

Rotoren und Flügel

Autor(en): **Brotschi, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung**

Band (Jahr): **70 (1995)**

Heft 4

PDF erstellt am: **05.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-713698>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Rotoren und Flügel

Von Oberleutnant Peter Brotschi, Grenchen

Wenn Infanteristen zum Fliegen kommen

Der Super Puma kommt im Tiefflug über die Tannenspitzen eines Waldes auf eine grosse Lichtung zu, am Lastenhaken ein kleines Geländefahrzeug angehängt. Über der Lichtung richtet der Helikopter seine Nase auf, bis fast keine Fahrt mehr vorhanden ist. Dann schwebt er über eine schmale Strasse und setzt den «Haflinger» vorsichtig ab, im Down-Wash wirbelt erster Herbstschnee davon. Ein Heliwart hängt das Lastensell ab, und der Heli schiebt sich ein paar Meter weiter auf einen gefrorenen Acker. Kaum ist er gelandet, öffnen sich links und rechts die Kabinentüren. Infanteristen springen heraus, ellen mit vornübergebeugten Körpern unter der Last ihrer Rucksäcke und Waffen auf den Waldrand zu und verschwinden unter den deckenden Bäumen.

Die Leistung des Helis erhöht sich wieder, die dunkelgrüne Masse hebt sich aus dem Schneestaub empor und verschwindet Richtung Norden hinter dem Wald. Kaum zwei Minuten hat das Spektakel gedauert, für einen Moment lang kehrt wieder Ruhe ein über die Lichtung in der Nähe der Stadt Murten. Doch schon taucht erneut ein Super Puma auf, die gleiche Szene beginnt sich wieder abzuspielen. Die Aussenlast wird auf dem Strässchen abgesetzt, der Heli landet ein paar Meter weiter weg in einem Acker, die Türen öffnen sich, und die Infanteristen in ihren Tarnanzügen rennen zur Deckung, neben dem Sturmgewehr und den Rucksäcken weitere Waffen und Geräte schleppend.

550 Wehrmänner transportieren

Fast 50 Kilometer entfernt ist eine ähnliche Szenerie zu beobachten, nur in umgekehrter Reihenfolge. Am Dorfrand von Konolfingen setzen sich die Super Pumas ins Gelände, nehmen die aus der Deckung hervoreilenden Wehrmänner auf, lassen sich anschliessend noch eine Aussenlast anhängen und fliegen Richtung Westen davon. Einen ganzen Vormittag lang geht es auf diese Weise weiter. Die trsp Wehrmänner gehören zum **Infanteriebataillon 27**. Im Rahmen einer Übung werden sie per Luftbrücke innert Stunden in ihren Einsatzraum transportiert. Neben den 550 Offizieren, Unteroffizieren und Soldaten haben die Transportheli der Lufttransportstaffeln (Piloten) und -kompanien 5 (Bodenorg) und 6 fast alles zu schleppen, was zu einem Inf Bat gehört: So sind es an diesem Tag 22 Haflinger, vier 12-cm-Minenwerfer, über 17 Tonnen Munition, über eine Tonne Verpflegung und alle Kollektivwaffen, selbst Fahrräder und das Küchengeschirr finden den Weg in die Kabine. Rund um Konolfingen sind zwei Aufnahme-räume mit je zwei Aufnahmeplätzen geschaffen worden. Zur Infrastruktur dieses Gross-transportes gehört auch ein Betankungsplatz, der ganz in der Nähe im Werkhof einer Baufirma eingerichtet worden ist. Dort befinden sich zwei Zisternen mit Flugpetrol; bei zwei Super



Kurzporträt des Autors

Peter Brotschi, geboren 26. Mai 1957
Lehrerseminar Solothurn, Lehrer in Luterbach und Grenchen
Redaktor bei der «Solothurner Zeitung», heute je zur Hälfte tätig als Stadtschreiber-Stv in Grenchen und Redaktor der Luftfahrtschrift «AeroRevue». Mitglied der Vereinigung Schweizer Aviatikjournalisten.
Bisher Buchpublikationen von zwei kriminalistischen Romanen und einem Werk über den Regionalflugplatz Grenchen.
Eingeteilt im Stab Flugwaffenbrigade 31 als Medien und Info Of.
Freizeit: Fliegen, Hobbykoch, Geselligkeit, Bewegung in der freien Natur.

