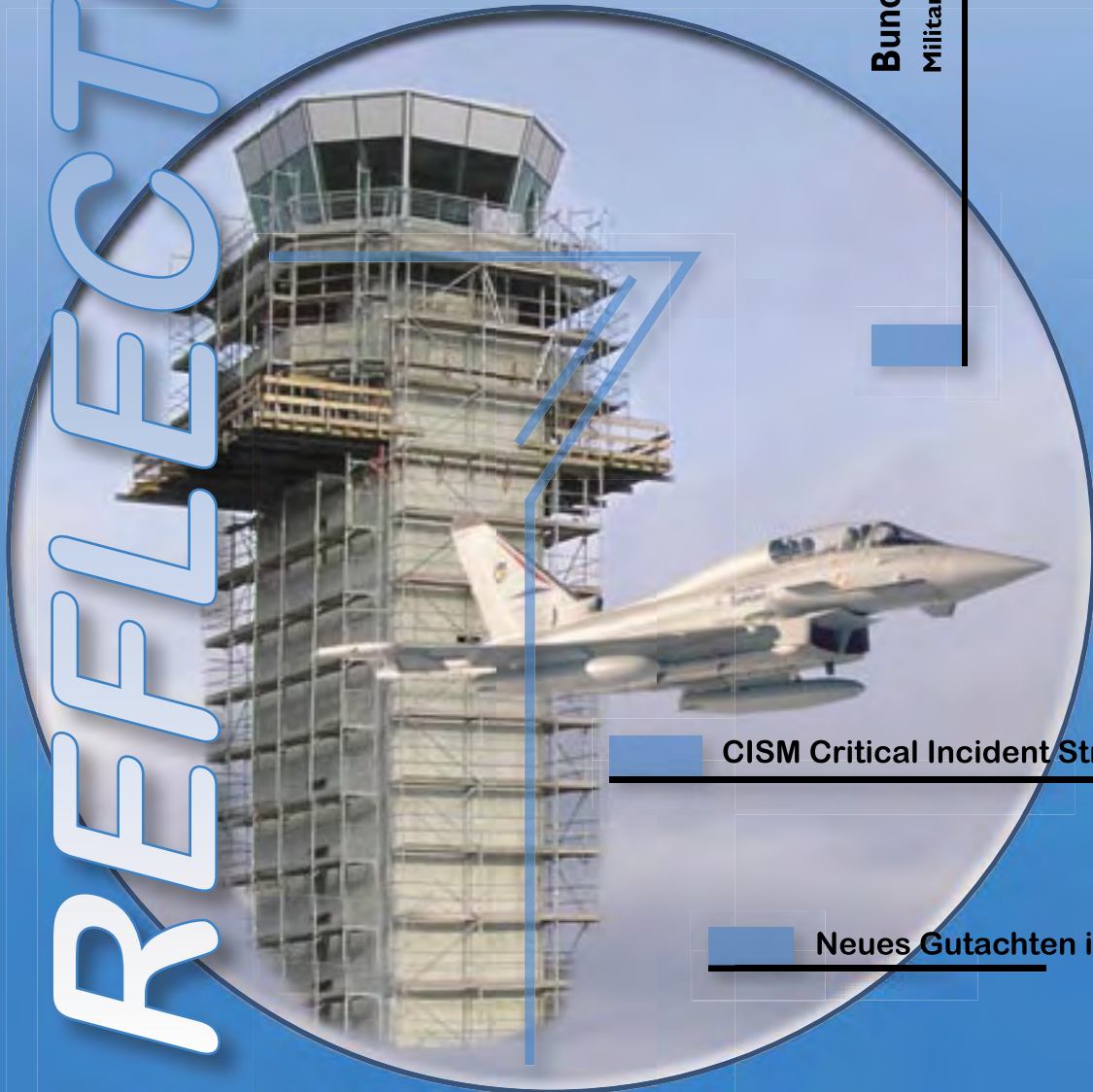


REFLECTION 2104

www.bmfd.de



CISM Critical Incident Stress Defusing

Neues Gutachten in der Flugsicherung ?

Bundesverband der Militärischen Flugsicherung Deutschlands
Military Air Traffic Services Organization Germany



INHALTSVERZEICHNIS

3	EDITORIAL
4 - 6	... NICHTS NEUES
7	BESUCH BEIM PARLAMENTARISCHEN ABEND
8	50 JAHRE LUFTFAHRT-BUNDESAMT
9 - 13	HEUTE IST EIN GUTER TAG - PEER-AUSBILDUNG
14 - 17	100 JAHRE RADAR
18 - 19	ETNJ - VOR 41 JAHREN KAM DER ERSTE LOTSE
21	NEW AGE IN NEUBRANDENBURG
22 - 23	ZIVIL-MILITÄRISCHE BESONDERHEITEN
24	DIE DRITTE LEBENSPHASE SINNVOLL GESTALTEN
25	KARL SIMON - 60 JAHRE
26	IMPRESSUM / GEBURTSTAGE

Lieber Leser,

es geht aufwärts mit der Militärischen Flugsicherung. Genauer gesagt: Es geht in die Höhe! Der Neubau des Tower-Gebäudes in Neubrandenburg nimmt Gestalt an und das Richtfest wurde abgehalten. Ein imposanter und notwendiger Neubau für einen Luftwaffenflugplatz im Nordosten unserer Republik.

Aber ein solches Gebäude zu erstellen, das ist leicht!

Viel schwieriger ist es da schon, nun endlich auch ein Rufzeichen für eben jene Flugsicherungsstelle freizugeben, die dort einmal beheimatet sein wird und bei dessen Nennung der angloamerikanische Pilot einer F-16, der italienische Commandante eines Transportflugzeuges oder der dänische Hubschrauberpilot nicht auf halben Wege der Lautbildung verzweifelt. „Neubrandenburg“ – „Trollenhagen“ ! Nicht auszudenken, wie dies dann klingt.

Gut gemeinte und nachvollziehbare Rufzeichen gäbe es reichlich: „Trolli“ oder vielleicht auch „Newcastle“! Das erstere erinnert vielleicht an bizarre norwegische Gnome, das zweite suggeriert durchaus die offenen Landschaften Südenglands einer Rosamunde Pilcher.

Viel einfacher wäre natürlich: BRANDY!

Aber, oh Schreck, käme dies nicht einer Verherrlichung des Alkoholkonsums gleich. Gut, fast jeder könnte es zweifelsfrei perfekt aussprechen. Aber warum? Vielleicht nur, weil auch die Teilnehmer am Luftverkehr befreundeter Nationen ein Alkoholproblem haben?

Der Volksmund sagt zu recht: „Haben denn die keine anderen Probleme?“

Jedenfalls ist es den vermeintlichen Entscheidungsträgern beim Amt für Flugsicherung dieser Bundeswehr bis heute nicht gelungen kurz und bündig zu erklären: BRANDY, that´s it !

Den geneigten Leser dieses Editorials weise ich freundlichst auf die nun folgenden Seiten dieser „REFLECTION“ hin. Wie lange man Probleme und deren zufriedenstellende Lösung aussitzen kann, belegt das dort abgedruckte Gutachten zur Flugsicherung.

Wenn hier schon keine Abhilfe in Sicht ist, vielleicht schlägt der für die Flugsicherung der Bundeswehr zuständige Minister nach Kenntnisnahme einfach mit der Faust auf den Tisch und sagt: BRANDY, that´s it !

Mit weihnachtlichen Grüßen und unermesslichen Hoffnungen für das Neue Jahr

Herr
Harald Hoppe



Harald Hoppe
Bundesvorsitzender BMFD

EDITORIAL

... nichts Neues!

Mit Schreiben des Herrn Bundesminister bin ich gebeten worden, die „Dienstposten in der Flugsicherung näher zu untersuchen und gutachtlich zur sachgerechten Zuordnung zu den Besoldungsgruppen der Besoldungsordnung A im Rahmen des geltenden Besoldungsgefüges Stellung zu nehmen“.

Wegen der besonderen Eilbedürftigkeit einer Lösung der damit verbundenen Fragen ist mir eine beschleunigte Bearbeitung nahe gelegt worden.

Gegenstand der Ermittlungen und Erörterungen war sowohl der FS-Kontrolldienst als auch der FS-technische Dienst.

Ich komme in Ergebnis zu folgender Empfehlung für die Bewertung der Dienstposten:

FS- Kontrolldienst

Es sollten ausgebracht werden:

nach A 13 10 Prozent der Stellen,

nach A 12 30 Prozent der Stellen,

nach A 11 40 Prozent der Stellen,

davon

1. ein Drittel ohne Amtszulage
2. ein weiteres Drittel mit einer Amtszulage von 40 Prozent des Unterschiedes zur Besoldungsgruppe A 12,
3. ein weiteres Drittel mit einer Amtszulage von 75 Prozent des Unterschiedes zur BesGr. A 12

Ich begründe diese Empfehlung wie folgt:

Wegen der Entwicklung der Laufbahngestaltung und des beruflichen Werdeganges des Personals kann ich, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die Ausführungen des Bundesministers des Innern verweisen.

Zur Verdeutlichung muss folgendes unterstrichen werden:

Gleiche Dienstposten und Tätigkeiten mit gleicher Schwierigkeit, Verantwortung und Befähigung werden im FS-Dienst von Beamten unterschiedlicher Einstufungen (A9 bis A11) versehen neben Angestellten mit sehr viel höheren Bezügen.

Neben anderen Umständen, auf die ich noch eingehen werde, ist dieses Missverhältnis in der Abgeltung gleicher Leistungen die Ursache der erheblichen Unruhe bei den Bediensteten. Hier muss Abhilfe geschaffen werden. Dass

Missverhältnis zwischen Angestellten- und Beamtenbezügen berührt nämlich sehr stark die Frage, wie die Tätigkeiten und Dienstposten in der Flugsicherung zu bewerten sind.

Ich komme zu folgender Bewertung:

- a.) Die Tätigkeit der Fluglotsen erfordert - abgesehen von dem durch Ausbildung zu vermittelnden Wissen und Können - besondere Fähigkeiten: Schnelle Auffassungsgabe, ungewöhnliche Kombinations- und Konzentrationsfähigkeit, ausgeprägtes Gedächtnis, blitzschnelle Reaktions- und Entschlussfähigkeit und eine entsprechende physische und nervliche Konstitution. Ein noch so intelligenter oder sprachgewandter Anwärter des FS-Lotsendienstes, der diesen hohen Anforderungen nicht genügt, ist für den Beruf des Fluglotsen nicht geeignet. Ähnliche ungewöhnliche Anforderungen finden Beispiele nur bei dem fliegenden Personal, soweit es sich um Piloten von mit hoher Geschwindigkeit fliegenden Maschinen handelt. Bei anderen Sonderlaufbahnen und Verwaltungslaufbahnen sind sie nicht in diesem Maße Voraussetzung. Diese Anforderungen müssen als Element der Wertigkeit der Laufbahn und der Dienstposten in die Beurteilung einbezogen werden.
- b.) Es kommt hinzu, dass die hohe physiologische Belastung optimal nur von Bediensteten der leistungsfähigsten Jahrgänge (im Schnitt etwas Lebensalter 25 – 40 Jahre) getragen werden kann. Bei älteren Bediensteten kann der mögliche Leistungsabfall zunächst noch durch Routine und Erfahrung ausgeglichen werden. Ein aktiver Einsatz im Flugkontrolldienst findet aber nach den bisherigen Erfahrungen spätestens bei Erreichen etwa des 55 Lebensjahres sein Ende. Aus Gründen der Flugsicherheit können ältere Bedienstete auf dem Dienstposten nicht mehr belassen und nur in wenigen Fällen auf einem leichteren Dienstposten verwendet werden. Die Überschreitung der Hochleistungskurve und die Verkürzung der aktiven Verwendung müssen berücksichtigt werden.
- c.) Die Verantwortung für die Sicherheit des Flugverkehrs wiegt sehr schwer, sie ist andersartig als etwa in der Verwaltung und auch in anderen Verkehrszweigen. Während in der Verwaltung zum Beispiel in schwierigen Situationen die Entscheidung übergeordneter Stellen herbeigeführt werden kann, sind die Fluglotsen auf sich gestellt. Die hohen und unterschiedlichen

Fluggeschwindigkeiten, die Unterschiedlichkeit der verschiedenen Verkehrsebenen in der Luft, die verschiedenartigen Steig, Sink- und Anfluggeschwindigkeiten der Flugzeuge gegenüber der Schienensicherung der Eisenbahn gegrenzten Möglichkeiten durch Einbau von automatisch wirkenden Sicherheitsmaßnahmen gegenüber Kollisionen geben der Verantwortung anders als bei anderen Verkehrsträgern in Verbindung mit den oben erwähnten Befähigungen ein besonderes Gewicht.

d.) Es besteht Übereinstimmung, dass das Amt der Fluglotsen dem gehobenen Dienst zuzuweisen ist. Bei der Einordnung in die Besoldungsgruppen des gehobenen Dienstes wird gegen eine höhere Bewertung geltend gemacht, dass die verhältnismäßig kurze Ausbildungszeit (etwa drei Jahre) und die Entbehrlichkeit des Abschlusses einer höheren Schule (Abitur) sie nicht rechtfertige. Dem kann nicht gefolgt werden. Die Ausbildung vermittelt nur ein begrenztes Maß theoretischer Kenntnisse. Das Schwergewicht liegt in der Praxisnähe, in der Heranführung an die in der Praxis gestellten Anforderungen. Die Ausbildung muss daher sehr intensiv und dicht sein. Sie wird in der praktischen Arbeit zwangsläufig bis zur Erreichung der völligen Selbständigkeit fortgesetzt.

