



Die Geschichte der Fliegerstaffel 19

Aufgrund der Verkleinerung des Internetauftritts der Luftwaffe wurde die Geschichte der Fliegerstaffel 19 am 14.12.2015 im vorliegenden Dokument zusammengefasst.

Vorkriegszeit

Nachdem Ende Januar 1933 Hitler zum Reichskanzler berufen worden war, traten in der deutschen Aussen-, Wehr- und Innenpolitik tiefgreifende Änderungen ein. Im Oktober 1933 war Deutschland aus dem Völkerbund ausgetreten und seine Delegation hatte die Internationale Abrüstungskonferenz in Genf verlassen. Im März 1935 beschloss es die allgemeine Wehrpflicht und gab das Bestehen einer deutschen Luftwaffe bekannt. Das gleichzeitig erlassene «Gesetz für den Aufbau der Wehrmacht» sah ein Friedensheer mit 12 Korpskommandos und 36 Divisionen vor. Im Heer wurden neue Waffen, darunter Panzer, eingeführt, die durch den Vertrag von Versailles verboten gewesen waren. Am 7. Mai 1936 schliesslich waren Teile des Heeres und der Luftwaffe überraschend in Standorte der entmilitarisierten Zone im Rheinland verlegt worden. Die Reaktion der internationalen Gemeinschaft, insbesondere des Völkerbundsrates, hatte sich auf wirkungslose Proteste beschränkt.

Der schweizerische Bundesrat schenkte dieser Entwicklung die gebührende Beachtung. Im April 1936 legte er dem Parlament den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Verstärkung der Landesverteidigung vor. In ihm wurde die zunehmende Gefahr eines strategischen Überfalles erkannt und unter anderem festgestellt: «Es gilt insbesondere, einen raschen ausreichenden Luftschutz und einen rasch bereiten, widerstandsfähigen Grenzschutz zu schaffen, die imstande sind, Mobilmachung und Aufmarsch der Armee zu sichern, strategisch bedeutsame Punkte und Operationslinien zu decken und auch im Landesinnern die Einwirkung aus der Luft gegen militärisch, politisch oder wirtschaftlich lebenswichtige Örtlichkeiten und Anlagen zu unterbinden oder wenigstens zu mildern.»

Aus dem neuen Bedrohungsbild ergab sich auch das Erfordernis, eine neue Truppenordnung einzuführen. Dabei wurde die Anzahl der Divisionen von 6 auf 9 erhöht, die zusammen mit 3 Gebirgsbrigaden und 3 leichten Brigaden in drei Armeekorps zusammengefasst waren. Die nicht einem Armeekorpskommando unterstellten Truppenkörper sowie die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen stellten Armeetruppen dar. Im Oktober 1936 gab die Bundesversammlung zur neuen Truppenordnung, die das Bild und die Organisation der Armee während des zweiten Weltkrieges prägte, die Zustimmung und der Bundesrat setzte sie auf den 1. Januar 1938 in Kraft.

Gründung der Fliegerstaffel 19

Im Rahmen der Flugwaffe sah die neue Truppenordnung die Schaffung von 21 Fliegerkompanien vor, was die Geburtsstunde der heutigen Fliegerstaffel 19 bedeutete. Bis nach dem Krieg umfassten diese Einheiten nicht nur das fliegende Personal, sondern auch die zum Betrieb der Flugzeuge notwendigen Bodentruppe für die militärische Ausbildung war die Kompanie in drei bis fünf Züge gegliedert, während beim Flugdienst eine Aufteilung in Gruppen von ca. vier Mann vorgenommen wurde. Falls es der Bestand erlaubte, war für jedes Flugzeug eine Gruppe zur Bereitstellung vorhanden. Die Spezialisten wie Mechaniker für Motoren, Flugzeug und Waffen, Elektriker, Funker, Telefonisten etc. bildeten gesonderte Equipen, die nach Bedarf eingesetzt werden konnten. Ein technischer Offizier war zusammen mit seinen Mitarbeitern für die Durchführung des Flugdienstes, Reparaturen und den gesamten Nachschub an Ersatzteilen, Munition und Betriebsstoffen verantwortlich. Die so aufgebaute Fliegerkompanie stellte damit ein autonomes Gebilde dar, das selbständig einen Feldflugplatz betreiben konnte. Auf diesen Feldstützpunkten war oft nur die Graspiste vorbereitet, weitere Infrastruktur fehlte meist völlig. Die Flugzeuge wurden in Zelten untergebracht, allenfalls vorhandene Waldränder und Hecken verwendete man zur Tarnung. Erst im Laufe des Zweiten Weltkrieges wurden im Zuge der Reduit Befestigung viele dieser improvisierten Stützpunkte zu Flugplätzen mit Unterständen und Hartbelagpisten ausgebaut.

