte nicht Kurt Bolliger von «Intrigen» gesprochen? Hier tauchen sie nun zum ersten Mal ganz handfest auf; es ist offensichtlich, dass eine Gruppe eingefuchster Fliegeroffiziere den von der Artillerie verpflanzten Bandi nie akzeptierte.

Diese Kreise wussten sich offenbar in der Umgebung des Generals immer besser Gehör zu verschaffen, nicht zuletzt wohl, weil es dort an wirklich kompetenten Leuten zur Beurteilung der laut gewordenen Klagen fehlte. Im Januar 1942 beauftragte der General daher den vor kurzem zurückgetretenen Oberstkorpskommandant Rudolf Miescher (der allerdings von der Fliegerei auch nichts verstand) mit einer Untersuchung über die Verhältnisse bei den Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. Bandi war sich über die Bedeutung dieser Mission völlig im Klaren, und er schrieb Guisan, «das vorgesehene Verfahren» könnte «zu persönlicher und unsachlicher Kritik geradezu aufmuntern und dadurch der Kommandoführung mehr schaden als nützen».

Im Laufe von Rudolf Mieschers Gesprächen schälten sich folgende Hauptpunkte der Kritik heraus: fehlende Zusammenarbeit mit anderen Truppen, schlechtes Verhältnis zu den Untergebenen, Konflikte mit der Kriegstechnischen Abteilung, zu grosser Einfluss des Stabschefs. Der Schlussbericht brachte die Sache aber auf einen Nenner: Das Ganze sei eine Personal- und nicht eine Organisationsfrage und hänge mit der internen und externen Isolation des Kommandanten zusammen. Dennoch plädierte Rudolf Miescher für ein Verbleiben Bandis in seinem Amt, machte jedoch eine Reihe konkreter Vorschläge zur Verbesserung der Situation.

Offensichtlich ist, dass gewisse Kreise mehr erwartet hatten. Barbey attestierte Rudolf Miescher zwar «hohe Gesinnung» und eine «stolze Haltung», um dann weiterzufahren: «Immerhin erkennt man, warum dieser Bericht an sich nicht das entscheidende Mittel sein kann, das die Eiterbeule zum Platzen bringen würde.»

Damit wird immerhin klar, welches Ziel man sich in diesen Kreisen gesetzt hatte, und tatsächlich wirkten die «Maulwürfe», wie Bandi seine Gegner in einem Brief an Guisan bezeichnete, weiter. Die Fliegeroffiziere Etienne Primault und Pierre Magron fanden immer direkteren Zugang zur Armeespitze, konnten sich des langen und breiten über die hängigen Probleme äussern, erteilten Ratschläge und begannen ungeniert, die Nachfolgefrage zu erörtern. Denn das war es letztlich, was die Speerspitze dieser Opposition antrieb: Friedrich Rihner, der die Bevorzugung Bandis bei der Besetzung des Kommandos der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen nie verwinden konnte, wollte dessen Posten. Der Karrierist Etienne Primault setzte auf diese Karte, um in Rihners Windschatten nach oben zu gelangen. Die Rechnung ging in der Tat perfekt auf: Auf Bandi folgte Rihner, auf Rihner Primault. Dieser allerdings wurde schliesslich gewissermassen von der Geschichte eingeholt, indem er im Zusammenhang mit der Mirageangelegenheit in Ungnade fiel und aus dem Amt gefegt wurde.

Bundesrat Kobelt widerspricht Guisan

Die welsche Kamarilla in der Umgebung des Generals begann ab Herbst 1942 systematisch, den Sturz Bandis zu betreiben. Mit einigem Kopfschütteln lässt sich in den Tagebüchern von Bernard Barbey verfolgen, wie dieser – ein Literat ohne irgendwelche Erfahrungen auf dem Gebiet des Militärflugwesens – eigenhändig an Einsatzdoktrinen für die Flugwaffe herumbastelte. Dabei verliess er sich wohl ausschliesslich auf Einflüsterer französischer Muttersprache.

Aus diesen Arbeiten resultierten schliesslich Befehle – strategische und taktische Verhaltensregeln – des Generals an Hans Bandi, womit sich dessen Manövrierraum immer weiter verengte und dessen Kompetenz auch in fachlicher Hinsicht unterminiert wurde.

