

INHALTSVERZEICHNIS

3 - 5	EDITORIALE
6 - 7	VORSTANDSARBEITEN
8 - 12	ACEH MONITOR MISSION
13	WER VON SCHÄNDUNG REDET ...
15	AUSVERKAUF AUF KOSTEN DER SICHERHEIT?
16 - 17	HEIMAT- UND KÜSTENSCHUTZ IN DEN USA
18	EINSATZ DER BUNDESWEHR IM INNERN
19	DER BESORGTE FLUGBERATER
20	ZUVIEL DRUCK UND EINE GEWISSE SCHLAMPEREI
21	LOSS OF LICENSE
22 - 23	TAKTISCHES EINSATZGESCHWADER TERMEZ
24 - 25	JOHANN STEMPFLER - 60 JAHRE
26	HELMUT GURK - 60 JAHRE
27	EHEMALIGENTREFFEN IN BREMGARTEN
28	LESERBRIEF / EHEMALIGENTREFFEN IN FÜRSTENFELDBRUCK
30	IMPRESSUM / GEBURTSTAGE

Editorial

Kein ernstzunehmender Politiker würde es in der heutigen Zeit wagen vorzuschlagen die Polizeikräfte der Bundesrepublik Deutschland zu privatisieren oder deren Aufgaben an ein privates Sicherheitsunternehmen zu übergeben. Natürlich - werden sie sagen, denn die Polizei erfüllt hoheitliche Aufgaben im Bereich der Gefahrenabwehr für die öffentliche Sicherheit, sie verhütet Straftaten und verfolgt Gesetzesbrecher. Außerdem leistet sie mit ihrer Verkehrssicherheitsarbeit wichtige Beiträge zum sicheren Straßen- und Schiffsverkehr. Ähnliche Worte fand Bundespräsident Köhler in der Begründung für seine Ablehnung des Gesetzes, welches die geplante Kapitalprivatisierung der DFS umsetzen sollte. Von sonderpolizeilichen Aufgaben, hoheitlichen Rechten und geringem Einfluss des Staates nach einer Privatisierung war hier die Rede. Auch die Tatsache, dass nach Ablauf von 20 Jahren eine Verlagerung der DFS ins Ausland möglich und damit die Aufsicht des Staates erheblich erschwert oder sogar ausgeschlossen sei, veranlassten Herrn Köhler und seine Berater im Bundespräsidialamt die Unterschrift unter den Gesetzestext zu verweigern. Nun ist das Gesetz erst einmal „vom Tisch“. Politiker aller Couleur äußerten Verständnis für die Entscheidung. Man hatte bei dem einen oder anderen Volksvertreter sogar den Eindruck, eine gewisse Erleichterung zu verspüren. Plötzlich jedoch schien die Marschrichtung wieder geändert und man hörte erste Statements, dass nach der nicht überraschenden Ablehnung des Gesetzes, die Privatisierung der Flugsicherung über den Umweg einer Grundgesetzänderung nun doch noch realisiert werden solle. Hier stellt sich nun die Frage, was sich an den Aufgaben der Flugsicherung ändert, wenn Gesetzestexte umgeschrieben werden? Sinkt damit die Verantwortung des Fluglotsen, wenn er ein vollbesetztes Flugzeug durch den immer enger werdenden deutschen Luftraum führt? Muss er weniger qualifiziert ausgebildet werden? Werden die hohen Sicherheitsstandards überflüssig? Alle diese Fragen kann man getrost mit einem klaren Nein beantworten. Aber wenn der Einfluss des Staates in sicherheitsrelevanten Bereichen abnimmt und statt dessen ein wirtschaftlich orientiertes Unternehmen, welches vor allem den Interessen der Aktionäre verpflichtet ist, an die Stelle des Staates tritt, kann man sich ausrechnen wie lange die hohen Ansprü-



Jürgen Sieberg
Bundesvorsitzender BMFD

EDITORIAL

che an Ausbildung, Ausrüstung und Personal noch Bestand haben werden, nämlich genau so lange wie die Dividende der Aktionäre nicht gefährdet ist. Wenn man sich die Liste derjenigen ansieht, die Interesse am Kauf der DFS bekundet haben - Lufthansa, Air Berlin, einige Flughafengesellschaften - hat man den Eindruck, hier soll der Bock zum Gärtner gemacht werden. Auf Grund der Erfahrungen der letzten Jahre kann man nicht mehr automatisch davon ausgehen, dass die Vorstände der großen deutschen Unternehmen sich ihrer Verantwortung gegenüber den betroffenen Menschen bewusst sind. Man gewinnt eher den Eindruck, dass dann ausschließlich profitorientiertes Denken das Maß aller Dinge für die Flugsicherung darstellt. Hierunter muss und wird die zwingend notwendige Sicherheit im Luftverkehr leiden. Wir halten aus diesem Grunde an unserer Überzeugung fest, dass die hoheitliche Aufgabe der deutschen Flugsicherungsdienste unter der engen und unmittelbaren Kontrolle des Staates bleiben muss. Versäumt wurde nur, als „europäischer Vorreiter“ konsequent einen zu einer europäisch einheitlichen Flugsicherungsordnung führenden Weg zu beschreiten. Diese historische Chance wurde durch den halbherzig beschrittenen Weg einer Teilintegration der militärischen Flugsicherung vertan. Nun bietet sich erneut die Möglichkeit, einen ganz großen Wurf zu landen. Bedauerlicher Weise scheint jedoch das Verteidigungsministerium ganz andere Wege zu beschreiten, denn die Gerüchte verdichten sich, dass derzeit beim Deutschen Heer sogenannte ELG-Feldwebel (ELG=Einsatz Leit Gruppe) gänzlich ohne Vorausbildung eine Tower EBG erwerben. Ferner scheint es so, dass hierfür von Seiten des AFSBw alle relevanten Vorschriften außer Kraft gesetzt wurden. Wenn die an uns herangetragenen Informationen sich bewahrheiten, sollen erste Lizenzen (!) bereits vergeben worden sein. Die militärische Flugsicherung wertet sich selber ab. Ob man dabei die Konsequenzen bedacht hat, dass dann auch vorhandene Führungsstrukturen in Frage gestellt werden könnten? Der BMFD wird diese Entwicklung kritisch weiter verfolgen und mit allen Mitteln versuchen gegenzusteuern.

Herr Jürgen Fiebig

Manche Leser werden vielleicht erstaunt feststellen, dass Sie auf dieser Seite erneut ein zweites Editorial vorfinden. Natürlich wird dies zukünftig nicht der Fall sein und wird wohl auch die Ausnahme bleiben. Das Recht mit dem Editorial die jeweilige Ausgabe der Reflection quasi zu eröffnen obliegt dem Vorsitzenden des Verbandes. Eine Ausnahme erschien der Redaktion gegeben, nachdem der Vorsitz wechselte und sich alter und neuer Vorsitzender gemeinsam an dieser Stelle äußern wollten. Leider hat nun aber bei der letzten Ausgabe genau bei dieser redaktionellen Maßnahme der „Druckteufel“ zugeschlagen und es erschien ein bereits zuvor veröffentlichtes Editorial des jetzigen Ehrenvorsitzenden, Harald Hoppe, an dieser Stelle erneut. Wir waren alle sehr unglücklich darüber und auch die Tatsache, dass ein ähnliches Versehen schon einmal bei der Ausstrahlung einer Weihnachtsansprache eines Bundeskanzlers passiert war, konnte uns nur wenig trösten. Die Redaktion entschuldigt sich und reicht das ursprünglich für die letzte Ausgabe vorgesehene Editorial nun nach.

Die Redaktion

Lieber Leser,

Über zehn Jahre musste - nein, durfte ich - an dieser Stelle und mit ähnlichen Zeilen die jeweils neuste Ausgabe unseres Verbandsmagazins eröffnen. Das war nicht immer einfach, manchmal auch ein quälend langer Prozess, bis das erste Resultat vor mir lag und dann doch häufig die Reise in den Papierkorb antrat.

Oft war es aber auch eine Freude genau an dieser Stelle meinen Standpunkt, letztendlich aber die Auffassung des Vorstands und des BMFD zu uns bewegenden Problemen kund zu tun.

Manches Editorial fand - aus dem Druck kommend und mit ein wenig Abstand gelesen - nicht mehr meine uneingeschränkte Anerkennung. Aber letztendlich sind wir ja alle nur „Flugsicherer“ und nicht zum journalistischen Redakteur auserkoren und verpflichtet. Auf einige andere bin ich bis heute sogar ein wenig stolz und letztlich habe ich auch nicht die vielen Anrufe vergessen, die mich zu manchem Geschriebenen beglückwünschten. Für den „Führungskreis“ waren sie wohl alle nur lästig, falsch und „viel zu kritisch“. Wenn sie als besonders „kritisch“ eingestuft wurden und man mir dies - über Umwege - mitteilen ließ, dann hatten sie meistens den Kern des Übels berührt und genau ins Schwarze getroffen. Das war sehr oft der Fall. Immer jedoch war ich bemüht auch hier nicht persönlich zu werden, was man von der „anderen Seite“ nicht immer behaupten konnte.

Viele Knüppel, die mir in den langen Jahren zwischen die Beine geworfen wurden, räumten mit viel Verständnis für die Sache andere für mich weg. Und wenn sogar versucht wurde - manchmal gelang dies sogar vermeintlich - auch Einfluss auf meinen „soldatischen Werdegang“ zu nehmen, waren da immer wieder „gute Geister“, die eine „Heilung“ in nicht immer konventioneller Art durchsetzten. Für meinen Nachfolger wünschte ich mir hier bessere Einsichten seiner „Vorgesetzten“, denn dies ist nicht eine schlichte Drittverwendung, sondern das Engagement für die gemeinsame Sache - für eine leistungsfähige und kompetente militärische Flugsicherung- und dies verlangt dem Vorsitzenden des Verbandes viel ab. Wie wertete einmal ein Kommodore: Wer dieses Amt innehat, muss dreimal so gut sein wie der Rest, wenn er das Gleiche erreichen will, wie es ihnen gelungen ist und er schrieb in meine Beurteilung: „Hat sich um die Flugsicherung verdient gemacht!“

Als stolzer Ehrenvorsitzender dieses Verbandes erhoffe ich mir die Möglichkeit auch weiterhin meine Einsichten an anderer Stelle dieses Verbandsmagazins äußern zu dürfen. Es wäre doch schade, wenn die ganzen Fragen an das Amt für Flugsicherung der Bundeswehr, die als Reaktion auf mein letztes Editorial bei mir eingegangen sind, nicht gestellt würden.

Ich danke den Lesern, den Mitgliedern des Verbandes und allen anderen - den BMFD unterstützende - Mitstreiter für die unermessliche Geduld, die sie in den letzten Jahren mit mir hatten.

Jürgen Siegberg wünsche ich nicht nur Fortune, sondern ihn unterstützende Mitstreiter, objektive Vorgesetzte und nur einen jener guten Geister, die die eine oder andere „Nichtförderung“ sehr einfallsreich ausgleichen.

Har
Harald Hoppe



Harald Hoppe
ehemaliger
Bundesvorsitzender BMFD

EDITORIAL

Vorstandsarbeiten

Irgendwie ist vergessen worden eine Statistik über die seit Bestehen des Verbandes abgehaltene Anzahl von Vorstandssitzungen zu führen. Vielleicht sollte man es bei Gelegenheit einmal nachholen und mit all den anderen Sitzungen und Veranstaltungen zusammen veröffentlichen. Es wird sicherlich eine stattliche Anzahl zusammenkommen. Die letzte Vorstandssitzung im „Mutterhaus“ beim Deutschen Bundeswehrverband wurde wieder einmal geprägt von eben jenen Diskussionen, die sich seit Bestehen des BMFD immer wieder um die gleiche Themenbereiche drehen müssen. Müssen: weil man sich, obwohl so viele Jahre vergangenen sind, noch immer mit den gleichen oftmals angemahnten Problemen rum-schlagen muss. Nichts deutete auch auf dieser Sitzung daraufhin, dass die „ASR S“ - Posse - verniedlicht dieses Wort eigentlich nicht den schlimmen Sachstand? - auch weiterhin den Mittelpunkt intensiver Vorstandsarbeit darstellt. Das AFSBw selbst bezeichnet es ja als „Trauerspiel“, genau genommen ist es aber ein Drama, wenn wir denn schon diese Theaterbezeichnungen beibehalten wollen. Wenn diese REFLECTION in Druck geht, wird auf der anstehenden FS-Tagung dem erlauchten Publikum wohl ein erneuter Termin für die Ersteinrüstung dieser Anlage genannt worden sein. Es bleibt uns hier und heute nur unsere Vermutungen zu äußern, die aber auf „gesicherten Erkenntnissen“ beruhen. Vor 2008 wird keine Einrüstung der ersten Anlage erfolgen. Ob das Wort „erfolgen“ wohl den gleichen Wortstamm besitzt, wie das Wort „Erfolg“? Man mag es jedenfalls nicht glauben, aber ein Erfolg ist diese dann beinahe

20jährige Story nicht.

Der „desolate“ Zustand dieser militärischen Flugsicherung zeigt sich aber nicht nur hier. Wer auf den Vorstandssitzungen und den vielen anderen Zusammenkünften immer genau hingehört hat, den wird es nicht wundern, dass die vielen anderen „Baustellen“ sich in einem ebenso trostlosen Zustand befinden. Kein Widersinn also, wenn aus der Runde heraus die Frage aufkommt: Was präsentiert man eigentlich dem so genannten „Führungskreis“ auf den scheinbar längst überflüssig gewordenen FS-Tagungen an Neuigkeiten oder gar Erfolgen? Da überrascht es dann auch nicht, wenn man erfahren darf, dass sich immer mehr „Führungsmitglieder“ der Teilnahme mangels Interesse entziehen - stiller Protest eben!

