



Beiträge zur Geschichte der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

Die Rolle der schweizerischen Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in der Armee 61

Bearbeitet von Walter Dürig und Rudolf Läubli für das Kolloquium der Schweizerischen Vereinigung für Militärgeschichte und Militärwissenschaft vom 17. Oktober 2008 («Planung der Abwehr in der Armee 61»).

Einleitung

Im Zeitraum der Armee 61 wurde der sicherheitspolitische Rahmen der Landesverteidigung vornehmlich durch die Begriffe der Neutralität und der Dissuasion abgesteckt. Die strikte Neutralität wurde von keiner Seite infrage gestellt. Ihre Einhaltung wurde in verschiedenen politischen Lagern argwöhnisch überwacht. Die Dissuasionsstrategie bestimmte weitgehend das Denken und Handeln der Führung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. Dazu kommt, dass die Luftkriegführung in dieser Zeit mit einer enormen technologischen Entwicklung konfrontiert und auch davon beeinflusst und geprägt wurde.

Die Einsatzfähigkeit und Einsatzbereitschaft einer Luftwaffe wird primär durch die verfügbare materielle Ausrüstung und die adäquate Ausbildung geprägt. Das einsatzbereite Material und die bauliche Infrastruktur entscheiden über die materielle Einsatzbereitschaft der Truppe. Die eidgenössische Beschaffungspolitik für Kriegsmaterial ist verglichen mit dem internationalen Standard etwas Spezielles. Der Bundesrat muss für neue Waffensysteme dem Parlament jeweils sogenannte Verpflichtungskredite beantragen, wobei er bei jedem Begehren nicht nur die strategische und operative Notwendigkeit beurteilt, sondern auch die politische Opportunität und die Finanzierbarkeit des Antrags. Im Parlament ist jedes Rüstungsvorhaben vielschichtigen politischen Strömungen ausgesetzt. Zwar wurden im Kalten Krieg die bundesrätlichen Anträge in der Regel bewilligt; es gab jedoch auch gewichtige Ausnahmen.

In den 1950er Jahren war die materielle Planung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen chaotisch und nicht unter Kontrolle der jeweiligen Kommandanten. Erst nach den bitteren Erfahrungen des *Mirage*-Geschäfts wurde ab 1965 eine systematische Planung eingeführt und von den Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen durchgesetzt. Der ermittelte Bedarf musste immer etwa auf die Hälfte reduziert werden. Theoretisch sollte der Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen die materiellen Forderungen strikte auf den Bedarf ausrichten. Durch die Planungsprozesse im Eidgenössischen Militärdepartement und in der Landesverteidigungskommission (LVK) bzw. in der Kommission für Militärische Landesverteidigung (KML) wurden aber die Anträge immer auch unter dem Aspekt der politischen Durchsetzbarkeit beurteilt.

Über die Zeitperiode der Armee 61 betrachtet, beanspruchten die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen rund die Hälfte der getätigten Investitionen des Eidgenössischen Militärdepartements in Rüstung und Infrastruktur.

Die grossen Beschaffungsvorhaben der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen waren aber immer auch Gegenstand politisch und persönlich motivierter Pressionen und Streitereien. Korpskommandant Kurt Bolliger beschrieb diesen Tatbestand für die 1960er Jahre treffend wie folgt: «Dazu kam, dass man sich nach dem Tode der schweizerischen Streithähne in der Flugzeugbranche plötzlich mit massiven politischen Interventionen durch Botschafter und kommerziell einschlägig interessierte Schweizer zu beschäftigen hatte. Es war nie klar, wer sich mit solchen Pressionen zu beschäftigen hätte, zum Beispiel um sie energisch abzustellen. Dazu hatte eigentlich niemand grosse Lust, denn die angenehmen Seiten, die Partys im Bellevue, Schweizerhof oder Rambouillet und Escher, wollte sich niemand entgehen lassen. Es ergab sich auch die merkwürdige Lage, dass sich die zweitklassigen Lieferanten (Grossbritannien und Frankreich) um den Schweizer Markt stritten und ihn auch korrumpierten. Die von uns eigentlich gewünschten Amerikaner hatten mindestens in den Fünfzigerjahren wegen Korea und Vietnam, später auch wegen Kuba, gar kein Interesse, uns modernes Material zu liefern. Sie liessen sich jeweils lange bitten.»¹

Beschaffung von Kampfflugzeugen

Anfang Februar 1948 wurden zur Ergänzung der Propellerkampfflugzeuge aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges 130 Flugzeuge P-51 *Mustang* aus Beständen der US Luftwaffe in Europa beschafft, welche bis 1957 als Jäger, Jagdbomber und Aufklärer im Einsatz standen. Bereits vier Monate zuvor, im September 1947, war in Grossbritannien eine erste Serie von 75 Jet-Kampfflugzeugen De Havilland DH-100 Mk 6 *Vampire* bestellt worden. Dieser Serie folgte eine Lizenzfabrikation von 103 Flugzeugen in der Schweiz. Die Weiterentwicklung des Flugzeuges DH-100 führte schliesslich zum Flugzeug DH-112 *Venom*, von dem total 250 Maschinen einschliesslich der Triebwerke in der Schweiz in Lizenz gebaut wurden.

Ende der 1950er Jahre besass die Flugwaffe somit rund vierhundert Jet-Kampfflugzeuge der ersten Generation, welche mit einem optischen Zielgerät und einem Flugfunkgerät ausgerüstet waren, über eingebaute 20 mm Maschinenkanonen verfügten und mit Bomben und ungelenkten Raketen bewaffnet werden konnten. 24 Flugzeuge DH-112 Mk 1R *Venom* wurden für die Foto-Luftaufklärung verwendet, wobei anstelle der Bomben oder Raketen unter dem Flügel Behälter mit Fotoausrüstungen mitgeführt wurden. Mit den vorhandenen Mitteln konnte die Flugwaffe die Erdtruppen im Frontraum bis zu einem gewissen Grad mit Feuer und Aufklärung unterstützen. Für die Luftverteidigung (Jagd) waren die damals vorhandenen Mittel indessen wenig geeignet.

In den ersten Jahren nach Kriegsende stellte sich die Frage einer schweizerischen Flugzeugindustrie und der weiteren Entwicklung von Kampfflugzeugen. Dabei wurden zunächst zwei Linien verfolgt. Im *Eidgenössischen Flugzeugwerk* (F+W) Emmen wurde in der Zeit von 1948 bis 1952 das Kampfflugzeug N-20 entwickelt. Das Pflichtenheft dieses Flugzeuges war fantastisch. Das Waffensystem sollte sich für die Luftverteidigung und für den Erdkampf eignen. Der Entwurf enthielt zahlreiche Innovationen, wie Deltaflügel, vier Triebwerke im durchströmten Flügel, Nachbrenner, Schubumkehr, Landebremsschirm, eine verstellbare Flügel Nase, eine Waffenwanne als Wechselsatz sowie eine absprengbare, klimatisierte und dichte Pilotenkabine mit Kabinen- und Pilotenfallschirmen. Die Bewaffnung sollte Kanonen, Raketen und Bomben umfassen. Kurz vor dem Erstflug wurde das Projekt jedoch vom Bundesrat sistiert, weil die in der Schweiz entwickelten Triebwerke die notwendige Leistung nicht erreichten, was eine umfassende Änderung des Entwurfs zur Folge gehabt hätte. Die aktive P-16-Lobby aus der Ostschweiz wirkte im Hintergrund am Begräbnis des N-20-Projekts mit. In den *Flug- und Fahrzeugwerken Altenrhein AG* (FFA) wurde in der Zeit von 1948 bis 1958 das Kampfflugzeug P-1604 entwickelt, das die Rolle der Luftverteidigung und des Erdkampfes übernehmen sollte. Das Flugzeug galt als hervorragende Schiessplattform und hatte einen aerodynamisch fortschrittlichen Flügel, der neben den Kanonen und einem Raketenautomaten im Rumpf mit Bomben beladen werden konnte. Kurz nachdem das Parlament am 15. März 1958 dem Bau von 100 Flugzeugen zugestimmt hatte, stornierte der Bundesrat allerdings auch diesen Entwicklungsauftrag nach dem Verlust eines zweiten Prototypen im Rahmen der Erprobung.

Bereits wenige Wochen vor der parlamentarischen Behandlung des P-16-Geschäftes, am 29. Januar 1958, hatten die eidgenössischen Räte der Bestellung von 100 Flugzeugen Hawker F Mk 58 *Hunter* beim Hersteller *Hawker Aircraft Ltd.* in England zugestimmt. Dieser ersten Serie sollte Anfang der 1970er Jahre eine weitere Beschaffung von zusätzlich sechzig «werkrevidierten» Flugzeugen Hawker F Mk 58A *Hunter* folgen. Das Waffensystem umfasste vier 30 mm Kanonen (im Rumpf) und konnte mit ungelenkten Raketen und Bomben (unter dem Flügel) beladen werden. Später wurde es für den Einsatz von Luft-Luft-Infrarotlenkwaffen *Sidewinder* sowie gelenkten Präzisionsbomben *Maverick* aufgerüstet. Die Flugwaffe verwendete die 160 *Hunter*-Flugzeuge als Ersatz der *Vampire*-Flotte zuerst als Jäger (mit beschränkter Wirkung) und danach als Hauptwaffensystem für die Erdkampfunterstützung der Armee im Frontbereich. Die «Patrouille Suisse» erzielte mit diesem Flugzeug einige Aufmerksamkeit und wurde im In- und Ausland sehr populär.

Nach dem Verzicht auf die schweizerische Eigenentwicklung von Kampfflugzeugen wurde die Evaluation eines Mehrzwecksystems mit Überschall-Flugeigenschaften eingeleitet. Am Schluss der Evaluation standen sich die Flugzeuge *Saab Draken* und *Mirage III* der *Générale Aéronautique Marcel Dassault* gegenüber.