Ich komme aus all diesen Gründen zu dem Schluss, dass die Dienstposten der Fluglotsen besonders und höher als sonst im gehobenen Dienst bewertet werden müssen. Ihre Bewertung kann nicht zu Berufungsfällen in anderen Laufbahnen, auch Sonderlaufbahnen, führen, da die Verhältnisse in diesem Berufszweig außerhalb der üblichen Normen liegen und Vergleiche nicht zulassen.

Was nun die Bewertung im einzelnen angeht, so können die Besoldungsgruppen A9 / A 10 nur eine Durchgangsstation für den jungen Verkehrslotsen sein, der etwa mit 23 bis 24 Jahren einsatzbereit ist. Nach etwa zwei/drei Jahren sollte er bei der nunmehr erreichten Sicherheit und Erfahrung nach A 11 kommen, vorausgesetzt, dass er, was im Abschluss der Ausbildung enthalten ist, die so genannte Radarbefähigung besitzt. Im Grunde ist er dann nach seiner Tätigkeit den Verkehrslotsen der Besoldungsgruppe A 12 gleichwertig. Ich schlage aber trotzdem vor, nach Berufszeiten eine allmähliche Angleichung der Bezüge an A 12 vorzusehen und von zwei zu zwei Jahren eine Amtszulage, die an den Bezügen nach A 12 orientiert ist, zu gewähren, so dass der Fluglotse im Alter von etwa 32 bis 35 Jahren die Besoldungsgruppe A 12 erreichen kann.

Diese Abstufung nach Berufserfahrung und Lebensalter kann mit der wachsenden menschlichen Reife und Erfah-

rung begründet werden, die zur Ausübung der beruflichen Tätigkeit von Bedeutung sind. Das Erreichen der Gruppe A 12 muss aber im Regelfall bei normalem Werdegang erheblich früher als in anderen Laufbahnen gewährleistet sein. Andernfalls würde der Beamte des FS-Kontrolldienstes im Gegensatz zu anderen Beamtenzweigen die Besoldungsgruppe A 12 erst erreichen, wenn seine besondere Leistungsfähigkeit den Höhepunkt bereits überschreitet.

Ich halte es daher für erforderlich, dass für die Aufsichtsposten (Wachleiter) A 13-Stellen ausgebracht werden, deren Umfang ich nach den mit verschiedenen Stellen geführten Erörterungen mit 10 Prozent eingeschätzt habe.

Die Verhältnisse im FS-technischen Dienst liegen insofern anders, als die physiologische Belastung und die Voraussetzungen nicht in gleichem Maße für diesen Tätigkeitsbereich zutreffen.

Die Tätigkeit des FS-technischen Dienstes erfordert nicht nur eine besondere Erfahrung, sondern ein Wissen und Können auf einem technischen Gebiet, das höhere Schwierigkeitsgrade aufzuweisen hat als andere technische Bereiche. Die Höherbewertung der Stellen des FS-technischen Dienstes ist also im Vergleich zu anderen technischen Bereichen sachlich begründet und erforderlich.

Auch der Einsatz im FS-technischen Dienst ist in hohem Grad verantwortungsvoll, da das Funktionieren der komplizierten technischen Ausstattung eine wesentliche Voraussetzung für die Flugsicherheit und die Sicherheit des Flugverkehrs bedeutet.

Die Amtszulagen in der BesGr. A 11 sind gerechtfertigt, weil die Beamten des FS-technischen Dienstes im Schichtdienst meist allein oder zu zweit eingesetzt werden. Sie müssen eine umfassende Kenntnis der besonders komplizierten Einrichtung besitzen, sehr schnell technische Mängel erkennen und sie in kürzester Zeit beseitigen.

Wenn ich mit meinen vorstehenden Ausführungen auch im Wesentlichen dem mir erteilten gutachterlichen Auftrag entsprochen habe, so halte ich es doch für erforderlich, zusätzlich auf folgendes hinzuweisen:

Die Stellenbewertung muss aus folgenden Gründen durch Maßnahmen der Gesundheitsfürsorge und der Altersversorgung begleitet werden:

Die in Frage stehende außergewöhnliche physiologische Arbeitsbelastung erfordert es, dass Arbeitspausen nicht nur vorgesehen, sondern auch eingehalten und so gestaltet werden, dass das Personal tatsächlich zu einer Entspannung

kommen kann. Dies ist zur Verhinderung einer vorzeitigen Abnutzung des Nervensystems ebenso wie zur Abwendung von Gefahren für den Flugverkehr erforderlich. Die Voraussetzungen für die richtige Durchführung der Pausen liegen zum großen Teil nicht vor. Die Pausen können wegen Personalmangels zum Teil nicht in der vorgesehenen Weise gewährt werden. Die Verhältnisse an den Arbeitsplätzen des FS-Kontrolldienstes sind zum größten Teil auf die Dauer unzumutbar. Die Raumeinge und die teilweise Verdunkelung stellen eine zusätzliche Belastung des Personals dar, die nicht zu sein brauchte und der so schnell wie möglich abgeholfen werden sollte. Im übrigen sollten die technischen Anlagen so schnell wie möglich modernisiert werden; sie sind nach meinen Informationen gegenüber dem im Ausland eingesetzten zum Teil erheblich im Rückstand.

Die Altersversorgung des Personals muss der vorzeitigen Dienstunfähigkeit angepasst werden. Wenn eine anderweitige Unterbringung der im Kontrolldienst dienstunfähig gewordenen Bediensteten nicht möglich ist, muss die Ver-

sorgung so geregelt werden, dass die Beamten bei ihrem Ausscheiden die Höchstpension erreicht haben. Zusätzliche Abfindungen könnten in Erwägung gezogen werden.

Die Integration des militärischen Flugsicherungsdienstes in die zivile Flugsicherung sollte beschleunigt werden. Sie ist im Interesse der Flugsicherheit und zur Verwaltungsvereinfachung dringend erforderlich.

Die derzeitige Personallage erfordert Sofortmaßnahmen, damit in möglichst kurzer Zeit zusätzliche Luftverkehrsstellen zur Verfügung stehen. Die derzeitige Ausbildungskapazität reicht nach übereinstimmender Feststellung und Erklärung der zuständigen Stellen nicht aus, die derzeit schon angespannte, sich weiter zuspitzende Personallage so abzudecken, dass die Verkehrssicherheit im Luftraum gewährleistet bleibt.

Ich halte es für meine Pflicht, den Dienstherrn auf diesen bedenklichen Zustand im Zusammenhang mit den von mir gegebenen Empfehlungen aufmerksam zu machen

**Da war sich die Redaktion einig: Das ist es! Endlich ein Gutachten, das die Problembe-
reiche der Flugsicherung beim
Namen nennt, Lösungen auf-
zeigt und den Einschätzungen
der Verbandes Rechnung trägt!**

**Dem geübten Leser jedoch
dürften bald manche Merk-
würdigkeiten aufgefallen sein,
insbesondere die an einigen
Stellen veraltet anmutende Dik-
tion lässt doch den einen oder
anderen Zweifel aufkommen.**

Zu recht gezweifelt!

**Wir haben uns erlaubt, hier ein
Gutachten von geradezu his-
torischer Bedeutung abzdru-
cken. Abgefasst wurde es durch
den Präsidenten des Bundes-
rechnungshofes als Beauftrag-
ter für Wirtschaftlichkeit in der
Verwaltung.**

Es handelt sich um die gutacht-

**liche Stellungnahme zur Bewer-
tung von Beamtendienstposten
in der Flugsicherung. Sie wurde
im 10 Dezember 1968 durch
den damaligen Bundesminister
des Innern in Auftrag gegeben,
um „die Beamtendienstposten
in der Flugsicherung näher zu
untersuchen und gutachtlich
zur sachgerechten Zuordnung
zu den Besoldungsgruppen
der Besoldungsordnung A im
Rahmen des geltenden Besol-
dungsgefüges Stellung zu
nehmen“.**

**Wir haben uns bei der Wieder-
gabe an den Text gehalten,
jedoch jene Stelle weggelassen,
die während des Lesens früh-
zeitig auf das Erstellungsdatum
hingewiesen hätten.**

**Wie weit die Fluglotsen der
Militärischen Flugsicherung an
den Flugplätzen der Bundes-
wehr von den dort vor nahezu**

**vierzig Jahren vorgeschlagenen
Lösungsmodellen entfernt ihren
Dienst versehen, muss hier
wohl nicht nochmals detailliert
dargestellt werden.**

**Sollte jedoch diesbezüglich
Ungläubigkeit bestehen, so
wäre es für die Mitglieder
des Verteidigungsausschusses
- denen auch diese Ausgabe
des Verbandsmagazins wieder
zugeht - ein leichtes, sich vor
Ort einmal kundig zu machen.**

**Und dabei werden sie sich keine
Mühe machen müssen, auf
einen der über hundert militä-
rischen Fluglotsen zu treffen,
die sich immer schneller dem
50. Lebensjahr nähern - teil-
weise dies schon überschritten
haben - und noch immer auf
ihre Einweisung in einen A 11
Dienstposten und ihre Beförde-
rung warten.**



Fotos vom Deutschen BundeswehrVerband e.V.

Besuch beim parlamentarischen Abend



Bei schönstem Spätsommerwetter fand am 9. September der mittlerweile zu einer festen Größe gewordene parlamentarische Abend des DBwV in der Bundesgeschäftsstelle Berlin auf dem Prenzlauer Berg statt. Auf Einladung des Deutschen BundeswehrVerbandes nahm für den verhinderten Bundesvorsitzenden der Schatzmeister des BMFD, Hauptmann Werner Bartsch, teil. Wie schon in den Vorjahren waren viele Parlamentarier, hohe Militärs, Vertreter der Medien und befreundeter Institutionen gerne der Einladung gefolgt. In seiner Eröffnungsrede im schönen Garten der Berliner Bundesgeschäftsstelle begrüßte der Vorsitzende des DBwV, Oberst Bernhard Gertz, alle geladenen Gäste, an der Spitze den Verteidigungsminister Dr. Peter Struck, über dessen Teilnahme sich Oberst Gertz sichtlich freute, spiegelt sie doch das mittlerweile entspannte und kollegiale Verhältnis zwischen dem Ministerium und DBwV wieder. Oberst Gertz wünschte der Veranstaltung

einen harmonischen Verlauf und vor allem gute Gespräche. In seiner kurzen, aber launischen Ansprache bedankte sich ein sichtlich gesunder Verteidigungsminister für die Einladung, der er gerne gefolgt ist, und unterstrich seinerseits die offene und konstruktive Zusammenarbeit zwischen ihm und dem Vorsitzenden des DBwV, dabei wies Minister Struck auf den direkten Draht, der seit einiger Zeit zwischen ihm und Oberst Gertz besteht, hin. Im Verlauf des Abends bot sich dem Schatzmeister BMFD die Möglichkeit zahlreicher interessanter Gespräche u.a. mit dem Befehlshaber LwFüKdo, Generalleutnant Walter Jertz. Ein Wiedersehen gab es auch mit einem seiner ehemaligen Kommodore, dem jetzigen Stv. Generalinspekteur, Generalleutnant Dirk Böcker. Ausführliche Unterredungen ergaben sich mit dem neuen Geschäftsführer der FÖG (Förderungsgesellschaft des Deutschen BundeswehrVerbandes mbH) Bernd Schnor, dem Vorsitzenden Luftwaffe DBwV Stabshauptmann Hartmut Schönmeier, dem Vorsitzenden des VBSK (Verband der Besatzungen strahlgetriebener Kampfflugzeuge der Deutschen Bundeswehr) Major Thomas Wassmann und Dr. Andreas Gronimus, Abteilungsleiter der Abteilung Arbeitsrecht und Beteiligungsrechte im DBwV. Weitere Gesprächspartner waren u.a. Oberstleutnant Harald Kammerbauer, Chefredakteur von Internet Bundeswehr, und Bettina Berg, Redakteurin Sicherheitspolitik von Internet Bundeswehr, sowie Mitglieder aus dem Bundesvorstand DBwV.

