Die ASMZ im Gespräch mit dem neuen Kdt Luftwaffe ab 1. Januar 2006 : Brigadier Walter Knutti

Autor(en): **Knutti, Walter**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **171 (2005)**

Heft 9

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-69880

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

... dem neuen Kdt Luftwaffe ab 1. Januar 2006

Brigadier Walter Knutti

Ab 1. Januar 2006 werden Sie Kommandant der Luftwaffe sein. Können Sie uns kurz Ihren beruflichen Weg bis zu dieser verantwortungsvollen Aufgabe schildern?

Begonnen hat alles damit, dass mein Ziel, Pilot in der Luftwaffe zu werden, schon in meiner Kindheit immer an oberster Stelle stand. Um gute Voraussetzungen zu schaffen, entschloss ich mich, eine Lehre als Flugzeugmechaniker bei der damaligen Direktion für Militärflugplätze (DMP) zu absolvieren. Nach dem erfolgreichen Abschluss der Fliegerischen Vorschulung war ich dann dem Ziel schon etwas näher. Nur, wie bei vielen Jungen gab es auch bei mir eine Hürde medizinischer Art, die dem Traum kurz vor der RS ein Ende setzte. So entschloss ich mich, die Eidgenössische Matura Typ B nachzuholen und studierte in der Folge Jurisprudenz an der Uni Basel. Über die Gründung und Führung eines eigenen Detailhandelsgeschäfts und die «Milizkarriere» bis zum zugeteilten Hauptmann in einer Flugplatzabteilung fand ich endlich den Weg zur Instruktion, was offensichtlich zu meiner Berufung wurde. Hier durfte ich vom Klassenlehrer UOS, OS, FLG und aushilfsweise auch GLG, vom Einheitsinstruktor bis zum Schulkdt der L Flab-Schulen Payerne alle Highlights eines Instruktors erleben. Nach dem Besuch des Air Command and Staff Colleges der US Air University 1990/91 und dem Schulkommando führte mich der Weg über Chef Stab UG Operationen der LW, das Kommando der Flugplatzbrigade 32 zur heutigen Funktion als Chef des Luftwaffenstabes und ab 1. Januar 2006 zum Kdt der Luftwaffe. Militärisch durfte ich eine Flpl Stabskp, eine M Flab Abt, ein Flab Rgt und die Flpl-Brigade führen und verschiedene Projekte wie FLOW (neue Führungsabläufe und Strukturen der Flpl Abt hin zu einem Flpl Kdo), das Zusammenführen der Fliegerbrigade 31 mit der Flugplatzbrigade 32 zum LVb 31 sowie letztlich den neuerlichen Umbau der Luftwaffe XXI zur «LW 06» leiten und gestalten.



Brigadier Walter Knutti (57), von Därstetten BE, ist wohnhaft in Faoug. Er hat Jurisprudenz studiert und trat 1982 in das Instruktionskorps der Luftwaffe ein. Nach Jahren als Instruktor in Rekruten- und Offiziersschulen absolvierte er 1990/91 das Air Command and Staff College in Maxwell (Alabama/USA). 1993–1996 war er Kommandant einer Flab-Rekrutenschule in Payerne. 1997 wurde er Chef Stab Untergruppe Operationen. Von 2000–2003 kommandierte er die Flugplatzbrigade 32. Seit Januar 2004 ist er Chef Stab Luftwaffe. Brigadier Walter Knutti wird auf den 1. Januar 2006 zum Korpskommandanten befördert.

In der Planung der Armee-Entwicklung wird das Konzept mit Teilstreitkräften (Heer und Luftwaffe) in Frage gestellt. Mit welchen Argumenten begründen Sie die Notwendigkeit einer eigenständigen Teilstreitkraft «Luftwaffe»?