Die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen und die Armeeführung waren in der Frage der Typenwahl zerstritten. Schliesslich erfolgte in der Landesverteidigungskommission der Entscheid zugunsten des französischen Flugzeugs und mit Bundesbeschluss vom 21. Juni 1961 bewilligte das Parlament einen Verpflichtungskredit von 827 Millionen Franken für die Lizenzherstellung von 100 Mehrzweckflugzeugen *Mirage IIIS*. Die Bordelektronik und die Lenkwaffen wurden jedoch erst danach evaluiert und ausgewählt, was zu erheblichen Kostenüberschreitungen und schliesslich zu einer Nachtragskreditforderung von 576 Millionen Franken führte. Die entsprechende Botschaft des Bundesrates vom April 1964 löste in Parlament, Presse und Bevölkerung «Erbitterung und Empörung» aus. Im Oktober 1964 stimmte das Parlament den Anträgen einer von ihm eingesetzten «Spezialkommissionen zur Untersuchung der *Mirage*-Angelegenheit» zu. Der Beschaffungsumfang wurde von 100 auf 57 Flugzeuge reduziert.

Im Jahre 1970 wurde die Lizenzfabrikation abgeschlossen. Die Truppe verfügte nun über 36 Kampfflugzeuge *Mirage IIIS* für die defensive Luftverteidigung (Interzeption), 18 Kampfflugzeuge *Mirage IIIRS* für die Luftaufklärung und zwei Doppelsitzerflugzeuge *Mirage IIIBS* für die Pilotenausbildung. Später wurden die beiden durch Abstürze verloren gegangenen Doppelsitzer durch zwei neue ersetzt. Die schweizerischen *Mirage*-Kampfflugzeuge mit der amerikanischen *Taran*-Elektronik und den Luft-Luft-Lenk Waffen *Falcon* und *Sidewinder* waren nach 1970 für ein Jahrzehnt die besten bemannten Luftverteidigungssysteme im westlichen Europa.

Infolge der «*Mirage*-Affäre» wurde im Eidgenössische Militärdepartement entschieden, dass die nächste Kampfflugzeuggeneration ausschliesslich für die direkte und indirekte Feuerunterstützung der Erdtruppen eingesetzt werden solle. Nach einer sehr aufwendigen und wechselvollen Evaluation mit einem erbitterten französisch-amerikanischen Kampf um den Auftrag stellte das Eidgenössische Militärdepartement dem Bundesrat den Antrag, vierzig (US Navy-) Kampfflugzeuge des Typs A-7 *Corsair* von *Ling-Temco-Vought* zu beschaffen. Allein, am 9. September 1972 kam es im Bundesrat zu einem «Nullentscheid» und zum Auftrag an das Eidgenössische Militärdepartement, die Luftkriegskonzeption neu zu prüfen. Dieser Ausgang der langjährigen Erprobungs- und Definitionsarbeit, die bis zur Bestimmung aller Ersatzteile reichte, war auch ein Grund für den vorzeitigen Rücktritt des beliebten und fähigen Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Oberstkorpskommandant Eugen Studer. Als Notlösung wurde 1973 vom Parlament, wie bereits erwähnt, die Beschaffung einer zweiten Serie von dreissig werkrevidierten *Hunter*-Flugzeugen (darunter acht Doppelsitzer) beschlossen.

Am 16. März 1976 bewilligte das Parlament einen Kredit von 1170 Millionen Franken für die Beschaffung von 72 amerikanischen Kampfflugzeugen F-5 E/F *Tiger* der Firma Northrop als sogenannte «Raumschutzjäger» – ein Begriff, der eigens für diese Beschaffung kreiert wurde. Unter «Raumschutz» verstand man die Fähigkeit, bei einem Gegenschlag mit mechanisierten Verbänden eine zeitlich und räumlich begrenzte Luftüberlegenheit zu erringen. Das Waffensystem war zweifellos in der Lage, diese Rolle zu übernehmen. Zwar handelte es sich nicht um ein Hochleistungssystem, das Flugzeug entsprach aber durchaus dem Stand der damaligen Technik. Mit der Endmontage der Flugzeuge beauftragt war das Flugzeugwerk Emmen; den Betrieb und Unterhalt besorgte das Bundesamt für Militärflugplätze. Die *Tiger*-Beschaffung galt als genialer Schachzug von Korpskommandant Kurt Bolliger zur Erhaltung einer angemessenen Kampfkraft der Fliegertruppen, wäre doch die Beschaffung eines Hochleistungskampfflugzeuges zum damaligen Zeitpunkt chancenlos gewesen. Mit dem Flugzeug F-5 E/F *Tiger* konnten die Piloten immerhin alle aktuellen Luftkampfverfahren trainieren und die Unterhaltsstellen blieben dank der damals neuesten Technologie des Waffensystems auf der Höhe ihrer Fähigkeiten und Kenntnisse. Die Beschaffung einer zweiten Serie von 38 Flugzeugen F-5 E/F mit dem Rüstungsprogramm 1981 ging reibungslos über die Bühne und erhöhte die Zahl der *Tiger*-Kampfflugzeuge auf total 110 Einheiten.

Im Jahre 1986 wurde schliesslich die Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges in die Wege geleitet. Das Waffensystem sollte insbesondere die bestehende Lücke in der Luftverteidigung gegen Angreifer der neuesten Generation schliessen, wozu ein «digitales Cockpit» mit einer guten Luftlageübersicht, echte Allwettertauglichkeit und die notwendigen Waffen für die Beherrschung des schweizerischen Luftraumes nötig waren. Das Ergebnis war die Beschaffung und Einführung des Waffensystems F/A-18 C/D im Laufe der 1990er Jahre.

Lufttransport und Ausbildung

Mit den Rüstungsprogrammen 1963, 1965, 1969 und 1975 wurden insgesamt 104 Helikopter der Typen *Alouette II* und *III* sowie 18 Transportflugzeuge *Pilatus PC-6 Porter* beschafft. Damit erhielt die Flugwaffe in einem bescheidenen Rahmen die Fähigkeit zum Lufttransport von Personen und Material sowie von Fallschirmaufklärern. Mit dem Rüstungsprogramm 1986 gelang dann die Beschaffung von drei Helikoptern *Super Puma*. Mit dieser Helikopter-Vorserie konnte der Armee die Notwendigkeit dieses Transportmittels nachgewiesen und die Basis für die Beschaffung und Einführung einer Transporthelikopterflotte von total fünfzehn *Super Puma* im Rahmen des Rüstungsprogramms 1989 gelegt werden.

Die Pilotenausbildung entsprach zu jedem Zeitpunkt den Bedürfnissen der jeweiligen Kampf- und Einsatzmittel. Hoflieferant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen für die Basis-Trainingsflugzeuge war die Firma *Pilatus* mit den Typen P-2, P-3 und PC-7. Für die Jet-Grundausbildung wurden die Flugzeuge *Vampire* verwendet. Das Rüstungsprogramm 1987 ermöglichte die Beschaffung von zwanzig Jet-Schulflugzeugen *Hawk* von *British Aerospace* als Vorstufe für den Einsatz auf den Kampfflugzeugen F-5 E/F.

Fliegerabwehr

Die Fliegerabwehrtruppen wurden zwar mit der Truppenordnung 51 reorganisiert, ihre Ausrüstung dagegen war seit Kriegsende nur unwesentlich erneuert worden und entsprach der Luftbedrohung je länger je weniger. Die 1950er Jahre waren gekennzeichnet durch Streitereien und Kämpfe zwischen den «Fliegern» und den «Flabisten», deren Wurzeln teilweise im Anhang *Flieger- und Fliegerabwehrtruppen* zum Generalsbericht lagen. Die Mittel umfassten damals schlecht motorisierte 7.5 cm, 34 mm und 20 mm Batterien. Mit der Beschaffung einer neuen 20 mm Fliegerabwehrkanone der Waffenfabrik *Oerlikon* setzte allerdings auch hier 1954 eine kontinuierliche Erneuerung und Effizienzsteigerung ein. In den 1960er Jahren begann dann die Neuausrüstung der Fliegerabwehr mit 35 mm Geschützen und *Fledermaus*-Feuerleitgeräten. Mit dem Rüstungsprogramm 1961 bewilligte das Parlament die Beschaffung des britischen Boden-Luft-Fliegerabwehrlenkwaffensystems *Bloodhound*. Die *Bloodhound*-Feuereinheiten wurden, anfänglich gegen den Widerstand der Fliegerabwehrführung, in das Führungssystem *Florida* integriert.

Im Jahre 1972 verfügte die Fliegerabwehr über rund 1500 Geschütze 20 mm, 128 Feuereinheiten 35 mm mit dem Feuerleitgerät *Superfledermaus* sowie neun *Bloodhound*-Batterien an sechs festen Standorten. Die Allwetter-Abwehr von hoch und mit Überschall fliegenden Eindringlingen, der Objektschutz gegen Direktangriffe aus der Luft und die Bekämpfung der aufkommenden luftmobilen Verbände auf dem Gefechtsfeld waren nun mit Aussicht auf Erfolg möglich. Ab 1975 wurden alle 35-mm-Feuereinheiten zudem mit dem neuen Feuerleitsystem *Skyguard* ausgerüstet und mit dem Rüstungsprogramm 1980 erfolgte die Beschaffung von 60 Feuereinheiten des britischen Boden-Luft-Fliegerabwehrlenkwaffensystems *Rapier*.

Dank diesem stetigen materiellen Ausbau verfügte die Schweiz ab Mitte der 1980er Jahre zweifellos über das dichteste und wirkungsvollste terrestrische Fliegerabwehrsystem in Europa, das mit der Beschaffung von Boden-Luft-Lenk Waffen *Stinger* im Rahmen des Rüstungsprogramms 1989 eine wichtige Ergänzung erfuhr.



Mit der Beschaffung des britischen Flugzeugs De Havilland DH-100 Vampire machte die Schweiz kurz nach dem Zweiten Weltkrieg den Schritt ins Düsenzeitalter. 1947 wurden in einer ersten Serie 75 Flugzeuge beim Hersteller gekauft. Die zweite Serie von 100 Flugzeugen wurde in der Schweiz in Lizenz produziert.



Vom britischen Flugzeug De Havilland DH-112 Venom wurden 1951 und 1954 in zwei Serien insgesamt 250 Exemplare beschafft. Die Flugzeuge wurden in der Schweiz in Lizenz hergestellt.



1958 kaufte die Schweiz 100 britische Flugzeuge Hawker Hunter Mk 58. Nach dem «Nullentscheid» des Bundesrates im «Corsair-Geschäft» von 1972 wurden Anfangs der 1970er-Jahre weitere 60 Exemplare des bewährten britischen Jagd- und Erdkampfflugzeugs in zwei Serien beschafft.