Großen Raum nahm die Diskussion über das „Leishmaniose-Risiko“ beim Einsatz deutscher Soldaten und Personal im Rahmen der Westerweiterung des Einsatzraumes in Mazar-e-Sharif ein. Vordergründig natürlich kein Problem - wir berichteten schon in einem FLUGBALTT - für einen Flugsicherungsfachverband, aber man sieht sich natürlich zur Recherche gezwungen, da auch dort abermals in widersinniger Weise Flugsicherungspersonal eingesetzt wird. Während im Allgemeinen nach Außen hin noch die Diskussion über die möglichen Präventionsmaßnahmen geführt wurde und wird, sind längst - leider nicht allen bekannt - eine gravierende Anzahl von Erkrankungen zu verzeichnen. Wenngleich nicht die neuesten Zahlen bekannt waren, so muss doch von einer nicht unerheblichen Erkrankung auch deutscher Sol-

daten ausgegangen werden. Insgesamt sind es wohl scheinbar bis zum heutigen Tage mehr als 200 bekannte Fälle. Liest man die zugängliche Literatur für diese Erkrankungen, so muss man feststellen, dass in zynischer Weise darauf hingewiesen wird, dass sich die Kosten der Behandlung für den Einzelfall in einer Größenordnung von ca. 85.000 Euro bewegen und somit „volkswirtschaftliche Gesamtkosten“ von über 15 Mio. Euro anfallen können. Vollkommen unerforscht scheinen darüber hinaus jene Folgen und Gefahren zu sein, die durch den präventiven Einsatz oder das Tragen von werkseitig imprägnierter Uniform, Verwendung von imprägnierten Moskitonetzen sowie einer über Wochen reichenden Anwendung von Insektenschutzmitteln auf den Einzelnen einwirken. Besonderes Befremden muss es daher hervor-rufen, wenn nicht einmal ein kausaler Zusammenhang für die Notwendigkeit eines dortigen Einsatzes von Flugsicherungspersonal der Bundeswehr hergestellt werden kann.

Zurück zu anderen Themen im Bereich der Vorstandsarbeit. Der bereits oben beschriebene beschämende Zustand der militärischen Flugsicherungsdienste wird auch im Bereich „Personal“ immer massiver. Insgesamt wird für die Bundeswehr in den Jahren 2008 und 2009 im Bereich der SaZ- und BS-Nachwuchsgewinnung ein Fehl von Hunderttausenden erwartet. Das Umfeld also, aus dem auch die militärischen Flugsicherungsdienste in der Regel ihren Nachwuchs gewinnen. Gleichzeitig verabschieden sich aller Orten zunehmend die „personalstarken Jahrgänge“ in den wohlverdienten

Ruhestand. Alles Umstände, die der BMFD als „Laienspielergruppe“ für seinen Wirkungskreis schon vor Jahren prognostizierte! Vielleicht sollte manch vermeintlicher „Führungstäbler“ doch einfach die Chance nutzen und einmal an Tagungen des Deutschen Bundeswehrverbandes mit offenen Ohren teilnehmen. Was den BMFD betrifft, so sei man von dieser Stelle aus herzlich eingeladen.

Für die nahe Zukunft wurde erneut versucht eine Tagung des BMFD an der Flugsicherungsschule in Kaufbeuren durchzuführen. Trotz Zunahme der zeitlichen Belastungen aller Vorstandsmitglieder hofft man nunmehr einen Termin zu Beginn des nächsten Jahres finden zu können. Wir werden über das FLUGBLATT hinreichend früh den Termin bekannt geben, so dass auch

aus Kaufbeuren nahen Standorten angereist werden kann.

Ein nicht unerheblicher Zeitrahmen wurde der nunmehr beendeten Neugestaltung der Homepage des Verbandes gewidmet. Wie alle Interessierte verfolgen konnten, befand sich der Internetauftritt des BMFD seit über einem Jahr im Umbruch. Alle bedauern, dass es solange gedauert hat, aber der Umsetzung waren viele Wünsche und Vorgaben an die neuen Seiten vorausgegangen, die nunmehr schrittweise eingearbeitet wurden. Noch immer präsentiert sie sich auf vielen Seiten einfach nur „inhaltslos“, ein Zustand, der in den nächsten Wochen und Monaten vorrangig beseitigt werden soll. Sollte jemand aus der Leser- und/oder Mitgliedschaft Interesse haben, sich unserer

Homepage zusätzlich anzunehmen, so wären wir über jeden „Hier Ruf“ und jede Hilfestellung begeistert, da in naher Zukunft ein Homepage-Meeting vereinbart wurde.

Die erste Vorstandssitzung des kommenden Jahres wird im Januar oder Februar durchgeführt. Der Vorstand würde sich freuen, wenn bis zu diesem Zeitpunkt vermehrt Eingaben oder Hinweise an den Vorstand herangetragen werden, die seine Arbeit unterstützen oder fördern könnten. Sollten Sie ein Anliegen von allgemeinem Interesse für die Flugsicherungsdienste haben, dass auf Vorstandsebene diskutiert werden sollte, so zögern Sie nicht, es uns wissen zu lassen. Für nähere Informationen werden wir Sie eventuell zu einer Vorstandssitzung einladen.

Werbung Zepter

AMM ACEH MONITOR MISSION

Verfasst von Hptm Klaus Prommer, FlgHStff Trollenhagen, als EU Beobachter im Einsatz gewesen in der Provinz ACEH auf Sumatra, Republik Indonesien



Abkürzungen im Text:

GAM: Gerakan Aceh Merdeka
(Bewegung Freies Aceh)

MoU: Memorandum of Understanding

Nach 29 Jahren Bürgerkrieg und 12.000 Toten haben die indonesische Regierung und die „Bewegung Freies Aceh“ (GAM) am 15. August 2005 in HELSINKI ein Friedensabkommen unterzeichnet. Beide Seiten haben sich auf eine Teilautonomie für die Provinz mit gut vier Millionen Einwohnern geeinigt. Unter der Führung der Europäischen Union kamen 186 Beobachter der EU, der Schweiz und Norwegen sowie aus fünf Mitgliedstaaten des südasiatischen ASEAN-Verbundes (Singapore, Thailand, Brunei, Malaysia, Philippinen) zum Einsatz und überwachten die Einhaltung des unterzeichneten Friedensabkommens.

Deutschland stellte vierzehn Beobachter, von denen vier Soldaten waren. Die Beobachter leisteten ihren Dienst in Zivil und waren unbewaffnet. Der ehemalige finnische Präsident Martti Arthiaari hatte beide Seiten an den Verhandlungstisch gebracht, nachdem am zweiten Weihnachtstag im Jahre 2004 in ACEH 300.000 Menschen bei der Tsunami-Katastrophe ums Leben gekommen waren. Die Region ACEH hat nach der Friedensvereinbarung in Zukunft Anspruch auf 70 Prozent aller Einnahmen aus der Förderung der reichen Öl- und Gasvorräte. Für verurteilte Mitglieder der Separatistenbewegung GAM einigten sich beide Seite auf eine Amnestie. Ein wichtiger Bestandteil war die Entwaffnung

der GAM und der Rückzug der indonesischen Truppen aus der Provinz ACEH. Auf Grund meiner Ausbildung als UN-Militärbeobachter und meiner auf verschiedenen Einsätzen gesammelten Erfahrungen war ich einer von vier ausgewählten Beobachtern, die an dieser Mission teilnahmen. So stieg ich am 7. September 2005 in Berlin-Tegel in ein Flugzeug der Lufthansa, um dann mit Singapore Airline von FRANKFURT/Main nach MEDAN/Indonesien zu fliegen. Das Gefühl, in MEDAN zu landen, war etwas gemischt, war doch eine Woche zuvor eine Boing 737 einer indonesischen Airline nach dem Start in MEDAN zerschellt. Als Controller hat man da vielleicht doch andere Vorstellungen über Eventualitäten als der normale Passagier, gerade weil es in Indonesien passierte. Unser Reiseabenteuer begann schon in BERLIN. Die Maschine der DLH aus FRANKFURT/Main kam auf Grund technischer Probleme mit 20 Minuten Verspätung in BERLIN an. Diese konnten auch nicht mehr so richtig kompensiert werden. Die Folge davon war, dass wir zwar den Flug nach MEDAN über SINGAPORE noch erreichten, aber unser Gepäck war nicht dabei. So stiegen wir am 8. September in MEDAN nach mehr als 14 Stunden Flug ohne Gepäck aus dem Flugzeug. Dank schneller Hilfe durch das Office „Lost and found“ hatten wir am späten

Abend unser Gepäck dann doch noch erhalten. Das hatte uns natürlich eine Kleinigkeit an Trinkgeld gekostet. In MEDAN erhielten wir dann an den folgenden 5 Tagen eine Einweisung über unsere Aufgaben in der AMM. Interessant war, dass wir von Deutschland als Decommission team member gemeldet worden waren, uns aber plötzlich als Beobachter bzw. als Ops Officer wieder fanden. Keiner von uns konnte sich das erklären. Da die Decommissionaere die Arbeit am 31. Dezember 2005 beenden werden, gehören wir natürlich auch dazu. Deutschland beantragte eine Verlängerung bis zum ursprünglichen Ende der Mission, welcher auch stattgegeben wurde. Ich erfuhr in MEDAN, dass ich zum LAMNO Team gehören werde. Es sollte der schlechteste Standort sein, so wurde von den Recce Leuten berichtet. Es fehlte an entsprechenden Unterkünften. Deshalb erfolgte meine Verlegung nach LAMNO erst anderthalb Wochen später als geplant. So schlugich die Zeit im AMMHQBANDA ACEH tot. Dort bemerkte ich, dass in vielen Dingen die rechte Hand nicht wusste, was die linke Hand machte. Wenn man dann etwas haben wollte, musste man erst beide Hände zusammen bringen. Bestes Beispiel war die Bettenorganisation. In LAMNO fehl-

ten für die letzten drei Leute, die sich noch in BANDA ACEH aufhielten, die Betten. Diese sollten von AMM gestellt werden. Einer der Verantwortlichen teilte mir mit, diese Betten seien schon gekauft, liegen auf Lager und müssen nur noch transportiert werden. Der nächste Verantwortliche teilte mir mit, ich soll mir selber Betten kaufen, das Geld bekomme ich zurück. Er wusste nur nicht wie und von wem! Irgendwann bekam ich heraus, dass die Betten doch im Lager sind. Am Tag unserer Abreise fuhr ich in dieses Lager, lud die Betten auf und es ging weiter nach LAMNO. In LAMNO teilte man mir mit, dass unsere Betten gerade abgeladen worden sind. Weitere Fragen? Vielleicht hing dieses Durcheinander mit der erst gerade eröffneten Mission zusammen?! In MEDAN wurden wir mit GSM-Handy inklusive 100.000Rp-Telefonkarte ausgerüstet. Was sind diese Rp (Rupien) in einem umgerechneten \$ Wert von 10 US \$ für das Handy wert. Nach wenigen Tagen war die Karte durch Führen von meist dienstlichen Gesprächen aufgebraucht. Wir kauften neue Karten, es konnte uns aber niemand sagen, wie und von wem wir das Geld zurückbekommen sollten. Diese Frage konnte dann aber auch unbürokratisch gelöst werden. Inzwischen wurden für die Teams die Telefonkarten zentral ausgegeben, 30 Karten pro Person und Monat für das GSM-Handy. Das ist eine Menge, man kam durchaus über den Monat. In LAMNO nützte das einem aber nichts, hier arbeiteten die Handys nach CDMA Prinzip. Erst nach zähen Verhandlungen mit dem erneut ständigen Gefühl, dass die rechte Hand nicht wusste, was die Linke tat, ist es uns letztendlich doch gelungen, Flexiphone Handys (CDMA-Prinzip) zu bekommen. Mit den „prepaid-cards“ ging es dann auch, 20 Karten für

CDMA und 10 Karten für das GSM Handy. Fernmeldemäßig war es am Anfang eine Qual. Alle Meldungen wurden über das IRIDIUM-Satellentelefon via WAVEMAIL, der Provider sitzt in der Schweiz, abgesetzt und empfangen. Wenn wir auf Patrouille waren, konnten wir uns nur über das Iridium-Handy melden. Dabei waren uns natürliche Grenzen gesetzt. Zum einen betrug das Guthaben eines Handys 500 Gesprächs-(Sende-)minuten, zum anderen, wenn es bewölkt war, funktionierte das Telefonieren via Satellit so gut wie gar nicht. So nach und nach wurde unser Office und unsere Fahrzeuge durch ein schwedisches Team, welches für Logistik und Kommunikation verantwortlich war, mit VHF- und HF-Funktechnik ausgerüstet. Auf Grund des Tsunamis waren in unserer „Area of responsibility“ einige Straßen weggespült worden. Da, wo früher eine Straße war, findet man heute teilweise offene See. Brücken sind weggespült worden bzw. stehen heute im Meer. Das Militär baute nach dieser Katastrophe Behelfsbrücken und -straßen durch den Regenwald und das Gebirge. Auf Grund der damals noch andauernden Unruhen zwischen der indonesischen Regierung und der Bewegung „Free Aceh Movement (GAM)“ wurde aber nicht weiter in den Wiederaufbau der zerstörten Infrastruktur investiert. Demzufolge waren diese Straßen auch nichts anderes als bessere Feldwege, die in der einsetzenden Regenzeit streckenweise unpassierbar wurden. Man fand dann Asphaltabschnitte, überschwemmte Straßen oder bis zu 1,5 m tiefe Schlammbereiche vor. Da konnte man mit den uns zur Verfügung gestellten Toyota KIJANG, eine Art Minivan, absolut nichts anfangen. Nach und nach wurden wir auf 4x4 Mitsubishi Minitrucks umgerüstet.

