



Beiträge zur Geschichte der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

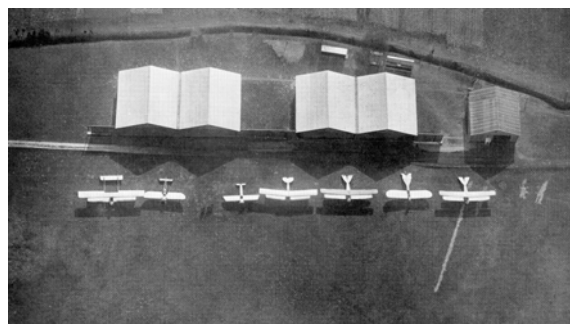
Jubiläen der Fliegertruppe – wie sie gefeiert wurden

Von Walter Dürig

Inhalt

Das 25-Jahr-Jubiläum	1
Das 50-Jahr-Jubiläum	3
Das 75-Jahr-Jubiläum	4
Das 100-Jahr-Jubiläum	11

Ausgangspunkt der Jubiläen ist der 1. August 1914, als sich bei der Mobilmachung der Schweizer Armee infolge des Zweiten Weltkriegs acht Piloten mit acht Flugapparaten auf dem Berner Beundenfeld besammelten und die Fliegerabteilung gründeten.



Am 8. Dezember 1914 erfolgte dann die Dislokation auf den Flugplatz Dübendorf, welcher von der Eidgenossenschaft gepachtet wurde.

Im vorliegenden Dokument wird beschrieben, wie die Jubiläen gewürdigt und gefeiert wurden. Die Anlässe, an welchen ich selber teilgenommen habe, sind als Tagebucheinträge und Erlebnisberichte einlässlich behandelt. Es handelt sich somit weitgehend um den Bericht eines Zeitzeugen.

Das 25-Jahr-Jubiläum

Beim 25-Jahr-Jubiläum im Jahr 1939 war das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen mit der «Last-Minute-Einführung» der 90 Flugzeuge Messerschmitt Me-109 und mit dem Aufbau der Fliegerabwehrtruppe voll beschäftigt. Am 28. August erfolgte die Mobilmachung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. Die am 2. und 3. September 1939 vorgesehenen Militärflugtage in Dübendorf zur Feier des 25-jährigen Bestehens der Fliegertruppe wurden abgesagt.

Im August wurde eine Schrift «25 Jahre schweizerische Luftwaffe» mit einem Vorwort von Bundesrat Rudolf Minger herausgegeben. Es handelt sich um ein Bilderbuch mit Texten, die im Wesentlichen das Anforderungsprofil an die Soldaten, Unteroffiziere und Offiziere beschreiben. Ein Kuriosum ist der Stempel im Buch für die «amtliche Bewilligung» des Bundesrates für die Publikation.



Vorwort von Bundesrat Rudolf Minger

Der Weltkrieg hat dem Flugzeug, das vor 25 Jahren noch im Stadium tastender Versuche war, einen unerhört steilen Anstieg technischer Entwicklung gebracht. Heute ist die Luftwaffe zum beträchtlichen Machtfaktor der Staaten und ihrer Armeen geworden.

Aus den bescheidensten Anfängen der 1914 geschaffenen schweizerischen Fliegerabteilung hat sich eine selbständige Waffe herausgebildet, die unter höchstem Kräfteinsatz ihrem vollen Ausbau entgegen geht.

Das vorliegende kleine Werk zeigt die Mannigfaltigkeit dieser Aufbauarbeit. Ich wünsche ihm Erfolg und Verbreitung, seine Bilder sprechen von ernstem Soldatentum und gesundem Geist.

Bern, im August 1939.

Der Chef des Eidg. Militärdepartementes:

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'R. Minger'.

In dieser Schrift werden erstmals die Aufgaben der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen öffentlich bekannt gegeben:

1. Abwehr feindlicher Luftstreitkräfte
2. Operative fliegerische Aktionen auf Weisung der Armeeleitung
3. Direkte Zusammenarbeit mit den Erdtruppen

Der letzte Satz der Jubiläumsschrift lautet: «Die Luftwaffe braucht an Körper und Seele gesunde Soldaten».

Das 50-Jahr-Jubiläum



Zum 50-Jahr-Jubiläum im Jahr 1964 veröffentlichte die Eidgenössische Drucksachen- und Materialzentrale die Schrift «50 Jahre Schweizer Flugwaffe» mit einem Vorwort von Bundesrat Paul Chaudet. Das Bild zeigt den Cover des Buches.

Der Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Oberstdivisionär Etienne Primault übte in seinem Beitrag harsche Kritik an den herrschenden Umständen. Nur ein Viertel der vorhandenen Flugzeuge würde dem Stand der Technik entsprechen. «Gott möge uns die Einsicht verleihen, in Dingen der Landesverteidigung künftig klüger als bisher zu handeln», schreibt er.

Unsere Militäraviatik

Fünfzig Jahre Militäraviatik – sie können mit nichts in der Entwicklung, die die gleiche Zeitspanne auf den meisten anderen Gebieten menschlicher Tätigkeit gebracht hat, verglichen werden. Wir haben es hier mit einem wahren «Sprung nach vorne» zu tun, mit einem technischen Fortschritt, der eine der Voraussetzungen für die Beschleunigung der Geschichte bildet. Zwei Weltkriege hinterliessen uns neben ihren Wunden und tragischen Folgen weittragende Erfahrungen, die ihre Verwirklichung fanden. Wenn die zivile Aviatik einen bedeutenden Einfluss auf die Entwicklung der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den Völkern ausübt, so beherrscht die Luftwaffe durch ihre Mittel und Möglichkeiten die Einsatzdoktrin der Armeen, die Strategie der Mächte oder Mächtegruppen, die sich auf Grund ihrer ideologischen oder rassenmässigen Zugehörigkeit oder auch aus wirtschaftlichen Interessen gegenüberstehen. Für ein Land wie das unserige wirft die Militäraviatik Probleme verschiedenster Art auf. Wir können sie kaum allein und aus eigener Kraft lösen. Gewiss haben wir bestimmte Flugzeugtypen geschaffen und andere in Lizenz gebaut. Wir versuchen auf diese Weise eine Flugzeugindustrie aufrecht zu erhalten, die wir dringend benötigen. Es wird uns aber bei der so raschen Entwicklung der Kampfmittel nicht möglich sein, uns nur auf die



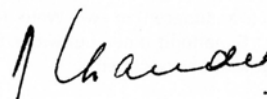
eigene Neuschaffung und Herstellung stützen zu können. Wir haben daher die Pflicht, das, was im Ausland geleistet wird, zu verfolgen und unsere Wahl so zu treffen, dass wir den modernsten Anforderungen gewachsen sind. Die hohen Kosten der Militäraviatik zwingen uns gebieterisch dazu. Das System der Milizarmee verlangt auch, dass wir unseren Piloten die Flugzeuge geben, mit denen sie das Maximum leisten können.

Wir müssen den Vorkämpfern unserer Flugwaffe alle Ehre erweisen, diesen kühnen Menschen, die die ausserordentliche Zukunft des Flugzeuges vorausgesehen haben.

Diejenigen aber, die ihre Aufgabe übernommen haben, tragen heute die grosse Verantwortung für unsere Landesverteidigung auf ihren Schultern.

Auf allen Entwicklungsstufen während eines halben Jahrhunderts, reich an fesselnden Abenteuern, haben Beispiele des Mutes und der Entsagung, oft auch der Opfer an menschlichen Leben es gestattet, die Schlagkraft unserer Luftwaffe aufrecht zu erhalten. Wir werden dieses Ziel auch weiter verfolgen, mit dem festen Willen, unsere Flugwaffe zu einem Hauptmittel einer Armee zu machen, die fähig sein soll, die Unabhängigkeit der Schweiz zu verteidigen.

