



Beiträge zur Geschichte der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

25 Jahre Flugplatzbrigade 32 Textauszüge aus dem Jubiläumsbuch

Inhalt

Die Geburt der Flugplatzbrigade 32	1
Die Flugplatzbrigade 32 von 1969 bis 1976	4
Die Flugplatzbrigade 32 von 1977 bis 1983	7
Die Flugplatzbrigade 32 von 1984 bis 1991	10

Die Geburt der Flugplatzbrigade 32

Oberstbrigadier Fritz Gerber

Im Schatten der Mirage-Krise

Von Walter Dürig

Mit der Trennung von «Luft- und Bodenorganisation» am Ende des zweiten Weltkriegs wurde innerhalb der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen ein Dienstzweig «Flugplätze» geschaffen. Die zunehmende Komplexität des Fliegereinsatzes führte zu einer Neuorganisation des Kommandos der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen auf den 1. Februar 1968. Die neue Truppenordnung umfasste nun die Flugwaffenbrigade 31, die Flugplatzbrigade 32 und die Fliegerabwehrbrigade 33.

Trennung von «Luft- und Bodenorganisation»

Die Organisation der Stäbe und Truppen der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen (FF Truppen) basierte während der Zeit des Aktivdienstes von 1939 bis 1944 auf der Truppenordnung 1936. Die Flugwaffe bestand aus 21 Fliegerkompanien. Im Jahre 1941 wurden zusätzlich das Überwachungsgeschwader mit drei Staffeln, 1944 ein Nachtgeschwader aufgestellt. Die Fliegerstaffeln waren in Fliegerabteilungen und diese anfänglich in drei und später in vier Fliegerregimenter gegliedert.

Der damalige Fliegerkompaniekommandant war für alle Einsatzbelange eines Flugplatzes verantwortlich. Deshalb verfügte er über alle Piloten, Beobachter und Bodenmannschaften, die für den Fliegereinsatz und den Betrieb nötig waren. Die Piloten- und Beobachteroffiziere waren gleichzeitig Zugführer der Bodenmannschaften. Diese Struktur wurde immer wieder in Frage gestellt. Der Oberbefehlshaber vertrat schon 1940 die Ansicht, es sei eine besondere Bodenorganisation zu schaffen. Diese Ansicht wurde aber vom damaligen Kommandanten der FF Truppen, Divisionär Bandi, nicht geteilt. Die Struktur von 1936 sei «für unsere Verhältnisse die einzig richtige Organisation».

Nach schlechten Erfahrungen in Flugplatz-Verteidigungsübungen verlangte der General im Jahre 1943 erneut eine neue Struktur der Luftwaffe. Im Juni des gleichen Jahres vertrat der neue Kommandant der FF Truppen, Divisionär Rihner, die Ansicht, Luft- und Bodenorganisation seien voneinander zu trennen. Seine Argumente betrafen hauptsächlich die Flugzeugbesatzungen. Diese müssten sich auf den Fliegereinsatz konzentrieren und könnten nicht noch als Zugführer der Bodentruppen tätig sein.

Nach erfolgversprechenden Versuchen auf einzelnen Flugplätzen im Laufe des Jahres 1944 erfolgte 1945 die Einführung der neuen Organisation. In der «Armee-Einteilung» vom 1. Mai 1946 wurde sie dann rechtlich verankert.

Die neu gebildeten Fliegerstaffeln verfügten nun über 12 Flugzeuge mit 8 bis 10 Besatzungen. Sie waren in vier Fliegerregimenter gegliedert, in deren Stäben Geschwaderführer eingeteilt waren, die fallweise für den Einsatz bestimmter Staffeln verantwortlich waren.

Die Bodenorganisation bestand pro Flugplatz aus einer Flugplatzabteilung, die sich aus einer Fliegerkompanie, einer Landsturm-Fliegerkompanie als Parkformation und einem «HD-Flugplatzunterhalt Detachement», dem auch die Fliegerabwehr angehörte, zusammensetzte.

Das «Kommando der Flugplätze» wird geschaffen

Mit dem gleichen Zeitablauf (Einführung 1945, Rechtskraft 1946) wurde eine neue Führungsstruktur im Stab FF Truppen eingeführt. Ein Kommandant der Flugwaffe, ein Kommandant der Flugplätze und ein Kommandant der Armeefliegerabwehr, alle im Grade eines «Oberstbrigadiers», wurden ernannt. Sie waren nun insbesondere «für den Einsatz und die Weiterausbildung» der entsprechenden Truppenkörper verantwortlich. Unter anderem waren «der Verkehr mit andern Kommandostellen, Mobil- und Demobilmachung, Dienste hinter der Front und das Personelle» weiterhin Sache des Stabes der FF Truppen. Die Kommandanten der neuen «Dienstzweige» verfügten auf Grund dieser Aufgabenstellung nur über einen kleinen Teilstab des Stabes der FF Truppen (Generalstabsoffizier, Adjutant, zugeteilte Stabsoffiziere).

Der Kommandant der Flugplätze war damals für vier Flugplatzregimenter und den Armeeflugpark zuständig. Erster Kommandant der Flugplätze war von 1945 bis 1958 Oberstbrigadier Walter Burkhard. Auf ihn folgte Oberstbrigadier¹ Fritz Gerber.

Nach dem Sieg der Alliierten über Hitler und die Achsenmächte wurde die Friedenseuphorie bald vom aufziehenden «Kalten Krieg» zwischen der Sowjetunion und den USA überschattet. Die Rüstungsspirale begann sich zu drehen. In der Schweiz wollte man die Lehren aus den Unterlassungen der Vorkriegszeit nicht vergessen und erneuerte die Flugwaffe umfassend.

Die veraltete Flotte wurde durch damals modernste Düsenjäger – Vampire, Venom, Hunter – ersetzt. Die Flugplätze wurden dem Jet-Zeitalter angepasst und mit umfassenden Schutzbauten, insbesondere Kavernen, ausgerüstet. Die schlechte Kommunikationsinfrastruktur wurde modernisiert.