Hier bewegen wir uns in guter Gesellschaft. Weltweit sind heute Bestrebungen im Gang, die völligen Eigenständigkeiten der Teilstreitkräfte aufzuweichen. Das Ganze wird einerseits getrieben durch schwindende Ressourcen, die eine zentrale Steuerung der Investitionen nötig machen, und andererseits hat das US-System der «Jointness» auf diesen Prozess einen Einfluss. Aus meiner persönlichen Sicht steht eigentlich die Teilstreitkraft, wie sie oft fast mystifiziert wird, gar nicht im Zentrum der Fragestellung; denn Landstreitkräfte und Luftstreitkräfte wird es in einer Form immer geben, eine vollständige Zusammenführung in eine einzige «Streitkraft» ist schon wegen der gegebenen Verschiedenartigkeit eigentlich ein Unsinn. Nur, die Frage, wie weit die Eigenständigkeit der Luft- und Landkomponente (bei anderen Armeen auch noch die Seekomponente) gehen soll, ist ernsthaft zu diskutieren.

International stellt man immer wieder Verständnisprobleme zwischen den Teilstreitkräften (Heer, Marine und Luftwaffe) fest. Wie beurteilen Sie diesbezüglich die Situation in der Schweiz? Werden Ihrer Meinung nach die Möglichkeiten und Grenzen der schweizerischen Luftwaffe durch die Armeeführung und das Heer richtig beurteilt?

Dabei bin ich schon bei Ihrer nächsten Frage. Verständigungsprobleme unter den einzelnen Teilstreitkräften erwuchsen primär daraus, dass die Ansprüche auf Material und Waffensysteme innerhalb der Gesamtstreitkräfte unkoordiniert und mit Blick auf den eigenen Vorteil ausgerichtet waren. Eine einheitliche Kampfführung war so eigentlich nur erschwert möglich. Vietnam war ein klassisches Beispiel unkoordinierter Einsätze. Der US-Kongress zwang dann erstmals die US-Streitkräfte, ein Jointkonzept zu erarbeiten und zu realisieren. Erst dieses Konzept erlaubte es, Ordnung ins System zu bringen. Auf unser Land umgesetzt, mit seiner relativ kleinen Armee, macht dieses Konzept Sinn.

So gibt es für den Armee-Einsatz de facto noch eine Land- und Luftkomponente. Beide bilden ein eigenes Kommando, welches über das notwendige Know-how verfügt, die Mittel effizient und effektiv einzusetzen. Beide Komponenten werden durch die Logistikbasis der Armee (LBA) und die Führungsunterstützungsbasis (FUB) unterstützt. Die Stäbe der Luftwaffe und des Heeres müssten folgerichtig die fachlich richtigen Beiträge an einen Jointeinsatz der Armee generieren und die komponenteninhärenten Problemstellungen lösen. Aufgrund dieser Beiträge wird der Jointstab (FST A) in die Lage versetzt, die Einsätze der Armee im Namen des Chefs der Armee zu befehlen.

Eine Ihrer Hauptaufgaben wird die Sicherstellung der Ressourcen heute und für die absehbare Zukunft sein. Wie gehen Sie dabei vor, und wie beurteilen Sie die dabei auftretenden Risiken?

Bei Ressourcen sprechen wir von einer Vielfalt. Eine Seite sind die Finanzen, und eine andere sind die so genannten «Human Ressources». Bei den Finanzen werden wir getrieben durch das Parlament. Somit ist unser Beitrag, den wir einbringen können, eigentlich schon sehr klein. Unsere einzige Möglichkeit besteht darin, über die Doktrin der Luftwaffe dafür zu sorgen, dass wir das Richtige planen und fordern, und solange die Finanzlage des Bundes und die Bedrohung der Schweiz auf heutigem Niveau verbleiben, auf alles Wünschbare zu verzichten lernen. Dass wir hier das Richtige tun, ist eine Aufgabe der Luftwaffe. Wir müssen die uns auferlegten Aufgaben fachtechnisch auf höchstmöglichem Niveau erfüllen. Dazu sind die Menschen der Luftwaffe hoch qualifiziert, und es wird meine Aufgabe sein, diesen hohen Standard an Qualifikation und Know-how zu erhalten und weiterzutreiben. Was die «Human Ressources», ein Unwort erster Güte, betrifft, muss es uns gelingen, ein attraktiver Arbeit-

geber zu sein und die Tradition einer «Luftwaffenfamilie» hochzuhalten.