Die Schweiz hatte in der Zwischenkriegszeit zwischen dem Ersten und Zweiten Weltkrieg aufgrund von Sparbemühungen die Modernisierung ihrer Luftstreitkräfte während langer Zeit aufgeschoben. Erst 1935 stellte die Bundesversammlung vorerst 55 Millionen Franken für den Ausbau der Flugwaffe zur Verfügung, nachdem die Wehranleihe 1935 vom Volk mit mehr als 100 Millionen weit überzeichnet worden war. Aufgrund der veränderten politischen Lage war es nun allerdings bereits schwierig, moderne Flugzeuge aus dem Ausland zu bekommen. So kam es, dass einige Fliegerkompanien unzweckmässig ausgerüstet den Kriegsausbruch erlebten, wobei hier die Fliegerstaffel 19 keine Ausnahme bildete, war sie doch bis zum Beginn des Aktivdienstes mit Jagdflugzeugen Potez 25 ausgerüstet. Dieser französische Doppeldecker stammte aus den frühen Zwanzigerjahren und war mit einer Maximalgeschwindigkeit von 180 km/h langsamer als das damals brandneue Schul- und Trainingsflugzeug Bücker Jungmeister.

Kriegsmobilmachung der Staffel 19

Bei der Kriegsmobilisation übernahm die Staffel 19 die alten Dewoitine D-27 der Fliegerstaffel 21, welche vorgängig auf die kurz vor Kriegsbeginn beschafften Messerschmitt Me 109 E umgeschult hatte. Die D-27 war das erste Ganzmetallflugzeug der Schweizer Fliegertruppe und bei ihrer Einführung 1928 zweifellos äusserst modern gewesen. In ihren alten Tagen hatte sie sich allerdings einige unangenehme Eigenschaften zugelegt, die mehreren Piloten das Leben kosteten: Während Sturzflügen mit mehr als 300 km/h begannen die Flügel zu flattern und langsame Flugmanöver endeten oft in einer Flachvrille, die nicht mehr zu retablieren war.

Im Mai 1940 schulte die Staffel 19 schliesslich auf die in Lizenz gebauten Morane D-3800 um und erhielt damit endlich eine moderne Jagdmaschine, welche es im Horizontalflug immerhin auf ca. 500 km/h brachte. Nach abgeschlossener Umschulung war die Schweiz von den Achsenmächten umschlossen und die militärische Bedrohung der Schweiz näherte sich ihrem Höhepunkt. Im Rahmen der Ablösungsdienste, welche meistens mehrere Monate dauerten, wurde deshalb eifrig Luftkampf und der Waffeneinsatz gegen Bodenziele geübt, wobei aufgrund der prekären Versorgungslage oftmals nur «Emserwasser» als Ersatztreibstoff zur Verfügung stand.