Dass man den Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen so erst recht in die «Abkapselung» drängte (ohne ihm aber den Einsitz in die Landesverteidigungskommission zu ermöglichen), dass man ihn in die «Isolation» trieb, die man ihm handkehrum wieder zum Vorwurf machte, liegt auf der Hand. Und er war charakterlich nicht so beschaffen, dass er seinen Kopf noch aus der Schlinge zu ziehen vermocht hätte. Bandi war ein gradliniger harter Schaffer, kompromisslos und manchmal etwas stur, ein schlechter Menschenkenner und darum tendenziell misstrauisch. Doch wer sein Vertrauen genoss, genoss es in fast übermässigem Ausmass, so zum Beispiel sein Stabschef Rudolf Meyer, was natürlich die andern Offiziere frustrierte. Vor allem aber war ihm Diplomatie als Wort wie als Verhaltensweise gänzlich fremd. Er wich, als die Kritik immer stärker wurde, kein Jota von seiner Haltung ab, und er unternahm keinerlei Versuche, sein Verhältnis zu Henry Guisan im persönlichen Bereich zu verbessern, indem er beispielsweise dessen Eitelkeit ein wenig mehr geschmeichelt hätte.

Im Gegenteil: Als die Reditidee geboren wurde, versteckte er seine Vorbehalte nicht und befolgte die Anweisungen des Armeekommandos nur zögernd. Alt Korpskommandant Kurt Bolliger vertritt die Ansicht, dass Bandi dafür gute Gründe hatte: «Die Flugplätze generell in den Alpenraum zu verlegen stellte die Flieger vor grosse Navigations- und Reichweitenprobleme. Es gab damals eben noch keinen Blindflug.» Doch um solche technischen Details kümmerte sich dieser Generalstab nicht, und Bandi verstand es wiederum nicht, seine Einwände plausibel zu machen. Man hatte also einen weiteren Beweis für seinen «Isolationismus». Jetzt schritt Guisan zur Tat. Er teilte Bundesrat Karl Kobelt in einem Brief vom Oktober 1943 mit, dass er Bandi von seinem Posten entfernen wolle, unter anderem, weil er die Verantwortung für die «mangelnde Kriegsvorbereitung» dieser Waffe nicht mehr länger tragen könne – ein etwas merkwürdiges Argument, wenn man an die deutsch-schweizerischen Luftkämpfe von 1940 denkt!

In einem langen Brief vom 13. November 1943 wehrte sich Hans Bandi gegen die immer vehementer vorgebrachten Vorwürfe und attestierte unter anderem dem General ein laienhaftes Verständnis in Bezug auf das Wesen der Flugwaffe. Doch Karl Kobelt liess sich nicht mehr umstimmen, und die Ablösung an der Spitze der Kommandos der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen fand am 1. Januar 1944 statt. Oberst Rihner war, nach achtjährigem Kampf, am Ziel seiner Wünsche. Bemerkenswerterweise verschwindet praktisch mit diesem Datum das Thema Flugwaffe aus den Tagebüchern von Bernard Barbey, obwohl vermutlich die als so katastrophal geschilderten Zustände nicht über Nacht verbessert werden konnten. Mit anderen Worten: Die Person war das eigentliche Problem, nicht die Sache!

Zu den ersten Wünschen des Generals an den neuen Kommandanten gehörte die Abfassung eines Berichts über den Zustand der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen am 1. Januar 1944, und zwar mit folgender Begründung: «On ne sait jamais ce que l'avenir nous réservé.» Friedrich Rihner (respektive, wie man heute weiss, Etienne Primault) machte sich an die Arbeit und lieferte in kürzester Zeit einen Bericht ab, der nach einfachstem Schwarzweissmuster gestrickt war. Doch Henri Guisan verfügte jetzt, wie erwünscht, über einen reichen Fundus von Argumenten, um damit allfällige Vorwürfe wegen der Entlassung von Hans Bandi kontern zu können.

Offenbar war er aber bei Kriegsende seiner Sache nicht mehr sehr sicher, weshalb er mit einer Offensive möglichen Angriffen zuvorzukommen beschloss. Weshalb aber mit dem Generalsbericht auch noch der Bericht Rihner vom 1. Januar 1944 veröffentlicht wurde, liess sich im Nachhinein nicht mehr klären. Guisan erklärte dies mit einer Panne (dem sollte Bundesrat Karl Kobelt klar widersprechen!); im Übrigen übernehme er «die Verantwortung für die Publikation»; der Inhalt allerdings sei «Sache des Autors». Kommentar von Anthamatten in seiner Lizenziatsarbeit: «Pontius-Pilatus-Politik»!

Schweizer Armeespitze: ein Gremium von Kavalleristen

Das Verhalten von Henri Guisan gegenüber Hans Bandi wirbelte hinter den Kulissen ziemlich Staub auf. Oberstkorpskommandant Fritz Prisi verwendete in einem Brief an Bundesrat Karl Kobelt die Charakterisierung «postume öffentliche Hinrichtung», Ausbildungschef Hans Frick die Attribute «unverständlich und unentschuldig», und Generalstabschef Louis de Montmollin meinte - «en un mot, qui est peut être un peu fort» – in Bezug auf Henri Guisans Verhalten: «Travailler à sa propre gloire.»

