



Beiträge zur Geschichte der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

Das Abschiedsreferat am 1. Dezember 1989

Von Walter Dürig

Die Jahreskonferenz der Heereseinheitskommandanten, Direktoren und Chefs der Ämter des Eidgenössischen Militärdepartements war eine traditionsreiche Veranstaltung, die mindestens von 1968 bis 1994 jährlich am Anfang des Monats Dezember zur Durchführung kam und von den Teilnehmern «Chilbi» genannt wurde.

Ich hatte zweimal die Ehre, an dieser Konferenz ein Referat halten zu dürfen. Am 5. Dezember 1986 stellte ich als designierter Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen das «Programm 1987 bis 1989» vor. Nach dem Referat erhielt ich einen Rüffel des Rüstungschefs Charles Grossenbacher, weil ich die Hunterflotte als operativ veraltet und nur für Kamikazeeinsätze geeignet bezeichnete, was damals der Wahrheit entsprach.

Die Jahreskonferenz 1989 kam in der AC-Ausbildungsstätte Spiez zur Durchführung. Unter der Ägide von Bundesrat Kaspar Villiger nahmen daran neben dem Rüstungschef und dem Generalsekretär sieben Korpskommandanten, 36 Divisionäre, 44 Brigadiers (darunter eine Frau), sechs Amtsdirektoren und vier weitere Personen teil.

Die Konferenz wurde um 14.30 Uhr durch den Chef des Eidgenössischen Militärdepartements eröffnet. Danach hatten die drei scheidenden Korpskommandanten die Möglichkeit zu einem Abschiedsreferat: Der Generalstabchef, Eugen Lüthy, der Kommandant der Feldarmeekorps 4, Josef Feldmann und der Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen.

Nach einem Referat von Bundesrat Kaspar Villiger erfolgte «die feierliche Verabschiedung der auf Ende 1989 von ihrem Posten abzulösenden und aus dem Bundesdienste ausscheidenden Konferenzteilnehmer durch den Chef EMD».

Der zweite gemütliche Teil fand dann mit einem Apéritif und Nachtessen im Gasthof zum weissen Rössli in Zäziwil statt.

Ich hatte mir damals vorgenommen, die Teilnehmer der Jahreskonferenz auf die Notwendigkeit der anstehenden Beschaffungen (Flugzeug F/A-18, Transporthelikopter Super Puma, Leichte Fliegerabwehrwaffe Stinger) hinzuweisen. Zur Auflockerung verwendete ich Bilder, die der damalige Oberst im Generalstab Beat Schär zeichnete. Das Abschiedsreferat ist nachfolgend wiedergegeben. Es hatte die angestrebte Wirkung nach den Reaktionen, die ich im weissen Rössli hörte, nicht verfehlt.