Gespräch mit Brigadier Fritz Gerber

In dieser Zeit des Aufbruchs übernahm Oberst Fritz Gerber im Jahr 1959 das Kommando der Flugplätze von seinem Vorgänger und Vorgesetzten bei der Direktion für Militärflugplätze, Brigadier Walter Burkhard. In einem *Gespräch* hat er von den Erinnerungen an seine Kommandozeit erzählt.

Gerne hätte Oberst Fritz Gerber das Flugplatzregiment 3 noch für ein weiteres Jahr geführt. Sein gut eingespielter Regimentsstab war ihm ans Herz gewachsen. Brigadier Walter Burkhard vertrat aber die Auffassung, die neue Organisation dränge einen Wechsel im Kommando der Flugplätze auf.

Das Verhältnis zum Stab der FF Truppen, zu dem er und die kleine Schar von Angehörigen seines Kommandos ja selbst auch gehörten, war noch weitgehend unklar. Brigadier Gerber konzentrierte sich deshalb auf die Einführung des neuen Flugmaterials und die damit verbundenen Ausbildung und Organisation der Flugplatztruppen.

¹ Nachfolgend wird die heute gebräuchliche Gradbezeichnung «Brigadier» anstelle des früher üblichen Begriffs «Oberstbrigadier» verwendet.

Die endgültige Umstellung auf Jet-Kampfflugzeuge, die Einführung und Konsolidierung des Kavernenbetriebs für die Führung und die Flugzeugbereitstellung stellten sehr hohe Anforderungen an die Beweglichkeit und Lernfähigkeit der Truppe.

Die Erinnerungen, sie reichen immerhin dreissig Jahre zurück, sind stark geprägt von einem Ereignis, das die politische Landschaft der Schweiz erschütterte: das Debakel um die Beschaffung des Kampfflugzeugs MIRAGE.

Im Jahre 1964 unterbreitete der Bundesrat dem Parlament die Beschaffungsvorlage für 100 Flugzeuge des Typs MIRAGE III mit einem Kreditbegehren von 828 Mio. Fr. Die Einführung eines solchen Waffensystems bedeute für die Direktion der Militärflugplätze und für die Fliegerbodentruppen einen technischen Quantensprung. Beiden Organisationen wurde in der späteren Krise eine sorgfältige und sachgerechte Planungsarbeit attestiert. Ein vom Bundesrat mit dem Rüstungsprogramm 1965 verlangter Zusatzkredit war durch Mehrkosten bei der Beschaffung des Flugzeugs bedingt und löste die Krise aus. Die Reduktion des Beschaffungsumfangs auf 57 Flugzeuge, personelle Konsequenzen und die Einleitung einer Reorganisation des Eidgenössischen Militärdepartements und des Kommandos der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen waren einige direkte Folgen dieser Krise.

Nach der Suspendierung des Kommandanten der FF Truppen von seinem Amt erhielt Fritz Gerber einen Telefonanruf von Bundesrat Paul Chaudet, dem damaligen Chef des Eidgenössischen Militärdepartements. Dieser fragte ihn, ob er bereit wäre, interimistisch als Kommandant der FF Truppen zu wirken. Nach einer Überlegungsfrist stimmte Brigadier Gerber zu, allerdings mit dem Wunsch einer baldmöglichen Wahl des neuen Kommandanten, für die die seine Person auszuschliessen sei.

Fortan bestimmte die schwere Aufgabe, die FF Truppen aus einer Krise herauszuführen, die Tätigkeit von Fritz Gerber. Auch nach der Wahl von Eugen Studer zum Kommandanten der FF Truppen musste er diesen während eines krankheitsbedingten Ausfalls zweimal für längere Zeit vertreten. Dies bedeutete unter anderem die Teilnahme an den Sitzungen der «Landesverteidigungskommission» (LVK) und die Vertretung vielseitiger Geschäfte der FF Truppen im Eidgenössischen Militärdepartement.

Geburt der Flugplatzbrigade 32

Die parlamentarische Untersuchungskommission, welche das MIRAGE-Geschäft zu untersuchen hatte, verlangte unter anderem eine grundlegende Reorganisation des Kommandos der FF Truppen. Aus zahlreichen Variantenstudien, welche Fritz Gerber im Auftrag von Eugen Studer den massgebenden Leuten der Flieger und der Fliegerabwehr unterbreiten musste, wurde eine Korpsstruktur, bestehend aus drei Brigaden und zwei Bundesämtern, ausgearbeitet und vom Parlament genehmigt. Diese Reorganisation, welche auf den 1. Februar 1968 Rechtskraft erlangte, ist die Geburtsstunde der Flugplatzbrigade 32.

Der Kommandant der Flugplatzbrigade erhielt nun einen vollständigen Stab, der für alle Führungsfunktionen verantwortlich und befähigt war. Die Regiments- und Abteilungsstruktur wurde aus der früheren Organisation übernommen und lediglich zur technischen Bewältigung des Kavernenbetriebs und des Betriebs der neuen Kampf- und Aufklärungsflugzeuge MIRAGE IIIS/RS angepasst.

Fritz Gerber erinnert sich an viele positive menschliche Erlebnisse. Er ist auch heute noch von der verständnisvollen und hilfsbereiten Haltung der damaligen Mitglieder der «Landesverteidigungskommission» sehr beeindruckt. Sie haben ihm in einer sehr schwierigen Situation geholfen.

Ein Jahr nach der Einführung der neuen Organisation übergab Brigadier Fritz Gerber im Dezember 1968 das Kommando der Flugplatzbrigade an Philippe Henchoz, dem Chef des Betriebs Sion des Bundesamtes für Militärflugplätze, der zuvor das Flugplatzregiment 1 führte.