die REFLECTION im Internet

www.bmfd-reflection.de

Stolpe gratuliert:

50 Jahre Luftfahrt-Bundesamt

„50 Jahre Luftfahrt-Bundesamt stehen für fünf Jahrzehnte professionelle, zuverlässige, verantwortungsbewusste Arbeit für die Sicherheit in der gewerblichen und nichtgewerblichen Luftfahrt und im Luftsport“, gratulierte Bundesminister Dr. Manfred Stolpe dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) anlässlich seines 50-jährigen Bestehens am 30. November in Braunschweig. Ein leistungsstarker und entwicklungsfähiger Luftverkehr liege im Interesse einer wachsenden Zahl von Passagieren und Frachtkunden. Die Arbeit des LBA sei damit auch eine wichtige Voraussetzung für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftfahrtindustrie auf hohem Niveau. „Unser Ziel ist es, auch in Zukunft eine leistungsfähige Aufsicht sicherzustellen, so dass sich die deutsche Luftfahrtindustrie im internationalen Kontext weiter behaupten und ihre Position ausbauen kann“, so Stolpe.

Das LBA ist die zentrale Genehmigungs- und Überwachungsbehörde für die Zivilluftfahrt in Deutschland. Es ist damit zuständig für mehr als 20.000 Luftfahrzeuge, etwa 600 technische Betriebe, weit über 100 Unternehmen und etwa 60 Schulen sowie rund 17.000 Pilotenlizenzen und 4.500 Berechtigungen für technisches Personal. Darüber hinaus hat das Amt mit durchschnittlich 1.000 Kontrollen ausländischer Flugzeuge jährlich in den vergangenen Jahren einen erheblichen Beitrag für die Sicherheit der Luftfahrt international erbracht.

In der ehemaligen DDR wurde parallel vom Ministerrat im Jahre 1957 die Prüfstelle für Luftfahrt der DDR errichtet. 1961 übernahm die Hauptverwaltung der zivilen Luftfahrt (HVZL) die staatliche Leitung, Koordination und Entwicklung der zivilen Luftfahrt in der DDR. 1968 wurde die Staatliche Luftfahrtinspektion der DDR (SLI) gegründet und dem Ministerium für Verkehrswesen unterstellt. 1990 wurde die SLI vom Luftfahrtamt (LFA) abgelöst und schließlich als neue Außenstelle des LBA Berlin in das LBA integriert.

*BMVBW-Pressemitteilung Nr. 495/04
30. November 2004*

Gerd Kretschmar

21.04.47 - 02.11.04



Völlig überraschend erhielt ich die Nachricht vom Tode von Gerd Kretschmar. Wir kannten uns über 30 Jahre. Wir bestritten gemeinsam die Flugsicherungsgrundausbildung in Kaufbeuren, fanden uns nach meiner Versetzung nach Bremgarten wieder, absolvierten dann zur gleichen Zeit den Offizierslehrgang in Fürstfeldbruck, trafen uns in Preschen erneut und verloren uns nie aus den Augen.

Auch nach seiner aktiven Bundeswehrzeit blieb er dem Verband als Mitglied treu und ist als selbstverständlicher Teilnehmer der „Preschentreffen“ in Forst unersetzlich.

Seinen gewissenhaften und erwarteten Anruf zur Gratulation an meinem Geburtstag werde ich schmerzlich vermissen.

Harald

„Heute ist ein guter Tag“

von Werner Bartsch



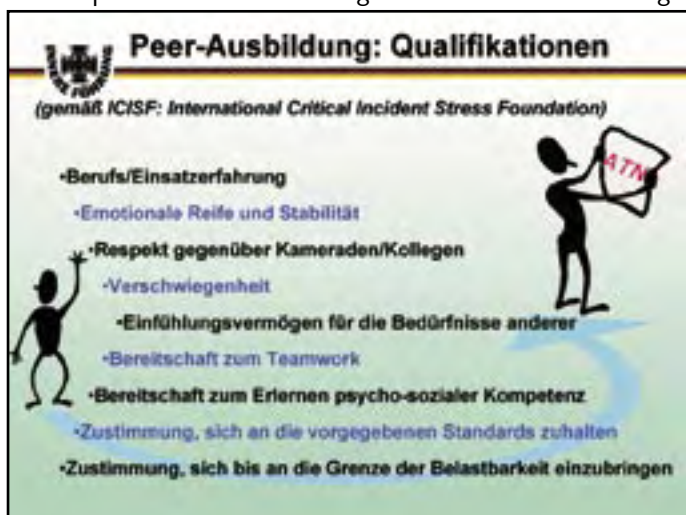
Grafiken: „Zentrum Innere Führung der Bundeswehr“

Unter diesem Motto stand das Seminar „Ausbildung zum Peer“, das ich im Mai am „Zentrum Innere Führung“ der Bundeswehr besucht habe. In diesem Beitrag möchte ich das Seminar vorstellen und meine Eindrücke schildern. Es soll keine fachliche Abhandlung sein. In der Bundeswehr findet dieses Seminar in ähnlicher Form und mit gleichen Inhalten, aber für einen anderen Teilnehmerkreis auch am Flugmedizinischen Institut der Luftwaffe in Fürstenfeldbruck statt. Dass dieser zweiwöchige Lehrgang mit Inhalten voll gepackt sein sollte, bewies schon der Anreisetag, der bis in den Abend genutzt wurde. Nach einer kurzen Vorstellung des Lehrpersonals, zu dem auch ein Psychologe gehörte, wurden die Ziele und Inhalte des Seminars, das nach fachlich zertifizierten Richtlinien der „International Critical Incident Stress Foundation“ abläuft, vorgestellt. Eine Einweisung in das psychosoziale Netz der Bundeswehr mit dem „Rahmenkonzept zur Bewältigung psychischer Belastungen bei Soldaten/innen“ als Grundlage, das seit seinem Erstentwurf im Jahre 1996 immer weiter entwickelt wurde und seit dem Jahre 2000 in dieser Form besteht, schloss sich an. Dieses Rahmenkonzept besteht aus einer Vielzahl von ineinander greifenden Maßnahmen und beinhaltet den Alltag, die Einsatzvorbereitung, Einsatzdurchführung, Einsatznachbereitung sowie die Familienbetreuungsorganisation. Der Peer, seine Definition/Einordnung als „Helfer“ und Angehöriger einer Gruppe gleichartiger, seinem Tätigkeitsbild sowie seine Aufgaben mit den Leitsätzen wurde uns im Anschluss erläutert. Der typische „Helfer“ sollte gewisse Grundqualifikationen mitbringen und besitzt in der Regel

ein typisches Persönlichkeitsprofil. Meistens finden wir ihn



in bestimmten Berufsgruppen. Die Vorstellungsrunde am Abend wurde genutzt, um etwas über die persönlichen



Gründe zum Besuch dieses Seminars und die Erwartungen an dieses zu erfahren. Die meisten haben sich freiwillig und aus Interesse für diesen Lehrgang entschieden. Ein Teilnehmer wurde zu diesem Lehrgang befohlen, da er in den Einsatz geht und in seiner Verwendung ein Peer mittlerweile vorgeschrieben ist. Ob man jemanden zu einer Peer-Ausbildung befehlen sollte ist zwar fraglich, aber es zeigt, dass die Bundeswehr diese Problematik sehr ernst nimmt. Der erste Tag begann mit einem kleinen Experiment über soziale Wahrnehmung und Wahrnehmungsfehler. Wie schnell man seinen gegenüber durch Wahrnehmungsfehler in eine falsche „Schublade“ stecken kann, bewies OTL Weinbren-

ner, unser durch etliche Kriseninterventionseinsätze erfahrene Peer und Hörsaalleiter, indem er sich stumm auf einen Stuhl setzte und wir ihn nur beobachten sollten. Anschließend mussten wir schildern, was wir beobachtet haben, also „sahen“. Dabei stellte sich heraus, dass wir nicht nur mit den Augen „wahrnehmen“ sondern gleichzeitig das Gesehene mit gewonnenen Erfahrungen verknüpfen. So kommt es nicht selten vor, dass man jemanden vorschnell einordnet, in eine „Schublade“ steckt, aus der es ihm dann schwer fällt wieder herauszukommen. Die ersten Sekunden entscheiden oft, ob uns jemand sympathisch ist oder



nicht. Die Kommunikation als Teil zwischenmenschlicher Interaktion mit den Grundlagen der Gesprächsführung, kontrollierter Dialog, aktives und passives Zuhören waren

Bitte hör mir zu

*Wenn ich Dich bitte, mir zuzuhören,
Und Du beginnst, mir Ratschläge zu geben,
Dann hast Du nicht getan, worum ich Dich gebeten habe,
Hast Du nicht verstanden, was ich brauche.*

*Wenn ich Dich bitte, mir zuzuhören,
Und wenn Du mir sagst, ich solle etwas nicht so empfinden,
Wie ich es tue, dann trampelst Du auf meinen Gefühlen herum.*

*Wenn ich Dich bitte, mir zuzuhören,
Und Du hast das Gefühl, meine Probleme lösen zu müssen,
Dann hast Du mich verfehlt, so seltsam das klingen mag.*

*Bitte, höre zu!
Alles, was ich erbitte, ist das Zuhören;
Nicht zu reden oder gar zu handeln;
Höre mir einfach zu.*

*Ratschläge sind billig.
Ich bekomme sie für paar Groschen in jeder Illustrierten,*

*Und mein Horoskop gibt's noch gratis dazu.
Das kann ich allein. Ich bin nicht hilflos.
Wenn Du etwas für mich tust, was ich selbst tun könnte,
So trägst Du dazu bei, dass ich ängstlich und schwach
erscheine.*

*Wenn Du aber die simple Tatsache akzeptierst,
Dass ich empfinde, wie ich empfinde
- Auch wenn es Dir irrational vorkommen mag -,
Dann kann ich den Versuch aufgeben, Dich zu überzeugen.*

*Dann erst ist es mir möglich zu verstehen,
Was sich hinter dem verbirgt, was ich sage und tue..., was
ich empfinde.*

*Wenn ich das erkennen kann, eröffnen sich Chancen und
Antworten,
Und ich werde keinen Rat mehr brauchen
(Oder ich werde fähig sein, ihn zu hören).
Vielleicht ist das der Grund, warum Menschen beten
können,
Obwohl Gott schweigt und nicht sagt, was zu tun ist.*

*Also bitte, höre mir zu.
Höre einfach, was ich zu sagen habe.
Solltest Du aber reden wollen, so werde ich Zeit haben,
Und ich verspreche, ich werde zuhören.*

(Übersetzung aus dem PTSD-Programm der San Francisco-Police)

der nächste große Themenkomplex, der uns den Rest des Tages beschäftigte. Was ist Stress, wodurch wird er ausgelöst und was sind Stressreaktionen. Diese Fragen standen am nächsten Tag auf dem Lehrplan. Sie wurden in kleinen Gruppen erarbeitet und hinterher in einer Stoffsammlung zusammengetragen. Stress entsteht sowohl im privaten als auch dienstlichen bzw. beruflichen Umfeld. Jeder kann in



irgendeiner Form „gestresst“ werden bzw. sein. Stress ist, wie schon im Beitrag in der letzten REFLECTION beschrieben, eine normale Reaktion eines Organismus auf eine als


außergewöhnlich bewertete Situation. Stresssymptome können sich sowohl physisch, in Verhaltensänderungen und mental/kognitiv darstellen. Das mittlerweile oft genannte „Burnout-Syndrom“ ist das Resultat einer Anhäufung von Stressoren. Wie kann ich Stress vermeiden oder wie kann ich aufkommenden Stress bewältigen? Die Antworten auf diese Fragen wurden wieder gemeinsam zusammengetragen und dann aufgearbeitet, denn aktive Mitarbeit anstelle passivem Zuhörens bei Berieselung von Lerninhalten ist auch eine Art von Stressprävention. Das besonders belastende, potenziell traumatisierende Ereignis der Critical Incident, wie wird es definiert, was sind seine Kriterien und wie äußert es sich, dies wurde anhand von Beispielen, auch solchen, die einige Lehrgangsteilnehmer selbst erlebt haben, erläutert.