Bundesrat P. Chaudet



Besondere Festlaune war nicht vorhanden. Im Sommer 1964 wurde die «Mirage-Angelegenheit» akut und am 7. Oktober erfolgte die Entlassung von Oberstdivisionär Etienne Primault.

1964 war das Gründungsjahr der Patrouille Suisse. In der Schweizer Illustrierte Nr. 20/1989 vom 16. Mai 1989 ist zu deren Anfängen Folgendes zu lesen:

«So ganz ohne jede Turbulenzen verliefen freilich die 25 Jahre nicht für die Patrouille Suisse. Das begann schon vor dem offiziellen Erstauftritt. Als ausländische Flugwaffen wie Grossbritannien mit den «Red Arrows» (rote Pfeile) längst über viel bewunderte Akrobatikteams verfügten, gab es in der Schweiz noch Vorbehalte gegenüber einer Kunstflugequipe: Wo liegt deren militärischer Sinn? Welchen Stellenwert in der Pilotenausbildung besitzt sie?

Die Initiative zur Gründung eines schweizerischen Akrobatikverbands kam aus Pilotenkreisen. Hauptmann Rolf Brunold, damals Kommandant der Fliegerstaffel 1, die 1958 als erste mit dem neuen Hunter-Kampfflugzeug ausgerüstet worden war, hatte nach einem Besuch der schwedischen Luftwaffe seinen Vorgesetzten Vorschläge für eine «kriegsnahe Pilotenausbildung» unterbreitet. Unter anderem legte er dar, dass Fliegen im Krieg zum Teil Kunstflug bedeute und dass deshalb dem Kunstflug, auch im Verband, eine erhebliche Bedeutung zukomme.

Seine Vorschläge fanden Gehör, und so durfte er mit drei Staffeln Kameraden offiziell das machen, was sie zuvor «ohne Erlaubnis» (so Brunold) längst getan hatten: Akrobatikfiguren trainieren. Doch aus Sicherheitsgründen waren vorerst weder Rollen noch Loopings im Verband erlaubt.

1963 wirkte das neue Kunstflugteam im Armeefilm für die schweizerische Landesausstellung, die Expo 64 in Lausanne, mit. Ebenfalls 1964 feierte die Fliegertruppe ihr fünfzigjähriges Bestehen mit Meetings in allen Landesteilen – natürlich unter Mitwirkung der Akrobatik-Viererstaffel. Weil es deshalb viel Arbeit für die Patrouille Suisse gab, formierte sich aus der Staffel 11 ein zweiter Kunstflugverband. So kam es, dass sich während einiger Zeit «zwei Patrouille-Suisse-Teams gegenseitig konkurrenzten», wie Testpilot Walter Spychiger in Emmen, damals Leutnant im Team von Hauptmann Brunold, sich erinnert.

Bald gab es wieder eine einzige Kunstflugformation, die später auf ein Sechser-Hunter-Team erweitert wurde. Dass es zur europäischen Spitzenklasse gehört, bewies das Sextett 1979 bei einem Meeting in Grossbritannien: Es präsentierte vor 150000 Zuschauern das eindrucklichste Programm aller teilnehmenden Kunstflugteams.»

Das 75-Jahr-Jubiläum

Beim 75-Jahr-Jubiläum der Fliegertruppe im Jahr 1989 war ich Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. Wir wählten ein dezentrales Konzept der Festlichkeiten:

- Im April 1989 einen Tag der offenen Tür POPAY mit Flugvorführungen in Payerne mit 10 000 Besuchern.
- Die Air Show Sion vom Juni 1989 im Zeichen von 75 Jahren Fliegertruppen und 25 Jahren Patrouille Suisse mit rund 100 000 Besuchern.
- Am 1. August 1989 ein öffentlicher Festakt auf dem Beundenfeld in Bern bei sehr schlechtem Wetter mit rund 1 000 Besuchern.
- Flugvorführungen anlässlich der Avia-Meisterschaften der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen vom 25./26. August 1989 in Dübendorf im Gedenken an die Jubiläen 75 Jahre Fliegertruppen, 50 Jahre Ju-52 und 25 Jahre Patrouille Suisse mit 15 000 Besuchern. Erster Auftritt der später PC-7 TEAM genannten Kunstflugformation.
- Im September 1989 eine Flugschau in Locarno als Abschluss des Jubiläumsjahrs.

Im Zusammenhang mit dem 75-Jahr-Jubiläum wurden im Jahr 1989 drei Schriften publiziert:

- Im Mai das Buch von Dölf Preisig und Ronald Sonderegger «Im Cockpit für die Schweiz» ISBN 3 85859 239-0
- Im August ein Büchlein über die Patrouille Suisse von Hansruedi Häberli.

- Im August das Buch von Werner Rutschmann «Die Schweizer Flieger- und Fliegerabwehrtruppen 1939 – 1945, Aufträge und Einsatz» mit einem Vorwort von Bundesrat Kaspar Villiger, ISBN 3-7225-6851-X.

Tagebuchauszüge zu den Jubiläumsanlässen von 1989

POPAY Payerne vom Samstag, 15. April 1989

Um 7.30 Uhr fahre ich nach Payerne, wo der Tag der offenen Tür mit dem Titel «POPAY 89» durchgeführt wird. Dies ist der erste Anlass im Rahmen der Veranstaltungen zum 75-jährigen Bestehen der schweizerischen Fliegertruppe. Nach Eintreffen in Payerne werde ich gleich von allen Seiten überfallen, darunter auch von Journalisten. Ich kann mich dem Geschehen eigentlich kaum widmen, versuche mich auf meine Tischrede vorzubereiten und ergänze sie noch mit einem Abschnitt über die Reise in die Sowjetunion. Es sind viele geladene Gäste anwesend, alles ist gut organisiert. Der Zeitpunkt für meine Ansprache ist aber nicht optimal. Ich kann nach sechs Vordnern unmittelbar vor dem Mittagessen sprechen und werde von den herumrennenden Kindern dauernd abgelenkt. Kaum jemand hat von meinen Worten Notiz genommen. Um 13 Uhr findet eine Pressekonferenz statt und um 13.45 Uhr beginnen die Flugvorführungen. Das Programm ist sehr gut, zurückhaltend, einfach und wirkt defensiv. Um 15.30 Uhr fahre ich nach Gockhausen zurück.

Der Beitrag des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in der Broschüre POPAY89

Eine Tradition von Qualität: 75 Jahre und die Zukunft

Ein hohes Ausbildungsniveau, das Ringen um geeignetes Material und – vor allem – der Wille, Erfolg zu haben: dies sind drei Grundzüge, welche die Geschichte der Fliegertruppe seit 75 Jahren prägen.

Die Wiege der schweizerischen Fliegertruppe steht eigentlich in Payerne. Dort wurden ab 1910 «Truppenversuche» mit «Aeroplanen» für die Luftaufklärung durchgeführt, die 1914 zur Gründung der Flugwaffe in Bern überleiteten. Der Gründung folgte eine wechselvolle Geschichte, die aber einige Konstanten aufweist, von denen ich drei nennen möchte. Von Anfang bis heute wurde der Ausbildung grosses Gewicht beigemessen. Die Piloten unserer Flugwaffe haben darum zu jeder Zeit internationales Ansehen genossen und waren immer in der Lage, die Möglichkeiten des vorhandenen Materials voll auszuschöpfen. Dieselbe hohe Qualität der Ausbildung findet sich auch bei den Fliegerbodentruppen und bei den Fliegerübermittlungs- und Nachrichtenformationen. Eine effiziente Ausbildung bleibt deshalb in Zukunft eine grundlegende Voraussetzung für unser Milizsystem. Erhebliche Investitionen sollen sicherstellen, dass – bei gleichbleibender Ausbildungszeit – den wesentlich höheren Anforderungen der kommenden Jahre an alle Angehörigen der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen Rechnung getragen wird.