Brigadier Fritz Gerber, geboren am 8. Oktober 1903, hat im Jahre 1923 seine militärische Ausbildung bis zur Brevetierung zum Leutnant bei der Infanterie absolviert. 1924 besuchte er die Beobachterschule der Fliegertruppe. In dieser Schule wurden den Beobachterschülern (zum ersten, aber gleichzeitig auch zum letzten Mal) am Doppelsteuer fliegerische Kenntnisse beigebracht, bei einigen sogar bis zum Alleinflug. Deshalb war Fritz Gerber in der Pilotenschule im Jahre 1926 des Fliegens kundig und hatte die Aufgabe, Beobachterschüler in ihren Einsatz zu fliegen. Später war er Kommandant der Fliegerkompanie 8. Als Chefbeamte der Direktion der Militärflugplätze (DMP) war er Adjutant und ab 1944 Kommandant des Armeeflugparks (der militarisierten DMP). Nach elfjähriger Führung der Flugplatzregimenter 4 und 3 erfolgte 1959 seine Ernennung zum Kommandanten der Flugplätze mit Beförderung zum Oberstbrigadier. Er führte dieses Kommando bis 1968 im Nebenamt und ab 1961 in Personalunion mit der Funktion des Direktors der Militärflugplätze. Brigadier Fritz Gerber ist am 9. März 1993 in seinem 90. Lebensjahr verstorben.

Die Flugplatzbrigade 32 von 1969 bis 1976

Brigadier Philippe Henchoz

Eine Fliegerbodentruppe für alle Fälle

Von Walter Dürig

Im arabisch-israelischen Krieg von 1967 wurde die neue Dimension des Luftkriegs als Folge neuer Technologien erkannt. Aufgabe der Flugplatzbrigade war fortan nicht nur die Flugzeugbereitstellung, sondern der Betrieb der Flugplätze als integriertes System in allen Lagen und Fällen. Dieses «neue Denken» wurde von allen Verantwortlichen im Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen erkannt und nach Kräften gefördert.

Beurteilung der Lage und Handlungsbedarf

Im Sommer 1968 wurde Oberst Philippe Henchoz, damals Kommandant des Rgt aérod 1, zum Kommandant der Flugplatzbrigade 32 ernannt. Sein Vorgänger, Brigadier Fritz Gerber, räumte ihm die Möglichkeit ein, mit dem im Laufe des Jahres neu formierten Brigadestab im September eine Arbeitswoche zur Vorbereitung des ersten Kommandojahres durchzuführen. Der neue Kommandant setzte dabei seine Idee einer «Fliegerbodentruppe für alle Fälle» in ein erstes Jahresprogramm um. Als wichtigstes Element zum Erreichen einer neuen «unité de doctrine» ordnete er taktische Kurse für alle Stäbe der Brigade an, die ab 1968 jährlich durchgeführt wurden.

Die militärische Fachwelt stand damals unter dem Eindruck des «Sechstagekriegs» von 1967 zwischen Israel und seinen arabischen Nachbarn. Die neuen technischen und taktischen Möglichkeiten der (israelischen) Luftwaffe waren praktisch kriegsentscheidend. Das Ergebnis der Analysen dieses Blitzkriegs war für die Luftkriegführung revolutionär.

Bei unserer Flugwaffe stand die Einführung des neuen Mirage-Kampfflugzeugs bevor. Die zentrale Einsatzleitung mit dem Floridasystem war im Aufbau begriffen. Die Allwettertauglichkeit der Mirage-Flugplätze sollte mit Landeradarsystemen verbessert werden.

Im Lichte dieses Umfeldes trug Philippe Henchoz seinem neuen Stab eine schonungslose Beurteilung der Lage vor: «Wir verfügen auf einigen Flugplätzen über modernste Kavernenanlagen mit sehr hohem Schutzgrad. Der Schutz von Menschen und Material auf den Feldflugplätzen ist jedoch ungenügend. Die Flugzeugbereitstellung und Flugzeugreparatur durch die Truppe ist auf einem guten Stand. Aber alle ebenfalls entscheidenden Funktionen wie Übermittlung, Flugsicherung, AC-Schutz, Fliegerabwehr, Geniedienst, Flugplatzverteidigung müssen Angesichts der modernen Kriegführung wesentlich verbessert werden».

Er konnte harte Worte aussprechen: «Der Mirage-Nachteinsatz ist unter diesen Umständen ein Spass». Er erwartete von seinem Stab Vorschläge und Massnahmen für die Behebung der Mängel.

Die Angehörigen des Brigadestabes waren von dieser Lagebeurteilung, in welcher der designierte Brigadekommandant Dutzende von Problemen aufzählte, die es zu lösen galt, ziemlich beeindruckt und fragten sich, wie ein Milizstab diese Riesenarbeit bewältigen könne. Bald wurde aber erkannt, dass Brigadier Henchoz sehr zufrieden und dankbar war, wenn sein Stab in einer Prioritätsordnung die wichtigsten Probleme herausgriff, um sie intensiv zu bearbeiten.

Ansporn durch Motivation

Brigadier Philippe Henchoz wirkte auf seine Umgebung ungeheuer motivierend: auf seinen Brigadestab, die Kommandanten aller Stufen mit ihren Stäben, auf jeden Soldaten, dem er begegnete. Er hatte ein grosses Talent, im rechten Moment die richtigen Worte zu finden, in seiner französischen Muttersprache brillant, auf Deutsch umwerfend sympathisch. Er konnte Missstände sehr scharfzünftig geisseln und gute Leistungen mit warmen Worten würdigen.

Mit seinem dialektischen Talent spornte er Menschen und Institutionen zu Höchstleistungen an. Selbst träge Stabsoffiziere begannen zu arbeiten. Wer sich nicht dazu hergab, wurde bei nächster Gelegenheit ersetzt. Er liebte Menschen mit Ideen, unabhängig von Grad oder Stand und gab ihnen Aufträge zur Lösung von Problemen, oft ungeachtet formaler Dienstwege.

Unter dem Motto «les copains d'abord» zog zum Beispiel ein Fliegerabwehr-Abteilungskommandant in der Rezessionszeit nach 1973 eine erfolgreiche Stellenvermittlung für seine Soldaten auf. Der Brigadekommandant nahm diese Idee auf und führte sie in der ganzen Brigade ein.