Peer-Ausbildung: CISM

Potentiell traumatisierende Ereignisse

Kriterien

- Gefühl der Hilflosigkeit / Machtlosigkeit
- Schuldgefühle
- massive persönliche Betroffenheit
- Grad der Identifikation
- Intensität des Ereignisses (z.B. Katastrophen)
- Bedrohung von Leib und Leben




Peer-Ausbildung: CISM

Potentiell traumatisierende Ereignisse

Beispiele

- „on the line of duty death“ (Tod in Ausübung des Dienstes)
- Tod / schwere Verletzung von Kindern
- viele Tote / Leichenteile / Schwerstverletzte



Nach der Mittagspause wurde das Bundeswehrkonzept der Krisenintervention nach einem Critical Incident vorgestellt. Es folgt dem Modell CISM nach Mitchell, Everly und Fischer. Es wird in dieser Form auch in den anderen oben angeführten Berufsgruppen angewendet. Der Donnerstag begann mit der Vorstellung von verschiedenen Entspannungstechniken, die auch praktisch geübt wurden. Danach konnten wir uns ganz entspannt mit den Grundlagen der Psychotrauma-

tologie befassen. Die individuelle Krisenintervention, deren Grundlage und Inhalte mit den Stabilisierungstechniken vor Ort „SAFER-Modell“ war Thema nach einer kurzen Kaffeepause, wobei praktische Kurzübungen die Theorie auflockerten. Am Nachmittag verdeutlichte uns ein Film sehr

Peer-Ausbildung: CISM - Maßnahmen
Individuelle Krisenintervention

1. vor Ort: SAFER -Modell

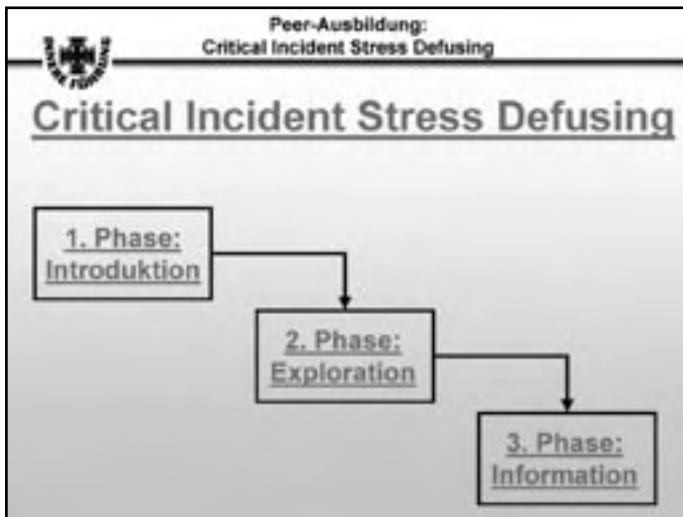
- Stimulationsreduktion (Reduktion der unmittelbaren Sinnesindrücke)
- Akzeptieren der Krise (Ereignis, Empfindungen, Gefühle schildern lassen)
- Falsche Bewertung der Reaktionen korrigieren (verständlich und normal)
- Erklären von Stress und Stressreaktionen
- Rückführen in die Tätigkeit / Aufgabe oder Einleitung weiterer Maßnahmen

2. später (bis zu 4 Wochen danach):

- Einzelintervention in Anlehnung an Defusing- oder Debriefing-Modell (je nach Zeitpunkt)



krass die schärfste Form der Stressreaktion, die PTSD (Post Traumatic Stress Disorder) oder auch PTSB (Posttraumatische Belastungsstörung), die nach einem Critical Incident auftreten kann. Die ersten Bilder zeigten massivste Belastungsstörungen von Soldaten nach extremen Erlebnissen im 1. Weltkrieg. Damals waren derartige Reaktionen noch unbekannt, man konnte sie sich nicht so recht erklären und sie wurden dadurch völlig falsch oder gar nicht behandelt. Weitere Filmausschnitte zeigten Veteranen aus dem 1. Golfkrieg, wie sie mit den Folgen der Ereignisse heute leben und teilweise noch intensivst behandelt werden. Die zweite Woche des Lehrgangs begann mit der Vorstellung von „Screening Instrumenten“ wie dem „Kölner Risiko Index BW“, einem Fragebogen der in Zusammenarbeit mit der Universität Köln entwickelt wurde und von Soldaten die aus dem Einsatz kommen auszufüllen ist, um eventuelle besondere Belastungen während des Einsatzes zu erkennen und entsprechende Maßnahmen ergreifen zu können. Er sollte übrigens jedem Truppenarzt bekannt sein. Mit einer Einweisung begann nun die für uns interessanteste, aber auch schwierigste Phase dieses Seminars, die Erprobung des zuvor gelernten in praktischen Übungen vor laufender Kamera. Es wurden Situationen nachgespielt, die tatsächlich stattgefunden haben, so dass wir „vor Ort Maßnahmen“ nach dem SAFER-Modell und das führen von stabilisierenden Kleingruppengespräche „Critical Incident Stress Defusing“, das in 3 Phasen abläuft, üben konnten. Hierbei übernahmen wir als Lehrgangsteilnehmer sowohl die Rolle der Belasteten als auch des Peers. Vor jeder Übung wurden die „Schauspieler“ genau in ihre Rollen und in die Situa-



tion eingewiesen, um eine möglichst reale Darstellung der unterschiedlichsten Belastungsreaktionen auf diesen „Critical Incident“ zu erzielen. Dabei konnten wir feststellen, dass es zum einen nicht einfach ist solche Belastungsreaktionen zu spielen, auf der anderen Seite kann man sich aber so in eine Situation hineinsteigern, dass frühere Ereignisse - die man glaubt verarbeitet zu haben - auf einmal wieder aufbrechen können. So ist es in einem früheren Lehrgang vorgekommen, dass bei einem Lehrgangsteilnehmer durch so ein Rollenspiel eine - wie er glaubte - verarbeitete Begebenheit wieder aufgekommen ist, wodurch er tatsächliche Hilfe durch geschultes Personal brauchte. Der in diesen Rollenspielen jeweils als Peer fungierende Lehrgangsteilnehmer bekam nur eine kurze Beschreibung des besonders belastenden Ereignisses, musste sich dann in die Situation einfinden und versuchen, die stabilisierenden Kleingruppengespräche zu führen. Im Anschluss an jede Übung wurde genau besprochen, wie sich die Beteiligten in ihren Rollen gefühlt haben, ob die Belasteten sich verstanden glaubten, was gut war in der Gesprächsführung des Peers oder was man besser machen könnte. Bei diesen Übungen wurde auch deutlich, dass ein Peer möglichst aus derselben beruflichen oder fachlichen Verwendung sein sollte, um die belasteten Soldaten in ihrer Situation besser beurteilen und die Gespräche entsprechend führen zu können. Die anfängliche Scheu, in die Bütt´ zu springen, wich nach und nach der Neugier, wie man selbst als Peer die Situationen meistern würde. Am nächsten Tag folgte eine längere Einweisung in die neuesten Entwicklungen und Verfahren im Critical Incident Stress Debriefing nach Professor Fischer von der Universität Köln, die ORR Völker, ein Diplompsychologe vom Streitkräfteamt, vornahm. Die Aufgaben des Peers bei Critical Incident Stress Debriefings, deren Ziele, Planung, Organisation und Koordination sowie die Planung, Organisation und Koordinierung von Kriseninterventionseinsät-

zen waren Inhalt des vorletzten Tages und wurden vom Lehrpersonal mit Beispielen von eigenen Einsätzen in Kriseninterventionsteams sehr anschaulich verdeutlicht. Zum Abschluss des Lehrgangs wurden wir nochmals eindringlich auf die „Leitsätze“ des Peers hingewiesen und jeder wurde

Leitsätze für den ausgebildeten Peer

Bereich 2

Sie haben den Peer-Lehrgang am Zentrum Innere Führung erfolgreich absolviert.

Sie werden zukünftig als Peer

- Soldaten zuhören,
- mit Soldaten hilfreiche Gespräche führen,
- Soldaten Hilfestellung geben
- Soldaten mit Rat und Tat zur Verfügung stehen
- Familienangehörige unterstützen.

Diese Aufgaben erfordern von Ihnen ein hohes Maß an Offenheit, Selbstständigkeit und Einfühlungsvermögen im Umgang mit Menschen. Die für diese Aufgabe erforderliche soziale und kommunikative Kompetenz wird von Ihnen insbesondere im Bereich des Zuhörens, der Wertschätzung und der Selbstreflexion gefördert.

Beherzigen Sie bitte die mit Ihnen vereinbarten Leitsätze

- Peers sind keine Hobbypsychologen, sondern in Gesprächsführung mit belasteten Soldaten besonders ausgebildet.
- Peers halten sich an die ausgebildeten Regeln der Gesprächsführung und des CISM beim Einzelgespräch, beim Debriefing und als Gehilfe beim Debriefing.
- Peers üben sich in der Gesprächsführung kennen und wollen gut zuhören, sich auf die Gesprächspartner einstellen und sind zur Hilfe bereit.
- Peers sind im helfenden Gespräch wertschätzend und einfühlsam sehen in ihren Gesprächspartnern stets die Menschen und zeigen, dass sie die Gesprächspartner ernst nehmen.
- Peers beherrschen sich in der Wahl ihrer Worte, um nicht durch Ton oder Ausdruck verletzend zu sein oder das Vertrauen zu stören.
- Peers verhalten sich fürsorglich gegenüber den Betroffenen, den Familienangehörigen und gegenüber sich selbst.
- Peers unterstützen die Betroffenen hilfreich zur Sachhilfe, stehen aber - wenn erforderlich - auch mit Rat und Tat zur Verfügung.
- Peers (an-)kennen die Grenzen der eigenen Fähigkeiten und der eigenen psychischen Belastbarkeit.
- Peers reflektieren ihre Arbeit als Unterstützungspersonal und holen sich selbstständig die benötigte Hilfe und Fachunterstützung.

gefragt, ob er sich nach diesem Lehrgang den Aufgaben gewachsen fühlt. Die obligatorische Lehrgangskritik durfte natürlich nicht fehlen. Man kann immer etwas finden, was zu kritisieren ist, aber wir trafen mit OTL Weinbrenner, Wiss-Dir Gronwald und StFw Türk auf sehr engagiertes Lehrpersonal, das es verstand, den Lehrstoff - wo immer möglich - sehr anschaulich darzustellen und den Lehrgang auch mit den nötigen Entspannungsphasen aufzulockern. Was habe

ich von diesem Seminar außer der Qualifikation zum Peer mitgebracht? Zum einen die Erkenntnis, dass im täglichen dienstlichen wie auch privaten Leben das miteinander reden und der entsprechende Umgang miteinander viel Stress verhindern oder abbauen kann und dass eigentlich jeder schon einmal, wenn auch unbewusst als „Helfer“ gehandelt hat, in dem er einfach nur zugehört hat. Es hat gezeigt, dass auch Menschen, die nicht unmittelbar an einem Critical Incident beteiligt sind, betroffen sein können. Dies wird nicht nur durch die Ereignisse vom 11. September 2001 deutlich, wo viele Menschen, die „nur“ die Fernsehbilder sahen, im Nachhinein teilweise schwere Belastungsreaktionen zeigten. Alles was im Artikel über CISM in der letzten Ausgabe der REFLECTION stand, kann ich nur unterstreichen. Die Bundeswehr betreibt CISM mit ziemlicher Sorgfalt, wie nicht nur dieser Lehrgang beweist. Innerhalb kürzester Zeit können Kriseninterventionsteams zusammengestellt werden, um bei einem „CI“ schnell und erfolgreich helfen zu können - wie schon mehrfach bewiesen wurde. Auch zur Fliegerarztausbildung gehört die Teilnahme an einem Fliegerpsychologischen Seminar am Flugmedizinischen Institut der Luftwaffe in Fürstenfeldbruck, Abteilung VI Flugpsycho-

logie mit CISM-Inhalten. Was CISM bewirken kann, möchte ich an einem Beispiel aus den USA verdeutlichen. Ich kann den Lehrgang „Ausbildung zum Peer“ sehr empfehlen. Leider wird auf diesen Lehrgang viel zu selten hin gewiesen. Er steht auch für das Jahr 2005 wieder im Lehrgangskatalog. Nach letzten Informationen aus dem „Zentrum Innere Führung“ sind die Änderungen und Entwicklungen nach Prof. Fischer in die Ausbildung aufgenommen worden und werden mittlerweile bei CISD in der Bundeswehr angewandt. Das CISM nach Prof. Mitchell wird auch weiterhin Bestandteil dieser Ausbildung bleiben, damit diese international anerkannt bleibt. Es wäre für die Zukunft wünschenswert, wenn auch aus dem Bereich militärische Flugsicherung mehr Soldaten diesen Lehrgang besuchen würden, um ein eigenes kleines Netz von „Helfern“ in diesem Bereich zu