Da bei Kriegsausbruch noch keine Erwerbsausfallentschädigung ausbezahlt wurde, stellten die ausgedehnten Militärdienste für viele Angehörige der Armee eine grosse finanzielle Herausforderung dar. Um die Not der Soldaten etwas zu mildern, gab die Fliegerkompanie 19 die ersten Soldatenmarken des Zweiten Weltkrieges heraus. Die Idee zeigte Wirkung und vielen Bedürftigen konnte geholfen werden.

Kurze Zeit später wurde die Ausgabe von Soldatenmarken verboten, doch da in der Zwischenzeit die Ausgleichskasse geschaffen worden war, sahen sich die die Armeeangehörigen von ihrer Sorge befreit.

Im Laufe des Krieges leistete, die Fliegerkompanie 19 in Meiringen, Dübendorf, Emmen, Thun, Kägiswil und Littau Dienst. Erst nach 1945 wurde den Staffeln ein fester Flugplatz zugeteilt. Mit der Umschulung auf Mustang P-51 erhielten die 19er zusammen mit der Fliegerstaffel 11 Alpnach als Kriegsstützpunkt. Der Hochleistungsjäger P-51, den die Schweiz 1947 aus Kriegsbeständen der Alliierten Luftstreitkräfte günstig erworben hatte, war lange Zeit noch der Stolz der Piloten, trotz beginnender Konkurrenz durch die ersten Düsenflugzeuge. Mit einer maximalen Geschwindigkeit von 720 km/h schaute man bestenfalls mit Wohlwollen auf die damals noch reichlich vorhandenen Moranes und Pilatus C 36 herunter. Der im Rahmen eines normalen Flugauftrages gar nicht ausschöpfbare Benzinvorrat und ein bequemes und übersichtliches Cockpit mit der ersten Vollsichthaube sorgten für einen gewissen Komfort, selbst in einem Kampfflugzeug.

Im Verlauf der Jahre kamen aber auch diese Maschinen ins kritische Alter und die Einsatzprofile mussten deshalb immer mehr eingeschränkt werden. Zunehmende Störungen im Flug, speziell Kurbelwellenbrüche, machten es schliesslich notwendig, die legendären Flugzeuge auszumustern. Im September 1956 wurde daher auch die Fliegerstaffel 19 auf DH-112 Venom ausgebildet

Während dem Kalten Krieg

Unter dem Eindruck des kalten Krieges versuchte man, die Kriegstüchtigkeit auf allen Gebieten möglichst hoch zu halten. Formelles und taktisches Kanonenschieszen, der Einsatz von ungelenkten Raketen und Bomben sowie die Luftverteidigung gehörten zum breiten Aufgabenspektrum. Auf dem Venom wurde auch erstmals der Verbandflug unter Instrumentenflugbedingungen eingeführt. Dieses Verfahren stellt hohe Anforderungen an die Piloten, müssen doch Formationsflüge in Wolken bei wenigen Metern Abstand durchgeführt werden. Diese kleinen Abstände sind notwendig, weil in dichter Bewölkung die Sichtweite unter zehn Meter sinken und der Blickkontakt zwischen den Flugzeugen leicht abreißen kann. Der Vorteil dieser auch heute noch durchgeführten Patrouillenblindflüge liegt darin, dass pro Instrumentenanflug gleichzeitig zwei Flugzeuge zur Landung geführt werden können.

Am 16. September 1970 landen erstmals Kampfflugzeuge der Flugwaffe auf einem dafür vorgesehenen Abschnitt des schweizerischen Nationalstrassennetzes. Die A1 wird auf dieser Strecke für sämtlichen Verkehr gesperrt und auch fünf Piloten der Fliegerstaffel 19 setzen auf der eigens dafür hergerichteten Autobahn auf.

Ab 1973 wurde aus der Venom- eine Hunterstaffel und damit der Aufgabenbereich auf den reinen Erdkampf beschränkt. Dies änderte sich erst, als die Flugwaffe 1978 nach dem Corsair-Nullentscheid endlich wieder einmal ein neues Kampfflugzeug in Dienst stellen konnte: den von Northrop gebauten Tiger F5E/F.