Pumas kann gleichzeitig ein «hot refuelling» durchgeführt werden, also eine Betankung mit laufenden Triebwerken.

Rund 35 Minuten für eine Rotation

Die Luftbrücke zwischen Konolfingen und der grossen Waldlichtung in der Nähe von Murten führt nach dem Start vorerst knapp ausserhalb der Kontrollzone des Regionalflughafens Bern-Belp zum Gerzensee und von dort Richtung Osten über Düringen zum Abladeraum; die Route des Rückfluges befindet sich etwas südlicher: Über Schwarzenburg, Riggisberg und Oberdiessbach wird wieder Konolfingen erreicht.

Um die Flugsicherheit zu gewährleisten, fliegen die Helis auf dem Hinflug auf einer Höhe von 4000 Fuss über Meer, der Rückflug ist auf 4500 Fuss. Für die insgesamt pro Rotation zurückzulegenden 94 Kilometer sowie der Zeit zum Auf- und Abladen benötigt ein Super Puma 35 Minuten. Auf jeder Rotation werden 15 Passagiere plus eine Tonne Unterlast mitgeführt. Neben den beiden Piloten gehört ein Heliwart zur Besatzung, der beim Ein- und Ausladen hilft und während des Fluges für die Sicherheit in der Kabine zuständig ist. Im Einsatz sind auf diesem Trsp zugunsten des Inf

Bat 27 fünf Super Pumas und zwei Alouette III, die als Verbindungsmittel dienen oder Lastennetze zu den Aufnahmeplätzen zurückfliegen.

Zu Beginn des Grosstransports ist je ein Super Puma den vier Aufnahmeplätzen zugewiesen; der fünfte Heli ist der «Springer», der die Aufnahmeplätze bedient, auf denen gerade kein Heli ist. Den Piloten, die untereinander und zum Bodenpersonal in ständigem Funkkontakt stehen, wird ein gehöriges Mass an Flexibilität und Entscheidungsfreudigkeit abverlangt. Besonders in einer späteren Phase des Transportauftrages, wenn sich auf dem einen oder anderen Aufnahmeplatz keine Passagiere und kein Material mehr befindet, ist Improvisation angesagt, die sich natürlich dem Primat der Flugsicherheit unterzuordnen hat.

Kurze Vorlaufzeit

Für die Vorbereitung eines Gross-Transportauftrages bleibt den Luft-Trsp Fo oftmals nur wenig Zeit, maximal sechs Stunden. Wenn ein Trs Bf erteilt wird, haben die «Lufttransporter» zuerst Kontakt aufzunehmen mit dem zu trsp Verband. Nach dem Bestimmen des Pilotenchefs und des Transportführers folgt der Abspracherapport, bei dem sich Vertreter der beteiligten Einheiten treffen und nach einer genauen Checkliste die Koordination des Trsp vornehmen. Während die Lufttransportkompanie (LT Kp) die Aufnahme- und Abladezonen rekonozisiert sowie den Betankungsplatz und den Transport-Kommandoposten bestimmt, bereitet sich der zu trsp Verband auf die Verschiebung in der Luft vor. Zwei Stunden vor Beginn des Trsp fliegen die beweglichen Teile der LT Kp ein, bauen in der Aufnahmezone die Infrastruktur auf, machen einen ersten Trsp und nehmen sich dann auch der Infrastruktur in der Abladezone an. Während den Vorbereitungen und der Durchführung hat der zu trsp Verband die Sicherung zu übernehmen; er hat also dafür zu sorgen, dass es keine unangenehmen Überraschungen gibt, etwa ein feindlicher Angriff, und der Transportablauf nicht gestört wird.