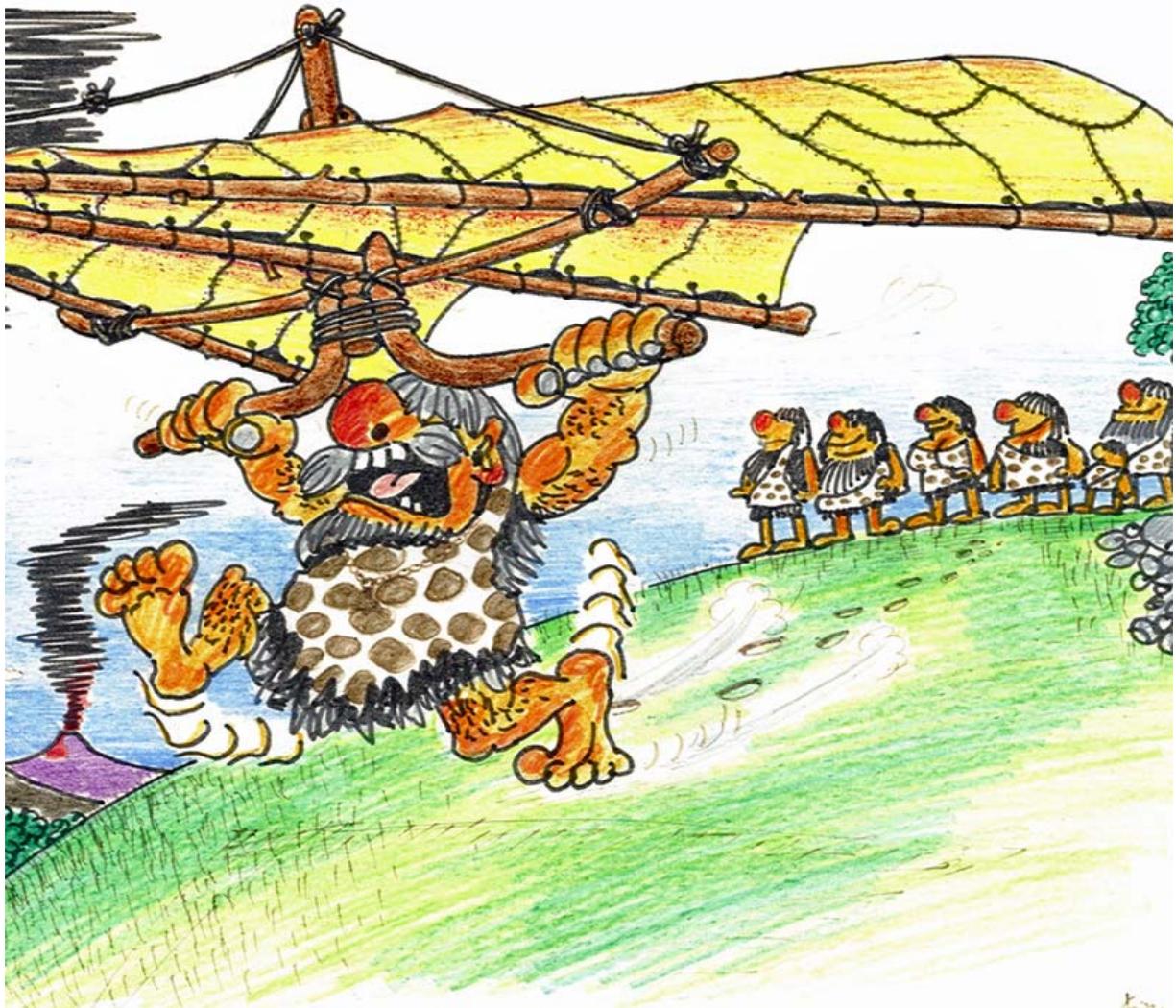
Der Text entspricht dem Wortlaut. Die Zeichnungen hat mir Dr. Beat Schär freundlicherweise erneut zur Verfügung gestellt. Die Fotos entsprechen nicht den damals verwendeten Bildern.

Herr Bundesrat, meine Dame und Herren

Die letzte Zeit hat wenig Anlass zur Heiterkeit gegeben. Ich möchte Ihnen aus diesem Grunde einige Dinge zur Luftfahrt sagen, die nicht alle ernst genommen werden dürfen, trotz des festlichen Rahmens des heutigen Anlasses.

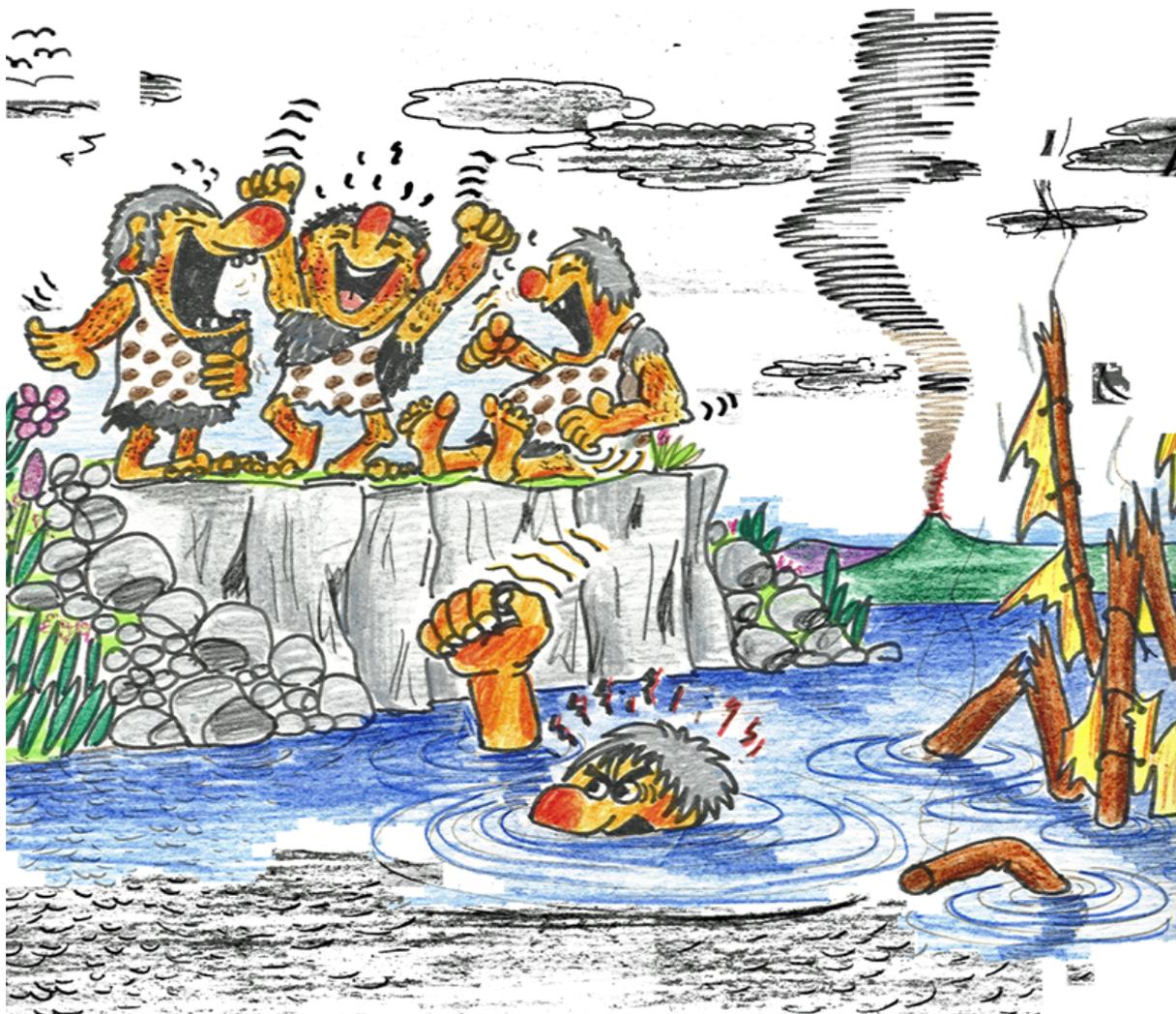
Ich beginne mit einem Rückblick auf die Geschichte, was ja immer empfehlenswert ist. Am Anfang der Menschheit ist in Sachen Luftfahrt sozusagen nichts gelaufen. Damit war das sogenannte Nullwachstum, das ja heute besonders aktuell ist, erfunden.

