

EINSATZZENTRALEN DER LUFTWAFFE – EINST UND HEUTE

Irgendwo in der Zentralschweiz ...

Dem Reiseleiter Oberst (a D) Ruedi Wicki war es gelungen, mit Hilfe des Reisechefs und insbesondere dank der Fürsprache des Chefs der Armee bei der IOS die Bewilligung für den Zutritt zur klassifizierten Anlage zu erlangen. Restriktive Auflagen waren damit verbunden: konkret keine Bild- und Tonaufnahmen, keine Verlautbarung über die besuchte Anlage; vielen GMS-Mitgliedern dürften diese Auflagen noch aus ihrer aktiven Militärzeit bekannt sein. So beschränkt sich denn dieser Bericht – den entsprechenden Auflagen Folge leistend – auf die spannenden Informationen des Reiseleiters und weiterer Referenten zur Entwicklung der Militärfliegerei und unserer Fliegerabwehr.

**Erster Weltkrieg**

Wirkt sie nicht heimelig, die Einsatzzentrale auf dem Flugplatz Dübendorf? Beim Start-Chef holten sich damals die Piloten Informationen und Aufträge zum nächsten Flug: Wetter, Wind, Zielgebiet. Der Auftrag lautete meistens: «Schauen gehen, vielleicht einen Blick ins grenznahe Ausland werfen und Besonderheiten melden.» Leider interessierte das die «Bödeler» wenig. Die Feldarmee konnte mit dem neuen Aufklärungsmittel (noch) nichts anfangen. Lediglich dem Geniechef der Armee war bereits 1916 klar: «Ohne Hilfe aus der

Luft ist die Ausnützung der Feuerkraft der Artillerie unmöglich, denn nur mit dem Flugzeug können Artillerie-Ziele gefunden und die Feuerwirkung beurteilt werden.» Doch gab es für die Militärfliegerei weder eine Einsatzdoktrin noch gesetzliche Vorschriften. Vereinzelte Piloten fanden das wenig innovativ. Sie kündigten und gingen mit ihren (eigenen!) Aeroplanen ins Ausland, um «am richtigen Krieg» teilzunehmen.

Zwischenkriegszeit oder die unruhige Ruhe

Nach Ende des Krieges verfiel man für kurze Zeit der Hoffnung, der Weltfriede sei ausgebrochen. 1920 trat die Schweiz dem Völkerbund bei und unterstrich dadurch ihren Glauben an eine friedvolle Zeit. Oerlikon-Bührle produzierte die begehrten 20-mm-Fliegerabwehrkanonen, verkaufte diese jedoch ausschliesslich ins Ausland. Winston Churchill stellte zu dieser Zeit (politisch heute etwas unkorrekt) klar: «Der Krieg der Giganten ist zu Ende, der Hader der Pygmäen hat begonnen.» Dutzende von kriegsähnlichen Konflikten schüttelten Europa und die Welt. Dennoch glaubte «man» in der Schweiz an den Frieden, hielt doch die «Kriegstechnische Abteilung», am 9. November 1937 fest, dass keine Notwendigkeit für die Beschaffung von Fliegerabwehrmaterial bestehe, da «wir heute einem europäischen Krieg ferner entfernt als noch vor wenigen Jahren» stünden.

Zweiter Weltkrieg

Die Armeeführung sah das anders: 1934 erliess der Bundesrat die «Verordnung über die Organisation des Fliegerbeobachtungs- und Meldedienstes» (FIBMD), der 1939 dem Kommando der Flieger- und Flabtruppen unterstellt wurde. Damit verfügte die Schweiz über ein Mittel, die (noch nicht bestehenden) Flieger-Einsatzzentralen mit Informationen zu versorgen. Die Burschen und Mädchen (bzw. jungen Damen), die nicht mehr dienstpflichtigen Männer und die Hilfsdiensttauglichen auf den 229 FIBMD-Posten und in den 37 Auswertezentralen gaben ihr Bestes, doch die Leistungsfähigkeit des Telefonnetzes erlaubte bis 1943 keine zentrale Einsatzführung der Jagdflugzeuge.

In den folgenden Jahren wurden Übermittlungsnetze und die technischen Einrichtungen zweier Einsatzzentralen in Bern und Dübendorf optimiert, waren aber nach wie vor wenig effizient. Zudem stellte sich die Frage, wie in Anbetracht der in der Schweiz rasch und häufig wechselnden Witterungsverhältnisse der Luftraum «von Auge» überwacht werden konnte, damit man sich bei der Auslösung eines Alarms nicht lediglich auf Horchmeldungen folgenden Inhalts abstützen musste: «Mer ghööred Öppis, es tönt wie Bomber!» Allzu vieles war dem Zufall oder dem Kriegsglück überlassen.

Der Blick durch Nebel, Wolken und Dunkelheit

Vor Beginn des Zweiten Weltkriegs hatten die Engländer 18 Radarstationen zur Ortung von Feindflugzeugen in Küstennähe aufgebaut. Dank dieser «Home Chain» Anlage obsiegte die Royal Air Force letztlich im Herbst 1940 in der «Battle of Britain».

Der Begriff «Radar» umschwebte schon vor 1944 die Flieger-/Flab-Truppen. Experten der ETH Zürich analysierten die in (not)gelandeten Bombern vorgefundenen Geräte; Nazi-Deutschland informierte die Schweiz aktiv über die neue Technik. Im März 1944 lieferten es gar zwei «Würzburg-Funkmessgeräte»; sicherlich in der verdeckten Hoffnung, die Schweizer Flab würden dadurch eine grössere Anzahl alliierter Bomber ausschalten.