Die erste Staffel auf F-5 Tiger

Die Fliegerstaffel 19 sollte die erste Milizstaffel auf dem Tiger mit einer neuen Aufgabe, dem Raumschutz werden.

Es ging nun darum, aus zweidimensionalen Erdkämpfern richtige, dreidimensionale Luftkämpfer zu machen, was in den Jahren 1978/79 durch eine intensive Luftkampf Ausbildung noch auf Hunter erzielt wurde.

Im April 1980 war es schliesslich soweit: In einem vierwöchigen Kurs wurde auf den überschallfähigen F-5 Tiger umgeschult. 1981 war auch die Bodentruppe mit dem neuen Flugzeug vertraut und der Kavernenbetrieb in Alpnach konnte erprobt werden. Mit zunehmender Erfahrung erweiterte man das Einsatzspektrum auf Nachtflug, Luft-Luftschieszen sowie Begleitschutzaufgaben.

Dies sollte sich erst mit dem Ende des Kalten Krieges ändern. Ein verändertes Bedrohungsbild erlaubte es, von lärmintensiven Tiefflügen Abschied zu nehmen und den Luftkampf nur

noch über 3000 m/M zu trainieren. Das Know-how bezüglich Luftkampf von bis zu vier gegen vier Flugzeugen wird nach wie vor geübt und perfektioniert. Der Einsatz gegen Kampfflugzeuge der vierten Generation (z.B. F/A-18 Hornet) verlangt eine ständige Anpassung der eingesetzten Taktiken. Erste Priorität hat allerdings die ständige Bereitschaft für Luftpolizeieinsätze, welche die Beherrschung von Identifikations- und Abfangverfahren gegenüber in den zu überwachenden Luftraum eindringenden Flugzeugen voraussetzt. Die seit 1990 jährlich in England durchgeführte Nordseekampagne erlaubt es, lärmintensive Flüge über dem offenen Meer zu üben. Hier kann Luftkampf auch im Überschallbereich bis in Höhen um 1500 m/M trainiert werden und es bietet sich zusätzlich die Möglichkeit gegen moderne Flugzeuge wie Tornado F.3, F-15 Eagle oder F-16 Fighting Falcon neue Einsatzverfahren zu erproben und zu verbessern.

Aktuelle Entwicklungen

Ende 1994 wurde Alpnach, der langjährige Kriegsstützpunkt der Fliegerstaffel 19 für den Jetbetrieb geschlossen und die Einheit wurde nach Mollis verlegt. Mit grossem Elan konnten für den bis dahin nur durch Hunter genutzten Flugplatz neue Einsatzverfahren entwickelt werden. Nach der Installation von zusätzlichen Beleuchtungseinrichtungen ist Mollis während der jährlichen Trainingskurse sogar für Nachtflug zugelassen worden. Da der Flugplatz Mollis vom Jahr 2000 an durch das Ressort Lufttransport mit Hubschraubern des Typs Super Puma belegt wurde, zügelte die Fliegerstaffel nach Buochs NW. Doch aufgrund von rigorosen Sparmassnahmen von Seiten des Bundes erlebte die Basis Buochs schon 2003 ihren letzten WK und wurde für den Militärflugbetrieb geschlossen.

So stand schon wieder ein Umzug auf einen neuen Stützpunkt bevor. Eine gewisse Wehmut und viele schöne Erinnerungen werden die wertvolle Zeit im Glarnerland und in der Innerschweiz überdauern. Aber wie stets im Laufe der vergangenen mehr als 60 Jahre werden die Mitglieder der Fliegerstaffel 19 die Chancen einer neuen Entwicklung zu erkennen suchen und mit vollem Einsatz die Zukunft gestalten.

Die Fliegerstaffel 6 ist heute im Wallis auf dem Flugplatz Sion stationiert.

Die Autoren: Maj Daniel «Knight» Knecht, Hptm Reto «Lohi» Lüthi