Erst in einer Würm-Zwischeneiszeit hat ein Stammesfürst namens Flugar der Unersättliche aus Weidenruten und Fellhäuten einen sogenannten Sprungleiter hergestellt.



Flugar der Unersättliche beim ersten Startversuch

Sie sehen ihn hier kurz vor dem ersten Flugversuch, beobachtet von den Angehörigen seines Stammes, damals AdS genannt.



Flugar der Unersättliche nach dem Flugversuch

Um mit Helmut Hubacher zu sprechen endete der Versuch mit dem ersten Flop der Luftfahrtgeschichte, der nicht der letzte sein sollte. Der Grund bestand darin, dass damals die Gesetze der Schwerkraft noch nicht erfunden waren. Das Bild beweist, dass schon damals die AdS nicht besonders autoritätsgläubig waren.

Wir machen nun einen Zeitsprung von einigen 10 000 Jahren ins 20. Jahrhundert. 1914 wurde die helvetische Flugwaffe gegründet. Diese zeichnet sich seither – das ist eine ernsthafte Aussage – durch hervorragend ausgebildete, international anerkannte Piloten aus. Die Geschichte lehrt uns, dass es den eidgenössischen Politikern immer grosse Mühe bereitete, diesen Piloten Flugmaterial zu geben, welches sie befähigen würde, einen Einsatz mit Aussicht auf Erfolg und Überleben zu bestehen.



Dieses Bild zeigt einen helvetischen Mehrzweckpiloten

In den 1980er-Jahren ging es wieder einmal darum, die Pilotenausbildung auf die Höhe der Zeit zu bringen.

Damals wurde das ideale Trainingsflugzeug für helvetische Verhältnisse nach Bild definiert. Das Modell entspricht den eidgenössischen Vorstellungen der Ökonomie und der Ökologie. Beachten Sie bitte den Flughöhenbegrenzer. Der Fluglehrer ist durch seine erhöhte Position gut erkennbar. Diese Lösung nimmt offensichtlich auch auf den Instruktorenmangel Rücksicht.



Helvetisches Trainingsflugzeug

Es ist dem Rüstungsausschuss und den Chefs des Eidgenössischen Militärdepartements zu verdanken, dass ein anderes Konzept realisiert wurde. Die Tradition gut ausgebildeter Piloten ist nun mit den Flugzeugen PC-7, Hawk – dieses erste Flugzeug ist im Oktober in der Schweiz eingetroffen, der zugehörige Hawk-Simulator wird zurzeit in Emmen installiert – und mit dem Flugzeug Tiger F-5 wieder auf der Höhe der Zeit.