Bei den Ressourcen liegen die Risiken darin, dass wir eine unterkritische Masse an Finanzmitteln erhalten, die es uns schlussendlich nicht mehr erlaubt, die nötigen Einsatzmittel, Infrastrukturen und Anzahl an Mitarbeitern zu erhalten respektive zu beschäftigen, die notwendig sind, um die uns auferlegten Aufgaben mit hoher Effektivität zu erfüllen. Schon heute haben wir Mühe, Schlüsselfunktionen zu besetzen, ohne dabei Vakanzen an der Front zu öffnen. Dass die dauernde Überbelastung der Mitarbeiter, gepaart mit dem permanenten Wandel und der dadurch verursachten Unsicherheiten eigentlich nicht zum notwendigen guten Arbeitsumfeld führt, welches wir dringend benötigen, muss als ein ernst zu nehmendes Risiko für die ganze Armee betrachtet werden.

Welchen Stellenwert haben für Sie die Trainingsmöglichkeiten der Luftwaffe im Ausland? Was wären die Konsequenzen, wenn diese aus politischen Gründen eingeschränkt oder gar eingestellt werden müssten?

Sie sind für uns schlicht unersetzlich! Die Schweizer Luftwaffe geniesst bei allen unseren ausländischen Partnern einen hohen Stellenwert. Die Qualität unserer Piloten kann sich im Vergleich mit dem Ausland jederzeit messen. Dank den seit jeher gepflegten Kontakten zum Ausland, dank den Trainingskampagnen haben unsere Piloten den hohen Stand erreicht, den sie heute immer wieder unter Beweis stellen können. Nur ein Vergleich 1:1 und das gemeinsame Training ermöglichten uns, mit den grossen Luftwaffen der Welt Schritt zu halten und immer wieder auch unsere eigene Weiterentwicklung am Ausland zu messen. Es wäre nicht nur unklug, sondern gerade töricht zu glauben, wir könnten bei uns alles selber machen, und dies noch besser als die anderen.

Da heute eigentlich keine Nation in Europa mehr in der Lage ist, das eigene Territorium völlig autonom in der dritten Dimension zu verteidigen, machen die NATO-Staaten ein «burden sharing» und können vom Art. 5 der NATO-Charta profitieren, der einen gegenseitigen Beistand stipuliert. Als Nicht-NATO-Mitglied ist es in unserem ureigenen Interesse, unsere Nachbarn gut zu kennen, um notfalls ein Hilfeangebot im Luftraum zu nutzen. Dank unseren engen Beziehungen zu den Luftwaffen unserer Nachbarn und weiterer europäischer Staaten, mit denen wir regelmässige Trainings auf bilateraler Art durchführen können, ist die Schweizer Luftwaffe in der Lage, «interoperabel» eingesetzt zu werden. Diesen Trumpf dürfen wir auf keinen Fall aus der Hand geben.

Zum oben Genannten muss man auch die Problematik des immer kleiner werdenden Luftraumes für die Streitkräfte in ganz Europa und im Speziellen in der Schweiz sehen. Der zivile Luftverkehr hat sich nach 9/11 rascher erholt als gedacht. Die Bestrebungen, den ganzen Luftraum prioritär dem zivilen Luftraum zuzuweisen, und die prognostizierten zivilen Flugbewegungen in den nächsten 10 bis 20 Jahren werden in der Schweiz zu immer einschneidenderen Beschränkungen für unsere Luftwaffe führen. Allein schon dieser Umstand zwingt uns, gewisse Trainings ins Ausland zu verlegen, ich denke hier an Nachtflug, Überschallflug, Tiefflug und grössere Luftkampfübungen, die mit der neuesten Generation an Kampfflugzeugen und den entsprechenden Waffen immer grössere Trainingsräume verlangen. Die Zeiten des klassischen Luftkampfes, Mann gegen Mann über einem «Fussballfeld», sind schon lange hinter uns. Damit wir auch in diesen Domänen up-to-date sein können, sind wir auf Trainingsmöglichkeiten im hohen Norden und über dem Meer angewiesen. Dass wir nebst einem unbezahlbaren Trainingseffekt für die Piloten auch unbezahlbare Einsicht in Verfahren und Taktiken heutiger moderner Luftwaffen in Europa erhalten, ist nicht nur ein Nebenprodukt, sondern für uns im entscheidenden Falle überlebenswichtig!