Durch die Geschichte der Fliegertruppe zieht sich wie ein roter Faden die Tatsache, dass die Qualität des Flugmaterials der Bedrohung zeitlich hintennachhinkt. Immer wieder, auch im Zeitraum des 75-Jahr-Jubiläums, werden grosse Anstrengungen unternommen, um den drohenden Rückstand aufzuholen oder abzuwenden. Die Geschichte lehrt uns allerdings, dass diese Anstrengungen nicht in jedem Fall von Erfolg gekrönt waren. Es braucht daher heute und in Zukunft eine zielstrebige Planung, Überzeugungskraft in einem sich rasch wandelnden Umfeld und Geschlossenheit innerhalb der Fliegertruppe, um die zur Aufgabenerfüllung nötigen Mittel fristgerecht verfügbar zu haben.

Zurzeit hat die Flugwaffe einen Nachholbedarf, der neben Mitteln für die Luftaufklärung und den Lufttransport ganz besonders die Kampfflugzeugflotte betrifft. Die Aufklärungsdrohne Ranger, der Transporthelikopter Super Puma und das Kampfflugzeug F/A-18 Hornet sind die Mittel, welche unsere Bedürfnisse zu decken vermögen. Als dritte Konstante sind die Menschen der Fliegertruppe zu erwähnen. Die Faszination der Fliegerei, der Wille, unserem Land zu dienen und Qualitätsarbeit zu leisten, sind ihr gemeinsamer Nenner. Die Piloten haben im Laufe der Geschichte immer wieder grossen Mut bewiesen. Wir dürfen deshalb

darauf bauen, dass sie auch in Zukunft bereit sind, unsere Lufthoheit zu wahren und – wenn notwendig – die Luftverteidigung als Schutzschild für Bevölkerung und Armee sicherzustellen. Die Menschen, die eine Truppe ausmachen, sind das wichtigste, das entscheidende Gut. Daran wird auch eine Hochtechnologie-Zukunft nichts ändern.

* * *

Buchvernissage vom Montag, 8. Mai 1989

Am Nachmittag findet in Dübendorf die Vernissage des neuen Ringier-Buches «Im Cockpit für die Schweiz» statt. Es sind ziemlich viele Leute vom Ringier Verlag und von der Flugwaffe anwesend. Unter den eingeladenen Aviatik-Journalisten befinden sich Erich Meier und Marcel Waeber. Nach der Begrüssung durch Max Wiener gebe ich meinen Beitrag zur Vernissage bekannt. Anschliessend spricht der Chefredaktor der «Schweizer Illustrierten», Peter Rothenbühler. Das Buch weist eine sehr hohe Qualität der Bilder und des Druckes auf. Den Text kann ich noch nicht beurteilen. Beim anschliessenden Apéro macht Marcel Waeber Bemerkungen, die negative Kommentare voraussagen lassen. Beim Nachtessen bei Frau Fischer in der Offiziersmesse sind neben meiner Gattin und mir vom Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen Francis und Francine Antoniotti, Blanca Camenzind und Alfred Schranz, Beat Michel und alt Brigadier Hansruedi Schild anwesend. Ich weiss nicht, ob die Abwesenheit der übrigen Chefs an der unklaren Einladung liegt oder Ausdruck einer Distanzierung vom Buchprojekt ist. Für mich selbst steht die positive Einstellung des Ringier Verlags und der «Schweizer Illustrierten» zum Eidgenössischen Militärdepartement und zur Armee im Vordergrund. Die Kritik, die damit verbunden ist, müssen wir auf uns nehmen.

Air Show Sion vom Samstag, 24. Juni 1989

Am Morgen gehe ich auf den Flugplatz Bern/Belp, wo ich zusammen mit einigen Botschaftern und Verteidigungsattachés mit einem Super-Puma-Helikopter nach Sion fliege. Dort werden wir auf die Ehrentribüne geführt, wo die Flugschau bereits im Gange ist. Es herrscht sehr schönes Wetter und eine grosse Menschenmasse ist anwesend. Beim Mittagessen richte ich nach dem Präsidenten des Organisationskomitees eine Grussadresse an die Ehrengäste, welcher niemand zuhört. Am Nachmittag gehen die Flugvorführungen weiter. Den Abend verbringe ich mit dem kanadischen Brigadier Al DeQuetteville. Im Hotel ist eine von McDonnell Douglas gesponserte Party im Gange. Wir begeben uns dann zu sechst ins Restaurant Mont-Blanc in Plan-Mayen, einem sehr schön gelegenen Restaurant auf 1 700 Metern Höhe, das ich noch nie zuvor gesehen habe. Dort verbringen wir einen angenehmen Abend und führen dann unsere Gäste wieder nach Crans zurück.

Air Show Sion vom Sonntag, 25. Juni 1989

Zu Beginn der Flugvorführungen sind wir wieder auf der Tribüne der Ehrengäste. Erneut ist es ein herrlich warmer Tag mit grossen Menschenmassen. Ich denke, die Zahl von 100 000 Zuschauerinnen und Besuchern sei nicht übertrieben. Das Flugprogramm ist, wie bereits am Vortag, von den neuen Sicherheitsbestimmungen geprägt. Ich habe gehört, Oberst im Generalstab Christoph Keckeis, der dem Organisationskomitee zur Verfügung gestellt wurde, führe ein rigores Regime.

Die Vorführungen sind diszipliniert, aber trotzdem interessant und spektakulär. Die Schau wird von unserer Flugwaffe dominiert. Beim Mittagessen der Ehrengäste trage ich wiederum meine Grussadresse vor, die diesmal etwas mehr Aufmerksamkeit erfährt. Um 16 Uhr bringt uns ein Helikopter Alouette III, zusammen mit Werner Jung, nach Bern/Belp.

Die Air Show Sion, die mit unseren Jubiläen 75 Jahre Fliegertruppen und 25 Jahre Patrouille Suisse kombiniert war, darf als Erfolg bezeichnet werden. Ich bin froh, dass ich im Januar den Mut aufbrachte, dieser Veranstaltung die volle Unterstützung des Kommandos der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen zu gewähren. Ohne diesen Beitrag wäre die Veranstaltung nicht so interessant gewesen. Auffallend waren einige Abwesenheiten. Kein Bundesrat und

kein Nationalrat haben der Air Show beigewohnt. Der Stadtpräsident von Sion gab seiner diesbezüglichen Unzufriedenheit Ausdruck. Er fühle sich verlassen, hat er gesagt.

Anmerkung: Am 13. Juni 1988 hatte der Leitungsstab die Unterstützung der Air Show Sion durch das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen bewilligt. Im Vorfeld der Veranstaltung sind mit Bezug auf das Unglück anlässlich der Air Show von Ramstein am 28. August 1988 mit 70 Toten und 1 000 Verletzten in den Medien und in der Politik vielfältige Diskussionen geführt worden. Diese Angelegenheit hat mich zeitlich im Laufe des Jahres 1989 stark belastet. Die Medien haben über die Durchführung der Air Show Sion durchwegs positiv berichtet. Das Westschweizer Fernsehen betrieb einen sehr grossen Aufwand und das Deutschschweizer Fernsehen sendete am Sonntagnachmittag auf dem Sportkanal während einer ganzen Stunde eine Reportage aus Sion. Die Air Show Sion hat international eine grosse Beachtung erfahren, weil sie die erste Veranstaltung dieser Art nach dem Unglück auf dem Flugplatz Ramstein war.