Diese Autos wurden von der EU mit Fahrer in Indonesien geleast. Damit sind wir wesentlich mobiler geworden. Trotzdem konnte eine Patrouille durchaus 3 Tage dauern. Insbesondere, wenn wir in das ca.100 km von LAMNO liegende CALANG fahren mussten. Normalerweise dauerte diese Fahrt vor dem Tsunami ca. 3 Stunden. Da aber die Straße entlang der Küste teilweise weggespült wurde und die Behelfsstraßen auf Grund der Regenzeit unpassierbar waren, musste man über BANDA ACEH, SIGLI nach MEULABOH fahren. Das war ein 400 km langer Umweg, der auf Grund der existierenden Straßenverhältnisse durch das Gebirge und durch den Regenwald bis zu 10 Stunden und mehr dauern konnte. In MEULABOH wurde übernachtet, am anderen Tag nach CALANG gefahren, unsere Aufgaben erfüllt und wieder zurück nach MEULABOH gefahren. Auch diese Tour nahm wenigstens den ganzen Tag in Anspruch. Am 3. Tag fuhren wir wieder den gleichen Weg zurück nach LAMNO. Nach der Regenzeit begann eine amerikanische NGO mit der Rekonstruktion der Straßen und somit war es uns möglich, die kürzere Verbindung nach CALANG nutzen. Dort waren u.a. Einheiten des 433. Infanteriebatallions und Teile des 5. Pionierbatallions der indonesischen Armee stationiert, die entsprechend des Abkommens zwischen der indonesischen Regierung und der Freiheitsbewegung sich innerhalb eines speziellen Zeitfensters zurückziehen hatten. Dieses war durch uns zu beobachten. Interessant dabei war jedoch die Tatsache, dass das 5. Pionierbatallion das vom Tsunami vollständig zerstörte Dorf CALANG wieder aufbaute sowie Straßen und Brücken in dieser Gegend wieder nutzbar machte. Die Arbeiten sind derzeit noch nicht abgeschlossen.

Ein Schelm, der Arges dabei denkt. Inzwischen ist das 433. Infanteriebattalion in seinen Heimatstandort auf Java zurückgekehrt, ebenfalls das 5. Pionierbattalion. Das 433. Infanteriebattalion wurde in LAMNO zusammgezogen und am 14. Oktober nach LHOKSEUMAWA in Marsch gesetzt. Von dort aus wurde es am 18. Oktober im Hafen von LHOKSEUMAWA mit Landungsbooten, made in former GDR, nach Java verschifft. Am 13. Oktober bekamen wir vom Ops AMM HQ die Aufgabe, diesen Transport zu begleiten, die Truppenstärke und Anzahl der Waffen zu zählen und zu vergleichen. Seitens der ehemaligen Rebellen sollte später nicht behauptet werden können, dass Truppen und Waffen an verborgenen Orten zurückgelassen worden wären. Dies hätte den Friedensprozess erheblich negativ beeinflusst. Das Problem dieser Begleitung lag - wie immer - im Ops-Bereich dieses HQ. Innerhalb von 5 Stunden wurde die Order zum Begleiten der abziehenden Truppen dreimal geändert. Telefonisch baten wir Ops um Log-Unterstützung (Unterkunftanforderung etc.). Die Antwort des thailändischen Ops-„duty officer“ lautete, ich zitiere: „me no speak English“. An dieses Ops gingen gemäß AMM-SOP alle Anforderungen und Meldungen aus den einzelnen Districtoffices ein. Manche Log-requests von uns tauchten dabei erst nach 3 Wochen oder gar nicht auf. Ursache war, wie so oft, die ungenügenden Englischkenntnisse einiger Monitore, die im OPS beschäftigt waren. Nun zurück zum Transport. Diesen sollten wir von LAMNO über BANDA ACEH, SIGLI nach LHOKSEUMAWA begleiten. Gemäß der Absprache mit dem verantwortlichen Offizier sollte diese Kolonne am 14. Oktober um 0600 hrs losfahren. Dann kam die Information, der Trans-

port geht um 0800 hrs los. Letztendlich fuhren wir um 0647hrs ab. Vielleicht war System dabei, wir waren auf jeden Fall schon 0400hrs bei der Kolonne und zählten. Auf dem Weg nach LHOKSEUMAWA wurde öfter ohne Grund angehalten, dann wiederum hatten wir Stopps, weil Fahrzeuge Reifenpannen hatten, dann teilte sich plötzlich die Kolonne in BANDA ACEH und zum Schluss fuhren wir wie Schumi durch die Landschaft. Eine Kolonne von 33 Mitsubishi LKW mit einer Marschgeschwindigkeit von über 80 km/h war schon abenteuerlich. Wir hatten Mühe, dort dran zu bleiben. Letztendlich konnten wir auch nicht sagen, ob hinter diesem Verhalten System war oder einfach nur der Drang der Soldaten, so schnell wie möglich nach Hause zu kommen. Auf alle Fälle trafen wir sie am Hafen von LHOKSEUMAWA wieder, übergaben sie zwecks weiterer Beobachtung dem Districtoffice LHOKSEUMAWA. Auf dieser und anderen Patrouillen nutzten wir natürlich die Gelegenheit, andere Districtoffices kennen zu lernen, wie sie ausgerüstet waren und wie die Monitore wohnten. In LHOKSEUMAWA war das Districtoffice im Hotel untergebracht, 24h lang Strom, Internetanschluss, Air Cons, fließend warm und kalt Wasser aus der Wand und - was am aller wichtigsten war - eine Toilette, auf der man eine Zeitung auch durchaus längere Zeit lesen konnte. Natürlich wurden diese Zimmer von den einzelnen Monitoren bezahlt. Dafür gab es ja das „per diem“ der EU. In SIGLI, MEULABOH, BANDAH ACEH waren die Districtoffices in mehr oder weniger komfortablen Villen untergebracht, hatten aber denselben Ausrüstungsstandard. Wir in LAMNO waren „natürlicher“ untergebracht. Unser Office war nicht mit industriell hergestelltem Mobiliar aus-

gerüstet, d.h. unser Arbeitsplatz war eine aus Sperrholz hergestellte 7m lange Arbeitsplatte, unsere Stühle waren Gartenmöbel. Einen Monat lang waren im Haus 15 Leute untergebracht, welches aber nur für 3 Leute vorgesehen war. Die Toilette war eine typische asiatische (man kann auch französische Toilette dazu sagen), das Duschwasser kam aus einem Brunnen in einen Sammelbehälter, geduscht wurde mit Hilfe einer Riesenschöpfkelle. Das Wasser hatte zeitweise eine Farbe, wo ich mich fragen musste, wie lange es wohl noch dauern wird, bis man davon krank wird. Hinter unserem Haus befand sich ein ca. 40cm tiefer Abwassergraben. Bei den richtigen Temperaturen begann es schon ab und zu mal zu riechen, um nicht zu sagen zu stinken. Die Fäkalgrube war ca. 20m vom Hausbrunnen entfernt. Zur Beseitigung der Mosquitogefahr, die von unserem Brunnen ausging (Malariagefahr), empfahl der Doktor uns, Speiseöl in den Brunnen zu gießen. Der Ölfilm soll die Mosquitolarven ersticken. Das war für mich die beste Gelegenheit, unser altes, ranziges Speiseöl loszuwerden. Nun hatte der Brunnen einen dicken Ölfilm, das alte Speiseöl war weg und die erhoffte Linderung der Mosquitoplage in unserer „Dusche“ trat ein. Wenige Tage später fuhren wir zu einem Meeting nach CALANG. Dabei vergaß ich doch tatsächlich, meinen britischen Kameraden über das Öl im Brunnen zu informieren. Dieser war natürlich sehr besorgt, als er den Ölfilm auf dem Wasser sah. Der Hauseigentümer wurde alarmiert und musste das Öl beseitigen. Nun haben wir wieder Mücken. Auch die Jaucherinne hinterm Haus sollte geschlossen werden. Wie alle solche Maßnahmen in Indonesien, the progress is still on going. Wenig später war unsere Wasserpumpe u/s. Unser

britischer Kamerad und ich arbeiteten den halben Tag daran und es gelang uns tatsächlich, diesen alten Schinken wieder betriebsbereit zu machen. Im Rahmen weiterer Verbesserungen unserer Lebensbedingungen wurde unsere Wasserversorgung immer weiter verbessert. So wurde ein 2500 Liter Wassertank hinterm Haus aufgebaut und an unsere Wasserleitung angeschlossen. Das Wasser wurde von einem privaten Lieferanten gekauft. Ein Sicherheitszaun wurde errichtet, nun sind wir endlich vor herumlaufendem Geflügel sicher. Sicherheitshalber hatte ich mir in Deutschland zwei Katapulte, wie sie die Angler zum Futter verschießen nutzen, gekauft. Ich kann sagen, sie sind sehr wirkungsvoll! Woran erst nicht zu glauben war, trat nach 4 Monaten ein. Wir bekamen Internetanschluss und Telefon via Satellit. Am 10. November begann in unserem Distrikt die Entwaffnung der GAM. Entsprechend des „Memorandum der Verständigung“ sollen vom 15. September bis 31. Dezember 2005 840 Waffen eingesammelt werden. In der ersten Phase im Zeitraum vom 15. September bis zum 14. Oktober waren es 279 Waffen unterschiedlichster Art. 243 Waffen wurden anerkannt, 17 Waffen wurden nicht anerkannt. Das entsprach einem Prozentsatz von 28%. Die nicht anerkannten Waffen waren meist selbstgebaute Granatwerfer und Schrotflinten. In der zweiten Phase vom 15. Oktober bis zum 14. November wurden 291 Waffen abgegeben, 233 wurden akzeptiert und 35 nicht anerkannt. Dies entsprach einer Rate von 28%. Die dritte Phase begann am 15. November 2005. Bis zum 22. November wurden 286 Waffen eingesammelt, 222 wurden akzeptiert und 15 nicht anerkannt. Das entspricht einer Rate von 26%. Damit wurde die zweite Rate mit diesem Termin abge-

schlossen. Die letzte Phase der Waffenabgabe endete am 31. Dezember 2005. Damit wurden auch die Decomm-Teams deaktiviert und auf die Districtoffices verteilt. In unser Team kamen zusätzlich ein Thailänder, ein Malaysier und ein Philippino. Ein Spanier wurde uns als „Human Rights“-Verantwortlichen zur Seite gestellt. Die zwischen der indonesischen Regierung und der Führung der ehemaligen Rebellen (GAM) getroffenen Vereinbarungen mussten weiterhin beobachtet werden. Aufgabe von AMM war es jetzt, die Wiedereingliederung der ehemaligen Rebellen zu beobachten. Ebenfalls die Verteilung der dafür zur



Verfügung stehenden Hilfsgelder musste beobachtet werden. So gab es doch sichere Anzeichen dafür, dass Millionenbeträge an Spendengelder durch korrupte Personen veruntreut wurden. So wurde z.B. durch eine selbstständig arbeitende Hamburger Filmemacherin herausgefunden, dass mehrere Millionen Euro Spendengelder veruntreut wurden. Diese, durch die Bildzeitung organisierte Spende, wurde, anstatt an die leidende Bevölkerung zu verteilen, durch den dazu verantwortlichen Indonesier zum privaten Hotelbau benutzt. Weiterhin bestand die Aufgabe, die Reintegration ehemaliger Rebellen in das normale gesellschaftliche Leben zu beobachten, u.a. wie die Menschen seitens der Regierung entsprechend der MoU unterstützt werden und ob es Menschenrechtsverletzungen gab. Die Rolle des Militärs und der Polizei wurde neu überdacht. Hatte das Militär vor und während des Konfliktes auch Polizeiaufgaben zu erfüllen, kam es nun ihrer eigentlichen Rolle wieder nach. So galt es zu beobachten, ob die in der MoU festgelegte Personalstärke des Militärs und der Polizei seitens der indonesischen Regierung eingehalten wird. Obwohl beide Seiten, GAM und indonesische Regierung, die Abgabe und Zerstörung von 840 Waffen vereinbarten, über 1000 Waffen eingesammelt worden sind, ist meiner Meinung nach bei einer Personalstärke von 3000 ehemaligen Rebellen davon auszugehen, dass noch eine unbekannte Anzahl von nun an illegalen Waffen existieren. Stichtag der freiwilligen und unbestraften Abgabe der Waffen war der 31. Dezember 2005. Aus diesem Grund muss AMM weiterhin bereit sein, auf Anforderung der indonesischen Regierung weitere Waffen zu zerstören. Für die Distriktbüros hieß das im Einzelnen:

- Beobachtung der Einhaltung der Menschenrechte gegenüber zurückkehrenden ehemaligen GAM-Rebellen

- engen Kontakt zur Polizei halten
- Menschenrechtsverletzungen untersuchen
- Unterstützung der Polizei in Übereinstimmung mit der MoU und Vermittlung in Fragen der Aussöhnung entsprechend der örtlichen Gegebenheiten
- Halten von engen Kontakten zu NGO's und internationalen Organisationen
- Zusammenarbeit mit den örtlichen Behörden in Fragen der Menschenrechte.