Eine Idee von Brigadier Henchoz war «Subito», was bedeutete, aus der Mobilmachung in den Einsatz zu gehen. Am zweiten Tag wurden Flugzeuge eingesetzt, mit Munition und allem Kriegswichtigen. Am zweiten WK-Tag übte die Flugplatz-Fliegerabwehr auf einem Schiessplatz den scharfen Schuss. Allen Skeptikern zum Trotz war es möglich. Das Selbstvertrauen der Truppe wurde dabei gewaltig gefördert.

Eine «neue Brigade» in acht Jahren

Was in den acht Kommando Jahren von Brigadier Henchoz geschah, ist fast unglaublich:

- Die Flugplatzübermittlung und die Flugsicherung wurden dem Stand der Technik und den Erfordernissen des Flugzeugeinsatzes angepasst.
- Die Flugplatzfliegerabwehr wurde mit 35mm-Kanonen und Superfledermaus-F Feuerleitgeräten ausgerüstet.
- Das schwierige Problem der Koordination des Fliegerabwehrschutzes der Flugplätze mit dem Einsatz der Flugzeuge und die Fernüberwachung der Flugplatzzonen wurden einer Lösung entgegengeführt.
- Der Flugzeugeinsatz mit Munition wurde zum Normalfall. Dies hat grosse Anstrengungen in der Ausbildung und die Beschaffung von Übungsmunition erfordert.
- Die Fähigkeit, zerstörte Pisten instand zu stellen wurde systematisch untersucht und mit der Truppe geübt. Die notwendigen Hilfsmittel – Pistenplatten und Baumaschinen – wurden beschafft oder organisiert. Verfahren, auf teilzerstörten Pisten zu operieren wurden erarbeitet und praktisch erprobt.
- Die improvisierte Kriegsreparatur der Kampfflugzeuge wurde als neue Anforderung an die Ausbildung der Truppe erkannt.

- Die Flugplatzverteidigung mit Einbezug der schweren Füsilierkompanien und der übrigen Flugplatztruppen wurde gefördert und zusammen mit den Nachbar-Bodentruppen geübt.
- Der Schutzgrad der Feldflugplätze wurde mit neuen Flugzeugunterständen und geschützten Truppenunterkünften entscheidend verbessert.
- Der Flugzeug-Nachteinsatz wurde verwirklicht. Bemerkenswert war die Erfindung und Erprobung der Nachtlandung von Hunter-Flugzeugen mit Petrollampen als Pistenbefeu-erung.
- Die Ausbildung der neu formierten Leichtfliegerkompanien erreichte den Stand der «schweren» Fliegerkompanien

Eine Erinnerung ist sehr eindrücklich. Bei einem Truppenbesuch im Jahre 1969 sah man sehr oft herumliegende (in der Soldatensprache: verschlafte) Fliegersoldaten: kein Flugbe-trieb aus Wettergründen. In den zwei Flugdienstwochen eines Wiederholungskurses galt eine Woche mit «Nichtflugwetter» als normal. Beim Truppenbesuch 1976 war «Flugwetter» der Normalfall, Nachtflugbetrieb Routine. Bei Wettersituationen unter dem Blindflugminimum arbeitete die Truppe in gut geführten Einheiten nach vorbereiteten Ausbildungsprogrammen.

Die Förderung der Kader war ein grosses Anliegen des Brigadekommandanten. Die Stäbe wurden in taktischen Kursen, Offiziere und Unteroffiziere der Einheiten in den Truppenkursen systematisch geschult. Auf Grund strenger Prüfungen für Unteroffiziere konnten während der Kommandozeit von Brigadier Henchoz in den Wiederholungskursen 56 Offiziersvorschläge erteilt werden.

Symbiose zwischen Miliz- und Berufsorganisation

Am Ende der Kommandozeit von Brigadier Henchoz stand die Flugplatzbrigade auf einem beachtlichen Standard, der von ausländischen Besuchern grosse Anerkennung fand. Die Miliztruppe hatte Fähigkeiten entwickelt, die bei ausländischen Berufsflugwaffen kaum besser anzutreffen waren.

Wie war diese Entwicklung möglich? Brigadier Henchoz hätte es allein ja nicht geschafft. Es gibt, wie so oft in einer Erfolgsstory, verschiedene Faktoren, die zusammenwirkten.

Die internationale sicherheitspolitische Lage war geprägt von Unwägbarkeit. Das brutale Eingreifen der Sowjetunion in der Tschechoslowakei im Jahre 1968 war ein Höhepunkt des kalten Krieges. Der Vietnamkrieg nahm 1970 ein für den Westen unrühmliches Ende. Das nukleare Wettrüsten der Supermächte griff von der strategischen auch auf die operative Stufe über. Die Analyse des arabisch-israelischen Yom Kippur-Krieges von 1973 führte zu neuen Erkenntnissen in der Luftkriegführung. Diese Ereignisse führten zu relativ hohen verfügbaren Krediten für den Ausbau der Flugplatzinfrastruktur und für die materielle Erneuerung der FF Truppen.

Die Vorgesetzten von Brigadier Henchoz im Kommando der FF Truppen beherrschten das vernetzte Denken, sahen die Notwendigkeit eines integrierten Flugplatzsystems für den wirkungsvollen Einsatz der Flugwaffe ein. Sie schenken der Flugplatzbrigade ihre Unterstützung und ermöglichten die notwendigen Projekte.

Das Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) steht als Berufsorganisation hinter der Flugplatzbrigade. Es ist für die Flugplatzinfrastruktur der Flugplätze verantwortlich und bearbeitet alle Prozeduren des Betriebs. Die Anforderungen einer «Fliegerbodentruppe für alle Fälle» und die Bedürfnisse des Flugzeugeinsatzes wurden durch das BAMF anerkannt und systematisch analysiert, die Probleme mit hoher Professionalität gelöst. Die Symbiose zwischen Miliztruppe und Berufsorganisation hat zu den Fortschritten geführt, von denen die FF Truppen bis in die heutige Zeit profitieren.