Lehrgangstermine 2005 in Koblenz im „Zentrum Innere Führung“

	Beginn	Ende
01/05	15.02.2005	25.02.2005
02/05	19.04.2005	29.04.2005
03/05	21.06.2005	01.07.2005
04/05	13.09.2005	23.09.2005
05/05	08.11.2005	18.11.2005
06/05	06.12.2005	16.12.2005

Der BMFD hat gehandelt:

Für seine Mitglieder bietet er ab sofort die PEER-Betreuung über folgende Hotline:

030 – 520048694

Im Falle eines Vorfalles kontaktieren Sie bitte sofort diese Telefonnummer. Sie finden nicht nur einen kompetenten Ansprechpartner für Ihre Problematik, sondern - wenn gewünscht – wird man Ihnen auch die Telefonnummer eines Anwaltes nennen. Bitte tätigen sie keine Aussagen zu einem möglichen Vorfall, bevor Sie mit dieser Rufnummer verbunden sind. Zu Beginn des Gesprächs nennen Sie uns Ihre Mitgliedsnummer, denn dieser Service steht nur unseren Mitgliedern zur Verfügung!

haben. Ich war bis dato - glaube ich - der einzige. Denn nicht nur nach einem CI, sondern auch im normalen Routinebetrieb könnten wir davon profitieren.

... reingehört

*Pilot „Bratislava Tower, this is Oscar Oscar Kilo established ILS 16.“
Tower „Oscar Oscar Kilo, Guten Tag, cleared to land 16, wind calm - and by the way: this is Wien Tower.“
Pilot (Nach einer Denkpause) „Bratislava Tower, Oscar Oscar Kilo passed the outer marker.“
Tower „Oscar Oscar Kilo roger, and once more: you are approaching Vienna!“
Pilot (Nach einer Denkpause) „Confirm, this is NOT Bratislava?“
Tower „You can believe me, this is Vienna!“
Pilot (Nach einer erneuten Pause) „But why? We want to go to Bratislava, not to Vienna!“
Tower „Oscar Oscar Kilo, roger. Discontinue approach, turn left 030 and climb to 5000 feet, vectors to Bratislava.“*

*Tower „Phantom-Formation crossing controlzone without clearance, state your callsign!“
Pilot „I’m not silly...“*

*Tower (in Stuttgart): „Lufthansa 5680, reduce to 170 knots.“
Pilot „Das ist ja wie in Frankfurt. Da gibt’s auch nur 210 und 170 Knoten... Aber wir sind ja flexibel.“
Tower „Wir auch. Reduce to 173 knots.“*

100 Jahre **R**A^DI**O** **D**E**T**E**C**T**I**N**G** **A**N**D** **R**A**N**G**I**N**G**

1904 gelang es den Gebrüdern Wright gerade mal mit ihrem Flyer zum Ausgangspunkt zurückzukehren. Dieser Kreisflug war ein großer Erfolg, denn ein Jahr zuvor waren sie noch froh gewesen, überhaupt gesteuert fliegen zu können.

Am 30. April des gleichen Jahres meldete ein gewisser Christian Hülsmeier beim Kaiserlichen Patentamt in Berlin ein „Verfahren, um entfernte metallische Gegenstände mittels elektrischer Wellen einem Beobachter zu melden“ an. Diesem sogenannten „Telemobiloskop“ (Fernbewegungsseher) wurde das Patent mit der Nr. 165 546 zuerkannt; ebenfalls wurde Hülsmeier kurze Zeit später ein Zusatzpatent über die Entfernungsmessung erteilt. Damit war eigentlich das RADAR entdeckt, denn neben der ‚Radio Detection‘ war das ‚Ranging‘, also die Bestimmung der Entfernung, dazugekommen. Eine Patentierung erfolgte auch in mehreren Ländern Europas und in den USA.

Dass diese beiden epochalen Erfindungen sich so eng verbinden würden, konnten weder die Gebrüder Wright noch Hülsmeier ahnen. Was würden wir heute ohne Radar machen? Viele könnten ihr Brot nicht verdienen.

Aber wie es mit großen Erfindungen so ist, sie werden zunächst nicht in ihrer Reichweite erkannt. So muss man heute auch Christian Hülsmeier bescheinigen, dass er seiner Zeit 25 bis 30 Jahre voraus war.

Christian Hülsmeier wurde 1881 in Eydelstedt, einem Dorf südlich von Bremen, geboren und ging dort auch zur Volksschule. Er wollte Lehrer werden und besuchte das Lehrerse-



Christian Hülsmeier (1881-1957)

minar in Bremen. Dort wurde ihm erlaubt, im neu eingerichteten Physiksaal nach Herzenslust zu experimentieren. Er beschäftigte sich mit der Idee, die vom englische Physiker James Clerk Maxwell 1865 vorhergesagten und vom deutsche Physiker Heinrich Rudolf Hertz 1886 entdeckten elektromagnetischen Wellen für ein Reflexionssystem zu benutzen. Sein Ziel war es, metallische Gegenstände, und dabei dachte er vor allem an Schiffe, zu orten. Schiffskollisionen sollten so verhindert werden; er wollte also genau das erreichen, wofür auch heute Radar zumindest teilweise genutzt wird. Ohne diese Erfindung wären weder Luftverkehr noch Schiffsverkehr sicher durchzuführen. Einzig die Punkte in Flensburg für zu schnelles Fahren, das mit Doppler-Radar aktenkundig gemacht wird, blieben uns erspart.

Versuche auf der Hohenzollernbrücke zu Köln

Nach Abschluss des Lehrerseminars verließ er Bremen, und auch seine Lehrstelle bei Siemens-Schuckert

gab er 1902 auf, um sich unmittelbar der Verwirklichung seiner Idee zu widmen.

Es wird berichtet, Hülsmeier sei mit 2 Mark in der Tasche nach Düsseldorf gekommen; doch im Gepäck hatte der junge Hülsmeier seine Erfindung, von der er selbst überzeugt war, dass sie die Welt verändern würde - das Telemobiloskop.

Zur Vermarktung brauchte er zunächst jedoch einen Geldgeber. Den fand er in Heinrich Mannheim aus Köln. Dies ist wohl auch der Grund, warum die praktischen Versuche dort und nicht in Düsseldorf stattfanden. Der Kaufmann Mannheim brachte 5000 Mark in die neugegründete Telemobiloskop-Gesellschaft Hülsmeier und Mannheim ein und ermöglichte so den Bau von Versuchsgeräten.

Am 18. Mai 1904 führten die beiden das Gerät auf der Hohenzollernbrücke, im Schatten des Kölner Domes, erstmals der begeisterten Öffentlichkeit vor. Hülsmeier hatte mit „vorsintflutlichen“ Einzelteilen arbeiten müssen, denn Röhren und Dioden zur Verbesserung der Leistungsstärke wurden gerade erst erfunden. Die Erfindung des Magnetrons als leistungsfähige Senderöhre erfolgte erst 1921 durch Albert Wallace Hull. Hülsmeier war also auf die Verwendung einer, durch Hochspannung erzeugten, Funkenstrecken angewiesen. Es arbeitete mit einer Wellenlänge von 40-50 Zentimetern. Die beweglichen Antennen glichen eher Insektenfühlern und sahen recht abenteuerlich aus. Die zurückkommenden Signale wurden durch einen trichterförmigen Reflektor aufgenommen. Fuhr ein Schiff

vorbei, wurde als Anzeige eine ordinäre Türklingel aktiviert. Er hatte zudem, wie die Ingenieure der heutigen Zeit auch, mit der Abschirmung zu kämpfen. Nahe einem starken Sender befand sich ein Empfänger, der schwächste reflektierte Signale aufnehmen können musste. Im Jahre 1904 war die Luft, was elektromagnetische Wellen angeht, noch „sauber“, und doch musste Hülsmeier Sender und Empfänger trennen und auf verschiedenen Brückenseiten installieren.

Aber immerhin, der Versuch gelang, immer wenn ein Schiff in den Erfassungsbereich kam, klingelte es zur Freude der Zuschauer. Das Gute an diesem Verfahren war, dass es auch bei Dunkelheit und Nebel funktionierte.

Heute wäre der Versuch zum Scheitern verurteilt, durch den Elektro-Smog würde die Klingel sofort anschlagen; jedes Handy in einiger Entfernung würde das System ebenfalls auslösen.

Mit behelfsmäßigen Mitteln am Rheinufer konnten also die vorüberfahrenden Schiffe auf eine Entfernung von bis zu 3 Kilometern erfasst werden, also die Reichweite, die die ASR-910 in wenigen Jahren haben wird - wenn es so wie bisher weitergeht. Genau wie die ASR-910 war dieses Gerät extrem stör anfällig, es fehlte in der „Grundausstattung“ auch eine Entfernungsmessung. Die durchgeführten Versuche waren durchaus erfolgversprechend, die Fachleute zwar verblüfft, aber kein Reeder wollte die Sache kaufen oder in die Technik investieren. Man vertraute lieber dem alten Nebelhorn oder der Dampfsirene. In diesen Jahren entstand mit einer weiteren Entwicklung - der Funktelegrafie - auch ein Nachrichtenmittel, von dem man sich ebenfalls mehr Sicherheit im Seeverkehr bei Dunkelheit und schlechter Sicht versprach.

In Deutschland gab es zu dieser Zeit augenscheinlich keine Verwendung für Hülsmeiers Erfindung. Mit der üblichen bürokratischen Kurzsichtigkeit des Militärs lehnte die Marine die Erfindung ab und Großadmiral von Tirpitz ließ über das Reichsmarineamt dankend mitteilen: „Kein Interesse. Meine Männer haben bessere Ideen!“. Damit waren wohl die verbesserten Nebelhörner gemeint. Niemand erkannte zunächst die ungeheure Bedeutung dieser Erfindung.

„Telemobiloskop“ zum Zweiten

Am 10. Juni 1904 unternahm Hülsmeier einen weiteren Versuch anlässlich des Internationalen Schifffahrtskongresses. Im Rotterdamer Hafen führte er hochkarätigen Direktoren von internationalen Schifffahrtlinien seine Erfindung vor, aber wieder ohne die gewünschte Wirkung. Lediglich ein Redakteur der niederländischen Zeitung „De Telegraaf“ berichtete am nächsten Tag ausführlich über das Ereignis. Der Artikel endete mit den Worten: „Da sowohl über wie unter Wasser befindliche Metalle die auf sie gerichteten elektrischen Wellen (Strahlen) zurückwerfen, wird diese Erfindung vielleicht für Kriegszeiten eine ungeahnte Zukunft haben“. Dieser Mann hatte, wie wir alle heute wissen, hellseherische Fähigkeiten.



Nachdem Hülsmeier nirgendwo weiteres Geld auftreiben konnte, wandte er seiner Forschung daraufhin enttäuscht den Rücken und gründete stattdessen in Düsseldorf eine Kessel- und Apparatebau-Firma. Von ihm ist folgender Ausspruch überliefert: „Aufstieg der Radartechnik“

Am wirklichen Aufstieg der Radartechnik hatte Christian Hülsmeier keinen Anteil mehr. Etwa 30 Jahre später trat an seine Stelle der Schotte Robert Watson-Watt, der ein Nachfahre des „Dampfmaschinen-Watt“ war. Der versuchte zunächst einen anderen Ansatz, da er sich nach dem 1. Weltkrieg für die Technik des Funkens interessierte. 1919 hatte er sich ein Verfahren patentieren lassen, das Metallgegenstände mittels Radiowellen orten konnte.