Überraschung in der Nacht

In der Regel ist der zu trsp Verband in eine Übung integriert. So auch bei der Luftbrücke

Rotoren und Flügel – ein neues Buch

Dieser Beitrag ist ein von der Redaktion aus Platzgründen wenig gekürzter Vorabdruck aus dem neuen Buch «Rotoren und Flügel – Lufttransport in der Schweizer Flugwaffe», das nach der Sommerpause im Verlag Vogt-Schild (Solothurn) erscheint. Es ist das erste Buch über den militärischen Lufttransport, umfasst ca 130 Seiten und wird mit etwa 150 farbigen und schwarzweissen Fotos reich illustriert sein. Gegenwärtig läuft eine Subskriptionsaktion. Statt Fr. 59.– kostet das Buch bei einer Vorbestellung nur Fr. 53.– Bestellungen sind möglich beim Verlag Vogt-Schild unter Telefon 065 247 206.

für das Inf Bat 27 von Konolfingen in den Raum von Murten. Erst im Verlaufe der Nacht hat der Bataillonskommandant erfahren, dass seine Mannschaft nicht auf der Strasse, sondern per Heli in den Eirm verschoben wird, wo sich das Bat als Teil einer Kampfgruppe zwischen Neuenburger- und Schiffenensee einem gegnerischen Stoss zu widersetzen hat.

Vor dem ersten Flug hat aber noch einiges erledigt werden müssen: Das Bat hat sich samt Material möglichst gleichmässig auf die verschiedenen Aufnahmeplätze verteilt, die Kompanien sind in Trsp Gr zu 15 Wehrmännern eingeteilt und das Material in Portionen zusammengestellt worden, die der Kapazität des Super Pumas angepasst sind.

Der LT ist natürlich trotz Kampfübung für die meisten Soldaten ein positives Erlebnis—ganz sicher für jene, die nicht von Flugangst geplagt werden. Um die Atmosphäre an Bord eines Super Pumas zu erleben, setzen wir uns in die Maschine mit der Immatrikulation T-321. Der Heli mit den Piloten Major Rudolf Rubi und Hauptmann Rolf Stuber von der Lufttransportstaffel (LT St) 6 befindet sich soeben auf dem Betankungsplatz beim «hot refuelling». Nach dem Tanken geht es mit einem kurzen Hopser auf die andere Seite von Konolfingen, eine Schar von Buben läuft beim Schulhaus vom Pausenplatz auf ein Feld, sie hüpfen vor Freude über den Anblick des grossen Heli. In der Nähe einer Hofstatt wird gelandet: Sofort kommen die Infanteristen aus der Dekung und klettern in das Flugzeug, die Aufregung steht den Wehrmännern ins Gesicht geschrieben — gar mancher vergisst zuerst das



Super Puma T-315 unterwegs zwischen Konolfingen und dem Abladeplatz.

Anschlappen. Das Pfeifen der beiden Triebwerke und das Schlagen der Rotorblätter erschwert die Kommunikation. Kaum sitzen die Wehrmänner auf ihren Plätzen, die Rucksäcke auf den Knien, schliesst der Heliwart die Schiebetüren und meldet den Piloten über das Intercom «Kabine okay». Dann hebt der Heli ab, schwebt über eine bereitgestellte Last, in unserem Fall sind es drei Minenwerfer; einer der Warte klinkt das Seil ein und gibt dem fliegenden Piloten Kommandos: «Rera» für rechts, «lili» für links, «montare» für steigen, «basso» für sinken. Gleichzeitig kann der Pilot über den Spiegel, der vor ihm am Rumpf montiert ist, die Szenerie unter dem Heli mitverfolgen. Kaum ist der letzte Gm Minenwerfer ab Boden, dreht die Nase Richtung Westen, und im Steigflug wird in Richtung des Aaretals davongeflogen.