Kampfflugzeug P-16 der Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein. Im Sommer 1958 stornierte der Bundesrat die vom Parlament bewilligte Beschaffung von 100 Flugzeugen der schweizerischen Eigenkonstruktion, nachdem nur wenige Tage nach der Kreditfreigabe ein Prototyp in den Bodensee gestürzt war.



Massive Kostenüberschreitungen bei der Beschaffung des französischen Überschallflugzeuges Mirage III führten 1964 zu einem Eklat im Parlament. Die ursprünglich vorgesehene Beschaffungszahl von 100 Flugzeugen wurde auf 57 reduziert (36 Abfangjäger Mirage IIIS, 18 Aufklärer Mirage IIIRS, 2 Doppelsitzer Mirage IIIBS und 1 Mirage IIIC).



Vom amerikanischen Leichtjäger Northrop F-5 Tiger wurden 1976 in einer ersten Serie 72 Stück beschafft. Das Flugzeug wurde als sogenannter «Raumschutzjäger» eingesetzt. 1981 erfolgte die Beschaffung einer zweiten Serie von 38 Flugzeugen. Die Endmontage der Flugzeuge erfolgte im Flugzeugwerk Emmen.



Vom amerikanischen Kampfflugzeug F-A/18 Hornet wurden in den 1990er Jahren 34 Stück beschafft. Ein Kampfflugzeugbeschaffungsmoratorium der «Gruppe Schweiz ohne Armee», mit dem der Kauf verhindert werden sollte, wurde 1993 in einer Volksabstimmung vom Souverän deutlich verworfen.



1986 wurden in einer Vorserie zunächst 3 mittlere Transporthelikopter Super Puma beschafft, mit denen der Armee die Notwendigkeit dieses Transportmittels nachgewiesen werden konnte. Mit dem Rüstungsprogramm 1989 erfolgte die Beschaffung einer Transporthelikopterflotte von total 15 Super Puma.



Boden-Luft-Fliegerabwehrlenkwaffensystem Bloodhound BL-64. Die sechs festen Standorte der Bloodhound-Feuereinheiten waren bis zu ihrer Ausserdienststellung geheim klassifiziert.



Vom britischen Boden-Luft-Lenk-waffensystem Rapier wurden ab 1981 insgesamt 60 Feuereinheiten beschafft. Die Wirksamkeit der terrestrischen Fliegerabwehr im mittleren Bereich erfuhr dadurch eine erhebliche Verbesserung.

Nachrichten und Übermittlung

1951 waren Halbleiter erst als Dioden bekannt. Die Vakuumröhre war das Hauptelement der damaligen Übermittlungstechnik. Auf dem Gebiet der Nachrichten- und Übermittlungsdienste herrschten unbefriedigende Zustände. Die lokalen Telefonnetze aus der Aktivdienstzeit waren verrottet und kaum mehr zu gebrauchen. Die Fernverbindungen für die Führung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen basierten auf handvermittelten, unverstärkten Drahtverbindungen, welche die Verständigung oft erschwerten.

Es war Oberst Armin Ettinger, von 1953 bis 1968 Ausbildungschef der Fliegernachrichtentruppen, welcher die Einführung eines Systems zur Überwachung des schweizerischen Luftraumes mit der Möglichkeit zur Führung von Luftoperationen vorschlug. 1951 erfolgte auf dem Creux du Van im Val de Travers die Erprobung von Radargeräten der ersten Generation der Hersteller *Marconi* (England) und *SFR* (Frankreich). Mit dem *SFR*-Radar konnten die *Vampire*-Zielflugzeuge zumindest zeitweise verfolgt werden, was mit dem *Marconi*-Gerät hingegen nicht wirklich gelang. Parallel zu dieser Erprobung wurden geeignete Standorte auf Berggipfeln gesucht und – nach der Rekonoszierung und Vermessung – deren vier festgelegt. Daneben sollten fünf mobile Radarstationen beschafft werden. Auf der Bütschelegg (bei Riggisberg) wurde ein Versuchsstandort der kriegstechnischen Abteilung und in Dübendorf (Dürnbach) ein Ausbildungsstandort eingerichtet.

1958 erfolgte bei der amerikanischen Air Force die Bestellung einer «Radarstation AN/FPS-20A mit Arctic Tower». Es handelte sich dabei um die Standardausrüstung der damaligen Dew-Line-Radarkette, die von Grönland bis Alaska zum Erkennen sowjetischer Angriffe im Betrieb stand. Im Vergleich mit unseren *SFR*-Radarstationen hatte die neue Anlage eine etwa zehnfache Leistung und eine neue Technologie. Der Arctic Tower wurde inklusive Radome und Armierungseisen für die Fundamente aus den USA geliefert und auf dem Wangenerberg bei Dübendorf aufgestellt. Im Jahre 1962 wurde in Davos ein erster Truppendienst mit einer betriebsbereiten *SFR*-Radarstation durchgeführt. Technisch war das Ergebnis zwar positiv; organisatorisch dagegen erwies sich ein Dauerbetrieb mit einem Personalbedarf von über vierhundert Mann als ausgesprochen schwierig. Zumindest lokal konnte die Luftlage einigermaßen befriedigend von Hand auf eine transparente Karte aufgezeichnet werden; die Gesamtleistung war jedoch auf etwa zehn bis zwanzig Flugwege begrenzt und die Übermittlung an die Einsatzzentrale war äusserst problematisch. Mit der damaligen manuellen Erfassung und telefonischen Durchsagen war die Erstellung einer Gesamtluftlage aus informationstheoretischen Gründen überhaupt nicht möglich.

Ebenfalls im Jahre 1962 erfolgte die Genehmigung des taktischen Pflichtenheftes «*Florida*; halbautomatisches Luftüberwachungssystem und Führungssystem der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen für Flugzeuge und Fliegerabwehrwaffen» durch die Landesverteidigungskommission und die Ernennung von Oberstleutnant i GSt Kurt Bolliger zum Projektleiter. Mit dem amerikanischen *Florida*-System wurde ein sehr mutiger Schritt unternommen. Bei der Übernahme durch die Truppe im Jahre 1970 handelte es sich um das am besten integrierte digitale Luftwaffenführungssystem in Europa, wenn nicht weltweit.

Drei Gebirgsstandorte wurden mit Primär- und Sekundärradarstationen ausgerüstet und zwei Einsatzzentralen dienten der Führung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. Das damals umfangreichste und fortschrittlichste Computerverbundsystem der Schweiz gewährleistete die Erfassung, Übermittlung und Darstellung der Luftlage- und Führungsinformationen für den Einsatz der Kampfflugzeuge und der *Bloodhound*-Lenkwaffen. Ein Flugfunksystem und Übermittlungskanäle für die Führung und Einsatzleitung waren integrierende Bestandteile des *Florida*-Systems, welches von 1970 bis 2002 im partiellen Dauereinsatz stand und laufend verbessert sowie an neue Bedürfnisse angepasst wurde. Eine wesentliche Ergänzung erfolgte ab 1979 mit dem digitalen Führungsinformationssystem *Flinte* Flieger- und Fliegerabwehrtruppen.

Fünf Radarsysteme *Taffir*, die mit dem Rüstungsprogramm 1985 beschafft wurden, sollten die Lücken der Radarüberwachung im unteren Luftraum schliessen. Die Integration in die Luftlage erwies sich jedoch als problematisch und konnte erst nach unserem Betrachtungszeitraum gelöst werden.

In den 1980er Jahren erfolgte die Beschaffung von bodengestützten Mitteln für die elektronische Aufklärung im Luftraum sowie der Aufbau eines Netzes von ortsfesten Anlagen, die diesem Zwecke dienten.

Infrastruktur

Unter dem Mantel der Geheimhaltung und deshalb von der Öffentlichkeit kaum beachtet, wurde in den 1950er Jahren ein ambitioniertes Infrastrukturprogramm in die Wege geleitet. Auf sechs Flugplätzen erfolgte der Bau von Kavernen für die Unterbringung von Kampfflugzeugen und zwölf Flugplätze wurden mit Kommandoposten unter Fels und mit zwei Kilometer langen Pisten ausgerüstet. Hauptinitiant dieser wichtigen baulichen Aktivitäten war Oberstbrigadier Walter Burkhard, seit 1933 Direktor der Militärflugplätze. Er war mit dem Vollzug des nachfolgenden Befehls von General Guisan an den Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen aus dem Jahre 1943 beauftragt: «Sämtliche Flugplätze im Zentralraum sind unverzüglich so auszubauen, dass sie bei jeder Witterung voll verwendungsfähig sind.» Und weiter: «Gleichzeitig hat auf allen Reduitflugplätzen der Bau sämtlicher Schutzanlagen für die Unterbringung von Material und Personal [...] zu erfolgen».²

Burkhard erachtete diesen Auftrag bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1960 als gültig und rechtskräftig. Er verfügte über gute Beziehungen zur Generalstabsabteilung und über fähige Mitarbeiter, welche mit Hingabe an diesem Werk arbeiteten. Parallel zum Ausbau der Kriegsflugplätze wurde das sogenannte Flieger-Höhennetz gebaut. Ein unterirdischer Kommandoposten, vier Radaranlagen unter Fels sowie vier grosse und zahlreiche kleinere geschützte Übermittlungsanlagen gehörten zum umfangreichen Bauprogramm. Die Beschaffung des Materials für die elektronische Ausrüstung all dieser Anlagen erfolgte im Rahmen von Rüstungsprogrammen. Initiant des Flieger-Höhennetzes war der bereits erwähnte Oberst Armin Ettinger. Er fand in Oberstbrigadier Walter Burkhard einen Verbündeten für dieses Werk, das auch später das Rückgrat für die Führung und den Einsatz der Luftwaffe darstellte und heute kaum mehr realisierbar wäre.

Fritz Gerber, Direktor der Militärflugplätze von 1961 bis 1968, und Hans Giger, Direktor der Abteilung für Militärflugplätze von 1969 bis 1979, führten das Infrastrukturausbauprogramm mit grossem Engagement weiter und brachten es zum Abschluss. Während der Zeitdauer der Armee 61 bedeutete diese Infrastruktur der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen eine hervorragende Basis für alle materiellen Ausbauschritte und ein wichtiges Element der Dissuasionsstrategie.

Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit

Die besten Waffensysteme sind nutzlos, wenn sie infolge schlechten Unterhalts und ungenügender Wartung stillstehen. Der Einsatzbereitschaft der Flugzeuge mit ihren Waffen und der Führungssysteme kam bei den Flieger- und Fliegerabwehrtruppen denn auch stets ein sehr hoher Stellenwert zu. Garant dafür war die Direktion der Militärflugplätze beziehungsweise die Abteilung/das Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF). Eigenständigkeit und Unabhängigkeit vom Ausland im Unterhalt, hundertprozentige Lieferbereitschaft der Ersatzteile sowie Perfektion im Betrieb waren die Leitbegriffe. Bei «Vorkommnissen im Flugdienst» oder Unterschreiten der angeordneten Bereitschaft läuteten die Alarmglocken. Es gab dann Nacht- und Wochenendarbeit. Aufgrund vieler Erfahrungen und zahlreicher Vergleiche durften wir uns auf diesem Gebiet zur Weltspitze zählen.

Ein Grund für die gute Qualität lag nicht zuletzt in der ungeteilten Verantwortung des BAMF und seiner Vorgängerorganisationen für den Betrieb und den Unterhalt des Spezialmaterials und der Infrastruktur der FF Truppen. Diese «Machtposition» war der Berner Bürokratie indessen stets ein Dorn im Auge. Fast periodisch versuchten Exponenten des Eidgenössische Militärdepartements und anderer Bundesstellen, Teile dieser Zuständigkeit an sich zu reissen, was jeweils zu aufreibenden und ineffizienten Rechtfertigungsübungen führte.

Führung

Der Zustand der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen war bis in die 1960er Jahre stark vom Aktivdienst geprägt. Die Führungsstrukturen waren seit 1945 nicht wesentlich verändert worden. Eine zentrale Einsatzleitung existierte nicht. Vielmehr wurden die Regimenter der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen für den Einsatz jeweils einem Grossen Verband der Armee zugewiesen und führten dort den Kampf mit eher fragwürdiger Wirkung selbstständig.

Bis 1964 war die Führung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen mit «Altlasten» aus der Zeit des Aktivdienstes 1939–1945 konfrontiert. Insbesondere die fragwürdige Absetzung von Oberstdivisionär Hans Bandi als Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen auf Ende des Jahres 1943 hatte Spuren hinterlassen; Reibereien innerhalb der Führung waren die Folge.



Oberstkorpskommandant Eugen Studer,
Kommandant der FF Truppen 1965–1973



Oberstbrigadier Walter Burkhard,
Direktor der Militärflugplätze 1933–1960

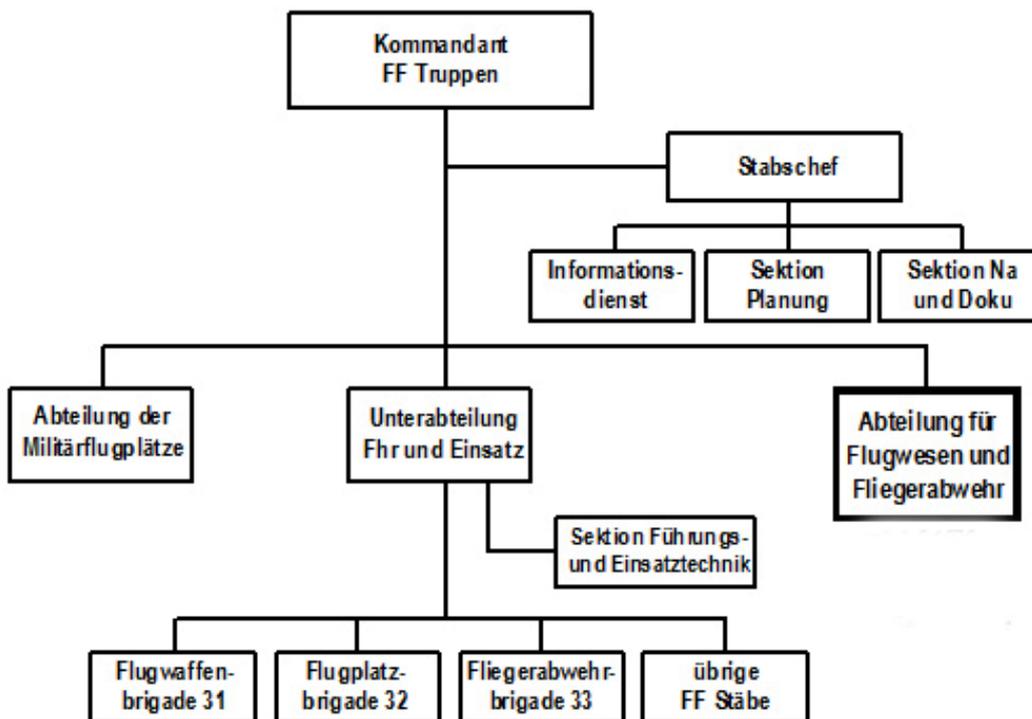
Nach Oberstdivisionär Fritz Rihner war Oberstdivisionär Etienne Primault von 1953 bis 1964 Kommandant und Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. Dies bedeutete eine Personalunion zwischen dem Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen und dem Chef der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr. An den Sitzungen der Landesverteidigungskommission nahm er zwar teil, er besass jedoch kein Stimmrecht, sondern übte nur eine beratende Funktion aus. Studiert man die LVK-Protokolle aus den 1960er Jahren, so hinterlässt Primault allerdings gerade als Berater dieses Leitungsgremiums in Landes- und Luftverteidigungsbelangen einen ambivalenten Eindruck. Er hatte offensichtlich wenig Verständnis für die operationellen Bedürfnisse und wechselte oft seine Meinung, in einigen krassen Fällen sogar während einer Sitzung. Von den hohen Ansprüchen und Verfahren eines komplexen Rüstungsvorhabens hatte er keine klare Vorstellung. Zudem ignorierte er die ihm zugespielten Warnungen vor möglichen Problemen bei der Abwicklung des *Mirage*-Geschäfts.

Im bereits zitierten Schreiben charakterisierte Kurt Bolliger die damalige personelle Situation folgendermassen: «Eigentlich hatten wir nur einen echten Führer, der unbestritten war: Walter «Gröni» Burkhard. Aber der hütete sich vor den ewigen Streitereien der Berner, hatte dafür in Dübendorf peinliche Ordnung und eine treue, kompetente Gefolgschaft. Ich wage die folgende Behauptung: Wäre «Gröni» 10 Jahre jünger oder Studer 10 Jahre älter gewesen, wären uns die *Mirage*-Affäre und vieles andere erspart geblieben. Deshalb, so glaube ich, waren die Sechzigerjahre nicht zuletzt für uns Jahre der personellen Fehlplanungen.»³

Insgesamt war die Berner Führungsriege der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in den frühen 1960er Jahren folglich zerstritten, bei den «Fliegern» herrschte Uneinigkeit in Rüstungsfragen und ein Grabenkrieg tobte zwischen «Fliegern» und «Flabisten». Die Stigmatisierung der Fliegerabwehr durch den Begriff «flabtauglich» beim Aufbau dieser Truppe im Laufe des Aktivdienstes spielte dabei sicher auch eine Rolle.

Als eigentliches reinigendes Gewitter für die Führung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen sollte sich erst die *Mirage*-Affäre erweisen, denn nun ergab sich endlich die Möglichkeit zu einem Neubeginn mit neuen Leuten. Der neue Kommandant, der von aussen kommende Eugen Studer, wirkte als integrierende Persönlichkeit.

Im Februar 1968 erhielten die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen eine neue Führungsstruktur (siehe Organigramm). Der Kommandant war nun ebenfalls Korpskommandant und stimmberechtigtes Mitglied der Landesverteidigungskommission. Die Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr und die Abteilung für Militärflugplätze wurden ihm – weitgehend – unterstellt. Die Truppe war in einen Stab und drei Brigaden gegliedert. Der Kommandant führte periodische Rapporte mit gemeinsamer Behandlung der anstehenden Probleme durch. Die Planung der Ausbaubedürfnisse geschah mit System und in Absprache mit dem Generalstabschef und dem Rüstungschef. Die Stäbe und Truppen erhielten Gelegenheit zu Übungen im Verbund, die Einsatzleitung erfolgte mit geeigneten Mitteln und Verfahren. Das Selbstvertrauen der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen wurde gestärkt, der grösste Teil der früheren Querelen begraben. Oberstkorpskommandant Eugen Studer trug mit seiner starken Persönlichkeit wesentlich zu diesem Ergebnis bei. Seine Nachfolger hatten das Privileg, auf einer professionellen Institution aufbauen zu können. Ab 1968 wurde die Einsatzbereitschaft der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen dank einer gut organisierten Führung systematisch gefördert und ausgebaut. Im Gegensatz zur übrigen Armee verfügten sie über *einen* Chef – ein Umstand, um den sie zeitweise auch beneidet wurden.



Kommando der Flieger und Fliegerabwehrtruppen (ab 1. Februar 1968)

Die Struktur der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen basierte auf dem Milizprinzip mit insgesamt rund 50 000 Angehörigen der Stäbe und der Brigaden. Funktionsfähig war diese Milizorganisation aber nur dank den etwa fünfhundert Berufsleuten des Bundesamtes für Militärflugwesen und Fliegerabwehr mit seinen Berufsmilitärpiloten, Instruktoren und dem administrativen Personal sowie dem Bundesamt für Militärflugplätze und seinen Betrieben mit rund 3000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Diese hoch motivierten Berufsleute stellten alle nicht miliztauglichen Funktionen sicher, bildeten die Milizangehörigen aus und unterstützten sie im Truppeneinsatz. Von ausländischen Berufsflugwaffen wurde dieses originelle und einmalige schweizerische System kaum je verstanden.