Erinnerungsfeier vom Dienstag, 1. August 1989

Heute findet die Erinnerungsfeier an die Gründung der Fliegerabteilung am 1. August 1914 auf dem Beundenfeld in Bern statt. Ich fahre am frühen Morgen bei strömendem Regen und sehr schlechten Sichtverhältnissen nach Bern. Hansruedi Häberli hatte diese Veranstaltung vorgeschlagen und nach seinen Vorstellungen organisiert. Am frühen Morgen musste er den Plan umstellen. Es war vorgesehen, die Feier auf der Allmend durchzuführen. Ich habe mir vorgestellt, dass es ein sehr schönes Bild sein würde. Nun findet die Feier in der grossen Festhalle statt. Es kommen viele Leute, wohl um die 1 000. Der Festakt beginnt mit dem Spiel der Rekrutenschule Bern. Anschliessend macht Hansruedi Häberli eine Einleitung und es folgen die Vorträge von Paul Leuthold zur Vergangenheit der Fliegertruppe, von mir zur Gegenwart und von Kurt Bolliger, der mir eine Erinnerungsplakette der Pro Aero übergibt. Zum Schluss spricht Werner Jung zur Zukunft der Fliegertruppe. Dazwischen macht Hansruedi Häberli eine Totenehrung für die insgesamt 305 tödlich verunglückten Piloten. Ich stelle am Ende der Veranstaltung fest, dass die Vorträge gut aufgenommen wurden.

Nach dem Festakt in der Halle begibt man sich ins Freie, wo ein Blériot angetuckert kommt und sicher auf der Allmend landet. Er kann keine Volte fliegen, weil ziemlich starker Wind herrscht.

Das Wetter hat sich inzwischen so entwickelt, dass gerade noch ein Sonnenstrahl auf die Allmend fällt. Es folgen nun Vorbeiflüge von Helikoptern mit Fahnen sowie von einer Tiger- und einer Mirage-Formation. Anschliessend begeben sich die Anwesenden wieder in die Festhalle zu einem einfachen Mahl, das aus einem Pot-au-Feu besteht. Mit mir am Tisch sitzt Nationalrat Paul Wyss, mit dem ich angeregte Gespräche führte. Die Veranstaltung ist gut gelungen, schlicht, einfach und etwas chaotisch. Das Echo bei den Teilnehmern ist sehr gut. Die nachfolgende Medienreaktion ist in bescheidenem Rahmen positiv.

Gisela Blau vom Blick hatte mit mir telefonisch ein Interview gemacht und in der Blick-Ausgabe vom 31. Juli 1989 publiziert. Die Leserschaft hat den Beitrag gut aufgenommen. Allerdings entspricht eine Passage über die schweizerische Industriebeteiligung am Kampfflugzeugprojekt nicht meinen Aussagen. Der sogenannte geschichtliche Rückblick ist schludrig und falsch und ein Kommentar von Turi Honegger wirft uns erstmals Gigantismus und wie üblich Perfektionismus vor. Eigentlich ärgere ich mich über diese Beiträge nicht mehr. Ich habe mich daran gewöhnt. Voraussichtlich werde ich mich im Laufe des Monats August bei der Gruppe für Rüstungsdienste und im Leitungsstab noch rechtfertigen müssen.



Blériot-Landung auf dem
Beundenfeld ind Bern.
Walter Dürig, Pilot Jean-Claude
Caillou, Werner Jung

Avia-Meisterschaft der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen vom 25./26. August 1989

Donnerstag, 24. August 1989

Sehr früh fahre ich mit Hans-Peter Morgenthaler nach Bern, wo meine Tischrede für die Avia-Meisterschaft der Fliegertruppe in einer ersten Fassung vorliegt. Ich lese sie durch und gebe sie Heinz Marti zur Begutachtung. Dann begeben wir uns an die Sitzung der Kommission für militärische Landesverteidigung. Dort tritt Gustav Däniker mit einer hervorragenden Orientierung über den Stand der Angelegenheit Schweiz ohne Armee auf. Ich übergebe ihm den Entwurf meiner Tischrede mit der Bitte um Durchsicht. Er verspricht mir, dies bis am Nachmittag zu tun.

Beim Mittagessen im Casino stelle ich dem Chef des Eidgenössischen Militärdepartements, Bundesrat Kaspar Villiger, drei Fragen. Die erste Frage betrifft seine Rolle am Veteranentag vom 23. September 1989 im Tessin. Nach den Ausführungen von Gustav Däniker müsste er offiziell auftreten, was er sich überlegen will. Dann stelle ich die Frage, ob ich an meiner Tischrede an der Avia-Meisterschaft der Fliegertruppe über die Initiative Schweiz ohne Armee sprechen dürfe. Das führt zu einer Diskussion, in der der Generalsekretär, Hans-Ulrich Ernst, die Ansicht vertritt, dass ich das tun dürfe. Nach ersten Bedenken schliesst sich Bundesrat Kaspar Villiger dieser Auffassung an. Ich orientiere ihn, dass ich die Patrouille Suisse gerne nach England schicken würde. Ich wolle einen entsprechenden Antrag an den Leitungsstab stellen. Er hat nichts dagegen einzuwenden.

Ich rase dann ins Büro zurück und lese die letzte Fassung der Tischrede durch. Blanca Schranz geht zu Gustav Däniker, der noch seine Korrekturen angibt, was zu einer neuen Fassung führt. Ich telefoniere dann mit Wolfgang Schürer, der mich bittet, ihm die Tischrede per Fax zu senden. Blanca Schranz macht aber die deutsche und französische Version der Tischrede in den verlangten Exemplaren für die Presse fertig. Inzwischen begeben wir uns zusammen mit Werner Rutschmann zum Chef des Eidgenössischen Militärdepartements, um bei der Übergabe des ersten Buches des Ott-Verlags über die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen im Zweiten Weltkrieg dabei zu sein. Es ist ein schöner und fast etwas feierlicher Moment. Das Buch, das ich erstmals erblicke, sieht sehr gut aus. Ich bespreche anschliessend mit Werner Rutschmann die Vernissage im Rahmen der Avia-Meisterschaft der Fliegertruppe und gehe dann wieder ins Büro zurück. Gegen 20 Uhr liegen meine Tischreden in den gewünschten Exemplaren vor. Es war ein grosser Akkord. Ich fahre dann nach Gockhausen. Hans-Peter Morgenthaler versucht, die Presseexemplare noch an den Mann zu bringen, findet aber von der Organisation der Avia-Meisterschaft der Fliegertruppe niemanden mehr.

Freitag, 25. August 1989

Am frühen Morgen erhalte ich einen Anruf von Wolfgang Schürer. Er sagt, dass er im Laufe der Nacht eine neue Fassung der Tischrede gemacht habe. Er werde sie an das Bundesamt für Militärflugplätze faxen. Ich begeben mich dann ins Museum, wo sich die Pressevertreter besammeln. In letzter Minute kann ich die bereits in den Mappen sich befindliche Tischrede zurückziehen und während der laufenden Pressekonferenz die notwendigen Exemplare der bereinigten Tischrede in deutscher Sprache abgeben. Zufällig begegne ich dann René Hug, der sich bereit erklärt, eine französische Zusammenfassung der Tischrede zu erstellen.