Rund 9300 kg befinden sich nun in der Luft. Die Wehrmänner sitzen seitwärts zur Flugrichtung auf ihren Stühlen und betrachten die



Auf dem Werkhof einer Baufirma wurde der Betankungsplatz eingerichtet.



Sie haben den Flug hinter sich: Wehrmänner des Inf Bat 27.



Landschaft, die gegen Westen zunehmend winterlicher aussieht. Sie geniessen den ungewohnten Trsp, der doch um einiges interessanter ist als eine Verschiebung auf dem Camion. Etwa einen Kilometer vor uns fliegt ein anderer Super Puma, der ein Geländefahrzeug mitschleppt. Ein eigenartiger Anblick, der grosse Helikopter mit dem kleinen Fahrzeug, das in der Luft irgendwie verloren aussieht.

Am Abladeplatz angekommen, wird der Super Puma zuerst wieder von der Aussenlast befreit. Nach der Landung springt die Mannschaft ins Freie und eilt zur nächsten Dekung. Der letzte Soldat ist draussen, Kabinentüre zu, und schon fliegt der Heli wieder zurück.

Transport-Kommandoposten

In einer Schützenstube zwischen den beiden Ortschaften Grosshöchstetten und Zäziwil befindet sich der Trsp KP. Hier laufen alle Fäden zwischen transportierten und transportierenden Truppen zusammen, von hier aus

wird die Regie über den Einsatz geführt. Langsam geht es weniger hektisch zu und her, die Luftbrücke neigt sich ihrem Ende zu. Der Auftrag ist bald erfüllt. Zwischen den einzelnen Aufladeorten und den Helis laufen die letzten Absprachen. Die Helis werden dort eingewiesen, wo es noch etwas zu transportieren gibt. Auf Effizienz wird geachtet, Leerflüge sollen möglichst vermieden werden. Zuletzt werden die Flugzeug-

warte und das Material der Lufttransportkompanie eingesammelt. Während des Rückflugs können die Fliegersoldaten ein wenig durchatmen. Während Stunden haben sie nun voller Konzentration und mit grossem körperlichen Einsatz gearbeitet. Und auf dem Flugplatz wird es gleich weitergehen, dort wartet die Materialkontrolle und die Retablierung der Helis, was heute vor allem auch Putzarbeit in der Kabine bedeutet.

Abgekämpft sitzen sie auf ihren Stühlen und hängen vornübergeneigt in den Gurten oder strecken die Beine quer in die Kabine. Die meisten dösen vor sich hin, einer ist sogar eingeschlafen. Keiner nimmt die schöne Landschaft des Thunersees zur Kenntnis. Das Schlafmanko siegt über die Freude am Fliegen.

Lufttransportkompanie: Ein Leben zwischen Himmel und Schlafsack

Am Niesen glänzt der Schnee in der Morgensonne, darüber ein stahlblauer Himmel ohne das geringste Wölkchen. Das Bild für eine Postkarte. Das Tal liegt noch im Schatten. Es ist bitterkalt, Bäume und Wiesen sind mit einem leichten Reif überzogen. Auf dem Militärflugplatz von Reichenbach steht unweit des alten Holzhangars der Super Puma T-322 auf dem Rollweg. Drei Warte der Lufttransportkompanie 6 (LT Kp) arbeiten am Heli. Der Atem dampft in der Kälte, als einer der Warte auf den Super Puma steigt und die Verschaltung des Triebwerks schliesst. Vor dem Holzhangar steht eine Alouette III, die von anderen Soldaten zum Flug bereitgestellt wird.

Bald kommen die Piloten. Zwei übernehmen den Super Puma und fliegen zusammen mit einem Wart über das von einem Nebelmeer bedeckte Mittelland ins basellandschaftliche Bubendorf, wo ein Einsatz mit Erdtruppen wartet. Die Alouette III fliegt zurück auf die Basis dieses Militärdienstes, auf den Flugplatz Interlaken. An Bord befinden sich ein paar Warte, während die anderen die Arbeiten in Reichenbach abschliessen und anschliessend auf der Strasse zu ihrer Basis zurückkehren. Ein neuer Tag im Wiederholungskurs (WK) der LT Kp/St 6 hat begonnen.