Funktionale Aspekte

Wie aber stand es um die operationelle Kompetenz der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen im Rahmen der Armee 61? Brigadier Philippe Henchoz, von 1969 bis 1976 Kommandant der Flugplatzbrigade 32, war ein scharfer Kritiker der damaligen Zustände. Die Flugwaffe bezeichnete er als «Aero Club» und die Fliegerabwehr assoziierte er mit «grossen, dreckigen Schuhen». Tatsächlich wurden die Flugzeuge in den Wiederholungskursen der Fliegertruppen nie mit Munition eingesetzt. Auch die Verbindungen funktionierten nicht oder wurden nicht benützt. Und die Fliegerabwehr beschränkte sich – ausser in den Kursen auf den Schiessplätzen – auf den Stellungsbezug. Kombinierten Übungen aller Truppen auf einem Flugplatz oder in einer Manöverübung gab es nicht. An operationellen Fragen war die Führung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen offenbar nicht sonderlich interessiert. Anders verhielt es sich mit dem Gewehrgriff und der Achtungsstellung der Soldaten, die in weiten Kreisen als Gradmesser für die Einsatzbereitschaft einer Truppe galten.



Brigadier Philippe Henchoz
Kommandant Flugplatzbrigade 32
1969 - 1976

Diese Situation änderte sich mit dem Amtsantritt von Oberstkorpskommandant Eugen Studer und seiner neuen Führungsequipe. Der grossen Truppenübung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen des Jahres 1972 lagen erstmals operationelle Kriterien und Messgrössen zugrunde und erstmals in der Geschichte wurden alle einsatzrelevanten Funktionen gleichzeitig abgewickelt und einer Bewertung unterzogen. In der Zeit nach 1972 wurden die benötigten Fähigkeiten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in vielfältigen kombinierten Übungen systematisch geschult und gemessen am jeweiligen Luftkriegsbild evaluiert. Wesentlich dazu beigetragen hat Philippe Henchoz, welcher unermüdlich Truppendienste forderte, die dem Kriegseinsatz möglichst nahe kamen, und mit solchen Forderungen sowohl bei seinen Vorgesetzten als auch bei seinem Stab auf offene Ohren stiess.

Der grossen Truppenübung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen des Jahres 1972 lagen erstmals operationelle Kriterien und Messgrössen zugrunde und erstmals in der Geschichte wurden alle einsatzrelevanten Funktionen gleichzeitig abgewickelt und einer Bewertung unterzogen. In der Zeit nach 1972 wurden die benötigten Fähigkeiten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in vielfältigen kombinierten Übungen systematisch geschult und gemessen am jeweiligen Luftkriegsbild evaluiert. Wesentlich dazu beigetragen hat Philippe Henchoz, welcher unermüdlich Truppendienste forderte, die dem Kriegseinsatz möglichst nahe kamen, und mit solchen Forderungen sowohl bei seinen Vorgesetzten als auch bei seinem Stab auf offene Ohren stiess.

Der grossen Truppenübung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen des Jahres 1972 lagen erstmals operationelle Kriterien und Messgrössen zugrunde und erstmals in der Geschichte wurden alle einsatzrelevanten Funktionen gleichzeitig abgewickelt und einer Bewertung unterzogen. In der Zeit nach 1972 wurden die benötigten Fähigkeiten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in vielfältigen kombinierten Übungen systematisch geschult und gemessen am jeweiligen Luftkriegsbild evaluiert. Wesentlich dazu beigetragen hat Philippe Henchoz, welcher unermüdlich Truppendienste forderte, die dem Kriegseinsatz möglichst nahe kamen, und mit solchen Forderungen sowohl bei seinen Vorgesetzten als auch bei seinem Stab auf offene Ohren stiess.

Der Flieger- und Fliegerabwehr Nachrichtendienst

Im Kalten Krieg verfügten die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen über einen eigenen professionellen Nachrichtendienst, der von 1946 bis 1981 von Rolf Lécher und ab 1982 von Peter Regli Chef geführt wurde.

Rolf Lécher, ein philosophisch gebildeter, musischer und gläubiger Mensch, liebte es, sich mit der Aura des Geheimdienstchefs zu umgeben. Seine vertraulich klassifizierte Informationsblätter, deren Inhalt den meisten Berufsleuten aus der Fachliteratur bekannt war, wurden zwar immer ein wenig belächelt; die ausführlichen Informationen waren aber für die Milizoffiziere im Hinblick auf ihre Meinungsbildung und Lagebeurteilung von unschätzbarem Wert. In den langen Jahren seiner nachrichtendienstlichen Tätigkeit baute Lécher ein solides und nachhaltiges Beziehungsnetz mit den so genannten «befreundeten Nachrichtendiensten» auf. Er selbst beschäftigte sich vermutlich nicht besonders intensiv mit der Nachrichtenbeschaffung; durch seine Beziehungen ermöglichte er aber den Spezialisten das Knüpfen von Kontakten, die es erlaubten, die für die operationelle Aufgabenerfüllung nötigen Kenntnisse und Informationen zu gewinnen. Ein prominenter Freund Léchers war Vernon A. Walters, Dreisterngeneral der US Army, Verteidigungsattaché in verschiedenen Ländern, CIA-Direktor und zuletzt Botschafter der USA in der Bundesrepublik Deutschland. Näheres über ihre persönlichen Beziehungen haben die beiden Männer ins Grab mitgenommen.

Im Jahre 1982 trat Peter Regli, Ingenieur und Sprachtalent, die Nachfolge von Rolf Lécher an und übernahm dessen Beziehungsnetz. Der Flieger- und Fliegerabwehr-Nachrichtendienst hatte damals die folgenden, teilweise ganz neuen Aufgaben zu erfüllen: (1) laufende Darstellung des Luftkriegsbildes, an welchem die operationelle Kompetenz Flieger- und Fliegerabwehrtruppen im Detail gemessen werden konnte; (2) Beschaffung der detaillierten Spezifikationen der relevanten fremden Waffensysteme für die Programmierung der elektronischen Aufklärung im Luftraum und der digitalen Radarwarnsysteme unserer Kampfmittel; (3) die Vorwarnung der Führung vor Konflikten im interessierenden Luftraum; (4) die laufende und detaillierte Orientierung der Führung über Operationen und Konfliktparteien im Falle von Konflikten im Luftraum sowie (5) die Ausbildungsunterstützung des Truppennachrichtendienstes.

Peter Regli arbeitete – zusammen mit seinen wenigen professionellen Mitarbeitern – an diesem praktisch unerfüllbaren Auftrag mit grosser Ernsthaftigkeit und hoher Kompetenz. Im Rahmen seiner bescheidenen Ressourcen setzte er auch Miliz-Nachrichtenoffiziere für die Beschaffung von Nachrichten ein, wobei er auch das eine oder andere kalkulierte Risiko einging. Seine Vorgesetzten hat er jedoch im Sinne der oben stehenden Aufgabenliste stets bestmöglich bedient und informiert. Entsprechend wurden denn auch nie Verstösse gegen die Legalität festgestellt. Alle Kontakte erfolgten immer im Einvernehmen mit dem fachlich übergeordneten Unterstabschef Nachrichtendienst und Abwehr der Armee. Hinzu kam, dass die Beziehungen zu ausländischen Nachrichtendiensten stets bilateral und nie mit einem Bündnis erfolgten, weshalb auch keine neutralitätsrechtlichen Probleme entstehen konnten. Ohne unseren spezialisierten und professionellen Flieger- und Fliegerabwehr-Nachrichtendienst hätte eine ernsthafte Konfliktsituation nicht bewältigt werden können.

Kontakte mit ausländischen Luftwaffen

Seit 1965 wurden Kontakte mit ausländischen Luftwaffen durch Besuche und Gegenbesuche der Kommandanten oder ihrer Stellvertreter systematisch gepflegt. Dazu gehörten unsere Nachbarluftwaffen, die US Air Force, die britische Royal Air Force sowie die Luftwaffen von Israel und Schweden. Gelegentlich erhielten wir aber auch Besuche von Luftwaffen, die sich für uns interessierten, wie etwa aus Belgien, Finnland, Saudi-Arabien oder Tunesien. Die Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen benützten diese Besuche zur Information der ausländischen Gäste über unsere operationelle und technische Kompetenz. Die Gegenbesuche im Ausland wurden immer sorgfältig vorbereitet und ausgewertet.

Im Rahmen derartiger Kontakte konnten sehr konkrete Ergebnisse erzielt werden, beispielsweise im Bereich von Trainingskampagnen für Piloten im Luftkampf in Sardinien, beim Tiefflugtraining in Nordschweden oder beim Luftkampftraining mit israelischen Fluglehrern in Payerne. Die Neutralitätsverträglichkeit solcher Kontakte wurde immer hinterfragt. Selbstverständlich musste die Genehmigung durch den Chef des Eidgenössischen Militärdepartements vorliegen. Im Jahre 1986 beurteilten wir Kontakte mit der südafrikanischen Luftwaffe als nicht mehr opportun und stornierten die Abkommandierung eines Piloten dorthin.

Für die Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen waren diese Kontakte eine erhebliche zeitliche und auch physische Belastung. Angesichts des grossen Nutzens und der dissuasiven Wirkung wurde das von den Vorgängern aufgebaute Beziehungsnetz indessen stets aufrechterhalten. Anlässlich von Truppenbesuchen bei ausländischen Luftwaffen wurde immer wieder festgestellt, dass unsere Milizeinheiten nach einer kurzen Anlaufzeit den ausländischen Berufsverbänden in der Professionalität der Aufgabenerfüllung mindestens ebenbürtig waren. Die Gründe lagen in der durchschnittlich besseren Qualität unserer Milizangehörigen und nicht zuletzt auch im Fehlen gewerkschaftlicher Rand- und Rahmenbedingungen bei unseren Einheiten.

«TARIPOP»: eine operative Planung der Flugwaffe in der Armee 61

Ende der 1960er und in den 1970er Jahre wurden systematisch operative Planungen auf Stufe Flugwaffenbrigade 31 durchgeführt. Besonders der damalige Stabschef, Oberst i GSt Jean Brunner, zeigte dabei grosse Initiative und Kreativität. Man hat damals eine «permanente operative Planung» (POP) auf Stufe der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen schmerzlich vermisst. Weil aber eine solche vonseiten der Berufsorganisation im Kalten Krieg nie realisiert wurde, nahm die Milizorganisation, der Stab der Flugwaffenbrigade 31, deren Erarbeitung in Angriff. Eine dieser unter strenger Geheimhaltung durchgeführten Planungen erhielt den etwas eigenartigen Decknamen «TARIPOP», den Insider indessen als Abkürzung für die Wortfolge «Taktische Richtlinien für die Permanente Operative Planung» entschlüsseln konnten.