Konkret für uns als Beobachter hieß das,

1. die Rückkehr der amnestierten GAM-Rebellen in die Gesellschaft hinsichtlich auf Zuweisung von Land zur landwirtschaftlichen Nutzung, Berufsausbildung usw. und
2. Stand der Beschäftigung ehemaliger GAM-Rebellen in Jobs in der Armee, Polizei und anderen öffentlichen Einrichtungen zu beobachten sowie
3. Verschaffung eines Überblickes über die Rechtsstellung ehemaliger GAM-Rebellen
4. Halten enger Kontakte zu anderen Organisationen/NGO's in Fragen der Reintegration.

So fuhren wir auf Patrouille über Land, sprachen mit örtlichen Behörden und mit der Bevölkerung und gaben Broschüren und Poster mit dem Inhalt der MoU aus. Fast jeder hatte schon einmal etwas über die MoU gehört, den vollständigen Inhalt kannte aber keiner. Manchmal kam ich mir wie ein Wanderprediger vor. Hier nur einige Zahlen. In unserem ACEH JAYA Distrikt, in welchem wir tätig waren, gab es 80 vom Tsunami zerstörte Ortschaften mit 12.618 Höfen und 39.044 Personen. Erforderliche Neubauten von Häusern: 12.618, aufgebaute Häuser 1.381, noch nicht gebaute Häuser 11.237. Zurzeit leben 3.796 Personen in barackenähnlichen Gebäuden, 5.627 Menschen in

Behelfshäuser und 29.681 Menschen in Zelten. Der Fortschritt im Hausbau ist als gering zu bezeichnen. Hierbei sind aber nur NGO's tätig. Seitens der indonesischen Regierung ist kaum Handlung zu erkennen. Es verstärkte sich das Gefühl, dass der Wiederaufbau der durch Tsunami und Krieg zerstörten Provinz Aceh sowie die Information der Bevölkerung und der Behörden über den Friedensprozess voll in den Händen von AMM und deren ausländischen Hilfsorganisationen liegt. Um den 20. Februar 2006 bekamen wir die Bestätigung, das AMM für weitere 3 Monate als Gast in Indonesien verweilen darf. Die Hauptaufgabe besteht weiterhin in der Beobachtung der Festigung des Demokratisierungsprozesses sowie die Vorbereitung und Durchführung erster unabhängiger Wahlen. Der Weg dahin ist kompliziert. Es beginnt mit der Ausgabe einheitlicher Personalausweise, die sich wesentlich von den restlichen in Indonesien unterscheiden sollen, eben Ausweise der freien Provinz ACEH. Wie und wann das vonstatten gehen soll, weiß keiner. Das hängt vom Inkrafttreten des zurzeit noch in Jakarta diskutierten Verfassungsentwurfes der Provinz ACEH ab. Ich für meinen Teil beendete die Mission am 15. März 2006 mit dem Gefühl, einen wichtigen und erfolgreichen Friedensbeitrag geleistet zu haben, das bestätigte Gefühl zu haben, den Menschen die Sicherheit wiedergebracht zu haben, sich Abends und Nachts unbeschwert im Freien aufzuhalten und sich von Ort zu Ort bewegen zu können, ohne dabei einer Lebensgefahr ausgesetzt zu sein. Das ist wahrlich keine Phrase, diese Sätze hörten wir auf unseren Patrouillen immer wieder. Auch beschäftigt mich die mir immer wieder gestellte Frage der Bevölkerung, was wohl passieren wird, wenn AMM das Land verlassen hat?

Die Bundeswehr - so ein früherer Sicherheitspolitiker - hat Anspruch auf genauso viele Idioten wie der Rest der Bevölkerung. Vielleicht hat die Bundeswehr Grund, jenen idiotischen Soldaten, die mit Totenköpfen poussierten und sich dabei fotografierten, dankbar zu sein. Sie legten völlig unbeabsichtigt einige gern totgeschwiegene Facetten von Auslandseinsätzen frei. Nämlich die Scheinheiligkeit derer, die Marschbefehle ausstellen und ganz schnell die Positionen wechseln. Von der Verantwortlichkeit zur billigen Empörung.

Wer von Schändung redet, sollte vielleicht erst einmal nachdenken. Wer immer die Toten einst waren, Russen oder Afghanen, geschändet wurden sie von denen, die sie umbrachten und in eine Kiesgrube warfen oder liegen ließen. Nicht von den Bundeswehrsoldaten. Deren Handlung bewegt sich im Bereich grober Unfug, Geschmacklosigkeit, vielleicht Störung der Totenruhe, wie die Staatsanwaltschaft ja auch ihre Ermittlungen überschreibt. Die Schändung fällt auf jene zurück, die den Begriff bemühen.

Diese schrägen Bürger in Uniform befanden sich ja nicht auf einem Erholungs- oder Abenteuertrip, sondern in einem gefährlichen Einsatz. Aus bequemen, gut dotierten Mandats- oder Medienpositionen heraus und weit ab vom Schuss lässt es sich trefflich empören. Die anschließend spürbare Enttäuschung darüber, dass die afghanische Bevölkerung diese luxuriöse Empörung aufgrund anderer regionaler Realitäten nicht teilt, macht schlagartig die Perversion deutlich, die sich Teile unserer Gesellschaft gern leisten.

Soldaten überall hin zu schicken und sich bei Schwierigkeiten sofort empört von ihnen zu distanzieren, darin ist die Deutsche Civitas gut trainiert. Der eigentliche Kern der derzeitigen Intellektuellendebatte von Grass über Habermas und anderen besteht ja darin, dass sie im Mainstream der 68er nicht etwa tapfer, sondern schlicht bequem unehrlich waren. Sich dem jeweils lautesten Protesthaufen anzuschließen ist so ziemlich das Gegenteil von Zivilcourage.

Die Bundeswehr wurde unter großen Schwierigkeiten ein halbes Jahrzehnt nach Gründung der Bundesrepublik und der Nato als „Streitkräfte zur Verteidigung“ aufgestellt. Unter ziemlich klaren weltpolitischen

Gegebenheiten. Die haben sich 1989 dramatisch verändert.

Es war faszinierend, damals als Berufssoldat kopfschüttelnd mit zu verfolgen, wie unter der Führung eines konservativen Verteidigungsministers, der selbst nie gedient hatte, sich die führenden Militärs geradezu begierig in neue Missionen führen ließen. Mittlerweile hilft das neunte Weißbuch mit, sich vor der fälligen, von der gesamten Gesellschaft und deren Politik zu leistenden, Neuorientierung zu drücken. Dafür marschiert man halt mit. Wie vor hundert, zweihundert, vierhundert oder knapp tausend Jahren. Von der kurzen Ära Bismarck/Moltke abgesehen fruchteten die militärischen Bemühungen der Deutschen dank grotesk-dümmlicher Strategien allesamt in Katastrophen.

Die Soldaten mit den toten Köpfen haben nicht die Toten geschändet, sondern haben es riskiert, selbst geschändet zu werden. Von wem und wofür auch immer.

(st)

**Wer
von
Schändung
redet,
sollte
vielleicht
erst
einmal
nachdenken**

Wer viel gibt, kann viel verlangen! **Wir tun es. Für Sie!**



Es geht um den Beruf.

Wir vertreten Ihre Interessen.
Wir sichern Ihre Rechte.

+ Es geht um Sicherheit.

Wir bieten kostenlosen Rechtsschutz
in dienstlichen Angelegenheiten.

+ Es geht um Rat und Hilfe

Wir beraten Sie unentgeltlich.
Wir helfen Ihnen in Notlagen.

+ Es geht um Service.

Wir bieten Ihnen die günstige
Diensthaftpflichtversicherung uvm.

+ Es geht auch um Geld.

Wir kämpfen für eine gerechte
Besoldung und Versorgung.

= Es geht um Sie! Darum

Informieren Sie sich unter www.dbwv.de

oder schreiben Sie an den Deutschen BundeswehrVerband
Südstrasse 123 | 53175 Bonn | Telefon 0228/3823-0



Deutscher
BundeswehrVerband

Wer die Medien in den vergangenen Wochen und Monaten verfolgt hat, dem dürfte nicht entgangen sein, dass man seitens der Bundesregierung beschlossen hat, die Deutsche Flugsicherung DFS GmbH nun gänzlich zu privatisieren. Genauer gesagt beabsichtigt die Bundesrepublik Deutschland 74,9 Prozent ihrer Anteile an dem bis heute lediglich organisationsprivatisierten Unternehmen zu veräußern. Über mögliche Investoren gibt es zurzeit lediglich Vermutungen, man rechnet diesbezüglich noch im Spätherbst mit der offiziellen Bekanntgabe potentieller Interessenten. Es ist jedoch sehr wahrscheinlich, dass zumindest eine große Deutsche Airline ein nicht unerhebliches Interesse daran hat, Anteile an einer dann wie auch immer privatisierten DFS zu besitzen, könnte man so doch auf die sich im Wandel befindende Flugsicherung zumindest mittelbar einen gewissen Einfluss nehmen. Seitens der Geschäftsleitung der DFS wird die Absicht zur Kapitalprivatisierung unterstützt, während die Gewerkschaften dem geplanten Unterfangen mit einer gewissen Skepsis gegenüberstehen. Hierzu äußerte sich Dieter Kaden anlässlich der Jahrespressekonferenz der DFS wie folgt: „Eins kann ich Ihnen versichern, auch wenn die Gewerkschaft der Flugsicherung Ihnen etwas anderes vorgaukeln möchte“, so der DFS-Chef, „die deutsche Flugsicherung wird in Zukunft das bleiben, was sie in den letzten Jahren immer war: Ein Garant für die Sicherheit im deutschen Luftraum - und vielleicht noch darüber hinaus.“ Dass die Gewerkschaften dieses naturgemäß etwas anders einschätzen wundert nicht sonderlich, sieht man bei einer vollprivatisierten DFS doch die Gefahr,

dass die für ein privatwirtschaftlich agierendes Unternehmen notwendige Produktivität zu Lasten der Sicherheit und des Personalstandes geht. Bis zu diesem Punkt also ein kontrovers und unabsehbar zu diskutierender Sachverhalt. Eine gewisse Wende erfuhr die bis dato schon komplexe Angelegenheit durch die Tatsache, dass Bundespräsident Horst Köhler sich im Moment weigert, das für die Kapitalprivatisierung erforderliche, neue Flugsicherungsgesetz (FSG) zu unterschreiben, sieht er doch erhebliche verfassungsrechtliche Bedenken. Der aufmerksame Leser erinnert sich, dass eine analoge Situation schon mal bestand, als sich der damalige Bundespräsident Weizsäcker weigerte, anlässlich der anstehenden Organisationsprivatisierung der Flugsicherung die dafür notwendige Änderung des Grundgesetzes zu unterschreiben. Zunächst hat dieser neuerliche Sachverhalt für die DFS keine Konsequenzen, sollte aber das Gesetz bis zum Herbst immer noch nicht in Kraft gesetzt sein, käme das Bundesverkehrsministerium in eine gewisse Zeitnot. Zum 31. Oktober nämlich muss an EUROCONTROL als Gebühren erhebende Stelle die Höhe der Flugsicherungsgebühren für das Jahr 2007 gemeldet werden. Da es jedoch mit dem neuen Flugsicherungsgesetz auch zu einer Neuordnung des Gebührenmodells kommen soll, müsste die bestehende Gebührenordnung möglicherweise auch noch im kommenden Jahr Gültigkeit haben. Einen weiteren Dämpfer erhielten die Privatisierungspläne der Bundesregierung jetzt durch das Landgericht Konstanz. Nach einem Urteil der dortigen Richter muss die Bundesrepublik Deutschland

Schadenersatz für die Flugzeugkatastrophe vom Bodensee zahlen. Grundsätzlich gaben die Richter einer Klage der Bashkirian Airlines auf Schadenersatz statt, die Schadenshöhe wurde aber nicht beziffert. Dazu der Vorsitzende Richter der 4. Zivilkammer, Wilhelm Müller: „Wir haben nur über das Ob der Haftung, nicht über die Höhe entschieden.“ Dieses Urteil könnte einen entscheidenden Einfluss auf die geplante Kapitalprivatisierung der DFS nehmen, da die Konstanzer Richter in ihrer Urteilsbegründung zu dem Schluss kommen, dass die Luftverkehrsverwaltung eine hoheitliche Aufgabe ist, die nicht delegiert werden darf. Somit teilen sie im Moment zumindest teilweise die oben genannte Ansicht von Bundespräsident Köhler. In wieweit sich dieses Delegationsverbot auch auf eine zu privatisierende DFS bezieht, bleibt abzuwarten.

Thomas Güntert-Drummer

Foto: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH



Ausverkauf auf Kosten der Sicherheit ?