Ab 1950 mehrten sich die Versuche, den schweizerischen Luftraum gesamtlich zu überwachen. Auf zwei zen-



tralen Alpengipfeln errichtete man Einsatzleitstellen mit Frühwarnradars, Höhenfinder und Peilanlagen französischer Herkunft. Die von diesen Anlagen erkannten Flugzeuge konnten jedoch nicht identifiziert werden, ihre Flugwege liessen sich nicht elektronisch erstellen, die Funkübermittlung war ungenügend: Die erhoffte Kriegstauglichkeit wurde nicht erreicht. Die Fliegerabwehr versuchte entsprechend, zumindest eine lokal ausreichende Übersicht zu gewinnen: Zielzuweisungsradars überwachten in der Folge einen Raum von 75 km Radius, um Flugobjekte den Feuerleitradars zur Zielbekämpfung zuzuweisen. Die 7,5-cm- und 34-mm-Geschütze sollten sie dann physisch zerlegen. Die modernen Bloodhound-Lenk Waffen waren teilautonom; eine zentrale Einsatzleitung war für ihren effizienten Einsatz jedoch unabdingbar.

FLORIDA bringt den Durchbruch

«Es ist fraglich, ob das von der Schweiz geplante Luftraumüberwachungssystem jemals ein Flugzeug von einer Wolke wird unterscheiden können.» Diese ketzerische Aussage machte einst die Hughes Aircraft Corporation, bei welcher das Florida-System bestellt wurde. Augenscheinlich war die Beschaffung von Florida nicht lediglich ein Kauf, sondern vielmehr die Entwicklung des weltweit ersten vollintegrierten Luftkriegssystems. Aus Gründen der Geheimhaltung wurde der in der Schweiz erarbeitete Technologiesprung nie gebührend gewürdigt. Unter dem späteren Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen Kurt Bolliger entwickelten kreative Köpfe an der Uni und der ETH Zürich unter anderem interaktive Rechenverfahren, welche fortan die Bekämpfung von Luftzielen sowohl mit bodengestützten Lenk Waffen als auch mit Jägern ermöglichten. Mitarbeitenden der Luftwaffe gelang es erstmals, Radar-Rohdaten in sichtbare Flugwege umzuwandeln. Diese und weitere innovative Ideen wurden mit einer Netzplantechnik zu einem Ganzen vereinigt – und die Schweiz hatte «1970 das grösste Computerverbundsystem Europas und das fortschrittlichste Luftverteidigungssystem der Welt». So beurteilte es zumindest Dr. Jürg Lindecker in seinen «Erinnerungen an die Armee 1961» (S. 256).

Ordine Attacco Siwa Subito

Zu der praktischen Ausführung aller erfassten Daten und der daraus resultierenden Zielzuweisung bedarf es letztlich rasch verfügbarer Effektoren, die bis zu deren Einsatz geschützt werden wollen. Mit der Demonstration des alarmmässigen Ausrückens einer Mirage III-RS aus der klassifizierten Kaverne fand die Auftragskaskade vom Fliegerleitoffizier zum Piloten ihren visuellen Abschluss. Der Mirage-Aufklärer wird vom örtlichen Mirage-Verein weiterhin in Schwung gehalten.

Szenerie- und Ortswechsel

Vom unterirdischen Stützpunkt aus dem elektronischen Mittelalter dislozierte die GMS-Gruppe nach Wangen-Dübendorf in die moderne und grosszügige Zentrale, von der aus die Einsätze der Luftwaffe während der «normalen Lage» geführt werden. Das Air Operations Center (AOC) wird im dortigen Gebäude der Skyguide betrieben. Das operationelle Luftverteidigungssystem trägt den Namen FLORA-KO. Diese Abkürzung setzt sich aus den Bezeichnungen für mehrere Teilprojekte zur Luftverteidigung zusammen, nämlich Florida-Radarersatz, Radarluftlagesystem, Kommunikationssystem, Luftlage-

Nachrichtensystem und System zur Bewirtschaftung des militärischen und des zivilen Luftraums. Erstellt wurde FLORA-KO zwischen 2000 und 2004.

Unsere Reisegruppe lernte so viele Aspekte der heutigen Einsatzführung unserer Luftwaffe kennen. Unter anderem auch jenes Führungs- und Informationssystem, mit dem vom magistralen VIP-Transport bis hin zur Interzeption unbekannter Flugzeuge alles disponiert wird, was sich aus unserer Sicht im Luftraum über der Schweiz bewegen soll bzw. dort nichts zu suchen hat.

Es war wieder eine lehrreiche und spannende Reise! Eine Reise, wie man sie ausschliesslich mit der GMS erleben kann.

Gottfried Weilenmann, GMS-Mitglied (von 1968 bis 1990 im FF Ei Stab 5 «Florida» eingeteilt)

Anmerkung des Reisechefs: Gottfried Weilenmanns Beitrag musste umfangmässig stark reduziert werden. Seinen vollständigen Bericht mit vielen technischen Details finden Sie auf der Homepage der GMS unter «Reiseberichte».



Wie immer rasch ausgebucht: Luftwaffenreisen der GMS