Brigadier Philippe Henchoz, geboren am 12. Oktober 1916, absolvierte im Jahre 1937 die Fliegerrekutenschule. Am 29. August 1940 wurde er zum aktiven Dienst einberufen. 1940 machte er die Ausbildungs- und Beförderungsdienste zum Unteroffizier und 1941 zum Offizier und Zugführer der cp av 1, die er von 1947 bis 1955 führte. Die weitere militärische Laufbahn führte ihn vom Kommando der gr aérod 1 zum Kommandanten des Flugplatzregiments 1 von 1965 bis 1968. Als Milizoffizier war er danach Kommandant der Flugplatzbrigade von 1969 bis 1976. Seine zivile Laufbahn machte Philippe Henchoz bei der Direktion der Militärflugplätze, bei welcher er von 1942 bis 1976, zuletzt als Chef des Betriebs Sion, tätig war. Von 1972 bis 1977 war er Zentralpräsident des schweizerischen Skiverbandes.

Die Flugplatzbrigade 32 von 1977 bis 1983

Brigadier Walter Dürig

Miliz professionell

Von Franz Krucker

«Die Zeitung ist ein Produkt des Milizsystems. Ein Team von WK-pflichtigen Wehrmännern hat sie ohne jeden Kredit geschaffen und unsere sympathischen Inserenten haben sie, trotz Rezession und gestrafften Werbebudgets, ermöglicht». Diese beiden Sätze finden sich im Editorial der allerersten Truppenzeitung der FF Truppen mit dem Titel «START 32». Sie erschien im März 1979, in Farbe und mit 16 Seiten Umfang. Die Redaktion – zu der auch ich zählen durfte – stand unter der Leitung von Jean-Gabriel Lathion, der auch die erfolgreiche Inseratenakquisition besorgte. Spiritus rector dieser Pionieraktion war unbestritten der damalige Kommandant der Flugplatzbrigade 32, Brigadier Walter Dürig. Innert kürzester Zeit war die Idee in die Tat umgesetzt, und es konnte gedruckt werden. Natürlich in Anwesenheit des Chefs.

Es blieb nicht bei dieser Publikation. Wirksame Öffentlichkeitsarbeit für die Fliegertruppen blieb eines der Hauptanliegen von Korpskommandant Dürig. Wie sieht er die Bilanz seiner Kommandozeit aus heutiger Sicht, 10 Jahre nach seinem Rücktritt als Brigadekommandant?

Mit «START 32» – der Vorläuferin der heutigen FF-Truppenzeitung «VISTA» – lancierten Sie bereits 1979 eine erfolgreiche Offensive auf dem Gebiet der Information. Was waren die Beweggründe für diesen Schritt?

Die Zeitperiode, über die wir sprechen, war sicherheitspolitisch durch den Höhepunkt des Wettrüstens zwischen den zwei grossen Militärblöcken und die Dauerkrise im Nahen Osten gekennzeichnet. Die Einführung einer neuen Generation sowjetischer Nuklearwaffen führte Ende 1979 zum sogenannten NATO-Doppelbeschluss, der den westlichen Friedensbewegungen, auch in der Schweiz, als Grund für erneute Aktivität diente. Rückblickend handelte es sich aber auch um den Anfang vom Ende des Warschauerpakts. Der Einmarsch in Afghanistan im Dezember 1979 und die Ausweitung des Einflussbereichs im fernen Osten durch die Sowjetunion wirkte im Westen schockierend.

Vor diesem Hintergrund erhielten die FF Truppen im Schnitt ein Drittel der erheblichen Rüstungskredite des Militärbudgets zugesprochen: 72 Kampfflugzeuge F-5E/F Tiger, Kampfwertsteigerung der Hunterflotte für den Erdkampf, Skyguard-Feuerleitgeräte (auch für die Flugplätze) sowie Rapier-Boden-Luft-Lenkwaffensysteme für die Fliegerabwehr sowie das Führungsinformationssystem Flinte sind die wesentlichsten Objekte der Rüstungsinvestitionen in dieser Zeitperiode. Daneben standen auch weiterhin Kredite für die Verbesserung des Schutzes der Flugplätze zur Verfügung.

Es ist die Pflicht der Truppe, aus diesen Mitteln das Maximum an Kampfkraft herauszuholen und mit «dem Geld des Volkes» verantwortungsvoll umzugehen. Darin liegt der Beweggrund für die Öffentlichkeitsarbeit. In systematisch durchgeführten «Tagen der offenen Tür» ermöglichen die Flugplatztruppen ihren Angehörigen sowie der Bevölkerung und den Behörden der Flugplatzregionen Einblicke in ihre Arbeit. Die Truppenzeitung ist ein weiteres Mittel der offenen Information. Beides war damals «militärisches Neuland».

Gute Information setzt Ereignisse mit echtem Nachrichtenwert voraus. Gab es während Ihrer Kommandozeit, neben den bereits erwähnten, weitere interessante Informationen?

Wir hatten alle Hände voll zu tun, die Kampfflugzeuge F-5E/F Tiger einzuführen. Das BAMF entwickelte dazu ein neues Ausbildungssystem. Die kriegstaugliche Ausbildung der Truppe wurde damit ohne jede zusätzlichen Dienstleistung erreicht. Am 30. Oktober 1978 wurde in Meiringen dem Chef des Eidgenössischen Militärdepartements die Einsatzbereitschaft der ersten Staffel gemeldet.

Der von Brigadier Henchoz eingeführte Systemaspekt im Flugplatzbetrieb wurde weiter perfektioniert. In einer neu konzipierten Übung «Tutti» wurde das Zusammenspiel aller Truppen auf dem Flugplatz, einschliesslich der Fliegerstaffeln, realistischen Tests unterzogen.

Dem ständig weiterentwickelten Ausbildungskonzept lag die Erkenntnis zu Grunde, dass in einem «heissen» Einsatz nur wirklich funktioniert, was vorher möglichst realistisch geübt wurde. Dazu gehörte auch der sorgfältig geplante Schritt zur Beladung der Flugzeuge in den Kavernen und Unterständen mit scharfer Munition.

Realistische Ausbildung führt zu besserer und ernsthafterer Arbeit der Truppe. Dies kann wiederum als Aushängeschild in der Öffentlichkeitsarbeit dienen.