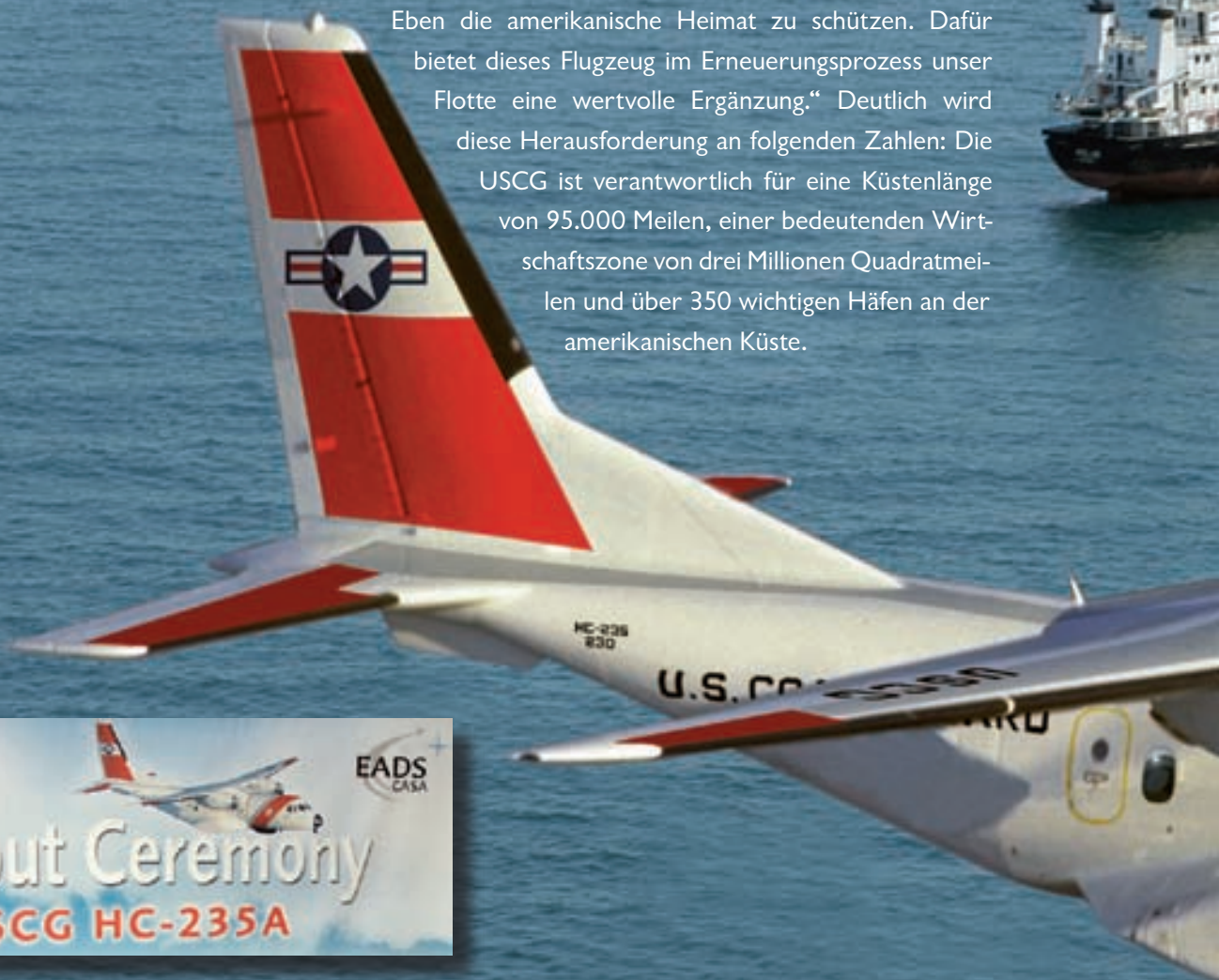
und Küstensch

Maritime Patrol Aircraft an di

Ein eher ungewöhnlicher Event sorgte im spanischen Sevilla für großes internationales Medieninteresse. Eingeladen war zur „Rollout Ceremony“ des ersten für die US Coast Guard (USCG) von EADS/CASA gefertigten Maritime Petrol Aircraft (MPA) CN-235-300M. Ein ungewöhnlicher Vorgang insbesondere deshalb, weil der militärische Produkttransfer eher von West (USA) nach Ost (Europa) zu gehen scheint. Die Begründung, so der Präsident der CASA, Francisco Fernández Sainz, liegt darin, dass die CASA mit ihrem, seit über dreißig Jahren ständig weiterentwickeltem, leichten Transportflugzeug genau das Profil anzubieten hatten, welches in das Erneuerungsprogramm (Deepwater System Program) der USCG passt.

Dahinter verbirgt sich ein über ca. zehn Jahre gestrecktes, Milliarden teures Programm, das der Erneuerung und Modernisierung von Schiffen, Flugzeugen und Hubschraubern der USCG angelaufen ist. Vizeadmiral Terry Cross, stellvertretender Kommandeur USCG, führte dazu aus, dass man vor gut zwei Jahren mit der CASA und Lockheed Martin in einem ersten Vertrag drei Luftfahrzeuge geordert habe, der Gesamtbedarf liege aber bei 36 Flugzeugen bis zum Jahr 2017. Cross wörtlich: „Die Amerikanische Bevölkerung vertraut der USCG welche die Aufgabe hat, Leben zu retten, die Küsten zu sichern, sowie Drogenschmuggel und illegale Einwanderung zu verhindern.

Eben die amerikanische Heimat zu schützen. Dafür bietet dieses Flugzeug im Erneuerungsprozess unser Flotte eine wertvolle Ergänzung.“ Deutlich wird diese Herausforderung an folgenden Zahlen: Die USCG ist verantwortlich für eine Küstenlänge von 95.000 Meilen, einer bedeutenden Wirtschaftszone von drei Millionen Quadratmeilen und über 350 wichtigen Häfen an der amerikanischen Küste.



utZ in den USA

Die US Coast Guard ausgeliefert

Die US Coast Guard, die, nach dem Ereignissen des 11. September 2001, in das Heimatschutz Ministerium integriert wurde, wird die CN-235-300M auch für den erweiterten Küstenschutz nutzen. Darunter fallen u.a. Such- und Rettungsaufgaben auf hoher See, Fracht- sowie Personentransport zur Wahrnehmung ihres Auftrags. Ausgerüstet wird das Luftfahrzeug dazu mit umfangreicher Elektronik von Lockheed Martin. Die Multifunktionsrolle wird dadurch deutlich, dass das Flugzeug in kürzester Zeit für die anderen Aufgaben, Fracht- oder Personentransport, umgerüstet werden kann. Die Leistungsdaten machen deutlich, warum sich die USCG für die CN-235-300M entschieden hat. So liegt die Spitzengeschwindigkeit bei ca. 420 Km/Stunden bei einer Reichweite von etwa 4.500 Kilometern und einem maximalen Abfluggewicht von etwas mehr als 12.000 Kg. Die maximale Flugzeit beträgt in der MPA Konfiguration 11 ½ Stunden. Die



Besatzung besteht in dieser Mission aus Pilot, Copilot sowie den Spezialisten für Elektronik und Aufklärung.

In seiner Rede anlässlich der Zeremonie in Sevilla betonte der Präsident der CASA, Francisco Fernández Sainz, dass das heute ausgelieferte Flugzeug voll in das amerikanische Heimatschutz-System passe, aber auch für die europäischen Staaten eine sinnvolle Ergänzung ihrer Anstrengungen, den Küstenschutz zu verstärken, sein könne. „Alle Länder“, so CASA Präsident Sainz, „die eine Küstenanbindung haben, sind den gleichen

Risiken ausgesetzt und für die Sicherheit ihrer Bevölkerung verantwortlich.“

Dieser Herausforderung müsse man sich im Ver-

bund stellen und zum Beispiel im Mittelmeer-

raum gemeinsame Vorsorge treffen. Allein die Flut

der Flüchtlinge vom afrikanischen Kontinent und dem Balkan

nach Spanien und Italien erfordern eine gemeinsame euro-

päische Kooperation in ihren Küstenregionen.

von Jürgen Meinberg

Quelle: HOMELAND SECURITY 2/2006
Nachdruck mit freundlicher Genehmigung von
CPM Communications Presse Marketing GmbH,
St. Augustin



Schneekatastrophe, Heidebrand, Hamburger Sturmflut, Elbe- und Oderflut - die Bundeswehr war in ihrer Geschichte reichlich im „Inneren“ dieser Republik tätig. Wer diese Forderung immer wiederkehrend erhebt, muss sich die Hinterfragung von Sinn und Zweck gefallen lassen. Es gibt in dieser Republik einen klaren Sprachcode. Und der ist beim „Einsatz der Bundeswehr im Inneren“ eben nicht hinterlegt mit diesen Bildern, sondern mit Panzern gegen Demonstranten und Hubschraubern über Kernkraft-Gegnern. Zumindest mit den Erinnerungen an die Notstands-Gesetzgebung.

Natürlich denken diejenigen, die diese Forderung erheben, nicht an die Aufstände in Ungarn, nicht an die DDR 1953, nicht an das Ende des Prager Frühlings 1968, nicht an die Verhängung des Kriegsrechtes in Polen durch General Jaruzelski, um einer Invasion zuvorzukommen, und schon gar nicht an die Implosion der DDR 1989 und die glücklicherweise irritierte Volksarmee, sondern an das in der Verabschiedung befindliche Luftsicherheitsgesetz, an Objektschutz und dergleichen mehr. Allesamt Vorgänge, in denen die auslösenden Impulse die angebliche oder tatsächliche Forderung eines Streitkräfteeinsatzes im Inneren, verbunden mit äußerer Hilfe, war. Wozu denn dann eine Verfassungsänderung?

Dass der Bund Streitkräfte eigentlich nur zur Verteidigung aufstellt, hat bisher niemand ernsthaft daran gehindert, globale Marschbefehle bis in den Hindukusch auszustellen. Die Eventing-Agentur Bw verändert und erweitert ihr Angebot permanent, ohne dass irgendjemand zumindest die nahe liegende Anpassung der Verfassung gefordert hätte, wonach Verteidigung

nach § 87a GG auch die Stabilisierung von Menschenrechten im UN-Auftrag und nach wechselnder innenpolitischer Interessenlage umfassen könne. Man kann eine Verfassung durch wechselnde Interpretation ebenso durchlöchern wie durch ihre Infragestellung. Hyperaktive Gesetzgebung haben wir im Überfluss.

Seltsam gelähmt sind die gleichen Politiker, wenn es um längst überfällige Anerkennung militärischer Fachausbildung geht. Da wird nach wie vor auf allen administrativen Ebenen gemauert, da werden zivil-militärische Abseitsfallen ohne Ende angewandt, da kullern selbst europäische Steilvorlagen ungenutzt ins Seiten-Aus, da werden selbst einfache Verwaltungsvorschriften zu unüberwindlichen Hemmnissen aufgeblasen. Da nutzen Militärpiloten und Militärlotsen zivilen Luftraum nach zivilen Gesetzen, ohne dass irgendjemand ihnen dafür konsequent die eigentlich erforderlichen zivilen Lizenzen erteilt, da wird munter nebeneinander her zivil und militärisch das Gleiche ausgebildet, ausscheidenden Zeitsoldaten aber vom Luftfahrtbundesamt nur mühsam darstellbare „zivile Erfahrung“ gefordert, bevor sie vom Berufsförderungsdienst überhaupt entsprechend gefördert werden dürfen.

Und erst die politischen Debatten, die, wie beim Schutz von Kernkraftwerken vor Luftangriffen, gar nicht begreifen, dass sie den Einsatz der Bundeswehr zwingend notwendig machen würden. Ob als Luftraumverteidigung im Inneren oder Kampfhandlungen, die nur die Bundeswehr vornehmen könnte. Glühwürmchenperspektiven all überall. Haben die Fordernden nach Verfassungsänderung, wenn sie

die herrschenden Realitäten souverän übersehen, eigentlich schon einmal nachgerechnet, wie viel Werte die Bundeswehr im Rahmen der geltenden Verfassung gesichert hat. Bei der Hamburger Sturmflut, dem Oder- und Elbehochwässer, der Schneekatastrophe und etlichen anderen Einsätzen? Da kommen einige Verteidigungshaushalte an ersparten Versicherungsleistungen zusammen. Haben die Fordernden eigentlich auch mal nachgerechnet, wie viel gesamtwirtschaftlich nutzbare Ausbildungsleistung die Bundeswehr erbringt, und wie viel sie an höherer Leistung bringen könnte, würde sie dabei nicht administrativ behindert?

Die Bundeswehr hilft gern und überall, soviel sie kann. Der Bürger in Uniform, ein Bild, das von der Politik unmitelbar nach der Wiedervereinigung aus dem allgemeinen Sprachgebrauch gestrichen und durch die Forderung „in erster Linie Soldat“ ersetzt wurde, denkt allerdings anders als die jeweils herrschende politische Orientierung. Der einzelne Soldat und nicht die Politik ist letztendlich verantwortlich für das, was er tut und lässt. Nicht ganz einfach zu realisieren für manche Politiker. Weder für jene, die sich schon immer eher hinter und über, als in der Bundeswehr sahen, und schon gar nicht für jene, die sich bei Kasernenblockaden sozialisierten und nun locker Streitkräfte exportieren..

Es gibt eine Menge Baustellen. Der Bundesverband der Militärischen Flugsicherung Deutschlands arbeitet seit über einem Jahrzehnt einige ganz wesentliche davon ab. Ohne entsprechend gehört und berücksichtigt zu werden. Verfassungsänderungen zum Einsatz der Bundeswehr im Inneren gehören nicht dazu.

Der besorgte Flugberater

Als die Flugabfertiger vor gut 15 Jahren aus Attraktivitätsgründen eine Zulage bekamen, war die Freude bei uns Flugabfertigern, wie wir damals noch hießen, recht groß.