Beim Bundesamt für Militärflugplätze hilft man mir. Frau Rahm schreibt das Resümee mit zehn Minuten Überzeit. Ich begeben mich dann in die Halle 8, wo sich die Journalisten zum Mittagessen einfinden. Dort stelle ich fest, dass ich im Irrglauben war, ich müsste hier die Tischrede vor Gästen und Presse vortragen. In Wirklichkeit sind aber nur die Medienleute anwesend. Ich beschliesse deshalb, den Vortrag nicht vorzulesen und nur eine kurze Inhaltsangabe bekannt zu geben, was sehr positiv aufgenommen wird. Unmittelbar anschliessend findet die Vernissage des Rutschmann-Buches statt. Zuerst spricht Werner Rutschmann und übergibt mir ein Buch und anschliessend Herr Knecht vom Ott-Verlag. Ich habe das Gefühl, dass die Stimmungslage bei den Journalisten gut ist. Am Nachmittag fliege ich mit einem PC-6 Porterflugzeug nach Emmen, wo die Fliegerabwehrausstellung der Avia-Meisterschaft im Aufbau begriffen ist. Ich besuche die Übungsleitung und anschliessend die Wettkämpfe der Bloodhound-BL-64-Equipen. Dann fliege ich mit einem Flugzeug PC-6 Porter zurück nach Dübendorf.

Das Wettkampfprogramm der Avia-Meisterschaft der Fliegertruppe konnte vollständig erfüllt werden. Am Morgen war in Dübendorf etwas Bodennebel, was zu einer Verzögerung um eine Stunde führte, die aber am Abend nachgeholt werden konnte.

Samstag, 26. August 1989

Am Morgen gehe ich zuerst zur Wettkampfleitung der Avia-Meisterschaft der Fliegertruppe in Dübendorf und besichtige anschliessend ein Panzerabwehrfahrzeug Tow-Piranha, welches im Wettkampf der Bodentruppe verwendet wird. Anschliessend fliege ich nach Emmen, wo ich an der Generalversammlung des Vereins für ein Fliegerabwehrmuseum teilnehme. Das wird anscheinend sehr geschätzt. Werner Rutschmann stellt auch dort sein neues Buch vor. Anschliessend beginnt die Generalversammlung der Avia-Fliegerabwehr, wo ich nach der Begrüssung durch den Präsidenten das Wort erhalte. Ich spreche der Gesellschaft meine Glückwünsche und meinen Dank für die Durchführung der Avia-Meisterschaft der Fliegerabwehrtruppe in Emmen aus. Mein Eindruck der Wettkämpfe war sehr positiv. Ich orientiere kurz über den Stand des Rüstungsprogrammes 1989 und rufe die Avia-Fliegerabwehr zur Einigkeit mit den Fliegern auf. Der momentane Stand ist ja sehr befriedigend. Ich fliege danach mit einem Helikopter nach Dübendorf zurück, wo das Mittagessen einer sehr grossen Gästeschar gerade im Gange ist. Kurt Bolliger überreicht der Patrouille Suisse als Präsident der Stiftung Pro Aero die Auszeichnung dieses Jahres. Anschliessend erhalte ich das Wort, verdanke die Auszeichnung der Pro Aero und halte meine Tischrede, die nach meinem Empfinden sehr gut ankommt. Anschliessend folgen die Flugvorführungen einer Neunerstaffel mit PC-7-Flugzeugen¹ und von Helikoptern. Dann starten die Flugzeuge zur Überflugvorführung zum 75-Jahr-Jubiläum. Es ist ein sehr interessantes Spektakel, das den Leuten gut gefällt. 75 Fernspäher hängen mit ihren Gleitschirmen am Himmel und 75 Jet-Flugzeuge fliegen zweimal im Defilee vorbei. Es steckt sehr viel hinter dieser Vorführung, die natürlich relativ rasch vorübergegangen ist. Es scheint aber, dass die etwa 15 000 Zuschauer mit dem Gebotenen zufrieden sind. Als Schlusspunkt startet Markus Rizzi mit seinem Heissluftballon. Im Korb sind Ständerätin Monika Weber und der Leader der Patrouille Suisse, Fredy Ramseier.

Meine Gattin und ich begeben uns danach in die Halle 8 zur Preisverleihung, wo anschliessend Ättis Jazzband aufspielt. Wir bleiben ohne Unterbruch dort und vergnügen uns am Schluss nur noch mit wenigen Leuten bei Wein, Musik und Gesprächen. Am Schluss landen

¹ Erster Auftritt des später PC-7-TEAM genannten Kunstflugverbandes.

wir an der Bar und haben den Plausch mit Major Beck und Major Bodmer, die ziemlich in Fahrt sind. Ich vereinbare mit Bodmer einen PC-9 Flug und er will als Gegenleistung eine Verlängerung seiner Flugdienstzeit über das 50. Altersjahr hinaus, die er sicher bekommen wird.

Veteranentag in Locarno vom Samstag, 23. September 1989

Heute ist wieder ein grosser und bewegter Tag. Ich stehe vor 7 Uhr auf und telefoniere mit Major Bachmann, der mitteilt, dass der Super Puma Flug von Bern nach Locarno-Magadino möglich sei. Um 8 Uhr telefoniere ich mit dem Chef des Eidgenössischen Militärdepartements, um ihm dies mitzuteilen. Dieser Helikoptertransport hat eine ziemlich lange Vorgeschichte. Sie beginnt damit, dass ich Kaspar Villiger überzeugen konnte, an dieser Jubiläumsveranstaltung teilzunehmen. Seine Familie und ein Bekannter von ihm, der am 1. August 1989 aus dem Engadin nach Bern mitfliegen wollte, was aber nicht stattfand, habe ich ebenfalls eingeladen, an diesem Flug teilzunehmen. Annemarie Renati hat nach meinen Weisungen abgeklärt, wen wir zusätzlich auf diesen Flug mitnehmen könnten. Es waren dies die ehemaligen Korpskommandanten Kurt Bolliger, Arthur Moll und Ernst Wyler, Professor Hans-Georg Bandi, Frau Jacobi sowie Fritz und Anni Lüthy von Merligen. Im letzten Moment habe ich dann noch Werner Dudli als Reiseführer gewinnen können. Damit war der Super-Puma-Helikopter ziemlich gut ausgelastet. Ich telefoniere mit Werner Dudli, dem ich mitteile, dass der Flug programmgemäss durchgeführt werden kann.

Dann begeben wir uns auf den Flugplatz Locarno. Es sind schon recht viele Leute da. Man kommt an kein Ende mit Händeschütteln. Ich ziehe mich zurück und bereinige meine Grussadresse, die ich zuvor schon vorbereitet hatte. Ich basiere meinen Vortrag auf der sogenannten bereinigten Gästeliste. Herr Rigamonti hilft mir, einen Teil der Ansprache auf Italienisch zu übersetzen. Um 11 Uhr trifft der Helikopter von Bern ein. Major Schumacher überbringt mit drei weiteren Fallschirmspringern der Familie Villiger einen Willkommensgruss. Es handelt sich um eine Flasche Merlot für den Bundesrat und drei Blumensträusse für Frau Villiger und die beiden Töchter.

Wir werden von der Presse bestürmt und begeben uns danach mit militärischer Eskorte in den Hangar, wo der Festakt durchgeführt werden soll. Es ist ziemlich schwierig durchzukommen, weil überall Leute sind, die einem begrüßen wollen. Dies gilt noch in vermehrtem Masse für Bundesrat Kaspar Villiger. Wir nehmen bei den Ehrengästen Platz. Die Tischordnung habe ich zusammen mit Annemarie Renati gemacht. Für das Gros der Gäste besteht keine Tischordnung, was von den Brigadiers der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen negativ aufgenommen wird. Zuerst macht Regierungsrat Dick Marty im Namen der Tessiner Regierung eine Begrüssung auf Italienisch. Ich halte anschliessend meine Grussadresse in deutscher Sprache und einen Teil auf Italienisch. Dabei unterlaufe ich, einige Aussprachefehler, auf die mich Bundesrat Kaspar Villiger hinweist. (Chiasso nicht «Schiasso»!)