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), der Aero Club der Schweiz, Skyguide sind (neben anderen) Ihre Partner im Luftraum. Wie beurteilen Sie die gegenseitige Bereitschaft zur konstruktiven Problemlösung angesichts des sehr engen schweizerischen Luftraumes?

Hier bin ich zuversichtlich. Ich glaube, die Zeiten der Konkurrenzierungsgedankenwelt sind vorbei. Heute wissen sowohl die Luftwaffe, das BAZL, die Skyguide und der Aero Club der Schweiz, dass es nur einen Luftraum Schweiz gibt, dass wir alle berechtigte Anliegen haben und dass nur ein Miteinander als Partner im Luftraum die Probleme der Zukunft lösen kann. Als lösungsorientierter Mensch soll es an mir nicht fehlen, wenn es darum geht, Wege der guten, partnerschaftlichen und respektvollen Zusammenarbeit zu suchen und zu finden. Ich werde auf jeden Fall meine Mitarbeiter dazu anspornen, bei allen anstehenden Fragen aktiv, offen und fair bei den Problemlösungen unsere hoheitlichen Bedürfnisse einzubringen, um gemeinsame, tragfähige Lösungen zu ermöglichen.

Wie stellen Sie mittelfristig den Nachwuchs sicher? Welche Massnahmen treffen Sie, um auch in Zukunft Ihre hochqualifizierten Spezialisten (Piloten, Ausbilder, Ingenieure usw.) bei der Stange zu halten?

Hier bewegen wir uns in Konkurrenz zur Wirtschaft, die eigentlich immer im Vorteil ist, da sie rascher auf Veränderungen reagieren kann. Unser System ist da wesentlich träger und lässt uns Chefs auch wenig Spielraum. Einerseits sind Stellen und Personalkosten bei der öffentlichen Hand ein Regelwerk, welches direkt von den Staatsfinanzen abhängt und uns nicht erlaubt, den Konkurrenzkampf über Löhne zu führen, und andererseits ist der Bund als Arbeitgeber zunehmend im Kreuzfeuer der Kritik. Beides ist nicht gerade unterstützend für unsere Bestrebungen, die Besten zu erhalten oder auch zu halten.

Wir müssen also die Trümpfe woanders suchen. Hier kann man doch mit etwas Stolz sagen, dass die Einzigartigkeit der Luftwaffe (dies gilt für alle Luftwaffen der Welt) immer wieder Grund genug ist, dass Leute Berufe bei der Luftwaffe suchen. Der Mythos Fliegerei, der Traum des Menschen zu fliegen und wenn das nicht möglich ist, wenigstens nahe am Geschehen zu sein, hilft uns immer wieder, geeignete, qualifizierte und vor allem motivierte Leute zu finden. Als Kommandant kann ich zudem Einfluss nehmen auf unser Arbeitsklima und die immer wieder beschworene Luftwaffenkultur, die allein schon Ansporn sein sollte, bei uns zu arbeiten. Zudem bemühen wir uns, faire Löhne bezahlen zu können und über anspruchsvolle Aufgaben und

Der Name «Überwachungsgeschwader – UeG» verschwindet

Wie bei der Luftwaffe zu erfahren war, soll der Name «UeG» Ende 2005 verschwinden. Bei den rund 150 Berufsmilitärpiloten würden keine Stellen gestrichen, sie würden aber neu eingeteilt. Die 1964 gegründete Patrouille Suisse, die aus Angehörigen des UeG gebildet wird, bleibe bestehen. Das am 4. April 1941 gegründete Überwachungsgeschwader der Armee wird aufgelöst. Die Sparvorgaben zwängen das Verteidigungsdepartement dazu, sagte Bundespräsident Samuel Schmid im Nationalrat. Die Leistungen des Überwachungsgeschwaders (UeG) würden aber weiterhin erbracht, seine Fachkompetenz bleibe gewahrt, sagte Bundesrat Schmid. Geändert werde nur die Organisation und damit die Bezeichnung. Der Bundesrat bedauere, dass Traditionsverbände abgeschafft werden müssten. Er sei aber sicher, dass die fliegenden Verbände ihre Vertrauen schaffende Identität bewahren würden. Korpsgeist könne auch in neu bezeichneten Formationen geschaffen werden. Lä

möglichst grosse Eigenverantwortung gepaart mit den entsprechenden Kompetenzen attraktive «Jobs» anzubieten.