Die Ausführungsbestimmungen waren verwirrend, aber man bekam schon immerhin etwas mehr Geld als vorher. Warum die Offiziere, bloß weil sie Offiziere waren, mehr bekamen, obwohl sie doch denselben Job machten, erschloss sich uns nicht. Inzwischen haben sich die Inflation und die Alimentation gesteigert, aber die Zulage blieb gleich. Dann wurde das InfoSysBw eingeführt, womit auch eine deutliche qualitative technische Aufwertung der Verwendung einherging, aber niemand dachte über eine Erhöhung der Zulage nach. Dann gab es doch eine Änderung der Zulage nämlich aus 180 DM wurden 92,03 €. Dann erteilte uns auch die Nachricht, dass für die zukünftigen Berater die Zulage nicht mehr ruhegehaltsfähig sein würde. Soweit so schlecht.

Wir, das heißt die Klientel der Flugberater, so hießen wir ehemaligen Flugabfertiger nun, haben uns nie beschwert, obwohl manche Vorgesetzte in uns ja eigentlich immer nur das Anhängsel der Fluglotsen sahen. So weit so gut oder auch nicht. Dann geschah sicher etwas bahnbrechendes, das Amt für Flugsicherung der Bundeswehr bekam einen neuen Leiter, das war an sich sicher nichts außergewöhnliches, aber dieser neue Leiter, übrigens ein ehemaliger Flugberater, hatte es sich auf seine Fahnen geschrieben, die Ausbil-

dung und die Stellenausplanung der Flugberatung zu revolutionieren.

Diese Aufgabe ging Oberst Storjohann auch vehement an. Binnen drei Jahren erfuhr die Verwendung der Flugberater eine Aufwertung wie es sich sicher niemand vorgestellt hatte,



schon gar nicht unsere Altvorderen. Die generelle Stellenausplanung wurde im Schnitt von 4 ATN 6 auf 8 ATN 6 Dienstposten pro Dienststelle aufgewertet, das heißt wir hatten auf einmal nur noch Feldwebeldienstposten und die Unteroffiziersdienstposten fielen weg, was zur Folge hatte, dass sich die Nachwuchsgewinnung gar nicht mehr so einfach darstellte. Die Ausbildung

wurde neu strukturiert und verlängert. Sie dauert mit ZAW im Schnitt bis zu 2 Jahre. Da die Flugverkehrskontrollanwärter keine ZAW benötigen, ist die Ausbildung zum Flugberater unter Umständen länger als die zum FVK-Lotsen. Nun haben wir auch eine Tauglichkeitsuntersuchung, die schon für einige zum Stolperstein geworden ist, aber dafür ist sie ja auch 5 Jahre oder länger gültig! Was für ein Nonsens, wenn ein 24jähriger Flugberater seine Tauglichkeit bekommt, braucht er erst wieder mit 35 Jahren zum nächsten Check. Vielleicht leben wir auch nur gesünder als die Fluglotsen.

Wir kommen nun in eine gewisse Schieflage, denn wenn sich nun Soldaten/innen gegen eine Verwendung im Flugberatungsdienst entscheiden mit der Begründung, die Ausbildung sei ihnen zu lang, um dann in die Laufbahn des Flugverkehrskontrolldienstes zu wechseln, müssen wir uns ernstlich überlegen, ob da nicht etwas zuviel des Guten getan wurde oder sind wir noch nicht am Ende der Revolution angekommen?

Wenn die Ausbildung zum Flugberater schon so aufwendig ist, wieso wird dann dieser Qualitätssteigerung nicht auch der nötige Respekt gezollt, indem man die lächerliche Zulage von 92,03€ im Monat erhöht und endlich der qualitativen Aufwertung die monetäre folgen lässt?

Herzlichst

Euer besorgter
Flugberater



Zuviel Druck und eine gewisse Schlamperei

Das Urteil über den Flugunfall in Mendig, das jetzt - nach sechs Jahren - ergangen ist, verdient Aufmerksamkeit, aber keine Anerkennung. Das spürten Gericht und Staatsanwaltschaft wohl selbst, wenn sie ausführen: „Es war für alle kein normales Verfahren...“

Rekapitulieren wir erst einmal, was wirklich geschehen ist, an jenem Montag in Mendig. Und am Freitag zuvor: Bei einem Testlauf zerreißt es einen Rotor - oder ist auch das schon voreilig gefolgert? - und dabei kommen zwei Menschen ums Leben und drei weitere werden verletzt. Zugrunde gelegt wird Schlampelei. Die Staatsanwaltschaft spricht von einer Verkettung unglücklicher Umstände.

Je länger Ermittlungen dauern und je mehr Zeit verstrichen ist, desto mehr triumphiert das Bestreben, die Sache irgendwie zu beenden über die tatsächliche Suche nach Wahrheit und Gerechtigkeit. Schließlich hat sich das Beweismaterial teilweise selbst vernichtet und zwei unmittelbare Tatbeteiligte sind tot. Dann rückt die wirkliche Aufarbeitung der Vorkommnisse in den Hintergrund. Man folgt eben den Sachverständigen und will die Akte schließen.

Im Falle Mendig gab es sehr früh Hinweise, dass der eigentliche Unfall

ganz anders abgelaufen sein könnte. Dass nämlich nicht irgendwelche vertauschten Leitungen, sondern Unwichtigkeiten der Rotorblätter die auslösende Ursache hätten sein können. Einer der Zeugen, der das so vermutet hat, verstummt ganz einfach vor dem Problem, dass alle Angeklagten ihr Urteil akzeptieren und somit Alternativen entfallen.

Hier wird es noch aus ganz anderen Gründen als den tatsächlichen Unfallursachen für Soldaten spannend: Denn ganz anders als bei Bankräubern weicht die Begründungskette von der Unschuldsvermutung in ihr Gegenteil ab. Der Soldat ist nach Soldatengesetz sogar zur Wahrheit verpflichtet und darf im Gegensatz zu wirklich Kriminellen nicht zu seinen Gunsten lügen. Wer Recht und Freiheit des Deutschen Volkes verteidigt, erlebt eben auch und vielleicht gerade vor Zivilgerichten, die im Namen eben dieses Volkes urteilen, veränderte Umstände. Er wird im Zweifel nicht freigesprochen. Im Gegenteil, selbst wenn der Bordtechnische Offizier - wie hier - nicht unbedingt kausal und nach Checkliste schuldig ist, wird er verurteilt, weil er „aufgrund seiner Erfahrung hätte erkennen müssen...“

Mit dienstlicher Realität und Fair-

ness gegenüber den betroffenen Soldaten hat das nichts zu tun. Das System, der Zeitdruck, die Karriereerwartung der Vorgesetzten, das alles wurde ihnen nicht entlastend, sondern eher belastend angerechnet.

Und warum akzeptieren die Betroffenen solche Urteile?

Auch hierin bevorzugt unser Rechtssystem „normale Kriminelle“. Soldaten, die wie in diesem Falle unter Zeitdruck stehen und sich nicht, wie das Gericht, sechs Jahre Zeit lassen können, marschieren anschließend Tag für Tag zum Dienst unter der Belastung eines ungelösten Falles. Und die Konsequenzen eines Urteils reichen weit über das eigentliche Urteil hinaus. Ins Dienstrecht und ins Existenzielle.

Vielen militärischen Führern, politisch Handelnden und im Namen des Volkes Urteilenden sind diese Konsequenzen offensichtlich nicht klar. Aus unterschiedlichen Gründen. Unter anderem, weil Karrieren doch erheblich davon abhängen, zur rechten Zeit am rechten Ort, also nicht im Zentrum, sondern im sicheren Abstand zur Verantwortlichkeit zu stehen. Und, wenn etwas passiert ist, geschickt genug mit den Sachverhalten umzugehen, solange, bis man fein raus ist.

Nehmen wir zum Beispiel das jetzt in Karlsruhe gescheiterte Luftsicherheitsgesetz. Hätte ein Pilot im entsprechenden Falle den Befehl, eine Maschine abzuschießen, verweigert, wäre er vermutlich bestraft

worden, ohne später rehabilitiert zu werden. Gehen Soldaten demnächst in den Kongo, um notfalls Kindersoldaten zu erschießen, statt sich von ihnen erschießen zu lassen, folgen sie Befehlen, denen sie bei nähe-

rem Hinsehen vielleicht nicht folgen dürften. Auf eine faire Behandlung durch bundesdeutsche Vorgesetzte oder Gerichte oder gar die Medien dürfen sie auf keinen Fall hoffen.



In der REFLECTION 3/2001 haben wir schon einmal über die Erfahrungen nach 10 Jahren Kollektivversicherungsvertrag mit der „Schweizerische Rentenanstalt“ berichtet. Nach nunmehr weiteren 5 Jahren sehe ich mich veranlasst nochmals über diese einmalige Möglichkeit der Versicherung zu berichten. In diesen 5 Jahren konnten wir fünf weiteren FVK-Offizieren, die aufgrund unterschiedlicher medizinischer Gründe ihre FS-Tauglichkeit und damit den „Anspruch“ auf FS-Zulage verloren haben, diesen finanziellen Verlust durch die LoL-Versicherung in voller Höhe ausgleichen. Dieser Umstand macht es für mich unverständlich, dass immer noch ein so großer Teil unserer Mitglieder keine Versicherung abgeschlossen hat. Anscheinend sind die finanziellen Einschnitte, die uns der Dienstherr in den letzten 15 Jahren zugemutet hat und wohl immer weiter zumuten wird, für viele noch nicht gravierend genug. Gerade die jungen FVK-Offiziere und jungen Kameraden, die erst ihren Erlaubnisschein erfolgreich erworben haben und noch am Beginn ihrer Laufbahn stehen, sollten sich gegen den finanziellen Verlust bei eintretender Flugsicherungsuntauglichkeit absichern. Denn wer weiß, was für finanzielle Überraschungen die Zukunft und die Politik für uns noch bereithält? Die Bundeswehr befindet sich seit Jahren in verschiedenen Auslandseinsätzen und es kommen immer neue hinzu, wie z.B. die beiden „Himmelfahrtkommandos“ Mazar-i-Sharif und Kongo. Immer häufiger wird für diese Einsätze auch FVK- und Flugberatungspersonal herangezogen und dabei oft in Bereichen eingesetzt, die nichts oder nur annähernd etwas mit ihrem eigentlichen Fachgebiet zu

tun haben, wie zum Beispiel der Einsatz eines FVK-Offiziers als Beobachter im Rahmen einer EU-Mission in Aceh (siehe Beitrag in dieser Ausgabe). Was ist, wenn ein Kamerad bei solch einem Einsatz verwundet, verletzt wird oder erkrankt und dadurch seine Flugsicherungs-tauglichkeit verliert? Wenn er Glück hat, bekommt er für eine gewisse Zeit eine Ausgleichszulage, die, wie man weiß, im Laufe der Jahre durch andere Erhöhungen der Bezüge, wie z.B. bei Beförderung oder Erhöhung des Grundgehaltes - sollte es überhaupt dazu kommen - aufgezehrt wird. In diesen Fällen gleicht die LoL-Versicherung bis zur Pensionierung den finanziellen Verlust der Flugsicherungszulage in voller Höhe aus. Natürlich kann es auch aus anderen Gründen wie Sportverletzungen (privat oder im Dienst) oder durch andere Erkrankungen, wie schon in dem Artikel in der REFLECTION 3/2001 ausführlich beschrieben, zum Verlust der FS-Tauglichkeit kommen. Zum Schluss möchte ich noch darauf hinweisen, dass es uns gelungen ist, auch das Flugberatungspersonal in den Kollektivversicherungsvertrag mit der „Schweizerische Rentenanstalt“ aufzunehmen, da auch beim Flugberatungspersonal die Zahlung der Zulage an die FS-Tauglichkeit gebunden ist. Ich denke, es gibt genug Gründe über den Abschluss einer LoL-Versicherung gründlich nachzudenken. Der Geschäftsführer und der Stv. Bundesvorsitzende stehen ihnen gerne für Rückfragen zur Verfügung.

Übrigens: Der Verband erhält von der „Schweizerische Rentenanstalt“ keine Prämie für abgeschlossene Versicherungsverträge.

„Ohne Rücksicht auf Verluste“, so könnte man diesen Bericht eines unserer Mitglieder aus Termez betiteln. Noch immer scheint es sich in jenen Kreisen, die so gerne Entscheidungen treffen und sich dann beklagen, die ganze Last tragen zu müssen, herum gesprochen zu haben, dass man mit der „Mangelware“ militärischer Fluglotse eigentlich etwas Ressourcen angepasster umgehen sollte. Gerade beim Heer scheint man noch immer der Ansicht, hier ein beliebiges Reservoir generalistisch einsetzbaren Personals handhaben zu können. Und dies nach dem Grundsatz: einmal TAFID, immer TAFID. Da spielt es dann gar keine Rolle mehr, dass andernorts das Flugsicherungspersonal an „allen Ecken und Kanten“ fehlt.