Turbotrainer Pilatus PC-7



Jetschulflugzeug Hawk am 7. April 1989 vor dem Erstflug



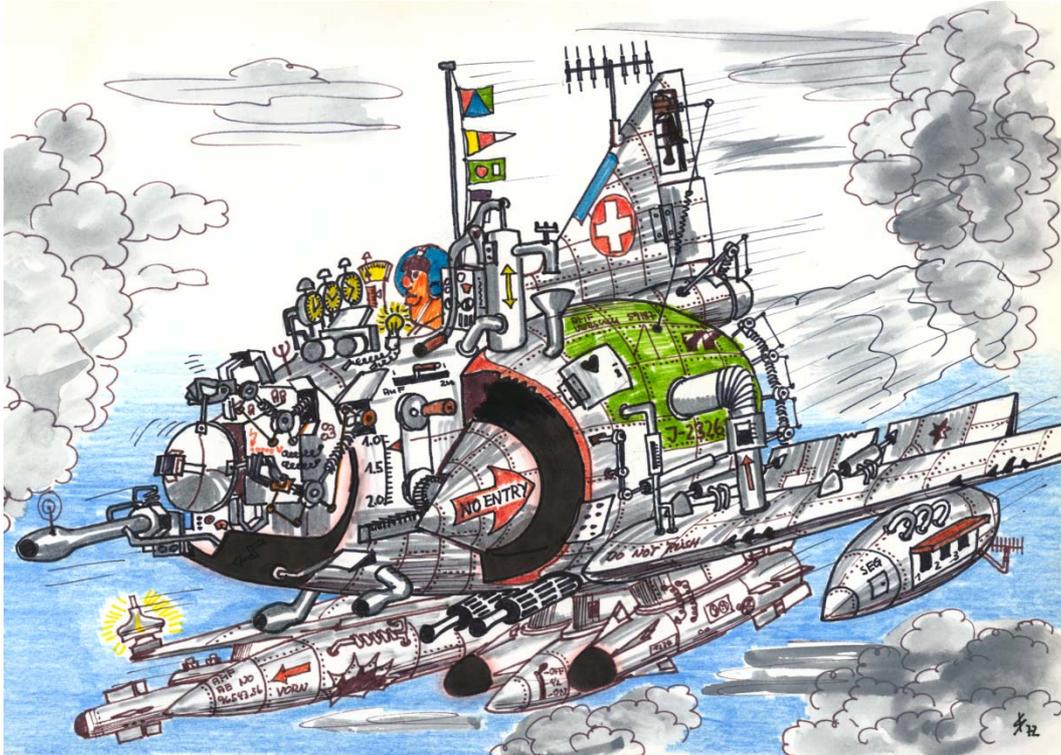
Flugzeug F-5F Tiger

Im Blick auf die 1990er-Jahre ist die Kampfflotte unserer Piloten erneut – wie schon oft in der Geschichte der helvetischen Luftfahrt – um zwei Generationen im Rückstand. Mit bestem Wissen und Gewissen hat das Eidgenössische Militärdepartement das geeignete Kampfflugzeug gesucht und im Waffensystem F/A-18 gefunden.