Jede Aufgabe bringt Höhen und Tiefen. An welche Vorkommnisse erinnern Sie sich noch heute gern – oder auch weniger gern?

Die Führung der Flugplatzbrigade war für mich ein Nebenamt. Ich erinnere mich an Sorgen in meiner beruflichen Haupttätigkeit. Die Arbeit mit den Stäben und Truppen der Flugplatzbrigade ist jedoch in meiner Erinnerung – vielleicht etwas verklärt – als schönste, problemloseste Zeit meines Lebens eingepreßt. Ich freute mich aus verschiedenen Gründen ganz besonders auf diese Aufgabe. Die Brigade war mir als Stabschef und Regimentskommandant ans Herz gewachsen. Sie ist ein leuchtendes Beispiel für das Milizsystem. Eine besonders enge Bindung hatte ich an den Brigadestab, der ein echtes Team war und ein hohes Potential an Lebens- und Berufserfahrung in die Truppenausbildung einbrachte.

Was ich besonders genoss, war der enge und auf dieser Stufe noch direkte Kontakt mit der Truppe. Der schon früher eingeführte menschliche Umgangston erlaubte es, persönliche Ansichten und Ideen von Brigadeangehörigen aller Stufen kennenzulernen. Viele Massnahmen zur Verbesserung der Arbeit wurde in solchen Gesprächen angeregt.

Hinter jeder Organisation stehen Menschen, und dies trifft für die Flugplatzbrigade 32 ganz besonders zu. Die Qualität der Bereitstellung und des Unterhalts von Flugzeugen und andern technischen Einrichtungen hängt entscheidend vom Fachwissen und von der Motivation der Beteiligten ab. Mit welchen Zeitströmungen waren Sie konfrontiert?

In der Tat trägt ein Fliegersoldat, der eine Arbeit an einem Flugzeug verrichtet, die persönliche Verantwortung für die Qualität seiner Tätigkeit. Diese Regelung ist äusserst anspruchsvoll. Jedes Vorkommnis im Flugdienst kann zu unabsehbaren Folgen führen. Dieses System der Verantwortung auf der untersten Stufe ist so alt, wie die Schweizer Flugwaffe. Sie unterscheidet sich von den meisten ausländischen Modellen, in welchen der «Crew Chief» die Verantwortung auch für die Arbeit seiner Untergebenen übernehmen muss.

Bei Tausenden von bereitgestellten und betreuten Flugzeugeinsätzen kam es im Laufe meiner Kommandozeit nie zu einem schwerwiegenden Vorkommnis mit Schuldzuweisung an die

Flugplatzbrigade. Der Albtraum jeder Flugdienstperiode wurde somit nie Wirklichkeit, was für die Miliztruppe eine ganz grosse Leistung darstellt. Übertragung von Verantwortung spornt an und motiviert zu guter Arbeit.

Den Betrieb eines Flugplatzes in einer ernstfallmässigen Einsatzübung vertieft zu betrachten, war ein ganz besonders grosses Erlebnis. Die emsige Arbeit der Truppe, oft im 15-Studentag und Schichtbetrieb, erinnerte an eine gut organisierte Fabrik. Kein Geschrei, sichere Handreichungen, Miliz ganz professionell, dank hoher Qualität der Angehörigen dieser Brigade.

Natürlich gab es auch grosse Probleme, zum Beispiel bei der Flugplatzverteidigung oder bei der sehr schwierig zu lösenden Koordination des Fliegerabwehrfeuers mit den Flugzeugbewegungen. Die Flugplatztruppen sind professionellen Commando-Killern und Saboteuren nicht gewachsen. Da sind sie auf die Kameraden der Infanterie oder auf die Polizei angewiesen. Die Erfassung einer zutreffenden Luftlage stösst in den Alpentälern an physikalische Grenzen. Die Unterscheidung von eigenen, fremden und feindlichen Flugzeugen ist in bestimmten Situationen nicht möglich, die Gefährdung eigener Flugzeuge nicht ganz auszuschliessen. Hier stösst man nicht nur an technische, sondern auch an menschliche Grenzen.

Besonders beeindruckt haben mich die «aus medizinischen Gründen Hilfsdiensttauglichen» der Fliegergeniekompanien. Viele rückten in ihren «Ergänzungskurs» ein, ohne vorher einen einzigen Dienstag geleistet zu haben und verrichteten auf dem Flugplatz die schwerste Arbeit mit unglaublichem Goodwill, völlig unbelastet von militärischem Formalismus («Grüezi Herr Offizier»).

Das Anliegen, den Truppen im Wiederholungskurs ausser dem Flugplatz-«Fabrikbetrieb» auch noch menschliche Erlebnisse mit einigen Abenteuern zu bieten, von denen man zu Hause erzählen kann, fiel oft dem übermässigen Umfang des technischen Lehrstoffs zum Opfer.

Dagegen wurden die «Tage der Einheitskommandanten» und die «Tage der Unteroffiziere» in den Truppenkursen konsequent durchgeführt. Es sind diese zwei Gruppen, die den Geist der Truppe verkörpern. Ich nehme an, dass dies zutrifft, solange es eine Armee gibt.

Brigadier Walter Dürig, geboren am 27. Januar 1927, absolvierte im Jahre 1949 die Fliegerübermittlungsrekutenschule. 1949 machte er die Ausbildungs- und Beförderungsdienste zum Unteroffizier sowie zum Offizier und Zugführer der FI Fk Kp 7, die er von 1956 und 1957 führte. Die weiteren militärischen Stationen waren das Kommando der Mob FI Fk Kp 6 und der FI Radar Abt 1 sowie das Kommando des Flugplatzregiments 1 von 1974 bis 1976. Als Generalstabsoffizier war er vier Jahre im Stab der FF Truppen und von 1969 bis 1973 als Stabschef der Flugplatzbrigade 32 tätig. Von 1977 bis 1983 war er als Brigadier im Nebenamt Kommandant der Flugplatzbrigade 32. Die berufliche Laufbahn führte Walter Dürig vom Instruktionsoffizier der Fliegertruppen zum Chefbeamten im Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) und im Stab der Gruppe für Generalstabsdienste. Von 1979 bis 1983 war er Direktor des BAMF, von 1984 bis 1986 Chef Führung und Einsatz und 1987 bis 1989 Kommandant der FF Truppen im Grad eines Korpskommandanten.