Unserem Flugsicherungskameraden Tom Dix jedenfalls herzlichen Dank, dass er uns folgenden Artikel zukommen ließ. (die Redaktion)



taktisches Einsatzgeschwader

TERMEZ

Das Wetter hier in Termez verspricht für diese Woche sich wieder einmal von der etwas besseren Seite zu zeigen. Unsere Kenntnisse vom Bereich TAFID (Taktischer Fluginformationsdienst) sind nur ein kleiner Teil von dem, was uns hier vor Ort abverlangt wird. Wir gehen hier mit Systemen um, die ich bisher nur vom Namen her kannte. In unserem mobilen Gefechtsstand befinden sich vier Computer!! Einer für CRONOS, der zweite für EIFEL, der dritte - ebenfalls SECURE - für die Briefingvorbereitung und der vierte ist

OFFEN für das allgemeine Netzwerk hier in Termez. Diese üppige Ausstattung haben wir der Luftwaffe zu verdanken. Bei meinem Einsatz in Rajlovac (SFOR), wo wir ähnlich eingesetzt waren, fehlte uns eine solche Ausrüstung. Aber was nützt die beste Ausrüstung, wenn die nötige Ausbildung an diesen Systemen fehlt. Es wird bei uns „Heerescontrollern“ wieder einfach mal vorausgesetzt, dass man ein PC Spezialist ist, der sich sowohl mit dem Microsoft Office Paket, als auch mit CRONOS und EIFEL hervorragend

auskennt. Wir arbeiten 24 Stunden in Wechselschichten mit zwei Mann. Der Dienst beginnt um 12:00 Uhr und geht dann bis zum Mittag des nächsten Tages. Die Besetzung der Stellen sieht so aus: ein Controller Heer und ein Mann der Luftwaffe, diese sind entweder TSOs, junge Transall-Piloten oder bereits pensionierte, mit der Materie vertraute, Leute (so wie mein jetziger Mitstreiter, der früher als Controller bei der Luftverteidigung im CRC war). Eigentlich könnte meine Aufgabe hier auch ein Pilot von der BO105 PAH erfüllen, da er über das gleiche Wissen wie wir verfügen sollte und nicht aus einer Mangel-AVR hierher gesandt wird. Es ist schon erstaunlich, wie viel man sich eine Flugsicherungsausbildung kosten lässt, um dann von diesem Personal hier die Auswertung, z.B. von ACO und ATO, auf Papier bzw. einer Powerpoint-Präsentation vornehmen zu lassen. Des Weiteren bearbeiten wir alle Meldungen, die den Einsatzflugbetrieb betreffen und die NfD und höher eingestuft sind. Für jede Crew ist ein Ordner oder Hefter (Heli) angelegt



worden, in den alles eingearbeitet wurde, um die geplanten Flugvorhaben durchführen zu können. Dabei ändert sich vieles nur monatlich, anderes vielleicht wöchentlich und ein Teil wird auch täglich auf dem neuesten Stand gehalten. Darüber hinaus geben wir Kryptomaterial für die Transall aus, welches für die Taktische Waffenanlage (Flares) benötigt wird. Alles „Sachen“, die eigentlich ein ausgebildeter ELOKA Fachmann machen sollte, aber solch ein Dienstposten ist einfach nicht vorhanden. Sehr viel wichtiger scheint es, hier im Einsatzgeschwader eine Unfallfachkraft zu haben - besetzt mit einem „hauptamtlichen“ Offizier FD.

Der Flugbetrieb beginnt mit dem Sonnenaufgang und endet mit Sonnenuntergang. Das Crew-Briefing ist zwei Stunden vor dem geplanten Take-off. Dies machen wir einzeln für jede Besatzung zusammen mit dem S2, der die Sicherheitslage vorträgt. Zurzeit haben wir das ausgesprochene Privileg, dass die ACO / ATO in der Regel so zwischen 19:30 Uhr und 20:00 Uhr über CRONOS hier eintreffen. So sind wir mit den ganzen Vorbereitungen für den nächsten Tag schon gegen 22:30 Uhr fertig. Dies kommt aber nur daher, weil im Winterhalbjahr auch nicht mehr so lange geflogen wird und die Meldungen für den nächsten Tag schneller verarbeitet werden können. Im Sommer, wenn die Tage wieder länger sind, treffen diese Meldungen dann erst so gegen 24:00 Uhr ein, und die ersten Briefings sind dann schon 2 bis 3 Stunden später. Da kann man dann von langem Schlaf nur träumen, denn nach 4 oder 5 Stunden ist das Briefing angesagt. Den Tag über ist dann nur wenig zu tun. Nachdem die Crew-Briefings gelaufen sind, wird meistens nur noch auf die Ablösung

gewartet. Zu den äußeren Umständen ist nicht allzu viel zu sagen. Wir sind hier in einem Dritte Welt Land. Trotz oder vielleicht wegen des ehemaligen Kommunismus ist es hier sehr trostlos. Die Bevölkerung (ca. 130.000 Einwohner in Termez) ist sehr arm. Es gibt hier viele russisch stämmige Menschen. Ein Überbleibsel des Afghanistankrieges der Sowjet-

union, die hier auch eine ihrer Basisstationen hatte. Wir sind größtenteils in „Hotels“ untergebracht. Diese haben aber mehr den Charakter einer Herberge. Immerhin sehr sauber, europäischen Standard darf man natürlich nicht erwarten. Bereitschaften, so wie wir, sind in Containern untergebracht. So habe ich jeden zweiten Tag das Vergnügen auf der Base zu schlafen. Viel gibt es allerdings nicht zu sehen. Eine Einkaufspassage, wie man sie vielleicht erwartet, sucht man vergebens. Dafür gibt es aber einen großen Markt, auf dem eigentlich alles zu haben ist, vorausgesetzt man besitzt das nötige Geld. Die Menschen sind sehr freundlich, vielleicht auch nur, weil wir Geld in die Region bringen und für eine Menge Arbeitsplätze gesorgt haben. Auf der Base arbeiten ca. 20 „Locals“ als Dolmetscher, Busfahrer, Hilfs- oder Putzkräfte. Gesprochen wird Russisch oder Usbekisch, dabei unterscheiden sich beide Sprachen doch sehr. Und wer dann nach dem Dienst noch etwas Abwechslung sucht, der kann sich in zwei Diskotheken amüsieren, deren Besuch uns gestattet ist.

Tom Dix

Sechs mal zehn Jahre alt geworden zu sein, so stellte ein bedeutender germanischer Mime vor langen Jahren fest, heißt noch lange nicht, weise zu sein. Recht hat er! Gelegentlich beschleicht mich statt Weisheit eher die Ahnung grenzenloser Ahnungslosigkeit. Weise waren andere.

Vor sechzig Jahren auf die Welt zu kommen, noch dazu als zehntes Kind

verletzt zu werden, und im Zweiten Weltkrieg noch ein bisschen Volksturm spielen zu können. Offensichtlich hatte er vieles wieder gut zu machen. An wem? Und warum mit einem VW? Wir erfuhren es nie.

Zwanzig Jahre später begriff ich nicht, man wird alles, aber kein Soldat! Wir hatten gerade die erste Große Koalition in Bonn. Ähnlich ratlos wie die

blick endlich ein echtes Vietnam-Gefühl zu vermitteln, in Berlin erschoss die Polizei bei einer Anti-Schah-Demonstration Benno Ohnesorg, und die nette, freundliche Hippie-Generation mutierte über die APO zur Baader-Meinhoff-Gruppe. Axel Springer wurde boykottiert, Auslieferungsfahrzeuge brannten. Und die Medien werteten diejenigen, die Feuer legten,

johann stempfle (sierra tango)

einer Bauernfamilie, hatte nur einen wirklichen Vorteil: Die Ernährungsfrage war besser gelöst als für andere. Dafür gab es statt einer Bundesrepublik vier Besatzungszonen. Nun ja, man hätte es schlimmer treffen können als in der mit dem Autokennzeichen A/B. Dieses A/B stand als Autokennzeichen für Amerikanisch besetzte Zone Bayern. Die heute üblichen Kreis-Kennzeichen waren bei dem PKW-Bestand von damals noch nicht erforderlich. Es reichte als Kennzeichen das jeweilige Bundesland. Das Auto war ein Nachkriegs-Volkswagen, von meinem Vater mittels eines entsprechenden Sparvertrags erspart - und gleich bei Auslieferung als Wiedergutmachung konfisziert. Der Mann, Jahrgang 1895, hatte schon das Vergnügen, im Ersten Weltkrieg dienen und mit Kopfschuss

heutige in Berlin. Die damalige Hippie-Flower-Power-Generation fand Infanteriegefechtsausbildung, noch dazu in den Andernacher Rheinauen, als ziemlich doof. Man hatte Sigmund Freud angeblich endlich kapiert und skandizierte, make love not war. Eine auch und gerade von jungen Damen geteilte Auffassung, zumindest, solange man seinen Beruf verschwieg. Sie standen damals mehr auf Revolutionäre. Aber ich fand, im Gegensatz zu den Meisten damals, unsere Republik durchaus verteidigungswürdig.

Die Sprachschule in Uetersen vermittelte unserer Bw-Generation nebst Englisch auch die Möglichkeit, Hamburg kennen zu lernen - samt Reeperbahn, Oster- und den ersten Mai-Demonstranten. In Frankfurt hatte das erste Kaufhaus gebrannt, um dieser Repu-

durch ein „besonders ausgeprägtes Gerechtigkeitsempfinden“ geadelt, so damals die ZEIT.

Ich empfand das alles ganz anders. Ich fand, es gibt Schlimmeres als den Schah, Intelligenteres als Demonstrationen, und Kaufhäuser und Autos in Brand zu setzen imponierte mir keineswegs. Die Osterdemonstranten forderten etwas, was sie heute glatt leugnen, nämlich statt Atombomben die „friedliche Nutzung der Kernenergie“. In dem Punkt war ich mit ihnen einig. Aber selbst das habe ich falsch verstanden.

Noch während wir in Kaufbeuren lernten, Flugzeuge zu staffeln statt zu kollidieren, beendete der Warschauer Pakt den Prager Frühling. Mein schwäbisch-süddeutsches Misstrauen gegenüber diesem Militärbündnis wurde

die REFLECTION im Internet

www.bmfd-reflection.de

dadurch dramatisch gefestigt - im Gegensatz zur breiten Medienöffentlichkeit. Die sah alles ganz anders. Die nette, gerechtigkeitsgeplagte Baader-Meinhoff-Gruppe mutierte zur RAF, in Bückeburg fand unter geradezu grotesken Sicherheitsvorkehrungen gegen einen Herrn Augustin, einem Bombenlieferanten, der erste Baader-Meinhoff-Prozess statt, und Joschka Fischer prügelte sich an der Starbahn West herum. Rechtzeitig zur ersten Energiekrise hatten wir unsere Kommandierung zur Offiziersschule, wieder in Hamburg. Der „Club of Rome“ hatte das Ende der Ressourcen verkündigt - in dreißig Jahren, also ca. 2002, sollte das Öl ausgehen - und die Jungsozialisten debattierten unter ihrem Vorsitzenden Gerd Schröder heftig die Stamokap-Theorie. Was das war? Der „Staats-Monopol-Kapitalismus“? Exakt das, was Russlands Präsident Putin heute verwirklicht. Wieder zehn Jahre später, zum Hungrigen Wolf versetzt, erlebte ich dreihunderttausend verfrühte Ostermarschierer, die in Brockdorf konsequent die friedliche Nutzung der Kernenergie forderten. Sorry, da habe ich schon wieder was falsch verstanden. Irgendwann wird man aber auch wirklich irre. Kurz vorher hatte der amerikanische Präsident 11.400 streikende Fluglotsen gefeuert und sie durch zur Collisions-Avoidance aufgebesserte Transponder-Technik ersetzt. Das war viel billiger und setzte Mittel für SDI frei. Ziemlich genau zwanzig Jahre später nutzten Terroristen diese Entscheidung. Sie konnten einfach den Transponder ausschalten und dann mit entführten Flugzeugen unbemerkt den

amerikanischen Luftraum umpflügen, etliche Tonnen Kerosin samt Passagiere in die beiden Türme des World-Trade-Centers sowie das Pentagon steuern. Beinahe hätten sie auch das Weiße Haus geschafft. In der Bundesrepublik kämpfte in den 80ern noch die Friedensbewegung. Man merkte: Niemand ist militanter als die Pazifisten, und nirgendwo ist man friedlicher als beim Bund. Ein längst zur Unperson mutierter Politiker beglückte in Bonn dreihunderttausend Friedensbewegte und wurde später, als Verteidigungsminister, von seinem Kanzler, weil rücktrittsunwillig, einfach abgesetzt. In der Zwischenzeit kollabierten ziemlich zeitgleich die DDR, der Warschauer Pakt und kurz drauf auch die UdSSR. Vorgänge, die ich mir noch wenige Jahre zuvor nie hätte vorstellen können. Hatten wir früher noch darüber debattiert, ob - der FOFA (Follow-on-Forces-Attac) folgend - man eine zweite Welle des Warschauer Paktes bereits auf dem Gebiet der DDR bekämpfen dürfe oder ob das eine Überdehnung der „Vorwärts-Verteidigung“ sei, wird heute die Republik am Hindukusch und in Somalia, zuletzt im Kongo verteidigt. Und das alles auf der unverän-

dernten Basis des alten Eides. Irre! Nein, mit sechzig ist man keineswegs weise, nur verwirrt. Und auf das, was kommt, nicht mehr so gespannt wie früher. Mein erster Standort, das traditionsreiche Andernach, ist längst geschlossen - mein letzter, der Hungrige Wolf, auch. Der Kalte Krieg ist vorbei, Deutschland und Europa wiedervereignet, der Warschauer Pakt aufgelöst, die Sowjet-Union implodiert. Da war es Zeit, in Pension geschickt zu werden. Eine solche Erfolgsstory wäre für die real existierende Politik unerträglich. Deshalb sprach man mir irgendwann ziemlich formlos Dank und Anerkennung aus. Verbunden mit der unausgesprochenen Erwartung um Rücksicht. Denn folgende Generationen wollen doch auch noch ein paar Probleme übrig behalten.