Mit drahtloser Telegraphie konnten Nachrichten von einem Ort zum anderen gesendet werden. Ein Sender strahlte Radiowellen aus, die an einem weit entfernten Ort empfangen werden konnten. Watson-Watt, der Physik am National Physics Laboratory in Slough lehrte, überlegte, den Empfänger in unmittelbarer Nähe des Senders zu errichten und die Echos auszuwerten, dasselbe System, das die Natur für Fledermäuse vorgesehen hat.

In seiner Arbeit wurde Watson-Watt durch die aufziehende Kriegsgefahr begünstigt, die eine erhebliche finanzielle Unterstützung der britischen Regierung zur Folge hatte. 1934 bewilligte die englische Regierung große Summen für die Entwicklung dieses Systems; 1935 erhielt er auch ein entsprechendes Patent. Allerdings kam ihm auch der technische Fortschritt zu Hilfe. Anfang der 30er Jahre machte Watson-Watt den wohl entscheidenden Schritt: Er koppelte die Braun'sche-Röhre, also jene Kathodenstrahlröhre, die sich später zum Fernseher weiterentwickelte, an den Empfänger des ausgesandten Radiosignals. Nun konnte man nicht nur etwas hören, sondern auch etwas sehen. Man wusste nun nicht nur, dass etwas vorhanden war, sondern konnte auch feststellen, wo es war. Günstig war auch die 1936 erfolgte Entwicklung des Klystrons durch Metcalf und Hahn, das als Verstärker oder Oszillator Verwendung fand.

So wurde Watson-Watt zum Erfinder jener Messtechnik, die seitdem mit der Abkürzung „RADAR“, für „Radio Detection and Ranging“ bezeichnet wird.

Diese Radarentwicklung nahm entscheidenden Einfluss auf die Kriegsführung. In den Zwanzigern experimentierte man mit verschiedenen Frequenzen, Antennen, mit Größen und Richtungen, mit Impulsgebern und Empfängern und war 1930 erstmals in der Lage, auch Flugzeuge mit CW-Radar zu orten.

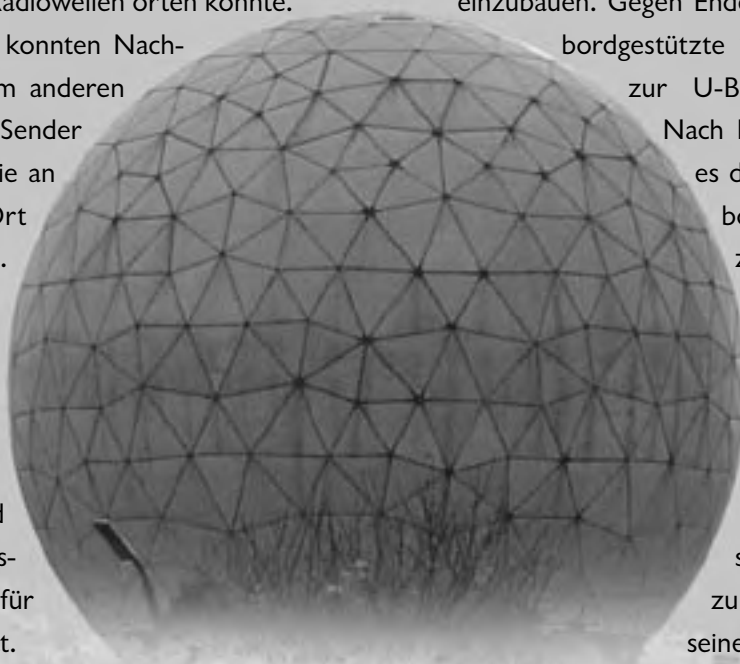
In England hatte Watson-Watt bis 1937 an der Südküste drei seiner Radargeräte einsatzbereit. Weitere folgten in den folgenden Jahren. 100 Millionen Pfund wurden investiert und Hunderte von Spezialisten eingesetzt, um England buchstäblich vor deutschen Flugzeugen und V-Waffen abzuschirmen und Ortungsgeräte in eigene Flugzeuge einzubauen. Gegen Ende des 2. Weltkriegs wurden

bordgestützte Systeme mit großem Erfolg zur U-Bootbekämpfung eingesetzt. Nach Ende des 2. Weltkriegs war es den Deutschen zunächst verboten, sich mit Radaranlagen zu beschäftigen.

Christian Hülsmeier starb 1957 im Alter von 76 Jahren. Er hinterließ einige seiner Versuchsapparate aus den Anfängen der Funkortung, die heute im Deutschen Museum in München zu sehen sind. Auch einige seiner Patenturkunden sind dort ausgestellt.

Seine große Leistung in diesem Bereich bleibt ungeschmälert, auch wenn seine Anstrengungen zum Auswerten seiner Erfindung vergeblich gewesen sind. Als erster hat er die Möglichkeiten der Rückstrahlung elektromagnetischer Wellen erkannt und im Telemobiloskop mit den Möglichkeiten der seinerzeit vorhandenen Technik realisiert. Von Politikern und Wissenschaftlern erhielt er Anerkennung und Würdigung für die auf dem Gebiet der Funkmesstechnik geleistete Pionierarbeit. Bundesminister Dr. Ludwig Erhard schrieb 1951: „Da Sie bereits vor nahezu 50 Jahren in Patentschriften Vorrichtungen und Verfahren beschrieben haben, die erst 30 Jahre später zu entscheidender Bedeutung gekommen sind, darf man Sie wohl mit Fug und Recht als den geistigen Vater des Radar bezeichnen.“ Hülsmeier konnte noch erleben, dass man ihn zum 50. Jahrestag seines Funkmesspatents feierte.

Heute wären wir ohne Radar nichts, weder die Flugsicherung noch die Luftverteidigung würden einen Sinn machen. Und der Kampf zwischen „Sehen“ und „Nichtgesehen werden



wollen“ wird weiter gehen. Auf der einen Seite stehen beispielsweise die Systeme AWACS, das man vielleicht als „Fliegendes Auge“ bezeichnen kann, und PREDATOR. Auf der anderen Seite Systeme wie „Stealth“-Bomber. Diese Tarnkappenbomber „schlucken“ - dank einer besonderen Beschichtung auf der Außenhaut - die Radarwellen beziehungsweise lassen sie „ins Leere“ laufen, d.h. die empfangenen Impulse können nicht mehr zugeordnet werden. Kein Militärflugzeug ist heute ohne entsprechende Radarstörsender unterwegs – im Ernstfall hätte es nur ganz kurze Einsatzzeit.

Auch wenn wir noch drehende Radarannten beschaffen, die Wissenschaft lacht eigentlich darüber, denn man forscht schon seit vielen Jahren an Systemen, die aus vielen kleinen, einzeln elektronisch angesteuerten Antennen bestehen (etwa wie beim AWACS). Die besten Radargeräte können heute auf 1000 Kilometer ein Objekt von 2 Zentimeter Größe orten, so etwa die Radaranlage FGAN in Berkum bei Bonn. In einer Zusammenschaltung mit dem Radioteleskop Effelsberg kommt man sogar auf 9 Millime-



*TIRA-Anlage von FGAN bei Bonn
(eine Fotomontage, die einen Blick in das
Radom ermöglicht)*

Quelle: FGAN

ter. Genutzt wird die 240 Tonnen schwere Anlage unter anderem für die Überwachung von Weltraumschrott. So werden etwa die Flugbahnen der ISS kontrolliert und bei Zusammenstoßgefahr Ausweichmanöver empfohlen. Eine weitere wesentliche Aufgabe ist die Fernvermessung von

Satelliten. So konnte man feststellen, dass bei einem japanischen Telekommunikationssatelliten ein Sonnensegel zur Energiegewinnung abgerissen war - nachschauen konnte man aus nachvollziehbaren Gründen nicht mehr.

In der Grundlagenforschung versucht man bei FGAN unter anderem, anhand von Radarsignalen den Flugzeugtyp festzustellen. Einen großen Raum nimmt auch die passive Radarerfassung ein, das Radar-System der Zukunft. Aus all den Signalen, die so im Äther herumschwirren, versucht man bestimmte Muster auszufiltern. Dann wäre man in der Lage

etwas zu orten, ohne selbst zu emittieren - also sehen, ohne gesehen zu werden. Bis man soweit ist, behelfen wir uns mit der ASR-S.

(vh)

01. September 1963

Die ersten nach Jever versetzten GCA-Controller sind Helmut Schober und Georg „Dobsie“ Dobmaier. Wolfgang von Rebenstock kommt am 10. September hinzu. Die ersten Tower-Controller sind Mike Levers, Heinrich Roth, Rudolf Finke, Kalle Ricken und Norbert Franke. Wegen der Ausbauarbeiten an der Startbahn starten und landen die ersten Piaggio und T-33 auf dem nördlichen Taxiway. Die F-Stff ist zunächst der Nachschubstaffel unterstellt, hat aber mit Arne Müller bereits einen eigenen Spieß. Die Einweisung in das Quad-Radar

März 1964

Der erste Flugsicherungsschüler kommt nach Jever.

Mai 1964

GCA zieht in den Raum 23 im Towergebäude um.

18. Juni 1964

Mehrere Controller aus Landsberg werden zuversetzt. Der Tag wird mit drei Schichten abgedeckt.

24. Februar 1965

Der erste tödliche Unfall der Waffenschule 10 seit der Verlegung nach Upjever ist der Beginn eines „schwarzen

stirbt in den Trümmern der Maschine.

02. August 1965

Beginn des ersten Lehrgangs zur Europäisierung der Flugzeugführer auf den „Starfighter“.

April 1967

Die WaSLw 10 besteht seit zehn Jahren. Aus diesem Anlass wird die Bevölkerung zu einem Tag der offenen Tür eingeladen. Über 200.000 Gäste interessieren sich für den Verband, für die ausgestellten Flugzeuge und für die atemberaubenden Flugvorführungen.

12. Februar 1968

Erhard Thomas kontrolliert den 50.000sten Anflug.

03. September 1971

Der 100.000ste Anflug wird von Werner Hauke kontrolliert, der gleichzeitig seinen 5.000sten Run macht. Das Jubiläum ist Anlass genug, eine Feier in einem großen Zelt vor dem Tower mit vielen Gästen zu veranstalten.

14. September 1973

Einweihung der ATC-Klause. Die Waffenschule 10 hatte wegen umfangreicher Arbeiten an der Piste nach Wittmund und Schleswig verlegt. Die „Daheimgebliebenen“ nahmen die ehemalige Hütte des Försters in Besitz und bauen sie zur „ATC-Klause“ um. Große Hilfe dabei ist ein Wilhelmshavener Baustoffhändler, aber auch die an der Startbahnsanierung beteiligten Firmen tragen zum kostengünstigen Ausbau bei.

20. März 1975

Der 150.000ste Anflug wird von Andreas Heyenga (Search) und „Ede“ Klaus Meißner (Final) controlled.

26. Juli 1978

Der 200.000ste Anflug. Andreas Heyenga (Search) und Wolfgang von Rebenstock bringen den fliegenden Fliegerarzt „Doc Charlie“ Schneider gewohnt sicher zur Runway.

28. August 1978

Achtzehn Phantom II der 347. Tactical Fighter Wing aus Moody/Georgia treffen nach einem neunstündigen Nonstop-Flug auf ihrer Combat Operation Base Jever ein, um an dem NATO-Herbstmanöver „Autumn Forge“ teilzunehmen.

24. September 1979

Das „Tactical Leadership Program“ wird in Jever in Dienst gestellt. In vierwöchigen



erfolgt in Wittmund. Es braucht ausdauernder Überredungskünste, um den Kommandeur der Waffenschule, Oberst Hohagen, zu überzeugen, dass mit dem Quad-Radar bei einer Antenne und zwei Sichtgeräten nicht gleichzeitig „Final“ und „Search“ kontrolliert werden können. Die zur Verfügung stehenden Funkgeräte ARC 34 und SARAM waren aus Flugzeugen ausgebaut worden. Anfangs wird der Tower im Ausbau von Block 43 genutzt, der von den Engländern übernommen worden war. Approach wird von Wittmund aus durchgeführt, bis Weser Radar in Rastede Loy eröffnet.

Januar 1964

Der neue Tower im Ausbau der Halle 3 wird bezogen.