Staffel und Kompanie gemeinsam

Die Piloten haben im Laufe eines Jahres verschiedene einwöchige Ausbildungs- und Einsatz-Trainingskurse zu leisten; in diesen Kursen erfolgt der Flugbetrieb in Zusammenarbeit mit der Berufsorganisation, also mit den Mitarbeitern des Bundesamtes für Militärflug-



Ein spezieller Helm gibt den Helikopterwarten Schutz und ermöglicht gleichzeitig die Kommunikation mit den Piloten.

plätze (BAMF). Einmal im Jahr aber, wenn die Wehrmänner der Lufttransport-Bodenformation ihren WK absolvieren, arbeiten die Piloten im Rahmen der Staffel (St) mit der dazugehörigen Kp; dies bedeutet für die Piloten einen sogenannten Doppel-Trainingskurs, abgekürzt als DTK bezeichnet (dieser Name galt während Jahrzehnten, mit der Armee reform 95 heisst dieser Dienst mit der Truppe auch für die Piloten WK). St und Kp bilden dann zu-

sammen jene Formation, die auch in einem Aktivdienst gemeinsam tätig wäre.

Vor der Armee reform 95 dauerte der WK bei den Lufttransport-Bodenformationen wie bei anderen Truppengattungen drei Wochen. Eine Woche, sie wird in der soldatischen Umgangssprache als «grüne Woche» bezeichnet, gehörte der allgemeinen soldatischen Ausbildung und der Auffrischung der technischen Kenntnisse. Der Name der «grünen Woche» kommt daher, dass in diesen Tagen trotz dunkelblauen Batten durchaus auch infanteristisches Handwerk geübt wurde wie Schiessen im Gelände, Übernachten im Biwak oder das Aufziehen eines Sicherungsdispositivs. Die zwei restlichen WK-Wochen standen dann ausschliesslich dem Flugbetrieb mit der Staffel zur Verfügung.

Seit Anfang des Jahres 1995 dauern die WK nur noch zwei Wochen, die bei den Fliegertruppen alljährlich zu leisten sind. Dabei existieren zwei WK-Modelle: Beim einen Modell gibt es wiederum eine Ausbildungswoche und eine darauffolgende Woche mit Flugbetrieb. Beim zweiten Modell wird sogleich nach der Mobilmachung in einen zweiwöchigen Flugbetrieb eingestiegen. Beide WK-Kp bleiben aber die gleichen wie vor der Armee reform.

Sicher ist nur die Ungewissheit

Für die Angehörigen der LT Kp wie für die St bedeutet ein WK die Wahrung von grösster Flexibilität. Unser zu Beginn beschriebenes Beispiel des Starts eines Super Pumas und einer Alouette III in Reichenbach betraf nämlich nur einen Teil der LT Kp/St 6. Das Gros der beiden Einheiten verbrachte die Nacht in Interlaken auf der Basis. Die beiden erwähnten Helis hatten aber auf dem Heimflug von ihren Einsatzorten im Rahmen einer Übung den Befehl erhalten, nicht nach Interlaken, sondern nach Reichenbach zu fliegen. Dies bedeutete für den Kp Kdt die sofortige Entscheidung eines Detachements (Det), damit die Helis gewartet und auch bewacht werden konnten.