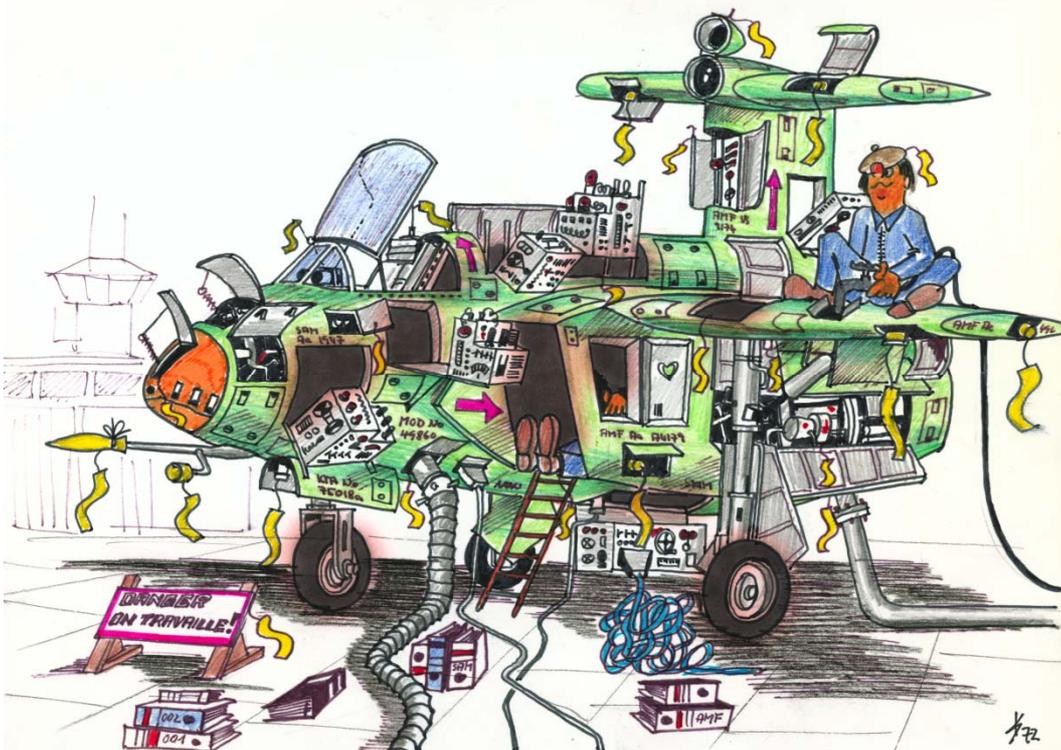


Kampfflugzeug F/A-18 C

Nach dem 26. November 1989 wurde in Kreisen von Journalisten und Politikern nach einer Alternative gerufen. Alle Möglichkeiten wurden jedoch bereits sorgfältig geprüft. Ich zeige Ihnen einige davon:



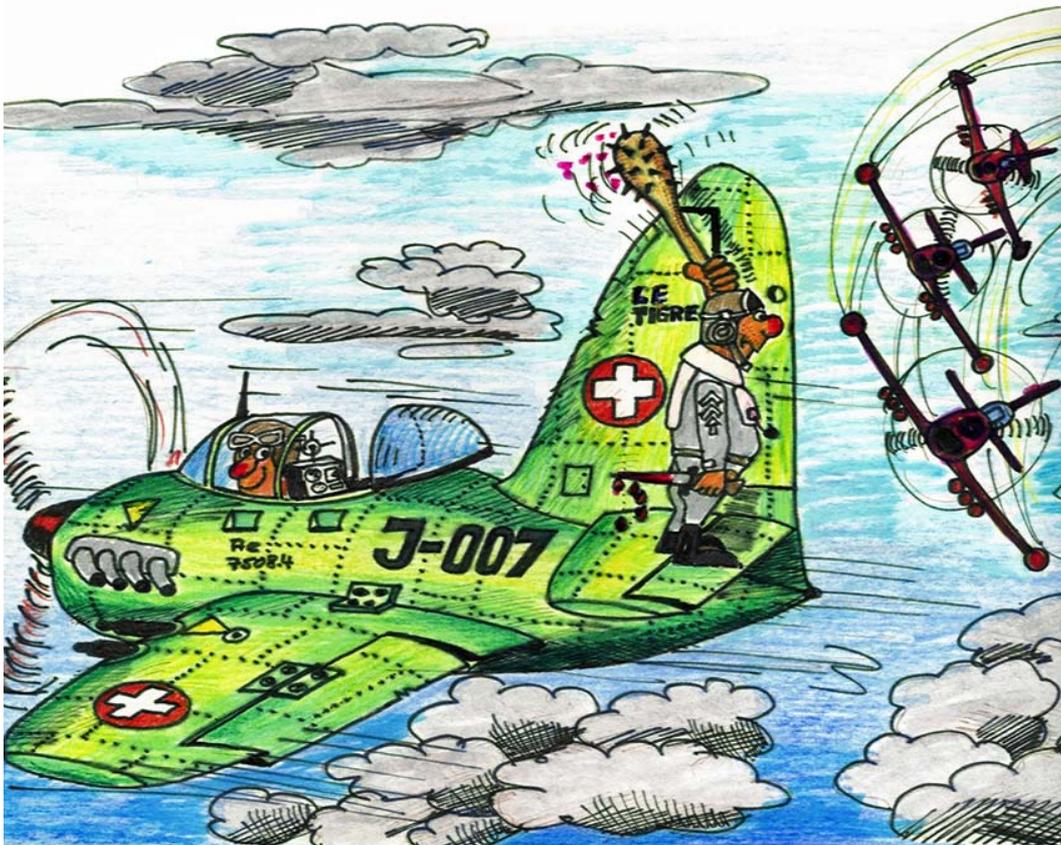
Das kampfwertgesteigerte Flugzeug Hunter: sehr gut geeignet für Kamikaze-Piloten



Das logistikoptimierte Flugzeug.
sehr zweckmässig für das Bundesamt für Militärflugplätze, fliegt leider nicht.



Das Vorzugsmodell der Erdtruppen: geländegängig aber nicht flugfähig



Das ideale Flugzeug der Helvetier: rustikal und absolut miliztauglich, mit Anwendung des Überraschungseffekts

Das Kampfflugzeug FA-18 befindet sich noch etwas im Nebel. Unsere Piloten zählen auf Ihre Unterstützung, zum Guten Helvetiens, als Beitrag zur europäischen Sicherheit, trotz allem.