In seiner Stellungnahme zum Generalsbericht äusserte sich der Bundesrat im Frühjahr 1947 auch zu den Verhältnissen bei den Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. Dabei versuchte er, wie Anthamatten meint, eine «diplomatische Gratwanderung». Er rühmte die Leistungen der Luftwaffe, qualifizierte Hans Bandis Arbeit relativierend als «nach bestem Können geleistet» und hielt andererseits aber mit einer gewissen Kritik an Henri Guisan nicht zurück.

Praktisch gleichzeitig veröffentlichte Bandi die bereits erwähnte «Eingabe», eine recht detaillierte Verteidigungsschrift von einer Vehemenz, der es dennoch nicht an Stil mangelt und die im Wort «Niederträchtigkeit» gipfelt. Damit war der Fall endgültig zu einem Politikum geworden. Der Bundesrat sah sich veranlasst, Oberstdivisionär Claude DuPasquier mit einer weiteren, abschliessenden Untersuchung zu beauftragen. Am 25. Juli 1947 konnte dieser, nach ausführlichen Recherchen, seinen Bericht abliefern.

In seiner Arbeit hat Anthamatten sorgfältig die Vorwürfe Friedrich Rihners (welche die Basis der Vorwürfe von Guisan bildeten) mit der Replik Bandi und der Untersuchung DuPasquier verglichen. Dieser habe, so bilanziert der junge Historiker, «mit seiner Untersuchung eigentlich nur Rihners Vorwürfe an Bandi bezüglich der fehlenden Operationspläne, des ungenügenden Nachrichtendienstes, der mangelnden Zusammenarbeit mit den Erdtruppen, der ungenügenden Gefechtsausbildung und der nicht durchgeführten Dislokation in den Rugensollen» gestützt. Damit war Rihners Bestreben entlarvt worden, Bandi einfach alle Probleme der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen als persönliches Versagen anzulasten, und er musste in der Folge auch in einer persönlichen Erklärung einen deutlichen Rückzieher antreten.

Macht man sich einmal DuPasquiers Position zu eigen (sie könnte durchaus noch in einigen Punkten hinterfragt werden), dann war Hans Bandi als Kommandant nicht besser und nicht schlechter als andere in vergleichbarer Funktion. Er war vielleicht nur schwieriger, musste auf der anderen Seite aber wohl auch mit den grössten objektiven Schwierigkeiten kämpfen und hat sich in dieser Hinsicht auch objektiv grosse Verdienste erworben. Mit seiner Entlassung war und ist ihm ein eindeutiges Unrecht geschehen.

Dass es soweit kommen konnte, zieht letztlich die Frage nach Henri Guisans Verhalten in der ganzen Affäre nach sich. Im Generalsbericht feiert sich der General ganz schlicht als der Schöpfer der modernen schweizerischen Flugwaffe, indem er gleichzeitig die Versäumnisse der Vorkriegszeit und des Kommandanten Bandi deutlich kritisiert. Wie schief diese Darstellung der Dinge ist, ergibt sich allein aus der Tatsache, dass vermutlich vor dem Zweiten Weltkrieg Hans Bandi als einziger höherer Schweizer Offizier über eine Perspektive hinsichtlich der Gestalt und künftigen Rolle einer modernen Flugwaffe verfügte.

Bei der Landesverteidigungskommission, diesem Gremium von Kavalleristen und Infanteristen, herrschte in dieser Frage in der Vorkriegszeit Funkstille. Und dass das prominenteste Mitglied dieses militärischen Spitzengremiums, nämlich Henri Guisan, Anfang 1944 innert weniger Monate eine Flugwaffe aus dem Boden gestampft und damit die Unterlassungssünden eines ganzen Jahrzehntes korrigiert haben soll, ist um so unwahrscheinlicher, als Guisan über keinerlei persönliche Anschauung in Bezug auf Rolle und Funktion einer schweizerischen Flugwaffe verfügte. Er war Kavallerist und bediente sich persönlich erst gegen Kriegsende des schnellsten aller Transportmittel. Unwillens, sich angesichts der auftauchenden Probleme in die Eigenheiten dieser Waffengattung selbst zu vertiefen war er auf «Ratschläge» von aussen angewiesen. Das erklärt zum Beispiel, weshalb er Bandi auf den 1. Januar 1942 noch «wegen der bisherigen aussergewöhnlichen Verdienste» zum Oberstkorpskommandant befördern wollte, um nur 2½ Monate später im Rahmen der Untersuchung Miescher heftige Kritik an ihm zu üben. Hier spürt man den wachsenden Einfluss des persönlichen Stabes des Generals, vor allem denjenigen von Bernard Barbey, der naturgemäss diejenigen Lücken füllen musste, die durch Guisans Interpretation seiner Aufgabe als Oberbefehlshaber entstanden. Hans Bandi wurde ein Opfer davon.