Im Besonderen begrüsst ich Colonello Riato mit seiner Frau. Riato ist der aktuelle Kommandant des Flugplatzes Decimomannu. Er hat Bundesrat Kaspar Villiger und mich bei unserem Besuch im Juni 1989 sehr freundlich empfangen. Ich habe danach Generale Pissano eine Einladung für Riato geschickt, die kurzfristig vor dem Jubiläumstag positiv beantwortet wurde. Riato ist nach Genf geflogen und hat ein Gratisbillett der Crossair von Genf über Agno nach Rom erhalten. Bei der Begrüssung als Ehrengast erhielt es einen Applaus der Zuhörer. Dann habe ich Bill Bedford, ein ehemaliger Testpilot von British Aerospace und Fan der Schweiz, als «Schweizer Veteran» begrüsst. Auch er erhielt einen Applaus. Dann habe ich den Fehler begangen, den anwesenden Nationalrat Grassi nicht zu erwähnen. Es waren vier Nationalräte angemeldet. Einer ist gekommen und war beleidigt. Ich habe mich bei ihm entschuldigt, allerdings ohne sichtbaren Erfolg. Nach meiner Grussadresse folgte eine Ansprache von Bundesrat Kaspar Villiger, die auch ihre Geschichte hat.

Ich habe ihm vor etwa drei Wochen den Entwurf zu seiner Ansprache geschickt, allerdings ohne den Teil zum Thema «Schweiz ohne Armee». Am 18. September 1989 habe ich mich bei Margrit Strim erkundigt, ob mit der Ansprache alles klar sei, insbesondere auch mit der Übersetzung, was sie bejahte. Ich hätte hier nichts mehr zu machen. Heute Morgen um 9

Uhr hat Bundesrat Kaspar Villiger seine Rede hervorgenommen und festgestellt, dass sie nicht wie vorgesehen, auf Italienisch, sondern nur auf Deutsch vorlag. Margrit Strim und ein Übersetzer haben bis kurz vor dem Abflug an der italienischen Übersetzung gearbeitet. Das letzte Viertel der Ansprache war dann deutsch, was aber sehr gut gewirkt hat.



Bundesrat Kaspar Villiger mit Familie



Colonello Riato mit Gattin, Dick Marty

Von Seite der Tessiner wurde positiv vermerkt, dass Bundesrat Kaspar Villiger sehr gut italienisch spricht. Ich habe festgestellt, dass dies eigentlich seine zweite Sprache ist.

Anschliessend wird ein sehr gutes Essen serviert. Die Ansprachen des Präsidenten des Aero Clubs Locarno-Magadino und des Direktors des Bundesamtes für Militärflugwesen und Fliegerabwehr sind in den Tischgesprächen etwas untergegangen. Es wurden dabei die ältesten Veteranen geehrt. Zwei davon waren über 90 Jahre alt. Der Älteste, Oberleutnant Meier, war nicht dabei, er hat kürzlich im Altersheim seinen 97. Geburtstag feiern können. Neben dem Essen haben wir am Tisch anregende Gespräche geführt. Staatsrat Dick Marty und seine Gattin sind sehr interessante Leute. Staatsrat Respini habe ich schon etwas gekannt. Er ist ein sehr positiver Mensch.

Nach dem Essen begibt man sich auf die Tribüne; es beginnen die Flugvorführungen. Das Programm ist einfach, aber sehr ansprechend. Besondere Aufmerksamkeit findet die Vorführung der neun PC-7 und natürlich die Schlussvorführung der Patrouille Suisse. Das Programm wird zum letzten Mal in diesem Jahr in der Schweiz durchgeführt und ist sehr beeindruckend.

Anschliessend gehen wir zusammen mit der Familie von Bundesrat Kaspar Villiger zum Super Puma. Es ist wiederum nicht so einfach, durchzukommen. Es gelingt Werner Dudli, seine Schäfchen in den Helikopter zu setzen. Das Wetter ist während des ganzen Tages sehr angenehm und für die Flugvorführungen sogar ideal gewesen. Der Rückflug mit dem Super Puma ist nicht ganz einfach, weil auf der Nordseite eine dichte Wolkendecke liegt. Werner Dudli erklärt mir am Abend am Telefon, dass die Wolkenschicht im Blindflug durchstoßen wurde und die Passagiere vom Flug ab Emmen nach Bern ziemlich beeindruckt waren. Die Piloten folgten mehr oder weniger der Autobahn.

Den Abend verbringen meine Gattin und ich bei einem Nachtessen zu Ehren des Ehepaars Riato, an welchem auch Ruedi Läubli und Peter Regli mit ihren Gattinnen teilnehmen.

Das 100-Jahr-Jubiläum

Das Jubiläum 100 Jahre Militäraviatik, 50 Jahre Patrouille Suisse und 25 Jahre PC 7-TEAM wurde wie folgt gefeiert:

21. November 2013

Vernissage des Buches «UNO ZERO ZERO, ein Jahrhundert Schweizer Luftwaffe».
ISBN 978-3-9524239-0-5.

31. Mai / 1. Juni 2014

75 Jahre Flugplatz Lodrino.

27. / 28. Juni 2014

100 Jahre Militärflugplatz Dübendorf.

31. Juli 2014

Beundenfeld – Geburt der Militäraviatik; Feier für geladene Gäste mit Abgabe der Broschüre in memoriam 1914 – Bern «Beundenfeld».

3. September 2014

Vernissage des Buches «Menschen, Maschinen, Missionen; Geschichten vom Militärflugplatz Dübendorf 1914 – 2014». ISBN 978-3-033-04653-5.

28. August 2014

«International Aviation and Space Symposium» in Payerne.

30. August bis 6. September 2014

Jubiläumsanlass AIR 14 Payerne; Grossveranstaltung mit 400 000 Besuchern.

Nachfolgend sind einige Beiträge zu meinen persönlichen Erlebnissen im Rahmen der Jubiläumsanlässe im Jahr 2014 festgehalten.

21. November 2013; Buchvernissage UNO ZERO ZERO

Zum 100-Jahrjubiläum der Fliegertruppe wurde das Buch UNO ZERO ZERO herausgegeben. Mein Kurzbeitrag ist auf den Seiten 296/297 veröffentlicht.

Am 21. November 2013 fand im ehemaligen Kommandogebäude des Überwachungsgeschwaders eine Vernissage statt. Ich war als Sprecher eingeladen. Der Inhalt meines 15-minütigen Beitrags zum Thema «Light Guns – keine Helikopter» ist nachfolgend wiedergegeben.

Herr Korpskommandant, sehr geehrte Damen und Herren

Als dem Zweitältesten von sechs Kommandanten der Luftwaffe beziehungsweise der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen im Ruhestand kommt mir die Ehre zu, einige Gedanken zum neuen Buch «UNO ZERO ZERO» der Luftwaffe zu äussern. Ich wurde aufgefordert, meinen Beitrag zum Buch zu kommentieren.

So sieht die Laufbahn eines Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen aus.

1951 Instruktionsoffizier der Fliegertruppen.

1966 Direktion der Militärflugplätze, Sektionschef.

1974 Projektleiter in der Gruppe für Generalstabsdienste.

1977 Kommandant der Flugplatzbrigade 32.

1979 Direktor des Bundesamtes für Militärflugplätze.

1984 Chef Führung und Einsatz im Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen.

1987 Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen.