Wie beurteilen Sie den Stellenwert und die Perspektive der Fliegerabwehr?

Solange wir den Anspruch erheben, unser Volk und Territorium autonom schützen zu wollen, und hier wird ja wohl niemand etwas dagegen einwenden können, solange sehe ich im Moment keine Rechtfertigung, auf eine bodengestützte Fliegerabwehr zu verzichten. Auch hier muss man zwangsläufig über die Landesgrenze sehen, um zu verstehen, welchen Stellenwert einer bodengestützten Fliegerabwehr zuzumessen ist. Die in den 90er-Jahren im Ausland entstandene Euphorie für eine reine Lenkwaffenflab hat sich gelegt, die neuen Formen der Bedrohung seit 9/11 haben der Kanonenflab wieder den Stellenwert gegeben, den sie heute in anderen Armeen teilweise wieder geniesst. Wir basieren heute noch auf einem Waffenmix, wir nennen dies Flab Cluster, bestehend aus 35-mm-Kanonen Flab, Rapier Lenkwaffenflab und Stinger (leichte Lenkwaffenflab). Diese Clusterung erlaubt es, Objekte optimal auf der «letzten Meile» zu schützen. Sollte die Bedrohung durch terroristische Gruppierungen aus der dritten Dimension für Kernkraftwerke, wichtige Gebäude oder andere bedrohte Objekte auch bei uns ein Thema werden, wird die Fliegerabwehr als relativ kostengünstiges Element eine Renaissance erleben. Ich neige dazu, das alte Sprichwort über die Flab «die Waffe der ersten Stunde» in die «Waffe der letzten Meile» umzuwandeln.

Man spricht davon, die Bereiche «Führungsunterstützung (FU)» von Armee und Luftwaffe zusammenzulegen. Wie stellen Sie sich zu dieser Perspektive?

Dies ist eigentlich nur eine logische Folge des Konzentrationsprozesses, welcher durch die Schaffung der LBA und FUB begonnen hat. Sicher gibt es Bereiche, bei denen die Leistungserbringung aus einer Hand für die ganze Armee Sinn macht und durchaus auch Einsparungen durch Vermeidung von Doppelspurigkeiten generieren wird. Es wird in den beiden folgenden Jahren für die Luftwaffe und die FUB darum gehen, sehr systematisch und überlegt die neuen Kontaktstellen zu definieren. Bereiche des «Sekundengeschäfts» der Luftwaffe dürfen aber dadurch nicht geschwächt werden. Systeme, die direkt mit unseren Einsätzen gekoppelt sind, die für die Flugsicherheit und das Miteinander im Luftraum Schweiz mit unseren zivilen Partnern sicherheitsrelevant sind, müssen auch weiterhin durch die Luftwaffe geführt werden können. Nur so sind wir in der Lage, unseren Auftrag, die Wahrung der Lufthoheit, autonom und mit hoher Verantwortung erfüllen zu können.

Militärflugplätze geben immer wieder Anlass zu Diskussionen. Stichworte: Fluglärm, Arbeitsplätze, Liquidation usw. Wie beurteilen Sie die Lage im Bereich der Stationierung der Luftwaffe?