In den taktischen Kursen der Flugwaffenbrigade 31 wurden systematische Beurteilungen der Lage auf operativer Stufe vorgenommen. Die eigenen Mittel waren bekannt, die Mittel der fremden Luftarmeen (GRÜN und ROT) lieferte der Flieger- und Fliegerabwehr-Nachrichtendienst. Auf dieser Basis wurden in Gruppen gegnerische und eigene Möglichkeiten erarbeitet und breit diskutiert. Entschlüsse konnten selbstverständlich nicht gefasst werden. Hingegen wurden vorbehaltene Planungen bis auf eine relativ tiefe Stufe detailliert ausgearbeitet.

Es wurden die folgenden Phasen eines möglichen Einsatzes der Fliegerbrigade 31 unterschieden: (1) Neutralitätsschutz mit Landeaufforderung, (2) Neutralitätsschutz ohne Landeaufforderung, (3) reiner Luftkrieg und (4) kombinierter Land-Luftkrieg. In den Phasen 1–3 war die Feldarmee nicht engagiert. Luft-Boden-Einsätze (Erdkampf) waren erst in der Phase des «reinen Luftkriegs» möglich, und zwar in Form von *Offensive Counter Air*, das heisst Zerstörung des gegnerischen Luftkriegspotenzials am Boden.

Die Arbeiten konzentrierten sich auf die Erarbeitung vorbehaltener Entschlüsse für den «kombinierten Land-Luftkrieg». Dabei wurde davon ausgegangen, dass die Feldarmee mobilisiert und engagiert sei. Da die direkte Unterstützung der Feldarmee von der jeweiligen Lage abhängig ist, macht eine frühzeitige Planung – Jahre vor dem Konflikt – keinen Sinn. Anders war die Situation dagegen bei der indirekten Unterstützung – jenseits der Wirkungsräume der terrestrischen Waffen. «TARIPOP» hat sich auf die Planung solcher Einsätze konzentriert.

Die Erdkampfeinsätze wurden bis ins kleinste Detail geplant. Dies umfasste zum Ersten die Bestimmung der adäquaten Waffen zur Zielbekämpfung einschliesslich der Treffererwartung sowie der optimalen Verbandsgrösse für den Einsatz; zum Zweiten die genaue Zielbeschreibung mit Bildern; zum Dritten die Erarbeitung detaillierter Angaben über Hindernisse im An- und Wegflug; zum Vierten das Treffen von Annahmen über die mögliche Fliegerabwehrlage und zum Fünften die Festlegung detaillierter Angaben zum Marschflug und zu möglichen Ausweichflugplätzen.

Mögliche Ziele innerhalb der Schweizergrenze wurden aus der Luft und auch terrestrisch rekonstruiert. Die Erkundung potenzieller Ziele im nahen Ausland erfolgte auf freiwilliger, individueller Basis und wurde verdeckt und (natürlich) in Zivilkleidung durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Erkundungen wurden als detaillierte Skizzen und Fotos des Zieles – Brücken, Passages obligées, Tankanlagen etc. – sorgfältig in als geheim klassifizierten Dossiers abgelegt.

«TARIPOP» war eine Initiative von einigen engagierten Generalstabsoffizieren der Flugwaffenbrigade 31. Die detaillierte Planung von Angriffen auf Ziele ausserhalb der schweizerischen Landesgrenzen war heikel und nicht unumstritten. Nicht zuletzt auch aus politischen Gründen war die «TARIPOP»-Planung geheim klassifiziert und entsprechend diskret behandelt. Für die beteiligten Besatzungen war die Planung ebenso anspruchsvoll und aufwendig wie interessant. Es wurde davon ausgegangen, dass «TARIPOP» dazu beigetragen hätte, im Ernstfall Energie, Zeit und wahrscheinlich auch Verluste zu minimieren.

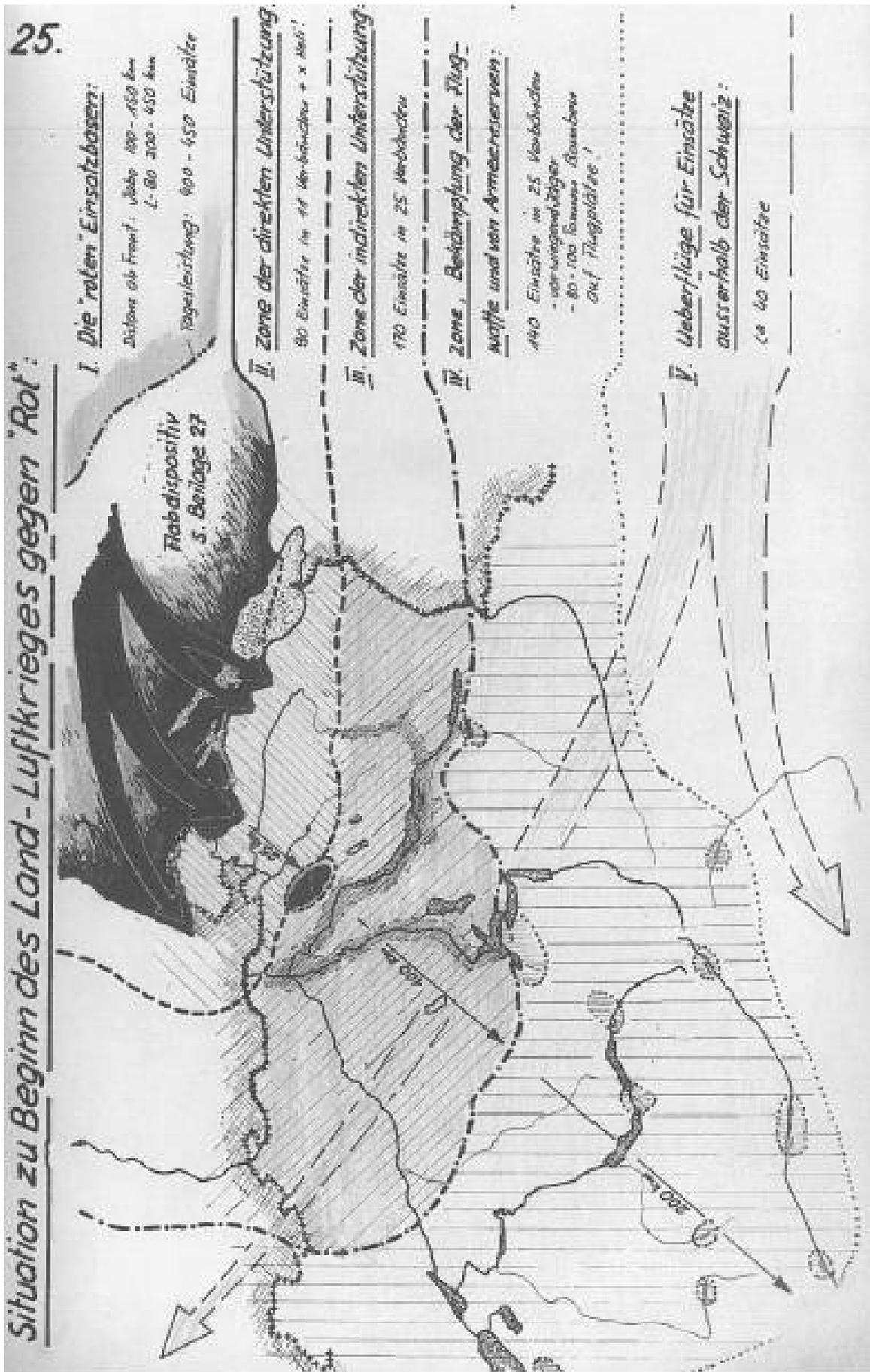


Abb. 96: «TARIPOP»: Beurteilung Luftbedrohung im Falle eines kombinierten Land-Luftkrieges gegen die Schweiz.

Ausbildung im Ausland und Auslandskampagnen

Bei der Evaluation und Beschaffung der Waffensysteme *Mirage III* mit Luft-Luft- und Luft-Boden-Lenk Waffen, *Bloodhound*, F-5 E/F *Tiger*, *Maverick* und *Rapier* zeigte sich die Unmöglichkeit der Erprobung und der Ausbildung «am scharfen Schuss» in der Schweiz. Die Beschaffungsinstanz und später die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen als Nutzer der Waffensysteme waren auf Basen und Schiessplätze im Ausland angewiesen.

In jedem Fall musste die Neutralitätsverträglichkeit geprüft und den politisch Verantwortlichen unterbreitet werden. Hier sind einige Beispiele erwähnt:

- Erprobung der Kampfflugzeuge und ihrer Bewaffnung in den USA;
- Verifikationsschiessen mit Boden-Luft-Lenk Waffen in Schottland und auf den Hebriden;
- Verifikationsschiessen mit Luft-Luft- und Luft-Boden-Lenk Waffen in Schweden.

Die entsprechenden Kampagnen dauerten oft Wochen und Monate und stellten an die Berufsorganisationen der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen hohe Ansprüche. Gleichzeitig wurden unbedingt notwendige Erfahrungen gesammelt, ohne die ein Ernstfalleinsatz zum Desaster hätte werden können.

«Dissuasion»: die sicherheitspolitische Strategie

Im bundesrätlichen Bericht über die Gesamtverteidigung von 1973 wurden die sicherheitspolitischen Ziele wie folgt definiert:

- Wahrung des Friedens in Unabhängigkeit,
- Wahrung der Handlungsfreiheit,
- Schutz der Bevölkerung,
- Behauptung des Staatsgebietes.

Die Strategie der Sicherheitspolitik 1973 war sehr einfach. Sie genoss hohe Anerkennung im In- und Ausland und bestand aus einem Wort: Dissuasion. Es handelte sich um eine defensive Strategie, die als «Kriegsverhinderung durch Verteidigungsbereitschaft» definiert wurde.