Die Flugplatzbrigade 32 von 1984 bis 1991

Brigadier Werner Glanzmann

Trotz Umbruch Engagement für die Sache

Von Walter Dürig

Im Sommer 1983 nahm Dr. Werner Glanzmann als stellvertretender Direktor des Bundesamtes für Militärflugplätze an eine Armeestabsübung teil, als in den Mittagsnachrichten des Schweizer Radios die Entscheide des Bundesrates über Mutationen in hohen militärischen Ämtern bekannt gegeben wurden. Darunter war auch die Meldung seiner Ernennung zum Kommandant der Flugplatzbrigade 32 und zum Direktor des Bundesamtes auf den 1. Januar 1984. Er erinnert sich an diesen Moment, als wäre es erst gestern gewesen. Die Meldung erfüllte ihn damals mit grosser Befriedigung und freudiger Erwartung der neuen Herausforderungen. In einem Gespräch zog Brigadier Glanzmann Ende 1991 die nachfolgende Bilanz seiner acht Kommandojahre.

Markante Veränderungen

Die Anforderungen an die Führung der Flugplatzbrigade 32 sind markant angestiegen. Der Arbeitsaufwand für diese nebenamtliche Tätigkeit hat, trotz Konzentration auf das Wesentliche, jährlich zugenommen. Die Zahl der kombinierten Übungen wurde zwar vermindert; es erfolgte aber eine Vertiefung und eine übergreifende Ausgestaltung zwischen den Brigaden. Zu erwähnen sind als Beispiele die Übungen Interpura, Intersecura oder Interlog, die jeweils an *einem* Standort durchgeführt, auf wenige Zielsetzungen konzentriert und sehr detailliert ausgewertet wurden. Die Lehren waren in der Regel für die Verbesserung der Arbeit der Flugplatztruppen sehr ergiebig.

Die zweite Serie der Flugzeuge F-4 E/F Tiger wurde bei der Truppe eingeführt und der Betrieb der Flotte konsolidiert. Die organisatorische und funktionale Vorbereitung der Einführung der Transporthelikopter Super Puma in der Flugplatzbrigade erfolgte äusserst sorgfältig. Im Jahre 1991 fand der erste Truppenumschulungskurs statt. Daneben wurde in der Flugplatzbrigade der neue AC-Schutzanzug eingeführt, was sich in manchen Bereichen auswirkte. Die Flugplatz-Führungseinrichtungen bedürfen einer Anpassung an die Anforderungen und Möglichkeiten der modernen Kommunikation. Eine entsprechende Lösung wurde entwickelt und erprobt, die Realisierung einer ersten Ausbaustufe vorbereitet.

Als wesentliche organisatorische Veränderungen sind die ad hoc- Unterstellung des Fliegerabwehrenkwarenregiments 7 seit 1984 und die Bildung eines Flugplatzregiments 4 auf den 1. Januar 1992 zu nennen. Dieses neue Regiment umfasst drei Flugplatzabteilungen und ist für den Betrieb der Lufttransportmittel der Flugwaffe verantwortlich. Gleichzeitig wurden die Hunter-Verbände der Flugwaffe um zwei Staffeln reduziert. Die Vorbereitungsarbeit für diesen organisatorischen Schritt war für alle Beteiligten sehr anspruchsvoll.

Aus der Sicht des Bundesamtes für Militärflugplätze und der Flugplatzbrigade ist die Eingliederung des Fliegerabwehrenkwarenregiments 7, das in jeder Beziehung einen sehr hohen Stand aufweist, zweckmässig, hat sich bestens bewährt und wurde sehr gut vollzogen. Alle Beteiligten haben gegenseitig profitiert. Die Vorteile liegen besonders in den Belangen der ortsfesten Truppen wie Sicherung, Logistik (Spezialmaterial der FF Truppen), Infrastruktur und Kommunikation. Die Kader des Regiments 7 sind zufrieden, profitieren von guten Übungen und von den Erfahrungen der Flugplatzbrigade. Das Andauern dieser ad hoc- Unterstellung über Jahre war allerdings unbefriedigend.

Das Waffensystem Bloodhound, für dessen Betrieb und Unterhalt das Fliegerabwehrenkwarenregiment verantwortlich ist, wird mit grosser Wahrscheinlichkeit in der Amtszeit des nächsten Kommandanten der Flugplatzbrigade 32 nicht ersetzt. Die definitive Unterstellung dieses Truppenkörpers ist ihm deshalb zu wünschen.

Herausforderungen nach dem Umbruch

In den acht Kommando Jahren von Brigadier Werner Glanzmann sind ungeahnte weltpolitische Veränderungen eingetreten: Fall der Mauer und Wiedervereinigung der zwei deutschen Staaten, Zerfall des Warschauerpakts und des Sowjetimperiums, Ende des kalten Kriegs, Aufflammen von neuen Nationalitätenkonflikten, erneut Krieg im Nahen Osten. Im Inland wurde die Armeeabschaffungsinitiative 1989 deutlich abgelehnt, erhitzte aber die Gemüter und hinterliess tiefe Spuren.

In der Flugplatzbrigade spielte sich gleichzeitig etwas höchst Erfreuliches ab: Entgegen der Erwartung und der publizierten Meinung hatte sich die Stimmung in der Truppe und das Engagement der Einzelnen insgesamt positiv entwickelt. Die Leistungen der Truppe waren sehr gut und durften sich sehen lassen.

Eine mögliche Erklärung des Phänomens liegt in der Beobachtung, dass die Kader besser vorbereitet in den Dienst einrückten als früher. Das wirkte sich positiv auf die Qualität der Führung aus. Diese Feststellungen galten für alle Verbände der Flugplatzbrigade. Zwischen den drei Sprachregionen bestanden Unterschiede in der Mentalität, aber nicht in der Leistung. In dieser Beurteilung waren sich die Kommandanten aller Stufen einig.