1990 Ruhestand.

Jubiläen der Fliegertruppe – wie sie gefeiert wurden

Ich erlebte eigentlich immer eine sehr intensive Zeit. Auf dem folgenden Agendablatt stehen die Termine, welche ich im November 1987 neben der normalen Führungstätigkeit zu bewältigen hatte.

1987 November Novembre 1045 GSC											
	08	09	10	11	12						
1	So Di *										
2	Mo Lu	1									
3	Di Ma *										
4	Mi Me										
5	Do Je										
6	Fr Ve										
7	Sa Sa										
8	So Di										
9	Mo Lu										
10	Di Ma										
11	Mi Me *										
12	Do Je										
13	Fr Ve										
14	Sa Sa										
15	So Di *										
16	Mo Lu										
17	Di Ma										
18	Mi Me *										
19	Do Je										
20	Fr Ve										
21	Sa Sa										
22	So Di										
23	Mo Lu										
24	Di Ma										
25	Mi Me										
26	Do Je *										
27	Fr Ve										
28	Sa Sa										
29	So Di										
30	Mo Lu										

*KLEIN ENCLER November November 1987											
	13	14	15	16	17	18					
							Do Su				1
45/306							Lu Mo				2
							Ma Tu				3
ACA PP							Me We				4
							Gi Th F				5
							Ve Fr				6
							Sa Sa				7
							Do Su				8
46/313							Lu Mo				9
							Ma Tu				10
							Me We				11
							Gi Th				12
							Ve Fr				13
							Sa Sa				14
							Do Su				15
47/320							Lu Mo				16
							Ma Tu				17
							Me We				18
							Gi Th				19
							Ve Fr				20
							Sa Sa				21
							Do Su				22
48/327							Lu Mo				23
							Ma Tu				24
							Me We				25
							Gi Th				26
							Ve Fr				27
							Sa Sa				28
							Do Su				29
49/334							Lu Mo				30

Es ist nicht ganz einfach, auf einer A-4-Seite oder in 15 Minuten aus dem Erfahrungsschatz von 39 Jahren etwas herauszugreifen. In den letzten 12 Jahren meiner aktiven Zeit war ich in der oberen Führung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen tätig und konnte dabei die Entwicklung mitgestalten.

In meinem Beitrag habe ich die Geschichte der Beschaffung von Transporthelikoptern erwähnt. Im Jahr 1983 wurde zum zweiten Mal mit einem sehr grossen Aufwand die Evaluation für die Beschaffung eines Transporthelikopters abgeschlossen. Aus der Konkurrenz mit dem amerikanischen Blackhawk-Helikopter ist der Transporthelikopter Super Puma als Sieger hervorgegangen. Ich habe dann festgestellt, dass wie bei der ersten Evaluation, niemand an einer Beschaffung interessiert war. Das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen und die Kommandanten der Feldarmee korps verwiesen auf das Gebirgsarmee korps 3, dessen Kommandant mir sagte, die Beschaffung von Light Guns sei dringender als die Beschaffung eines Transporthelikopters.

Ich wendete mich dann an Bundesrat Georges-André Chevallaz, der auf Ende des Jahres 1983 als Chef des Eidgenössischen Militärdepartements aus dem Bundesrat ausschied. Ich erklärte ihm die Bedeutung des Lufttransports und schlug ihm vor, als Abschiedsgeschenk an die Armee drei Super-Puma-Helikopter zu beschaffen. Der Rüstungschef und der Generalstabschef waren auch für die Beschaffung. Die Idee einer Kleinserie stammte von mir.

Ich konnte als Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen mit diesen drei Helikoptern die Armee und die Politiker von der neuen Dimension des Lufttransports überzeugen. Die Nachfolgebeschaffung von 12 Helikoptern stellte dann niemand infrage. Allerdings musste ich für die Beschaffung eines Simulators noch Überzeugungsarbeit leisten.

In meinem Beitrag habe ich über das Beschaffungsfenster berichtet, welches sich im Jahr 1986 für die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen aufgetan hat. Einige Hauptwaffensysteme wie die Flugzeuge Mirage III, das Mittelstreckenfliegerabwehrsystem Bloodhound sowie die 35mm-Mittelkaliber-Fliegerabwehrkanonen, aber insbesondere auch die Führungssysteme Florida und Flinte standen am Ende ihrer operativen Nutzungsdauer. Alle diese Systeme stammten technologisch aus den 1960er-Jahren und. Wir stellten einen gewaltigen Erneuerungsbedarf fest. Wenn 25 Jahre zuvor die Digitaltechnologie Einzug nahm, standen wir im Jubiläumsjahr 1987 an der Schwelle zur Informationstechnologie.

Nach meiner Wahl zum Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen erteilte mir der damalige Chef des Eidgenössischen Militärdepartements, Jean-Pascal Delamuraz, am 20. August 1986 für meine Kommandozeit die folgenden Aufträge.

1. Planung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen mit Horizont um das Jahr 2000.
2. Beschaffung des «Jet-Schulflugzeugs» mit dem Rüstungsprogramm 1987.
3. Das Projekt «neues Kampfflugzeug» sei zum Entscheid zu führen.
4. Das Projekt «Leichte Fliegerabwehrlenkwaffe» sei zur Beschaffungsreife zu führen.
5. Die Reorganisation der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen sei zu verwirklichen.

Es handelte sich bei dieser Auftragserteilung um ein aussergewöhnliches Ereignis, das für mich sehr motivierend war und mir die Kraft zur Zielerreichung schenkte. Ich habe den Auftrag in mein Informationskonzept einfließen lassen.

Die Konzeptionsstudien 2000 für die Flugwaffe und für die Fliegerabwehr wurden bearbeitet und von der Kommission für militärische Landesverteidigung genehmigt. Es wurden 20 Jet-Schulflugzeuge Hawk beschafft.

Die Nummer 3 war das Pièce de Résistance des Auftrags. Für mich war dieses Projekt mit einer grossen Arbeit verbunden. 1986 standen vier Kampfflugzeugtypen zur Auswahl: Mirage 2000 von Dassault, die zwei amerikanischen Typen F-16 (US Air Force) und F/A-18 (US Navy) sowie das schwedische Flugzeug JAS 39 Gripen, welches Favorit von Bundesrat Jean-Pascal Delamuraz war. Zuerst schied das Flugzeug Mirage 2000 aus der Evaluation aus. Das war nicht mein Entscheid, sondern die Folge der Evaluation. Trotzdem wurde ich in diesem Zusammenhang persönlich angegriffen und verunglimpft («Mauscheleien des Fliegerchefs»), was mich schwer belastete.

Fernand Carrel und ich sind nach Schweden gereist, um den Stand des Gripenprojekts abzuklären. Wir kamen zum Schluss, dass die Beschaffungsreife für schweizerische Begriffe in weiter Ferne lägen. Diese wurde offensichtlich erst nach 25 Jahren erreicht.

Aus dem Vergleich der amerikanischen Typen ging das Flugzeug F/A-18 als Sieger hervor. Ich musste jetzt Bundesrat Arnold Koller von diesem Ergebnis überzeugen, was nicht einfach war. Er wollte alles sehr genau wissen. Am 4. Oktober 1988 hat der Bundesrat seinem Antrag zugestimmt: Beschaffung von 34 Flugzeugen F/A-18-C/D einschliesslich eines Simulators im Kostendach von 3 Milliarden Franken. Das war ein befreiendes Moment. Im Februar 1989 wurde dann Bundesrat Kaspar Villiger Chef des Eidgenössischen Militärdepartements. Beim ersten Treffen sagte er mir, er sei dann vom Bundesratsentscheid nicht überzeugt. Ich habe dann bei ihm die Überzeugungsarbeit noch einmal leisten müssen. Die Fortsetzung dieser Geschichte hat Fernand Carrel in seinem Buchbeitrag dargestellt.