Der Chef eines solchen Det, in der Regel ist es ein Zugführer (wobei auch ein Korporal alleine mit einer Gr zum Einsatz kommen kann), muss bei einer Verschiebung innert kürzester Zeit neben seiner Führungsaufgabe wichtige organisatorische Massnahmen lösen. Zuerst hat er einmal darauf zu achten, dass alles benötigte Material mitkommt. Dies wird dadurch erleichtert, dass ein Container zur Verfügung steht, der fest auf einem Lastwagen installiert und in dem alles Material für den Flugbetrieb zu finden ist. Auch eine Zisterne mit Flugpetrol muss mitgeführt werden, falls der Start- und Landeort abseits eines Flugplatzes liegt. Wenn möglich fliegt ein Teil der Mannschaft direkt mit den Helis mit, die anderen verschieben sich mit den Fahrzeugen. Vor Ort ange-



Betankung einer Alouette III «im Feld».

kommen, muss der Zugführer die Verbindungen zur Basis sicherstellen, das Sicherungsdispositiv aufziehen und die zu erledigenden Arbeiten befehlen; und schliesslich wollen die Wehrmänner gepflegt werden und nach getaner Arbeit einen Ruheplatz vorfinden – manchmal hat der nackte Boden auszureichen, Liegestätten auf Heu und Stroh sind bereits als komfortabel zu bezeichnen.

Wird der Bezug eines neuen Standortes im Gelände befohlen, muss vorgängig eine Erkundung durchgeführt werden, um im befohlenen Raum einen Platz zu finden, der als Heli-Tagesstandort geeignet ist. Das kann an vielen Orten sein, von einer Waldlichtung über einen Bauernhof bis hin zu einem Industrieareal. So ist es schon viele Male vorgekommen, dass eine ganze Heli-Staffel innerhalb der Umzäunung einer Fabrik untergebracht war oder eine Alouette III in einer Scheune neben einem Traktor übernachtete. Für die Angehörigen einer LT Kp und St gilt vor allem eines: Sicher ist nur die Ungewissheit, die Wehrmänner wissen am Morgen beim Aufwachen oftmals nicht, wo in der Schweiz sie abends einschlafen werden. Es ist ein Leben zwischen Himmel und Schlafsack.

Positives Image

Eine LT Kp ist unterteilt in einen Kommando- zug mit den rückwärtigen Diensten und einer Gruppe, welche die Heli-Einsatzstelle der Kp betreibt; ein weiterer Zug – der Reparaturzug – besteht aus den Flugzeugmechanikern und den Elektrogeräte- und Helizeugmechanikern, und zwei Helizüge sind im Flugbetrieb tätig. *«Eine LT Kp ist bereits heute im Ernstfall tätig»,* sagt Hauptmann Jakob Broger, der von 1989 bis Ende 1994 die *«Sechser»* kommandierte. *«Wir erledigen schon im WK im Massstab eins zu eins jene Arbeiten, die auch in einem Mobilmachungsfall von uns verlangt würden.»*

Jakob Broger weiss auch, dass die Arbeit der Lufttransport-Wehrmänner geschätzt wird: *«Wo wir auftauchen, sei es bei einer Truppe oder in der Öffentlichkeit, stossen wir in der Regel auf einen freundlichen Empfang. Wir dürfen auf ein positives Image zählen.»*

In einer LT Kp stellt die Kommunikation höchste Anforderungen an alle. Zum einen ist die Kp dezentral strukturiert und nicht selten über die halbe Schweiz verteilt, zum anderen wird alles sehr kurzfristig geplant und umgesetzt. Die Flugaufträge für einen Tag erhält die Kp frühestens am Vorabend nach Beendigung des Flugdienstes. Somit ist es auch einer der wichtigsten Aufgaben des Einheitskommandanten, innerhalb der Kp eine gute Informationspolitik zu betreiben. Die Sicherstellung der Flugaufträge ist die oberste Zielsetzung der Kp, dem sich alles unterzuordnen hat. Die Wehrmänner einer LT Kp haben dafür zu sorgen, dass die Helis zur befohlenen Zeit mit der richtigen Ausrüstung für den Einsatz bereitstehen und von den Piloten übernommen werden können. Auf den ersten Blick ein einfacher Auftrag, der aber eine Unzahl von Aktivitäten und manche Nachtschicht beinhaltet. Wird beispielsweise während den Wartungsarbeiten im Flugdienst oder abends während den Retablierungsarbeiten an einem Heli ein Defekt festgestellt, so ist es am Reparaturzug, das Flugzeug bis am anderen Morgen wieder flugbereit zu machen. So mancher angesagte Ausgang musste auf diese Weise auf einen unbestimmten Zeitpunkt verschoben werden. Ein Angehöriger einer Lufttransportkompanie