Bei der Kommandoübergabe von Brigadier Werner Glanzmann an Brigadier Andreas Bürgi lagen vor der Flugplatzbrigade 32 grosse Herausforderungen: die Einführung der Transporthelikopter Super Puma und damit verbunden eine wesentliche Reduktion der Flugzeugzahl der Flugwaffe mit den daraus resultierenden laufenden Strukturanpassungen, die wie in der Vergangenheit, viel Innovationsgabe und eine grosse Flexibilität der Führung erfordern.

Viele Angehörigen der Flugplatzbrigade aller Stufen warteten auf *ein neues Kampfflugzeug*. Diese Erwartungshaltung war weit verbreitet und erklärbar; man möchte ja auch im Militärdienst einen Fortschritt miterleben. Die Planung und Einführung eines anspruchsvollen neuen Waffensystems stellen hohe Ansprüche an eine Miliztruppe, wirken aber gleichzeitig sehr motivierend.

Ende der Personalunion

Nach fast 13 Jahren der Personalunion zwischen dem Direktor des Bundesamtes für Militärflugplätze und dem Kommandanten der Flugplatzbrigade 32 stand jetzt wieder die personelle Trennung dieser zwei Funktionen bevor. Die Personalunion hatte zwar manches vereinfacht. Die Belastung des Direktors des Bundesamtes für Militärflugplätze stieg infolge grosser Veränderungen im Eidgenössischen Militärdepartement derart, dass ehrlicherweise das Nebenamt die Möglichkeiten eines einzigen Menschen übersteigt. Die Reduktions- und Sparsbemühungen mit ihren Auswirkungen auf alle Bereiche des Unternehmens Bundesamt für Militärflugplätze brauchen die volle Kraft des Amtsdirektors.

In diesem Zusammenhang und mit der Vermehrung der unterstellten Regimenter von vier auf fünf erhöhte sich auch die Belastung des Brigadekommandanten, dessen Aufgabe jedoch ein Nebenamt, eine Art Milizaufgabe bleibt. Die Trennung der zwei Ämter scheint deshalb zweckmässig oder sogar notwendig.

Zweifellos erfordert die Trennung der zwei Funktionen mehr Gespräche, mehr Absprachen zwischen dem Direktor des BAMF und dem Kommandanten der Flugplatzbrigade. Wichtig sind gute zwischenmenschliche Beziehungen zwischen den zwei Amtsträgern. Die Trennung ist übrigens nicht ein Novum; dass sie möglich ist, wurde in früheren Jahren bewiesen.

Erinnerungen und Wünsche

Am stärksten eingepägt war bei Brigadier Glanzmann die Erinnerung an sehr viele gute menschliche Kontakte. Der Kommandant der Flugplatzbrigade hat das Privileg, mit vielen Leuten, die zur Problemlösung fähig sind, zusammenarbeiten zu dürfen. Dazu gehören die Kommandanten aller Stufen und die Offiziere der Stäbe, die ihre militärische Führungsauf-

gabe ziel- und sachbezogen und mit grossem Verständnis für die Truppe wahrnehmen. Das machte Eindruck, war aussergewöhnlich.

Eindrücklich war auch die enorme und hervorragende Arbeit, die milizmässig für die Vorbereitung und Durchführung der Truppenkurse geleistet wird. Das mit keinem materiellen Gewinn verbundene Engagement für die Sache ist wirklich einmalig und zeugt von einem grossen Verantwortungsbewusstsein.

Eine weitere Erfahrung betraf die Beobachtung eines unterschiedlichen Verhaltens der Truppenangehörigen im zivilen und militärischen Umfeld. Viele Soldaten, aber auch Offiziere und Unteroffiziere, haben gegenüber höheren Vorgesetzten, obwohl sich diese ganz normal und menschlich verständnisvoll verhalten, ein verkrampftes Verhältnis, das im zivilen Bereich kaum mehr existiert. Diese Feststellung gilt auch für junge Leute, die doch angeblich offener sind und die Angst vor höheren Wesen verloren haben. Das ist störend und dürfte mit überholten militärischen Riten und Formen zusammenhängen. Darin liegt wohl ein Grund für eine Abneigung gegen den Militärdienst, wie sie leider im Zunehmen begriffen ist, jedoch während der Truppenkurse der Flugplatzbrigade nicht feststellbar war.

Am Ende seiner Kommandozeit auf den grössten Wunsch mit Bezug auf die Flugplatzbrigade 32 angesprochen, antwortete Brigadier Glanzmann: «Die hohe Qualität der Leute und ihrer Arbeit hat mich am stärksten beeindruckt. Ich wünsche der Truppe und meinem Nachfolger den Erhalt dieser Werte».

Brigadier Werner Glanzmann, geboren am 1. Mai 1938, absolvierte im Jahre 1958 die Fliegerrekrutenschule. Von 1958 bis 1962 durchlief er die Pilotenschulen und die Ausbildungs- und Beförderungsdienste zum Militärpilot und Offizier. Von 1968 bis 1971 war er Staffelfeldkommandant. Seine weitere militärische Laufbahn verlief über die Funktion des Geschwaderführers zum Kommando des Fliegerregiments 2 von 1982 bis 1983. Als Generalstabsoffizier war er während fünf Jahren im Stab der FF Truppen und im Armeestab tätig. Von 1984 bis 1991 führte Brigadier Glanzmann die Flugplatzbrigade 32 im Nebenamt. In seiner beruflichen Laufbahn beschrift Werner Glanzmann nach einer Berufslehre den zweiten Bildungsweg. An der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich studierte er Elektroingenieur und promovierte danach auf dem Gebiet der Unternehmensforschung zum Dr. sc. techn. Nach mehrjähriger Tätigkeit in der Privatwirtschaft übernahm er in der Direktion des Bundesamtes für Militärflugplätze (BAMF) die Leitung der Betriebe. Auf den 1. Januar 1984 wurde er zum Direktor des BAMF ernannt. Werner Glanzmann ist am 14. April 2014 verstorben.