07. Februar 1964

Die erste von zunächst 16 F-104 „Starfighter“ landet um circa 14 Uhr.

Jahres“. Eine F-104 stürzt kurz nach dem Start ab. Die Maschine explodiert beim Aufschlag auf einer Weide und brennt völlig aus. Der Pilot kommt dabei ums Leben. Der Absturz einer T-33 fordert keine Menschenleben, doch beim Flugunfall am 03. August im Teutoburger Wald findet der Pilot den Tod.

Beim Flugunfall am 17. August können sich beide Piloten retten – die TF-104 zerschellt in der Nähe von Jever.

Am 22. September verliert ein Pilot wegen eines Triebwerkschadens die Kontrolle über das Flugzeug, kann sich jedoch mit dem Schleudersitz retten. Nur 60 Minuten danach stürzt eine F-104 des Jagdgeschwader 74, Neuburg, in der Nähe des ersten Unfalls ab, jedoch ins Wasser des Jadebusens. Der Pilot findet dabei den Tod.

Am 29. September explodiert eine F-104 aus Nörvenich unmittelbar am Ortsrand von Schortens, nur wenige Meter von bewohnten Häusern entfernt. Der Pilot

Kursen erhalten erfahrene NATO-Piloten eine hoch qualifizierte, praktische Weiterbildung im taktischen Fliegen. An jedem Lehrgang nehmen anfangs 18, später 20 Flugzeuge verschiedenen Typs und unterschiedlicher Nationen teil. Während der Zeit gilt die Weisheit: „Nur Idioten halten Ordnung – das Genie beherrscht das Chaos.“

Juni 1980

Erste Flugvermessung der neuen ASR 910.

September 1981

Die zweite COB-Übung für Jever. Diesmal sind wir die Gastgeber für 22 Phantom der 561. Tactical Fighter Wing aus George AFB, California, die „Black Knights“.

15. Januar 1982

Zum 250.000sten Mal wird ein radargeführter Anflug durchgeführt. Wolfgang von Rebenstock ist der Controller.

12. Juni 1982

Das herausragende Ereignis des Jahres 1982 ist das TAM 82 (Tactical Air Meet 1982). Bei diesem fliegerischen Wettbewerb fliegen täglich bis zu 70 Flugzeuge aus Belgien, Holland, Großbritannien, USA, Frankreich und der Bundesrepublik ihre Übungseinsätze. Bei einem Tag der offenen Tür werden nicht nur die Flugzeuge der teilnehmenden Nationen ausgestellt, sondern es gibt auch ein umfangreiches Flugprogramm, dessen Höhepunkt zweifellos die Flugvorführung der „Patrouille de France“ ist.

30. Juni 1983

Die ersten elf Tornados landen, aus Erding kommend, auf dem Fliegerhorst.

26. August 1983

Das Jagdbombergeschwader 38 wird

gleichzeitig mit der Auflösung der WaSLw 10 aufgestellt, anfänglich mit 24 Flugzeugen in einer Staffel.

01. Juni 1984

Zum zweiten Mal landet nach elfstündigem Flug um 13:20 Uhr die erste der 22 in George AFB/Kalifornien gestarteten Phantoms. Die Einheit soll an der NATO-Übung „Central Enterprise“ teilnehmen. Zwei Flugzeuge stoßen östlich von Leer in schwerem Gewitter zusammen, doch können sich alle vier Besatzungsmitglieder mit dem Schleudersitz retten.

Juni 1984

Der Flugsicherungszug richtet erstmalig das jährlich stattfindende ATC-Meeting Weser-Ems aus. 150 Gäste, die sich einen Abend lang in Fachsimpelei ergehen, werden begrüßt.

22. Juni 1987

Der 300.000ste radargeführte Anflug wird von Rolf Heister sicher zur Landung gebracht.

26. April 1988

Der Verband erhält durch Verteidigungsminister Manfred Wörner den Namenszusatz „Friesland“.

06. November 1991

Bernd Prasthofer „ersteigert“ mit einer nicht mehr bekannten Menge Bier das Recht, mit der neuen PAR 80 den 350.000sten Anflug zu kontrollieren.

11. Juni 1993

Zum zweiten Mal richtet der FS-Zug das ATC-Meeting Weser-Ems aus – leider ist es auch das letzte Treffen dieser Art. Weil die Kosten der letzten Veranstaltungen Schwindel erregende Höhen erreicht hatten, machen wir das Programm „von Hand“. Shanty-Chor und Cancan-Ballett reißen die Gäste zu



wahren Beifallstürmen hin.

Januar 1994

Die erste Ausgabe des „Friesland-Chronicle“ erscheint. Von nun an gibt es vierteljährlich in der Geschwaderzeitung Wissenswertes rund um das Geschwader zu lesen.

12. April 1996

Volker Habermann kontrolliert seinen 10.000sten Anflug, der gleichzeitig der 400.000ste seit Beginn der Flugsicherung in Jever ist. Irgendwann nach diesem Jubiläum wird das Addieren der Gesamtanflugzahlen eingestellt.

Juni 1998

Tower und GCA werden mit neuen Konsolen, der KOFA, ausgestattet. Der Umbau bedeutet: Das Towerpersonal arbeitet unter nicht ganz einfachen Bedingungen aus dem mobilen Tower, Search wird von Wittmund gefahren und Final aus dem Büro des Technischen Offiziers.

Mitte des Jahres fand das 1. Ehemaligentreffen der Fluglotsen in Jever statt. Hier das Gruppenfoto mit den zahlreichen Gästen



NEW AGE IN NEUBRANDENBURG



Am 16. November fand in Trollenhagen das Richtfest für das neue TWR/AK-Gebäude statt.

Da man aus verschiedenen Gründen an diesem Termin festhalten musste, fand es leider ohne aufgesetzte TWR-Kanzel statt. Da das oberste Stockwerk des TWR noch nicht fertiggestellt war, um sie zu tragen, hatten die zahlreichen Gäste die Möglichkeit die Glaskanzel am Boden näher zu betrachten. Am 2. Dezember konnte dem TWR die „Krone“ aufgesetzt werden. In etwa einem Jahr soll das TWR/AK-Gebäude bezugsfertig sein. Eines der letzten, viel kritisierten Relikte aus der Vergangenheit - die GDFL (Gedekte Flugleitung) - hat dann endlich ausgedient. Ein weiterer Schritt zu einem „Verlegezentrum Trollenhagen“ wäre getan.



ETNU
228 ft



Zivil-Militärische Besonderheiten!

Pressesprecher des BMFD im Interview mit dem Chef der Laager Flugsicherung, OTL Edgar Reuber

Sie sind ja in einer fordernden Position, weil Sie zusätzlich zum militärischen Flugbetrieb sozusagen Co-Chef eines zivilen Flughafens sind. Wie sind Ihre Erfahrungen und verändert das nicht auch die sonst übliche, rein militärische Perspektive?

Selbstverständlich ist jede StffChef-Funktion eine fordernde Funktion, die in Laage erfährt aber sicherlich eine Bereicherung durch die zivil-militärische Mitnutzung. Die Pionierarbeit auf diesem Gebiet ist bereits durch die vorgesetzten Kommandobehörden und speziell auch durch meinen Vorgänger, dem OTL a.D. Holger Kann in außerordentlicher Art und Weise geleistet worden. Daher fand ich hier ein vorbereitetes Tätigkeitsfeld vor, das „lediglich“ weitergeführt und sich ergebenden Veränderungen anpassend bearbeitet werden muss. Die Formulierung „zivile Mitnutzung“ beinhaltet zum einen die Priorität des militärischen Flugbetriebes, zum anderen ergeben sich daraus per Mitnutzungsvertrag aber auch Pflichten gegenüber dem zivilen Betreiber, der Flughafen Rostock-Laage-Güstrow GmbH.

Der interessanteste Aspekt ist dabei natürlich die Organisation der gemeinsamen betrieblichen Zusammenarbeit, die hier vor Ort aufgrund jahrelanger Erfahrung detailliert, effektiv und effizient gelungen ist. Hier, und nur hier ist auch der StffChef/FIBtrbStff gefordert. Dies aber nicht als „Co-Chef“ eines

zivilen Flughafens, sondern als Mitglied des Fachbeirates der GmbH, der im wesentlichen den Geschäftsführer berät und die Einhaltung/Priorität militärischer Belange sicherstellt. Ergänzend zeichne ich für eben diese Zusammenarbeit mit verantwortlich. Aufgrund meiner bisherigen Tätigkeit, aber insbesondere auch aufgrund meiner Überzeugung, dass militärischer Flugbetrieb nicht separat, sondern als Teil des Ganzen im Kontinuum Luftraum betrachtet werden muss, ist die von Ihnen angesprochene Umstellung (militärische Perspektive) mir nicht nötig gewesen.

Inzwischen liefert das „Modell Laage“ ja schon ein paar Jahre Erfahrungswerte. Gibt es aus der militärischen Sicht, ganz besonders für die örtliche Militärische Flugsicherung, Probleme oder bereichert der zivile Flugbetrieb eher die dienstlichen Gegebenheiten? Muss ja auch ganz schön sein, vom „Dienst-Flughafen“ aus in den Urlaub fliegen zu können.

Zivile Mitnutzung stellt sich ganz eindeutig als positive Bereicherung dar, die aber auch mit einem nicht unerheblichen Mehraufwand verbunden ist. Die sich stellenden Herausforderungen werden aufgrund der hohen Motivationslage hier vor Ort friktionslos gemeistert. Dies sage ich nicht, um uns in ein besonderes Licht zu stellen, sondern weil sich diese Bereicherung tatsächlich ergibt und sich über Jahre hier in Laage eine besondere Motivation des Flugsicherungspersonals eingestellt hat. Ausdrücklich fasse ich unter Flugsicherungspersonal Flugverkehrskontrollpersonal, Flugberatungspersonal und Flugsicherungstechnisches Personal zusammen, die alle, sicherlich mit unter-

schiedlichen Aufgabenstellungen, quantitativ und qualitativ, involviert sind. Für mich persönlich stellt die Mitgliedschaft im Fachbeirat eine besondere Bereicherung dar. Die Verbindung von konzeptionellem und visionärem Denken, betriebswirtschaftlichem Denken (wenn auch nur eingeschränkt), fachlicher Verantwortung und vor allem der Austausch mit den weiteren Mitgliedern aus verschiedenen Bereichen des öffentlichen Lebens, ergibt für mich einen tatsächlichen Spaß- und damit Motivationsfaktor. Die sich daraus ergebenden Seiteneffekte - so habe ich die Gelegenheit erhalten, an der Universität in Rostock regelmäßig als Dozent für Flugsicherung aufzutreten - tragen zu dem

in der militärischen Lizenzierung anzudenken. Wie sehen Sie das, und könnte der Standort Laage nicht aufgrund seiner Besonderheiten eine Pilot-Funktion dafür liefern?

Zu allererst muss man den Bereich Lizenzierung in den Gesamtzusammenhang einordnen und daraus seine Bedeutung/Wichtigkeit ableiten. Sprechen wir über Lizenzierung sprechen wir automatisch über Flugsicherheit. Flugsicherheit als oberstes Ziel im europäischen ATM steht auf drei Säulen, 1. der Erlangung von Flugsicherheit, 2. der Sicherstellung von Flugsicherheit und 3. der Förderung/Weiterentwicklung von Flugsicherheit. Lizenzierung ist ein Bestandteil unter vielen (insgesamt 12) der Erlangung von Flugsicher-

neue Wege“ nur in dem durch internationale Richtlinien vorgegebenen Rahmen möglich, da Standardisierung den Zweck des harmonisierten Erscheinens (Zertifikat) beinhaltet. Dem Spannungsfeld „Anerkennung ziviler oder militärischer Erlaubnisse“ sind damit klare Regeln zugeteilt, die sowohl Chancen, aber eben auch Hindernisse beinhalten. Daher mag der Eindruck entstehen, dass gerade ein zivil-militärisch genutzter Flugplatz als Friktionsfläche besonders geeignet erscheint, tatsächlich aber stellt sich diese Frage auf der Ebene des „Regulators“. Diesen stellt z.Zt. das AFSBw für das militärische Flugsicherungspersonal dar.



für mich positiven Gesamtbild bei. Die Flugverbindungen vom Flughafen Rostock-Laage umfassen mittlerweile viele der bevorzugten Urlaubsziele der Deutschen zu teilweise sehr interessanten Preisen. Wachstumspotential sowohl im Linienverkehr als auch im Charterverkehr ist weiterhin gegeben. Dies wird besonders durch den Neubau des Flughafenterminals symbolisiert.