Wartungsarbeiten am Super Puma.

schätzt sich in der Regel schon zufrieden ein, wenn es kurz vor dem Schlafengehen noch zu einem Glas Bier in einer Kantine oder in einem Restaurant reicht. Die Motivation der Wehrmänner bezeichnet Hauptmann Jakob Broger als sehr gut, besonders im Flugdienst. *«Die Wehrmänner schätzen das Zigeunerleben mit den verschiedenen Standorten im Verlaufe eines WKs, die immer wieder neuen Situationen, die Kontakte mit anderen Truppengattungen und Zivilisten – und natürlich das Fliegen, bei dem sie die Schönheiten der Schweiz aus der Luft zu sehen bekommen.»*

Schwergewicht im Pilotentraining

Auch für die Staffel (St) ist der Doppel-Trainingskurs – oder eben seit 1995 der WK – zusammen mit der LT Kp ein ganz besonderer Dienst. Major Willi Spillmann, der während fünf Jahren die LT St 5 kommandiert hat, weist darauf hin, dass der Doppel-TK als Schwergewicht im Pilotentraining gilt. Hier üben die Piloten im Verbund mit der Truppe den kriegsähnlichen Einsatz, was vor allem der Schulung der Einsatzabläufe dient. Es ist denn auch jener Dienst, zu dem die Piloten mit ihrer ganzen Ausrüstung einrücken und selbst während den Flügen die Schutzmaske und die Pistole greifbar ist.

St wie Kp bilden in diesen Diensten eine wirkliche Einheit. Die Kameradschaft zwischen den Piloten und ihren Bodenleuten existiert nicht nur auf dem Papier, sondern wird im Einsatz tagtäglich gelebt, was auch im Umgangston zu hören ist. Man spricht sich unabhängig von Grad und Funktion oftmals mit du an. So braucht es denn nicht zu wundern, dass bei allen acht Lufttransporteinheiten die Staffeln wie Kompanien jeweils das gleiche Abzeichen verwenden. ■

IMPERATIV

Während der Befehl die Anforderung als eine kategorische Willensäusserung der Sache selber vorbringt, wirft der Auftrag den zündenden Funken in das Gemüt des Ausführenden, und erst hier geht aus einem internen Prozess jener Imperativ hervor, der die Erfüllung der Forderung mit dem Anspruch des Persönlichen zu einem macht.

*Divisionär Edgar Schumacher
(1897–1967)*



Die vier Ausstellungshäuser des Nidwaldner Museums

Höfli

Museum für Geschichte, Alter Postplatz 3, Stans

1. April bis 31. Oktober:

Dienstag bis Samstag: 14–17 Uhr

Sonntag: 10–12 Uhr, 14–17 Uhr

Montag geschlossen

Winkelriedhaus

Museum für Kultur und Brauchtum
Engelbergstrasse, Stans/Oberdorf

1. April bis 31. Oktober:

Dienstag bis Samstag: 14–17 Uhr

Sonntag: 10–12 Uhr, 14–17 Uhr

Montag geschlossen

Festung Fürigen

Museum zur Wehrgeschichte
Kehrsitenstrasse, Stansstad
Temperatur in Festung um 12 °C

1. April bis 31. Oktober:

Samstag und Sonntag: 11–17 Uhr

Montag bis Freitag geschlossen

Salzmagazin

Museum für Kunst
Stansstaderstrasse 23, Stans
Die Öffnungszeiten werden mit den Wechselausstellungen bekanntgegeben.

Telefonische Auskünfte

zu Öffnungszeiten: 041 63 75 22

Ausserordentliche Öffnungszeiten

und Führungen: 041 61 95 25