(st)



**und kein
bisschen
weise**



Bereits im ersten Jahr (1999) übernahm ich einen FVK-Lehrgang. Weitere folgten. Ein Highlight war die Vorbereitung und Durchführung von zwei Approach-Kursen für die italienische Zivilflugsicherung ENAV (u.a. mit der Schulung von „Non Radar Approach Procedures“). Mit vielen ehemaligen italienischen Schülern und Coaches stehe ich noch heute in enger Verbindung. Neben den deutschen Kursen folgten Lehrgänge mit Kroaten und Polen. Langweilig war es eigentlich nie. Ein schöner Nebeneffekt in Langen war der, dass ich regelmäßig ehemalige Kollegen aus Maastricht traf, die zu irgendwelchen Weiterbildungen oder Lehrgängen nach Hessen kamen. Gemeinsame Besuche des „Königlich Bayrischen Amtsgerichts“ wurden da zu einer lieben Gewohnheit. Ende 2006 geht mein Vertrag in Langen nun seinem Ende entgegen. Wer mich aber kennt, weiß, dass ich sicher nicht untätig zu Hause sitzen werde. Mein Flugsicherungsweg begann als GCA- und TWR-Lotse auf dem ehemaligen Fliegerhorst Ahlhorn, wo ich seit meiner Pensionierung wieder wohne. Mit Erlaubnis der DFS arbeite ich seit Beginn 2006 für die neu gegründete Betreibergesellschaft ACA (Aviation Center Ahlhorn), die dem ehemaligen Militärflugplatz wieder fliegerisches Leben einhauchen will. Ende Oktober 2006 wurde der Zuschlag für den Kauf des Platzes offiziell bekannt gegeben - und nun beginnt die eigentliche überaus spannende Arbeit des Wiederaufbaus und der Konversion. Wir wollen übrigens keinen Regionalflugplatz daraus machen, sondern einen Werksflugplatz mit einem gewissen Frachtanteil. Ehemalige Ahlhorner und andere Interessierte können sich bei mir gerne über den Sachstand informieren: hgurk@t-online.de oder: info@AVATCO.de oder Helmut.Gurk@dfs.de

In meiner recht kargen Freizeit genieße ich meinen Garten mit dem großen Koi-Teich, der zur Entspannung immer einlädt. Ansonsten interessiere ich mich noch für alte Traktoren, mache Urlaub in Dänemark, gehe angeln und bin für gutes Essen immer zu haben .

In den letzten acht Jahren hat es leider auch zwei Gelegenheiten gegeben, die mich menschlich sehr berührt haben: Der Tod meines Freundes Jürgen Rothbart, der nach langer schwerer Krankheit im Sommer 2000 verstarb - und der plötzliche und völlig unerwartete Tod meines Freundes Reinhold Sixt im Frühjahr 2006. Gerade mit Reinhold hatte sich in der gemeinsamen Zeit seit Dezember 1998 eine tiefe Freundschaft entwickelt.

Auf diesem Wege grüße ich alle ehemaligen Kameraden und Kollegen – und würde mich freuen, etwas von Euch zu hören.

Als Uwe Schmidt mich anlässlich meines bevorstehenden 60. Geburtstages anrief, und mich bat, etwas darüber zu schreiben, wie es mir nach meiner Pensionierung am 30.11.1998 erging, habe ich spontan zugesagt. Seit einer Woche grübele ich aber darüber nach, was ich eigentlich schreiben soll, denn so spektakuläre Dinge habe ich gar nicht erlebt. Aber der Reihe nach: Etwa ein halbes Jahr vor meiner „zur Ruhesetzung“ stand eigentlich schon fest, dass ich noch einige Jahre als Simulationsausbilder an die FS-Akademie der DFS nach Langen gehen werde. Einer der Gründe war, dass ich mir keine Vollbeschäftigung bei der Gehma vorstellen konnte: „Gehma in den Garten“ - „Gehma mit dem Hund“, usw. Da ich schon einige Zeit vorher als Gastlehrer in Langen war, eigentlich die ideale „Anschlussverwendung“ - auch unter finanziellen Gesichtspunkten. Am allermeisten beeindruckte mich aber in Langen das tolle Verhältnis zwischen den Führungskräften und den Lehrern einerseits, aber auch zwischen den Lehrern und den Trainees auf der anderen Seite. Vielleicht - oder ganz sicher - lag das auch daran, dass ich von einer rein militärischen Dienststelle (Lippe Radar) kam. Mit einer zivilen Anzugsordnung ändert sich halt leider nicht automatisch auch die Denk- und Handlungsweise einiger „Kollegen“. In allen anderen Dienststellen hatte sich dies durch die Vermischung mit zivilen Lotsenkollegen zwangsläufig längst eingeschpielt.



Am 14. September dieses Jahres flatterte den ehemaligen Angehörigen des Flugsicherungszuges des AufKIG 51 „Immelmann“ in Bremgarten eine Einladung ins Haus. Dass bereits bewährte Organisationskomitee - Uwe Schmidt, Willi Pitz und Heinz Höreth - lud, nachdem seit dem letzten Treffen bereits vier Jahre vergangen waren, alle Ehemaligen erneut ins Gasthaus „Bierhäusle“ in Eschbach ein. Aber es sollte nicht nur ein fröhliches Wiedersehen stattfinden, sondern es wurde auch ein Rahmenprogramm angeboten, welches von vielen Besuchern gerne angenommen wurde. Sowohl der Besuch des alten Towergebäudes, welches man vergebens am ehemaligen Standort sucht - es wurde zur jetzigen Nutzung kurzerhand auf das neu entstandene Gelände des Gewerbestands versetzt - als auch der Besuch im „Milch-Hüsli“, dem Museum des Traditionsvereins AG 51 „Immelmann“ in Bremgarten, boten zusätzliche Abwechslungen. Dass der Abend dann seinen würdigen Abschluss bei einem Schoppen Wein und kurzweiligen Gesprächen, bei denen so manche Anekdote die Runde machte, war von allen so erwartet und erhofft worden. Und trotz des fortgeschrittenen Alters mancher Teilnehmer wurde bis in den frühen Morgen an den Tischen gescherzt und gelacht. In einem waren sich alle sicher: es muss ein erneutes Treffen in nicht allzu weiter Ferne stattfinden.



Im Rahmen der auf Rügen im Frühjahr dieses Jahres ausgebrochenen Vogelgrippe erhielten wir auch einen Leserbrief von einem unserer Mitglieder am Standort Laage. Auch wenn zwischenzeitlich hinsichtlich der Vogelgrippe Entwarnung gegeben werden konnte und dies alles nicht mehr ganz so aktuell zu sein scheint, wollen wir unseren Lesern diese Zeilen nicht vorenthalten. Aber lesen Sie selbst ...

Amsel, Drossel, Stieglitz, Star....

Nicht nur Rügens Vogelgrippe führte zu einem Kolloquium der fliegenden Freunde. Es galt, Leichen zu bergen, Überlebende zu zählen und Fremdeinwirkungen zu trotzen. Kolloquien brauchen Führung. Amseln und Drosseln schieden aus. Zu sehr lieben sie Debatten und wollen sich ungern selbst das Wort erteilen müssen. Stare ebenso, sie brillieren lieber. Damit war die Besetzung des Plenums geklärt. Der Stieglitz nahm Platz.

Der Stieglitz glänzte. Prachtvoll sein Gefieder, stolz die Haltung, pfauig der Blick. „Wie geht's weiter? Was muss getan werden? Womit müssen wir rechnen?“ Der Stieglitz entwickelte Führungsstärke. Auf alle Fragen hatte er überzeugende Antworten: „Geht mich nichts an, weiß ich nicht, zu spät, um was zu tun“.

Die Vögel reagierten irritiert. Sie hatten Antworten erwartet - Können und Kompetenz, statt Arroganz. Wo kämen wir hin, wenn Führung durch Fähigkeit überzeugt. Überheblichkeit ist viel wirkungsvoller. Die fliegenden Indianer sollen glauben, nicht hinterfragen. Wer erklärt, verliert.

Die Vogelwelt weiß nun nicht nur, warum vieles nicht klappt. Sie weiß auch, von wem sie keine Antworten bekommt.

Einen rasanten Aufschwung nehmen in den letzten Jahren die Ehemaligen-treffen in allen Teilen dieser Republik. Waren es früher die Ehemaligen eines noch bestehenden Standortes, die sich an ihrer alte Wirkungsstätte mit verklärten Augen wieder trafen, so sind es heute vermehrt jene „Ehemaligen“, die ihren Standort in den letzten 15 Jahren verloren haben. Die dynamischen geschichtlichen Entwicklungen - in der Ferne ausgelöst durch Perestroika und Glasnost - führten zu einer zwangsläufigen Neuausrichtung der Bundeswehr, die bis heute anhält. Ehemalige Feinde wurden zu Freunden und aus einer Verteidigungsarmee wird immer mehr eine „soldatische Hilfspolizei“, die wohl bald auf allen Kontinenten präsent sein soll. Diese Überlegungen spielten sicherlich keine Rolle beim wiederholt durchgeführten Treffen einstiger Flugsicherer am Standort der ehemaligen Waffenschule der Luftwaffe

30 in Fürstenfeldbruck. Aber man erinnerte sich gerne, dass Fürstenfeldbruck auch die Wiege der Luftwaffe genannt wird. Am 22.05.1956 begann hier der Lehrgang mit der Bezeichnung Jet Familiarization (JF-1). Zehn deutsche Flugzeugführer erhielten dabei ihre Schulung auf der T-33A und schlossen diese erfolgreich ab und erhielten am 24.09.1956 ihre Diplome und Flugzeugführerabzeichen. Im November 1956 kamen die ersten Jagdbomber vom Typ F-84F nach Fürstly und es wurde die Waffenschule 30 aufgestellt. 1978 wurde der Verband in Jagdbombergeschwader 49 umbenannt. Neben seiner Rolle als Einsatzverband ging die Ausbildung fliegerischen Personals weiter. Im März 1994 wurde das JaboG 49 außer Dienst gestellt. Eine Fluglehrgruppe verblieb am Flugplatz und sorgte für die taktische Grundausbildung zukünftiger Tornadobe-

satzungen. Am 01.07.1997 wurde die Fluglehrgruppe aufgelöst und seitdem war kein fliegender Verband mehr in Fürstenfeldbruck stationiert. Der Flugplatz wurde inzwischen geschlossen und wird seitdem noch von der dort ansässigen Sportfluggruppe der Bundeswehr und zivil genutzt.

Darüber hinaus galt der Flugplatz jahrelang als der „Main Alternate“ nicht nur für den gesamten süddeutschen Raum und machte sich so in Flugsicherungskreisen auch einen Namen als meistfrequenter Militärflugplatz Europas. Und wer wird sich nicht erinnern, dass sich über Jahre die Flugsicherungsausbildung in Kaufbeuren nach den örtlichen Gegebenheiten dieses Flugplatzes richtete. Ob dies alles in den Köpfen schwirrte, als die „Ehemaligen“ sich für das Foto aufstellten, muss unbeantwortet bleiben, aber ein wenig Wehmut war schon dabei.



Fürstenfeldbruck 2006



Mors omnia solvit

Reinhold Sixt

Wolfgang Thomas

Dieter Strätz

Hartmut Hildebrandt

Detlev Knickrehm

In stillem Gedenken an unsere Kameraden.

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: 0 59 76 / 9 43 01
eMail: reflection@bmf-d.de

Pressesprecher:

Johann Stempfle
Schlossweg 7
25582 Drage
fon: 0 4893 / 434
eMail: presssprecher@bmf-d.de

Einzelpreis:

2,50 €
für Mitglieder im Beitrag enthalten

Druck:

Druckerei Heggen, Heinsberg

Bankverbindung:

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

Spendenkonto: 505 630 033

Anschrift:

BMFD
Postfach 62 02 60
10792 Berlin
Internet: www.bmf-d.de
fon: 030 / 520 04 42 72

Anzeigenannahme:

030 / 520 04 42 72
eMail: werbung@bmf-d.de

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit
schriftlicher Genehmigung des Herausge-
bers.

zum 50. Lebensjahr

gratulieren wir unseren Mitgliedern:

Hacke, Karl-Heinz	30.01.1956	DFS
Winkler, Ralf	31.01.1956	EDWW
Schulze, Andreas	14.02.1956	ETNN
Keck, Joachim	10.03.1956	EDMM
Bücking, Reinhard	09.04.1956	EDYY
Dunkhorst, Heinz	22.04.1956	ETNJ
Schmidt, Uwe	22.04.1956	ETNG
Dörfler, Jürgen	23.04.1956	ETSN
Rösch, Wilfried	15.05.1956	ETHB
Kilian, Dieter	24.05.1956	ETSN
Otte, Uwe	06.07.1956	EDYY
Rönchen, Hans-Gert	23.07.1956	ETSH
Herwig, Bernd-Michael	10.08.1956	ETSL
Rabenschlag, Bernd	16.08.1956	ETHE
Nottebrock, Karl-Heinz	27.11.1956	ETNG
Reuther, Werner	27.11.1956	ETHC
Breuer, Hans-Gerd	01.12.1956	EDYY
Kupke, Siegfried	03.12.1956	ETSN
Böckler, Dieter	06.12.1956	EDSK
Wolfarth, Dietmar	18.12.1956	EDBB

zum 60. Lebensjahr

gratulieren wir unseren Mitgliedern:

Menkhorst, Detlef	22.01.1946	Unna
Stempfle, Johann	04.05.1946	Drage
Klein, Gerd	22.09.1946	Nordstrand
Waller, Wilhelm	06.10.1946	Niederstetten
Gurk, Helmut	03.11.1946	Ahlhorn



▷ **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
Offset



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