Kampfflugzeug F/A-18 C

Ernsthaft: Das Projekt F/A-18 erfordert eine umfassende Informationsarbeit. Das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen ist jederzeit bereit, kompetente Referenten für Rap-
porte und Kurse zur Verfügung zu stellen.

Ein anderes zukunftssträchtiges Kapitel der Luftfahrtgeschichte betrifft die Akzentverschiebung 4 der Armee 1995.

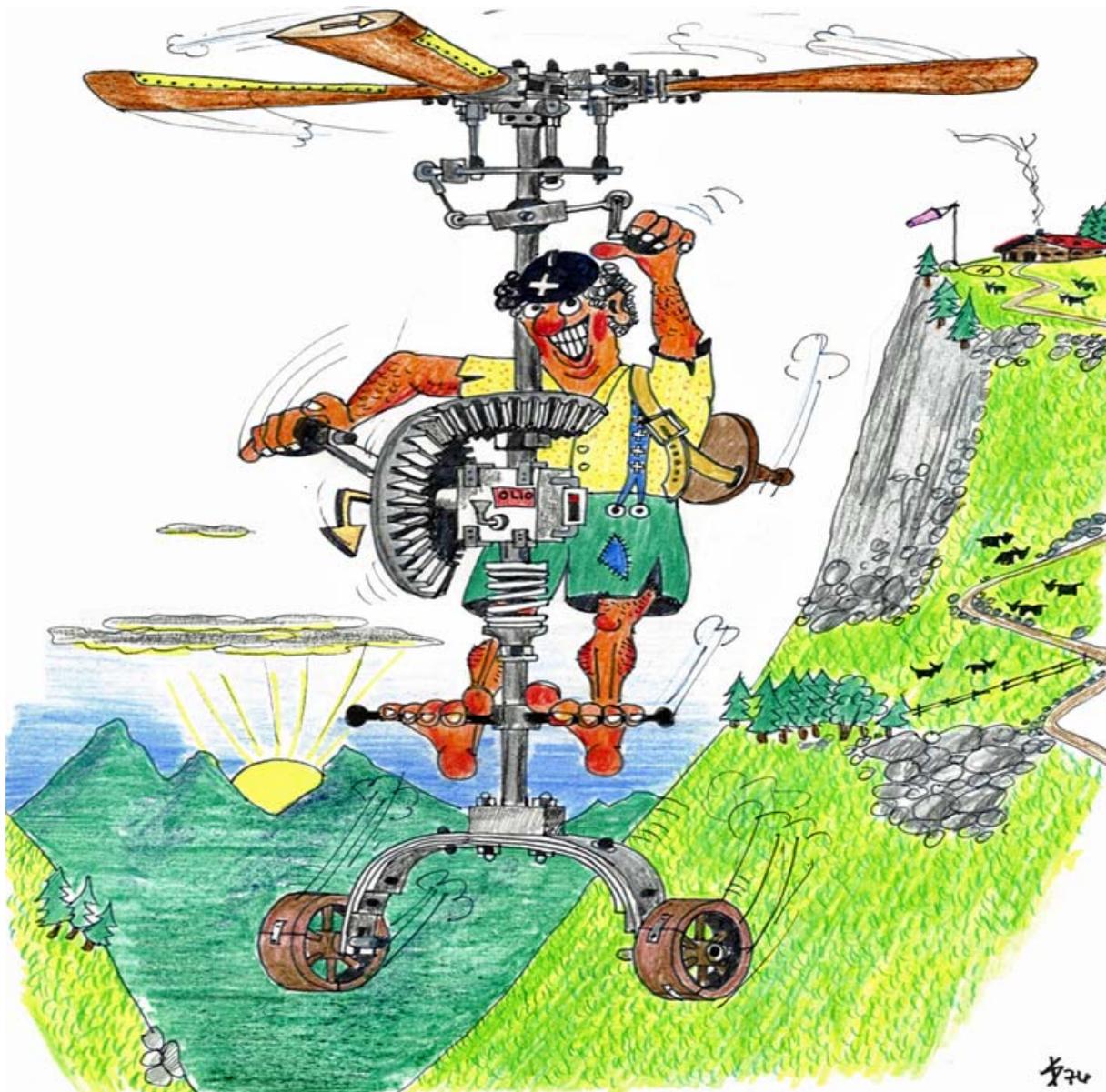
Dazu erwähne ich das wirkliche Zitat eines hohen amerikanischen Generals. Es lautet:

«In the US Army nothing is happening without helicopters anymore».