Seit Oberstkorpskommandant Eugen Studer dienten dieses sicherheitspolitische Zielsystem und die Dissuasionsstrategie als Messlatte für die operativen und materiellen Planungen der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. Das Funktionieren der Dissuasion war an zwei Voraussetzungen gebunden: Erstens musste die Verteidigungsbereitschaft als operationelle Kompetenz der Truppe real existieren und immer wieder unter Beweis gestellt werden. Und zweitens mussten die Stärken der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen der Öffentlichkeit und ganz besonders den ausländischen Luftwaffen durch umfassende Kommunikation glaubwürdig bekannt gemacht werden. Die Schaffung dieser zwei Voraussetzungen erzeugte ein Spannungsfeld zur Forderung der absoluten Neutralität. Die Verteidigungsbereitschaft einer Luftwaffe kann indessen nicht auf der «Insel der Seligen» geschaffen werden. Das Erreichen der operationellen Kompetenz erfordert zwingend einen Informationsaustausch mit ausländischen Luftwaffen und Nachrichtendiensten auf verschiedenen Ebenen.

Die Stärken der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen von 1972 bis 1990

Die Führungsstruktur mit Einsatzleitung erwies sich als brauchbar. Das Führungsinstrumentarium bestand die Tests im Rahmen seiner physikalischen Grenzen. Die notwendige und krisenfeste Kommunikation war sichergestellt.

Die Flugwaffe war in der Lage, mit ihren rund 300 Kampfflugzeugen und 100 Leichtflugzeugen und Helikoptern folgende Leistungen zu erbringen: Mit 36 Flugzeugen *Mirage III*S konnte der Luftpolizeidienst und die Luftverteidigung gegen hoch und schnell fliegende Eindringlinge wahrgenommen werden. Die 110 Kampfflugzeuge F-5E/F *Tiger* waren ab 1980 in der Lage, mit Infrarot Luft-Luft-Lenk Waffen *Sidewinder* bestimmte Luftpolizeiaufgaben wahrzunehmen und im Raumschutz eine räumlich und zeitlich begrenzte Luftüberlegenheit aufzubauen.

Die rund 150 Kampfflugzeuge *Hunter* waren bereit, direkte und indirekte Feuerunterstützung zugunsten der Armee und Armeekorps durchzuführen. Für die Rolle der Luftaufklärung standen 18 Flugzeuge *Mirage III RS* zur Verfügung. Für den Lufttransport konnten 100 Helikopter *Alouette II* und *III* sowie zwölf 12 Leichtflugzeuge *Pilatus-Porter PC-6* eingesetzt werden. Auf sechs ortsfesten Lenkwaffenstellungen waren neun *Bloodhound*-Batterien einsatzbereit. Mit diesem System konnten hoch und schnell fliegende Einzelziele mit zielsuchenden Flugkörpern auf eine Distanz von über 100 km bekämpft werden. Für den Objektschutz standen 64 mittlere Fliegerabwehrbatterien mit je vier 35 mm Zwillingsgeschützen und (ab 1985) je zwei Feuerleitsysteme *Skyguard* zur Verfügung. Diese Systeme hatten eine Wirkungsdistanz von rund vier Kilometern. Nach 1985 standen der Armee 60 Feereinheiten des Boden-Luft-Fliegerabwehr Lenkwaffensystems *Rapier* für die Allwetter-Luftverteidigung von definierten (Gegenschlags) -Räumen zur Verfügung. Nach wie vor verfügte die Armee auf dem Gefechtsfeld über rund 1 500 20mm Fliegerabwehrkanonen. Diese Waffen erhielten mit dem Aufbau der Luftmobilität auf dem Gefechtsfeld eine neue Bedeutung.

Die Elemente Motivation der Truppe, Schutzgrad der Infrastruktur, integriertes Führungssystem und diversifizierte Luftverteidigung waren ausgesprochene Stärken der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. Einen Vergleich mit den Nachbarluftwaffen brauchten sie nicht zu scheuen. Die Luftverteidigung war im Bezug auf den Raum sehr dicht und ausgesprochen gut integriert. Die Kompetenz der Truppe liess sich mit den benachbarten Berufsluftwaffen durchaus vergleichen.

Die Schwächen der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen von 1972 bis 1990

Eine ständige Sorge für die Führung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen war die Mobilmachung und das kurzfristige Hochfahren der notwendigen Bereitschaft. Ein überraschender feindlicher Schlag gegen die Infrastruktur hätte sich gravierend auswirken können.

Das Unterfliegen der Luftlageerfassung durch tiefstfliegende Aggressoren war ein grosses Problem. Die Integration der Radarsysteme *Taffir* in die allgemeine Luftlage erwies sich als schwierig und konnte erst nach unserer Betrachtungsperiode gelöst werden. Avionik und Lenkwaffen der Flugzeuge *Mirage III S* waren den potenziellen Aggressoren in Reichweite und Störfestigkeit zunehmend unterlegen. Ein leistungsfähiges neues Waffensystem drängte sich aus operationellen Gründen dringend auf.

Die *Hunter*-Piloten hätten ihre Erdkampfaufgabe zweifelsohne mit grossem Mut erfüllt. Aufgrund des Leistungsprofils wäre die Verlustquote solcher Missionen allerdings hoch gewesen. Darüber waren sich jedoch alle Beteiligten im Klaren.

Die Beschaffung von Nachrichten durch die Luftaufklärung im optischen und im Infrarotbereich war zwar sehr genau und aufschlussreich, aber in der Auswertung und Übermittlung der Ergebnisse ausgesprochen zeitraubend. Im Zeitalter der raschen Abläufe drängte sich zunehmend eine Echtzeitaufklärung auf. Erste Versuche mit Aufklärungsdrohnen erwiesen sich als zukunftssträchtig.

Für die Sicherstellung der notwendigen Luftmobilität von Kampftruppen genügten die vorhandenen Helikopter nicht. Versuche mit einer Vorserie von Transporthelikoptern zeigten das Bestehen dieser Lücke drastisch auf.

Die Abwehr von Abstandswaffen, Boden-Boden-Lenkwaffen und Marschflugkörpern war – und ist immer noch – eine gravierende Schwachstelle der schweizerischen – und der europäischen – Luftverteidigung.

Bei jeder Armeestabsübung wurde in einer Schlussphase «die Zusammenarbeit mit Grün» als Glasperlenspiel zelebriert. In Wirklichkeit wäre eine solche Zusammenarbeit für die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen zwar notwendig, aber aus vielfältigen Gründen unmöglich gewesen, insbesondere deshalb, weil Begriffe, Sprache, technische Schnittstellen und Normen nicht übereinstimmten. Eine Integration von Waffensystemen oder Verbänden war kurzfristig undenkbar.

Wurde der Auftrag erfüllt?

Europa und die Schweiz haben den Kalten Krieg ohne militärischen Konflikt im Zustand eines prekären Friedens überstanden. Ein Grund dafür liegt in der Furcht der USA vor dem «Dominoeffekt» der sowjetischen Einfluss- und Machtausbreitung. Die Strategie der Eindämmung führte dann zu zahlreichen Stellvertreterkriegen ausserhalb Europas. Die Abschreckungsstrategie hatte aber auch ihren Anteil am Erhalt des Friedens in Europa. Die Frage, ob die schweizerische Dissuasionsstrategie als Mosaikstein zu diesem Erfolg beigetragen hat, ist schwer zu beantworten und letztlich nicht messbar. Die Schweizer Armee einschliesslich der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, der offensichtliche Wehrwille und die erheblichen Investitionen in die Sicherheitspolitik waren im europäischen Kräftevergleich jedoch zweifelsohne ein nicht vernachlässigbarer Faktor.

Die Frage, ob die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen bei einem militärischen Konflikt ihre Luftverteidigungsaufgabe im Sinne der sicherheitspolitischen Ziele (Wahrung des Friedens in Unabhängigkeit, Wahrung der Handlungsfreiheit, Schutz der Bevölkerung und Behauptung des Staatsgebietes) hätten erfüllen können, lässt sich folgendermassen beantworten: In den 1960er und 1970er Jahren hätten sich die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen mit grossem Mut und Kampfwillen eingesetzt. Die vorhandenen Mittel und die operative Kompetenz lassen aber Zweifel am Erfolg und an einem wirkungsvollen Beitrag zum Erreichen der sicherheitspolitischen Ziele bestehen. In den 1980er Jahren hätten die vorhandenen Mittel, die adäquate Ausbildung sowie die Motivation und der Kampfwillen der Truppe die Erreichung der oben erwähnten Ziele weitgehend ermöglicht. Auf jeden Fall dürfen alle Miliz- und Berufsangehörigen der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen mit Stolz und Befriedigung auf ihr Leistungspotenzial im Rahmen der Armee 61 zurückblicken.

Anmerkungen

Der vorliegende Beitrag basiert auf dem Vortrag von Korpskommandant Walter Dürig am Kolloquium der Schweizerischen Vereinigung für Militärgeschichte und Militärwissenschaft SVMM vom 19. Oktober 2002 mit nachfolgender Publikation im entsprechenden Tagungsband. Brigadier Rudolf Läubli verwendete und bearbeitete diesen Bericht für seinen Vortrag am SVMM-Kolloquium vom 17. Oktober 2008 zum Thema «Planung der Abwehr in der Armee 61». Der vorliegende Artikel ist in Zusammenarbeit der beiden Autoren entstanden.

- ¹ Schreiben Korpskommandant Kurt Bolliger an Korpskommandant Walter Dürig, 21.09.1997.
- ² Schreiben des Chefs des Generalstabes Nr. 310/1/ 6/Lü/at vom 22.02.1943, Ziff. A.1.
- ³ Schreiben Korpskommandant Kurt Bolliger an Korpskommandant Walter Dürig, 21.09.1997.

ARTHUR MOLL

3074 Muri, 10. Januar 2010

a.Kdt FF Trp

DIE PLANUNG DER ABWEHR IN DER ARMEE 61 (Buch SVMM 2009)

Die Beiträge von Dr. Peter Braun und der Offiziere der FF Trp KKdt Walter Dürig und Br Rudolf Läubli habe ich mit grösstem Interesse gelesen. Mein Mit-Erleben des "Kalten Krieges" seit Beginn der Piloten-Laufbahn 1945 bis zum altersbedingten Ausscheiden Ende 1983 ist der Zeitrahmen und meine Aktivitäten im Pilotenteam (Oberst Frei, Moll, Weber) bei der Flugzeug-Beschaffung 1956 bis 1967 und die Führung der Flugwaffe ab 1968, als Waffenchef und Kommandant der FF Trp bis Ende 1983 ist der Standort des Einblickes.