Das uns nun vorliegende Stationierungskonzept basiert auf wirtschaftlichen und einsatzorientierten Parametern. Dass dieses Konzept heute teilweise im Kreuzfeuer der Kritik ist, ist eigentlich keine Eigenheit der Schweiz, dies erleben alle Luftwaffen der Welt, wenn es darum geht, Flugplätze zu schliessen. Dass mit diesen Schliessungen Verlagerungen und teilweise ein Abbau von Arbeitsplätzen einhergehen, ist für die betroffenen Regionen schmerzlich. Es eröffnet aber auch neue Möglichkeiten, die aufgegebenen Flugplätze anders und weiterhin nutzbringend zu verwenden. Da zähle ich auf die Innovationskraft von Politik und Wirtschaft. Was den Fluglärm anbetrifft, stelle ich eine zunehmende Kritik am Lärm, wenn er durch das Militär verursacht wird, ganz allgemein fest. Dies ist wohl auch ein Zeichen der Zeit, und wir nehmen es ernst. Die Luftwaffe prüft laufend sämtliche Möglichkeiten, Lärm zu minimieren und nur dann zu produzieren, wenn wir ihn produzieren müssen, sei dies für Echteinsätze im Rahmen der Luftpolizei oder aber zu Trainingszwecken, um uns in die Lage zu versetzen, unsere Aufträge mit höchster Professionalität und unter Einhaltung höchster Sicherheitsstandards zu erfüllen. Unsere Piloten sind angehalten, Verfahren zu fliegen, die Lärm reduzieren, und Nachbrennerstarts nur dann auszuführen, wenn für die Sicherheit von Flugzeug und Besatzung oder letztlich eben auch (für den Laien oft unverständlich) aus Lärmgründen auf diese nicht verzichtet werden kann. Weiter kommt dazu, dass wir lärmintensive Übungen wie Tiefflug, Nachtflug und Überschallflug bereits heute weitestgehend ins Ausland verlegen.

Die beiden Jetflugplätze Meiringen und Sion eröffnen den beiden Bergregionen auch Möglichkeiten von Hightech-Berufsstellen sowie von Lehrstellen und somit Impulse für eine lokale Entwicklung, die fairerweise nicht ausser Acht gelassen werden dürften.

Durch den absehbaren Zuzug von Familien der basierten Staffeln in den Flpl-Regionen dürfte auch ein steuerliches Mehr entstehen und die Verbundenheit der Luftwaffe mit den Einwohnern positiv beeinflusst werden.

Öffentlichkeitsarbeit wird in Handel und Gewerbe gross geschrieben. Gilt dies auch für die Luftwaffe? Gibt es für Sie in diesem Bereich Handlungsbedarf?

Natürlich, auch hier kann man noch ein Mehr tun. Es genügt meines Erachtens nicht, alle paar Jahre eine Airshow durchzuführen und der uns positiv gesinnten Fangemeinschaft einen Leckerbissen zu offerieren und alle jene Bewohner unseres Landes darob zu vergessen, unser Tun und Lassen transparent aufzuzeigen. Zu viele Leute in unserem Lande assoziieren die Luftwaffe mit Kosten und Lärm, zu wenige noch sehen die exklusive Aufgabe der Luftpolizei in der dritten Dimension als wesentliches Element der Produktion von Sicherheit für unsere Bevölkerung. Leider gibt es auch eine namhafte Gruppe Menschen in unserem Lande, die die Friedensförderungseinsätze der Armee und unserer Lufttransportelemente mit Argwohn beobachten und eigentlich den entbehrungsvollen Job unserer Leute im Kosovo und in Bosnien nicht zu würdigen wissen. Dieser Umstand wäre es sicher wert, auf geschickte Weise diese Botschaften vermehrt unter die Bevölkerung zu bringen. – Vielleicht werden wir über kurz oder lang gezwungen werden, die Hilfe eines namhaften Werbeunternehmens beizuziehen?

Letzte Frage: Warum soll ein junger Schweizer (eine junge Schweizerin) ihren Militärdienst in der Luftwaffe leisten oder gar seinen Beruf innerhalb der Luftwaffe ausüben?

Die Luftwaffe bietet eine Vielzahl sehr attraktiver Betätigungen, sei dies als Angehöriger der Armee oder als Berufsfrau/-mann. Wenn schon der Traum vom Piloten oder Fallschirmaufklärer aus irgendeinem Grund nicht realisiert werden konnte, so kann man doch bei der Luftwaffe etwas vom Nimbus der Luftfahrt miterleben und nahe, teilweise sehr nahe an unseren Kampfflugzeugen oder Helikoptern sein. Die grosse Motivation unserer Miliztruppen und unseres Berufspersonals ist allein schon Bestätigung meines oben Gesagten. ■

SCHWEIZER SOLDAT

Aus dem Inhaltsverzeichnis der September-Nummer

- Die Schweizer Armee aus deutscher Sicht
- Ein Tier steht stets im Mittelpunkt des Geschehens
- Die neue Zivilschutzausbildung ist im Aargau erfolgreich gestartet