Sein sowjetischer Kollege sagt, von mir erfunden, im ähnlichen Sinne

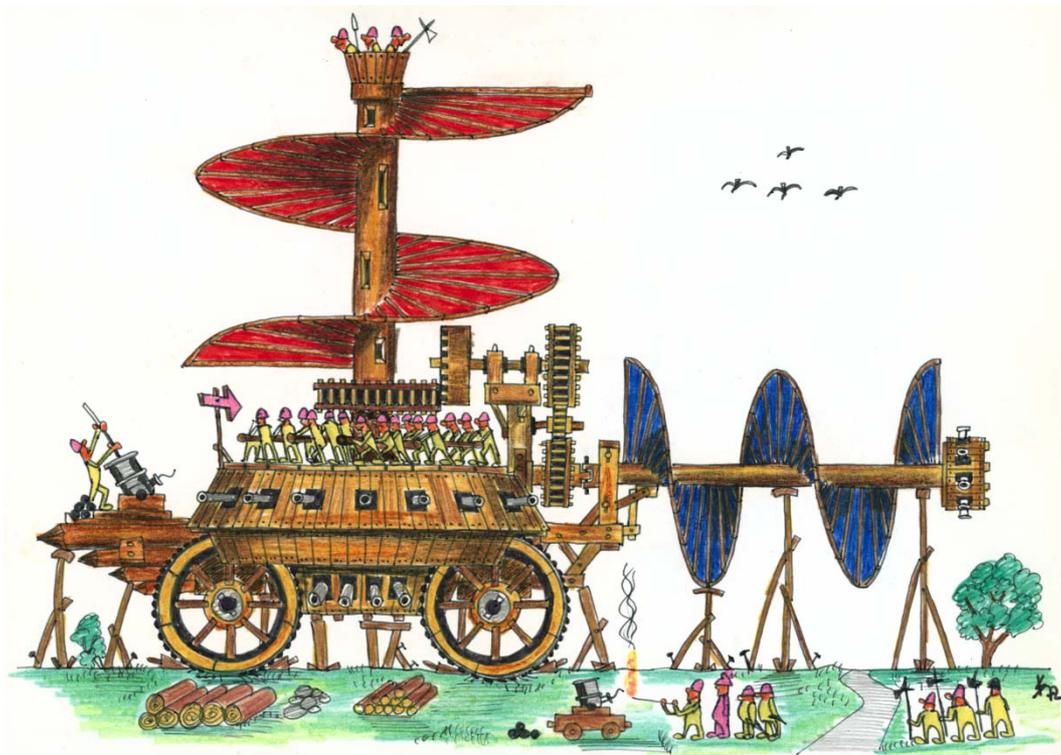
"B Sovietskoi armii nié aboitis bez vierta liot».

Es folgen einige Hinweise zum **Thema Helikopter**.



Brawand Sämi mit Einmannhelikopter

Die geniale Erfindung des Brawand Sämi von Grindelwald, eines guten Bekannten des neuen Generalstabschefs, hat bei uns grosse Hoffnungen erweckt. Er ist bei der Betrachtung des Butterfasses, das seine Grossmutter bediente, auf die Idee dieses Einmannhelikopters gekommen. Leider hat er die Truppenversuche aus Gewichtsgründen nicht bestanden. Die Auftriebsverhältnisse waren marginal. Ein idealer Lösungsansatz für das Gebirgsarmeekorps 3 war damit im Eimer.



Hier sehen Sie den Entwurf einer eidgenössischen Kommission zu einem Nummer-Vier-Akzentverschiebungshelikopter. Die Kommission hat sich vor dem Erstflug auf dem Deck versammelt. Wie das folgende Bild zeigt, hat sich auch dieses Projekt leider zerschlagen.



Der Helikopter nach dem Erstflug



Transporthelikopter Super Puma

Das Parlament hat sich trotz Bodenmannscher Opposition im September 1989 zu dieser Lösung durchgerungen. Es ist darauf hinzuweisen, dass bereits im Jahre des tiefsten Friedens 1989 die helvetische Armee in insgesamt über 5 000 Flugstunden rund 14 000 Passagiere und 1 700 Tonnen Material lufttransportiert hat, was sozusagen an die Grenze des Möglichen stiess. Diese Zahlen werden sich mit der Einführung der weiteren Super-Puma-Helikopter noch erhöhen.

Die Leistung der drei Super-Puma-Transportstaffeln wird zum Beispiel gestatten, drei Gebirgsfüsilierbataillone inklusive Material in 8 Stunden über eine grosse Distanz zu verschieben. Es scheint, dass auch in der helvetischen Armee bald nichts mehr läuft ohne Helikopter.