Die Aufträge 1 bis 3 habe ich somit bis Ende 1989 erfüllt. Bei der Reorganisation der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen musste ich mich mit dem Erreichen einer neuen Gradstruktur der Fliegerstaffeln zufriedengeben. Der grosse Wurf einer neuen Struktur wurde intern sabotiert. Im Rückblick war das vielleicht richtig. Damit blieb der Luftwaffe ein weiterer Reorganisationsschritt erspart.

Als weitere Ereignisse dieser Zeit sind die Übernahme von zwei Learjet-Transportflugzeugen von der Rettungsflugwacht und die Beschaffung von vier Flugzeugen Pilatus PC-9 zu erwähnen. Ferner wurde die Kampfwertsteigerung der Hälfte der 35-mm-Fliegerabwehrkanonen, die Beschaffung des Drohnensystems ADS-95 und die Definition des Florakosystems in die Wege geleitet.

Was die Durchsetzung dieser Projekte bedeutete, ist nur schwer vorstellbar. Damals war die Kommission für militärische Landesverteidigung mit neun Mitgliedern unter dem Vorsitz des Chefs des Eidgenössischen Militärdepartements für die wichtigen Entscheide in materiellen und organisatorischen Belangen zuständig. Wenn nicht annähernd Einstimmigkeit herrschte, hatten die Anliegen der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen keine Chance. Ich musste deshalb den Departementschef und die Kommissionsmitglieder vor der Behandlung der Anliegen im Plenum von der Notwendigkeit unserer Anträge überzeugen. Das war angesichts der zahlreichen Projekte eine Heidenarbeit.

AIR 14; Erlebnisbericht eines Besuchers

In der Zeit vom 30. August bis 7. September 2014 wurde auf dem Flugplatz Payerne die Jubiläumsveranstaltung AIR 14 der Schweizer Luftwaffe und der Armee durchgeführt. Gedacht wurde der Jubiläen 100 Jahre Militäraviatik, 50 Jahre Patrouille Suisse und 25 Jahre PC7-TEAM. Am 30. und 31. August sowie am 4. und 6. September 2014 habe ich den Anlass an Ort und Stelle miterlebt. Am 7. September 2014 verfolgte ich die Flugvorführungen am YouTube-Lifestream im Internet.

An- und Rückreise

An zwei Tagen reiste ich mit dem Auto und an zwei Tagen mit dem öffentlichen Verkehr von Gockhausen nach Payerne. Die Fahrt auf der Strasse benötigte etwas Geduld, war aber sonst problemlos. Die Bahnfahrten verliefen ebenfalls sehr angenehm. Ein besonderes Erlebnis waren die Busfahrt und der Fussmarsch von Corcelles-Nord zum Flugplatz und zurück in der Masse von Besuchern. Alles verlief ruhig, ohne Hektik und friedlich. Die Wegstrecke war sehr gut markiert. Alle Funktionäre der Verkehrsmittel, die Sicherheitskräfte und die Truppenangehörigen verrichteten ihre Arbeit ausgesprochen freundlich und hilfsbereit. Besonders auffallend war die Sauberkeit auf der Wegstrecke wie auch auf dem gesamten Flugplatzgelände. Das Publikum der AIR 14 verdient meines Erachtens ein grosses Lob für die gute Stimmung und das Einhalten der Anordnungen.

Die VIP-Zone

Meine Begleiterin und ich hatten das Privileg, die Flugvorführungen zusammen mit den anderen Gästen in der reservierten VIP-Zone zu verfolgen. Vom Empfang bis zum Ende des Tagesprogramms war alles perfekt organisiert. Die Ambiance stimmte bis ins kleinste Detail. Das Angebot und die Qualität von Speisen und Getränken übertrafen alle Erwartungen. Das Gleiche gilt auch für das Dinner für die Gäste der AIR 14.

Ausstellungen

Der Gang durch die Ausstellungen und Informationshallen beeindruckte durch die Vielfalt und die hohe Qualität der erhaltenen Informationen. Die Auskunftspersonen erfüllten ihre Aufgaben mit Hingabe und ausgesprochener Freundlichkeit.

Die Flugvorführungen

Die Flugvorführungen übertrafen in der Vielfalt und in der Qualität alles, was ich bisher im In- und Ausland erlebt hatte. Die Abfolge und Dichte der Ereignisse erscheint im Rückblick fast unwahrscheinlich. Die Fähigkeiten der Schweizer Luftwaffe und der weiteren schweizerischen Akteure («swissness») kam sehr gut und augenfällig zum Tragen.

Positiv ist die Abwicklung der komplexen Flugvorführungen ohne Vorkommnis. Dies stellt den getroffenen und eingehaltenen Sicherheitsmassnahmen ein gutes Zeugnis aus. Natürlich braucht es zusätzlich das Glück des Tüchtigen, über das man als Besucher auch froh ist.

Die Information

Der Einsatz der Mittel zur elektronischen Kommunikation erfolgte zweckmässig. Die Website war und ist informativ. Auch eine Mobilapplikation App wurde als praktische Informationsquelle angeboten.

Für die Information der Besucher wurden alle heute verfügbaren Mittel eingesetzt. Die Videoerfassung des Geschehens mit offenbar neun Kameras und die Bildregie entsprachen dem höchsten Standard. Ein ganz grosses Lob verdienen die Kommentatoren Bernard Chabbert, Roland Miedler und Alban Wirtz, die eine Marathonleistung vollbracht haben. Die Darstellung der Bilder auf den Videowänden hätte nicht besser sein können.

Am Sonntag, 7. September 2014 wollte ich zu Hause kurz bei YouTube nachschauen, was an Videos vorhanden war. Ich bin dann auf den Lifestream gestossen, der mich den ganzen Tag an den Bildschirm gefesselt hat. Ich erlebte die Flugvorführungen mindestens so intensiv wie an den Tagen zuvor. Weltweit waren nur 1000 bis 1700 User mit dem Lifestream direkt verbunden, was ich als bedauerlich empfand².

Fazit

Aus meiner persönlichen Sicht als Besucher der Grossveranstaltung AIR 14 mache ich mir die folgenden Gedanken:

- Der Direktor der AIR 14, Oberst im Generalstab Ian Logan, hat eine Veranstaltung vorbereitet und durchgeführt, die ihresgleichen sucht. Er hat die grosse Zahl an Beteiligten dazu motiviert, alle erdenklichen Massnahmen zu treffen, um das grosse Event zum Erfolg zu führen. Als Besucher erhielt man den Eindruck eines höchst professionellen Einsatzes der Beteiligten, die man angetroffen hat.
- Die statischen Präsentationen und insbesondere das Programm in der dritten Dimension sind das Ergebnis von unglaublich viel Innovationsgabe und Fantasie. Die Vielfalt der Flugvorführungen ist bisher in der Schweiz unübertroffen und dürfte es für längere Zeit auch bleiben.
- Im Vergleich zu früheren Veranstaltungen in der deutschen Schweiz berührte mich bei der AIR 14 die Grosszügigkeit und der Charme der französischen Schweiz. Es dürfte schwierig oder sogar unmöglich sein, in der deutschen Schweiz eine gleichartige Veranstaltung durchzuführen.

* * * * *

² Im Zeitpunkt der Niederschrift dieses Kurzberichts waren es immerhin schon 11 000 Besucher des Videos vom 7. September 2014 (08.09.2014 13:13).