Ich bin den genannten Autoren dankbar für die gründliche Bearbeitung und Darlegung ihres Wissens in den Seiten 255-276 resp. 277-301 des SVMM-Buches. Es ist ihnen gelungen, Realität unserer Truppengattungen und deren Modernisierungs-Schub in der kritischen Zeit zuhanden der Geschichtsschreibung erkennbar zu machen. Einigkeit besteht in der Beurteilung im Vergleich zu anderen Streitkräften hinsichtlich Organisation, Mittel und Schutzgrad gut dazustehen, wenn auch die Bewährung im Krieg glücklicherweise vermieden wurde.

Von diesem positiven Eindruck möchte ich ganz ausdrücklich den Abschnitt "Funktionale Aspekte" der Seiten 292/3 ausnehmen. Mit einigem Widerstreben verletze ich dabei den alten Grundsatz des "de mortuis nil nisi bene" gegenüber Br Philippe Henchoz. Dabei gehe ich von der Meinung aus, das Buch stelle die Phase der A 61 und der anschliessenden Jahrzehnte dar. Wenn Br Henchoz als der "scharfe Kritiker" dieser Periode bezeichnet wird, könnte ich ihn nur als zynischen Spötter sehen, für dessen falsche und dumme Biertisch-Urteile das Buch keine Plattform bieten sollte. Keine der übrigen 313 Seiten enthalten Wertungen ähnlichen Niveaus. Ich beschränke mich auf das Wesentliche:

Die Flugwaffe als "Aero-Club" durch einen Nicht-Piloten beurteilt, mag auf die Frühzeit des 1. Weltkrieges und auf die Phase der Devoitines, C-V / C-35 angehen, sicher aber nicht auf die All-Jet-Flugwaffe der Armee 61. Die damals noch 'unter dem Wetter' eingesetzten Flieger taten dies nach "Operationellen Gesichtspunkten" und nicht im Stil des "Aero-Club". Im Vordergrund jedes Einsatzes stand das Kriegsbild des Kalten Krieges, damals umgelegt auf unsere Geographie. Nicht zuletzt sind die zahlreichen Verluste an Besatzungen und Flugzeugen Beleg für Ernsthaftigkeit dieser Bemühungen.

Die Flugzeuge wurden wo immer möglich mit scharfer Munition eingesetzt und unzählige Schiess-Demonstrationen vor Publikum und hohen Magistraten (bis zum General Westmoreland) erhielten die Treffsicherheit und Wirkung vorgeführt. Wenn im WK der Miliz, wäre es Sache von Henchoz gewesen, vermehrte Munitionierung und kombinierte Uebungen auf den Stützpunkten anzuordnen.

Verbindungen wurden eingerichtet und das permanente und mobile Netz ausgelastet, vom Höhennetz gar nicht zu reden.

Gewehrgriff und Taktschritt wurden bereits unter Gen. Guisan abgeschafft. Ob die Achtungstellung gemäss Henchoz "Gradmesser für die Einsatzbereitschaft der FF Truppen" der Armee 61 waren, mag auch in der Flugplatz-Brigade 32 Vergangenheit gewesen sein.

Ebenso stupid ist die Wertung der Fliegerabwehr-Truppen. Ich habe sie nach 1961 unter den Kommandanten A. Triponez, H. Born und Herm. Schild in engster FF-Zusammenarbeit und Kameradschaft "im Feld, auf dem Exerzier- und Schiessplatz" kennen gelernt. Die Feuereinheiten und Abteilungen wurden nach Stellungsbezug durch Fliegerstaffeln und Geschwader geübt, wobei in geeignetem Gelände auch die Flieger ihre Waffen gegen die Flab-geschützten Ziele einsetzten. Die Treffsicherheit und Bereitschaft der Flab wurde durch ausgeklügelte Einrichtungen wie FLORETT (20 mm) und VERITAS (35 mm) gemessen und beurteilt.

Die FF-Zusammenarbeit ging soweit, dass sogar beim Scharfschiessen auf den Flabschiess-Plätzen Gluringen und Zuoz/Scanfs Flieger auf Flabstellungen angesetzt wurden, obschon dies wegen der Einschränkungen der Sektoren in Azimut und Stechwinkel Auflagen nötig machte.

Dass Henchoz "unermüdlich Truppendienste forderte, die dem Kriegseinsatz möglichst nahe kamen" ist sicher verdienstvoll, dürfte aber für den Mehrheit der FF-Kommandanten auch zutreffen.

Neben dem "Problem Henchoz" zusätzliche Hinweise:

Wenn von Streit innerhalb des KFLF geredet wird, gilt dies für die HH *Hugo Troller (Fl) und *Rud. Meyer (Flab, genannt 'Tschumeli-Meyer), im wesentlichen um die Budget-Mittel, und nach deren Abtreten vor 1963 in Minne abgestellt.

Wenn Kurt Bolliger auf S. 291 zitiert wird:

"...deshalb so glaube ich, waren die 60er Jahre der personellen Fehlplanungen" wäre diese Aussage gemäss Almanach der FF-Truppen eine Diskussion wert: Alles Fehl-Planungen? namentlich:

1.1.61	* Triponez	SC FF Trp
1.1.63	* Bloetzer	Kdt 31
	* Triponez	Kdt 33
	* Born	SC FF Trp
12.10.64	* Gerber	Kdt FF ad interim
1.1.65	*** Studer	Kdt FF Trp
1.1.68	** Bolliger	CFE
	** Werner	SC FF Trp
	* Moll	Kdt 31
	* Born	Kdt 33
1.1.69	* Henchoz	Kdt 32
	Giger	Dir. BAMF

Dass neben dem verdienten * Burkhard auch *Henchoz im Bild geehrt wird ist mir nach allem Obigen wenig plausibel. Der Platz hätte eher einem Flab-Kdt gebührt, der immerhin mehr als 2/3 Mannschaft und Waffen der FF Truppen führte, oder *Fritz Gerber/Hans Giger als Direktoren der DMP, Grundlage des FF-Einsatzes im Frieden..

C'est à prendre ou à laisser!
z.K. an W. Dürig, R. Läubli

Arthur Kroll

8044 Gockhausen, 30. Januar 2010

Die Rolle der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in der Armee 61

Publikation im Buch «Die Planung der Abwehr in der Armee 61», Seiten 277 bis 301

Als Mitautor stehe ich voll und ganz zum Wahrheitsgehalt des Textes. Die Abschnitte «Führung» und «Funktionale Aspekte» wurden bereits im Jahre 2003 in einer Publikation der schweizerischen Vereinigung für Militärgeschichte und Militärwissenschaft wörtlich publiziert.

Zitat von Seite 290:

Im bereits zitierten Schreiben charakterisierte Kurt Bolliger die damalige personelle Situation folgendermassen: «Eigentlich hatten wir nur einen echten Führer, der unbestritten war: Walter «Gröni» Burkhard. Aber der hütete sich vor den ewigen Streitereien der Berner, hatte dafür in Dübendorf peinliche Ordnung und eine treue, kompetente Gefolgschaft. Ich wage die folgende Behauptung: Wäre «Gröni» 10 Jahre jünger oder Studer 10 Jahre älter gewesen, wären uns die Mirage-Affäre und vieles andere erspart geblieben. Deshalb, so glaube ich, waren die Sechzigerjahre nicht zuletzt für uns Jahre der personellen Fehlplanungen.»ⁱ

Kurt Bolliger bezieht sich hier eindeutig nur auf die Führungsspitze der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. Ich muss ihm zustimmen: Mit Walter Burkhard oder Eugen Studer hätte es keine «Mirageangelegenheit» gegeben.

Zitat von Seite 292:

Wie aber stand es um die operationelle Kompetenz der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen im Rahmen der Armee 61? Brigadier Philippe Henchoz, von 1969 bis 1976 Kommandant der Flugplatzbrigade 32, war ein scharfer Kritiker der damaligen Zustände. Die Flugwaffe bezeichnete er als «Aero Club» und die Fliegerabwehr assoziierte er mit «grossen, dreckigen Schuhen». Tatsächlich wurden die Flugzeuge in den Wiederholungskursen der Fliegertruppen nie mit Munition eingesetzt. Auch die Verbindungen funktionierten nicht oder wurden nicht benützt. Und die Fliegerabwehr beschränkte sich – ausser in den Kursen auf den Schiessplätzen – auf den Stellungsbezug. Kombinierten Übungen aller Truppen auf einem Flugplatz oder in einer Manöverübung gab es nicht. An operationellen Fragen war die Führung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen offenbar nicht sonderlich interessiert.

Mit der Gründung der drei Brigaden bei den FF Truppen war ich ab 1969 als Stabschef der Flugplatzbrigade 32 tätig. Ich erachte die Äusserungen von Brigadier Philippe Henchoz als hart aber zutreffend. Die oben stehende Beschreibung des damaligen desolaten Zustandes entspricht der Wahrheit. Es wäre eine Geschichtsfälschung, dies zu verschweigen. Henchoz forderte vom damaligen Chef Führung und Einsatz, Divisionär Kurt Werner, die Durchführung von kombinierten Übungen. Dem Antrag wurde stattgegeben. Die Übungen wurden damals weitgehend von der Flugplatzbrigade 32 konzipiert. Was nicht im Bericht steht: in der grossen Manöverübung von 1972 hat die Fliegerabwehr hauptsächlich eigene Flugzeuge abgeschossen. Die Einführung der «Feuer-Bewegungs-Koordination» FEBEKO beruht auf der Initiative von Henchoz, die aber erst in den 1990er-Jahren richtig zum Tragen kam.

Im Abschnitt «Die Stärken der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen von 1972 bis 1990» (Seite 299) werden meines Erachtens die Fortschritte in der Performance der FF Truppen seit 1969, zu der ja auch Korpskommandant Arthur Moll auf verschiedenen Stufen wesentlich beigetragen hat, sachlich und korrekt dargestellt.

Walter Dürig

PS: Der Gewehrgriff wurde mit der Einführung des Sturmgewehrs 61 abgeschafft. Auf die Achtungstellung ist mit der «Oswald-Reform» von 1970 verzichtet worden.