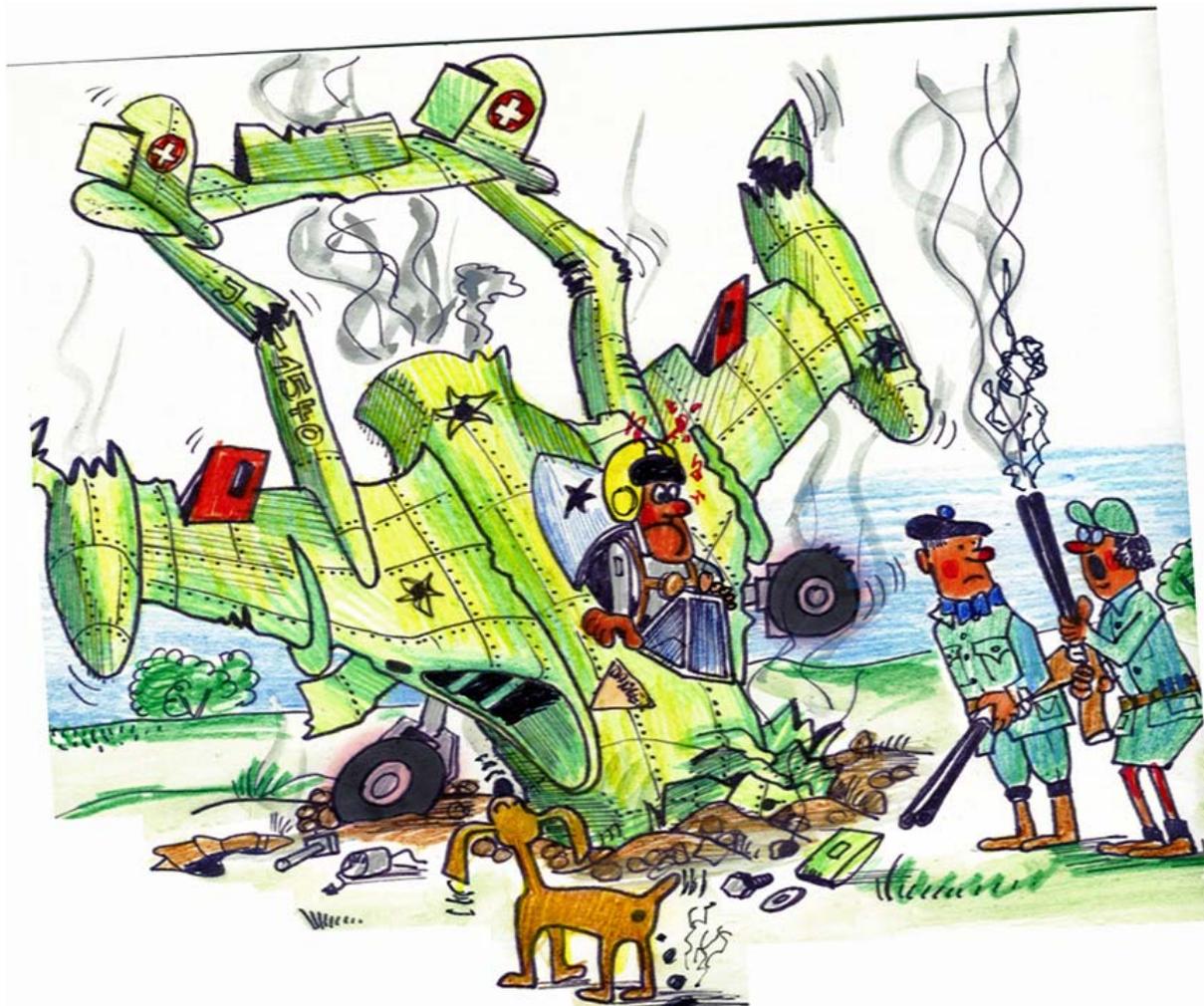
Stinger-Fliegerabwehrlenkwaffe im Einsatz

An dieser Stelle muss jetzt auf die Einführung der Leichten Fliegerabwehrlenkwaffe Stinger hingewiesen werden. Sie wird die Luftverteidigungskapazität der grossen Verbände wesentlich steigern. Die folgenden Bilder zeigen die Wirkung der Stinger-Lenkwanne sehr eindrücklich. Sie sind anlässlich der Stinger-Erprobung in der Mojavewüste aufgenommen worden.



Das war ein Helikopter

Die Bewegungsfreiheit feindlicher Helikopter über dem helvetischen Gebiet wird in Zukunft sehr schwierig sein. Wenn die früher erwähnten Zitate stimmen, läuft also nichts mehr.



Das war ein Erdkampfflugzeug

Dieses letzte tragische Bild zeigt, was nach der Einführung der Stinger-Fliegerabwehrwaffe passiert, wenn die Helvetier der Feuer-Bewegungskoordination zu wenig Rechnung tragen. Das war ein eigenes Flugzeug.

Damit bin ich am Ende meiner Ausführungen. Ich danke Ihnen für die grosse Unterstützung, die Kameradschaft und die Freundschaft, die ich in den vielen Jahren von Ihnen erfahren durfte, sehr herzlich.