Jetzt fand in Laage ja ein Lehrgang statt für Soldaten in der Luftfahrttechnik. Die Voraussetzungen, nämlich ein klares, europäisch und international vorgegebenes ziviles Regelwerk, das FLC (Flight Crew Licening) oder die EASA-Part 66 oder der „Single European Sky“ eröffnet ja die Chance, ganz neue Wege

heit. Dies relativiert natürlich seine Stellung im Gesamten, mindert aber in keiner Weise die Bedeutung. Diese Entwicklungen im europäischen ATM, die ich hier natürlich in der Breite und schon gar nicht in der Tiefe skizzieren kann, wirken sich auch auf die Organisation der öMilFS aus. Dies wurde besonders seit 01.10.2001 deutlich, als mit der neuen BesAn-MilFS 5-100 in konsequenter Art und Weise den Anforderungen des ESARR 5 (EUROCONTROL Safety Regulatory Requirement) entsprochen wurde. Insofern sind „ganz



Die dritte Lebensphase sinnvoll gestalten

Informationen für zukünftige Pensionäre

Jedes Jahr erreichen eine Vielzahl von Beamten und Soldaten das Pensionsalter. „Nach dem Arbeitsleben fängt das eigentliche Leben an“, diese Aussage trifft nicht in allen Fällen zu. Häufig werden die Pensionäre zu Beginn des neuen Lebensabschnittes mit unerwarteten Problemen konfrontiert. Um hier möglichst frühzeitig gegenzusteuern, offeriert die Gemeinschaft Katholischer Soldaten (GKS) im Rahmen der katholischen Militärseelsorge allen Soldaten Hilfestellung. Das Seminar „Die dritte Lebensphase“ wird für alle Soldaten, die etwa ein bis zwei Jahre vor ihrer Pensionierung stehen, angeboten. Hierbei soll der Soldat auf die neue, andere Situation nach Abschluss des Berufslebens vorbereitet werden. Nehmen Sie sich die Zeit und besuchen Sie zusammen mit Ihrem Lebenspartner ein Seminar, in dem u.a. Erfahrungen und Perspektiven aus ärztlicher Sicht, Probleme und Lösungsmöglichkeiten in der Versorgung und Sozialversicherung nach dem aktiven Dienst sowie ein ansprechendes Rahmenprogramm angeboten werden.

Seminarzeiträume:	Für die Wehrbereiche I, II, III und VIII 08.-12.06.2005 Kardinal-von-Galen-Haus in Cloppenburg
	Für die Wehrbereiche V, VI und VII 20.-24.04.2005 Akademie C.-Pirckheimer-Haus in Nürnberg 19.-23.10.2005 Akademie C.-Pirckheimer-Haus in Nürnberg Wehrbereich IV wird nach geographischer Lage zugeteilt
Teilnehmer:	Soldaten mit ihren Ehepartnern, die etwa 1 bis 2 Jahre vor der Pension stehen
Kosten für Unterkunft/Verpflegung:	Pro Ehepaar/Tag werden nach Besoldungsgruppe erhoben (Soldat allein in Klammern) bis einschl. BesGrp A8 48,00 EUR (28,00 EUR) BesGrp A9 bis A12 72,00 EUR (44,00 EUR) BesGrp A13 bis A15 88,00 EUR (52,00 EUR) BesGrp A16 aufwärts 120,00 EUR (68,00 EUR)
Fahrkostenerstattung:	Militärdienstfahrkarte 2. Klasse von zuständiger Truppenverwaltung (Erlass BMVg S II 4 Az 21-01-00 vom 05.02.1979) Für Ehefrauen werden auf Antrag die Fahrtkosten durch die Gemeinschaft Katholischer Soldaten (GKS) erstattet (Ermäßigungen der Deutschen Bahn AG sind zu nutzen). Die Abrechnung erfolgt grundsätzlich nur zum nächstgelegenen Seminarort. Wird Teilnahme an einen entfernteren Ort gewünscht, so erfolgt die Fahrkostenerstattung nur bis 200 km. Die Benutzung des Privat-PKW erfolgt auf eigene Gefahr, es werden die Kosten bis zur Höhe einer Militärfahrkarte 2. Klasse auf Antrag erstattet (keine Mitnahmeentschädigung für die Ehefrau).
Empfehlung:	Es wird dringend empfohlen mit der Bahn anzureisen, da es in Nürnberg Parkplatzschwierigkeiten gibt (Tagungshaus nur 5 Minuten vom Hbf.!).
Sonderurlaub:	gemäß ZDv 66/1 Nr. 1 in Verbindung mit ZDv 14/5 Teil F Ziffer 74
Anmeldung:	ab sofort (Gibt es mehr als 15 Partneranmeldungen/Seminar, erfolgt die Zuteilung der Plätze nach dem Zeitpunkt der Pensionierung und dem Eingang der Meldung)
Weitere Info's:	Anmeldeformulare können BMFD-Mitglieder über die Geschäftsstelle, Postfach 14 33, D-52504 Geilenkirchen, Tel.: 02451-929604, Fax: 02451-72037 oder e-mail: geschaeftsfuehrer@bmfed.de anfordern. Offizielle Einladungen werden ca. 4 Wochen vor Beginn des Seminars vom zuständigen Katholischen Wehrbereichsdekan II (für Cloppenburg) bzw. VI (für Nürnberg) zugesandt.



... ein fast nahtloser Übergang

Auch ich gehörte zu den „Glücklichen“, die mit „nur“ 52 Jahren in den Ruhestand versetzt wurden und so endete mit dem September 1996 meine militärische Vita, die ich - außer der Grundausbildung in Roth und bis auf diverse Fach- und Laufbahnlehrgänge - in ihrer Gesamtheit beim Jagdgeschwader 74 „Mölders“ in Neuburg an der Donau verbracht hatte.

Da ich bereits seit Mitte der 70er bei fast allen Bällen im Geschwader die Dekorationen malen, einige Kaffeeshops, Flure und sonstige freien Wandflächen verschönern „durfte“, konnte ich bereits seit 1990 meinem Hobby, die Malerei, auch in einer genehmigten Nebentätigkeit ausüben. Ich führe seit dieser Zeit die Malerei in allen Sparten aus, ob Ölgemälde, Aquarelle, Radierungen oder Airbrush, ob klein auf Schützenscheiben oder groß für Dekorationen, nichts ist unmöglich und so mancher Soldat des JG 74 „M“ wurde mit einem von mir gefertigtem Aquarell verabschiedet.

So konnte ich nach meiner Pensionierung verzugslos mein Hobby nun voll gewerbsmäßig weiter betreiben. Durch keine Arbeitszeit eingengt,

kann ich nun mein Tun selbst steuern und je nach Bedarf Arbeit annehmen oder ablehnen, da ich ja auf die Einnahmen aus dieser Tätigkeit nicht angewiesen bin, so dass für mein nunmehr auch schon seit über 25 Jahren bestehendes Zweithobby, das Rennradfahren,

und auch für die Familie genügend Zeit übrig bleibt. Natürlich wird es auch manchmal etwas stressig, wenn gleich mehrere gute bzw. alte Kunden „unbedingt“ bis zu einem bestimmten Termin noch die eine oder andere Schützenscheibe haben wollen oder 1 Woche vor dem Geburtstag noch schnell ein Aquarell gebraucht wird. Aber mein Trainingslager mit Rennrad im April in Cesenatico und eine mit Freunden durchzuführende 3 – 4tägige Radtour wie über das Stilsfer Joch, den Gerlos Pass oder den Großglockner lasse ich mir nicht nehmen. So schaffe ich doch - auch etwas vom Wetter abhängig, da ich mich bei „Drecks Wetter“ nicht mehr unbedingt aufs Rad 1 schwingen muss - pro Jahr meine 3500 bis 5500 km mit dem Rennrad und noch ein paar mit dem Mountain Bike. Solange, und hoffe noch recht lange, das Malen Spaß macht und die Gesundheit das Rad fahren erlaubt, möchte ich an meinem momentanen Leben gar nichts ändern und hoffe mit meiner Frau noch auf viele schöne und auch ein bisschen unruhige Jahre im „Ruhestand“.

Karl Simon

60 Jahre



Impressum

Herausgeber:

Betreuungsgesellschaft der
Militärischen Flugsicherung
Deutschlands e.V. (BDMFD)
Postfach 62 02 60
10792 Berlin
Internet: www.bdmfd.de

REFLECTION online:

www.bmf-d-reflection.de

Redaktion/Satz/Layout:

Norbert Gaßner
Ginsterweg 8
48499 Salzbergen
fon: 059 76 / 9 43 01
eMail: reflection@bmf-d.de

Pressesprecher:

Johann Stempfle
Schlossweg 7
25582 Drage
fon: 04893 / 434
eMail: presssprecher@bmf-d.de

Karikaturen:

„BOGI“
Thomas Bogendörfer

Einzelpreis:

2,50 €
für Mitglieder im Beitrag enthalten

Druck:

Druckerei Heggen, Heinsberg

Bankverbindung:

Raiffeisenbank Selfkant
BLZ 370 693 54
KtoNr.: 505 630 017

Spendenkonto: 505 630 025

Anschrift:

BMFD
Postfach 62 02 60
10792 Berlin
Internet: www.bmf-d.de
fon: 030 / 52004 4272

Anzeigenannahme:

Wolfgang Albert
Im Löhle 1
D-97990 Weikersheim
fon: 079 34 / 1470
eMail: werbung@bmf-d.de

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.

zum 50. Lebensjahr

gratulieren wir unseren Mitgliedern:

Schütz, Gerhard	04.07.1954	EDYY
Kaller, Klaus-Dieter	10.07.1954	ETNP
Freudenberger, Karl-Erwin	22.07.1954	KATS
Hollburg, Klaus	03.08.1954	EDYY
Prommer, Klaus	31.08.1954	ETNU
Jeranek, Udo	16.09.1954	ETNG
Blechschmidt, Erwin	06.10.1954	ETHN
Seelos, Volker	07.10.1954	ETHL
Wegener, Klaus	31.10.1954	ETNP
Knittlmeier, Rainer	27.11.1954	EDSK

zum 60. Lebensjahr

gratulieren wir unseren Mitgliedern:

Simon, Karl	08.09.1944	Neuburg/Donau
Mais, Rolf	28.10.1944	Schaesberg / NL
Seidel, Rudolf	08.12.1944	Harrislee



▷ **druckerei heggen**

elisabethstraße 46, 52525 heinsberg-lieck
tel. 0 24 52 - 98 91 46 · fax 0 24 52 - 98 91 47
e-mail: info@heinsberger-druckerei.de
www.heinsberger-druckerei.de

drucksachen aller art
digitaldruck
stempel
fahrzeugbeschriftungen
...und vieles mehr





Angebote der Förderungsgesellschaft für die Mitglieder des Deutschen Bundeswehrverbandes

UNSERE PARTNER

- **ADAC**
- **ARAG**
- **AXA**
- **BHW**
- **BSW**
- **MK Investmentfonds**
- **DAS**
- **DBV-Winterthur**
- **DEVK**
- **DiBa**
- **Die Continentale**
- **Lohnsteuer Hilfe-Ring**
- **Nürnberger**
- ⊃ **Automobilclub**
- ⊃ **Rechtsschutzversicherung**
- ⊃ **Haftpflicht- & Hausratversicherungen**
- ⊃ **Bausparen & Baufinanzierung**
- ⊃ **Einkaufs-Rabatte**
- ⊃ **Vermögensaufbau**
- ⊃ **Rechtsschutzversicherung**
- ⊃ **Lebens-, Renten-, Unfall- & Hausversicherung**
- ⊃ **Kraftfahrzeugversicherung**
- ⊃ **Direktbank**
- ⊃ **Krankenversicherung**
- ⊃ **Steuerhilfe**
- ⊃ **Kraftfahrzeugversicherung, Fondgebundene Lebens- und Rentenversicherung**

Nähere Einzelheiten unseres Leistungsangebotes erhalten Sie bei der

■ **Förderungsgesellschaft des
Deutschen Bundeswehrverbandes mbH
Südstraße 123 • 53175 Bonn**

*Wir sind für
unsere
Mitglieder da!*

Servicetelefon: 02 28 / 38 23-0 • Internet: www.foeg.de

