

# Jagdbombergeschwader 41 (JaboG 41)

1. 10. 1980 - 31. 3. 1993

Henning Sehnert

Der für das Geschwader vorgesehene Alpha Jet gerät bereits früh in die öffentliche Kritik. Ein deutscher Bundestagsabgeordneter soll von der französischen Triebwerkfirma „SNECMA“ bestochen worden sein, damit sie den Auftrag bekommt.

Im Januar 1975 folgt ein Artikel im „Spiegel“, der die Leistungsfähigkeit des Alpha Jets in Zweifel zieht. Im April 1975 landet das 1. Mal ein Alpha Jet auf dem Flugplatz Husum, es ist der Prototyp 03. Neben Vorträgen wird der Alpha Jet in einer eindrucksvollen Flugvorführung gezeigt. Kurzstart und Landefähigkeit und Wendigkeit im Kurvenflug werden besonders herausgestellt. Die Kritik verstummt jedoch nicht. Im Mai 1975 verbietet der Inspekteur Lw, Generalleutnant (GenLt) Gerhard Limberg, unsachliche Kritik am Alpha Jet außerhalb der Luftwaffe anzubringen. Die Entwicklung läuft unabhängig davon weiter. Im

Dezember 1975 haben die 4 Prototypen 880 Flugstunden absolviert. Im Februar 1976 macht ein Alpha Jet eine Zwischenlandung in Husum. Er ist auf dem Weg zur Wintererprobung in Norwegen. In dieser Zeit wird im Führungsstab Luftwaffe das „Einsatzkonzept Alpha Jet“ erarbeitet und im Februar 1976 dem Verband vorgestellt. Die ursprünglich

vorgesehene Navigations und Waffenanlage soll noch vor der Auslieferung verbessert werden. Die Flugeigenschaften des Alpha Jets werden allgemein anerkannt. Im August 1977 fliegt der Inspekteur Lw einen Prototyp in Frankreich. Er lobt ihn über alle Maßen.



*Alpha Jet. Spannweite (m) 9,11, Länge (m) 13,23, Höhe (m) 4,19, Fluggewicht (kg) 7250, Höchstgeschwindigkeit (km/h) 927, Landegeschwindigkeit (km/h) 230, Steiggeschwindigkeit (m/s) 57, Triebwerkleistung (kp) 2 x 1350, Reichweite (km) 2430, Dienstgipfelhöhe (m) 14000, Erstflug 26.10.1973*

#### *Kommodores:*

*Oberst Reinhard Mesch 01.10.1980 – 31.03.1982*

*Oberst Jürgen Schlüter 01.04.1982 – 31.03.1984*

*Oberst Hans-Dietert Rulle 01.04.1984 – 30.09.1986*

*Oberst Jürgen Knoppe 01.10.1986 – 30.09.1989*

*Oberst Dirk Weimar 01.10.1989 – 31.03.1993*

Die öffentliche Kritik richtet sich in Zukunft weniger gegen die Flugeigenschaften als gegen die Waffentrag- und einsatzfähigkeit des Alpha Jets. Dazu erscheint im Juli 1977 ein Artikel in den „Husumer Nachrichten“, der die Waffentragfähigkeit bezweifelt. Das Rettungssystem entspricht ebenfalls noch nicht den Vorstellungen. Es kann nicht effektiv mit dem deutschen Schleudersitz verbunden werden, so dass die Kabine zur Todesfalle wird. Der Inspekteur Lw verbietet daraufhin im September 1978 deutschen Luftfahrzeugführern das Fliegen mit dem Alpha Jet. Er stuft ihn als nicht einsatzfähig ein und lehnt die Übernahme in die Luft-

waffe ab. Das Problem kann gelöst werden. Es zeichnet sich jedoch ab, dass sich die Einführung des Alpha Jets erheblich verzögern wird. Im September 1979 erscheint ein erster positiver Bericht in „Bw Aktuell“. Piloten der Luftwaffe haben 1.000 Stunden auf dem Alpha Jet geflogen und beurteilen den Leistungswert positiv. Im Mai 1980 wird Beja

aktiviert. Mit der Fiat G-91 werden Tiefflugstrecken und Schießplätze benutzt, um Verfahren für die Einsatzausbildung mit dem Alpha Jet in Portugal zu entwickeln. Das wird 1981 für einen Monat wiederholt.

Ab Oktober 1980 schulen Luftfahrzeugmechaniker um. Es gibt deswegen einen Engpass beim Wartungspersonal G-91. Im Februar 1981 findet die 1. Umrüstungskonferenz mit dem Systembeauftragten für das Waffensystem Alpha Jet statt. Ein Projektbüro Umrüstung soll die erforderlichen Maßnahmen im Geschwader aktivieren und die Fortschritte überwachen. Ein Flugsimulator wird bereits im März installiert. Das Projektbüro tagt zum 1. Mal im Juni 1981. Eine Entscheidung über den Umrüstungstermin ist noch nicht gefallen.

Um den Engpass beim Wartungspersonal G-91 zu beheben, wird beschlossen, Mechaniker in der Ausbildung am Arbeitsplatz umzuschulen. Die Einführung des „Lechfelder Modells“ wird bis zum Ende der Umrüstung verschoben, ein Konzept, das ein Team von 4 Mann pro Flugzeugschutzbau zur Verbesserung der Wartungskapazität und der Munitionsbeladefähigkeit vorsieht. Diese Umstellung beginnt erst ab November 1982 und wird bis März 1984 beendet. Das Waffenpersonal wird im Hinblick darauf schon im Februar 1982 von der Instandsetzungs zur Wartungs und Waffenstaffel versetzt. Die Umschulung der Fluglehrer wird in Leipheim bei Günzburg begonnen. Danach sollen sie in Beja zur Inübnunghaltung eingesetzt werden und ab Oktober 1981 die Luftfahrzeugführer des Geschwaders umschulen. Daran schließt sich die taktische Einsatzausbildung in Leipheim an. Im Oktober 1981 wird die 2. Umrüstungskonferenz durchgeführt. Dabei wird als endgültiger Einrüstetermin der 1. Februar 1982 festgelegt. Als Schwerpunkt kristallisiert sich jetzt schon die Ersatzteilbeschaffung heraus. Am 4. Januar 1982 ist es so weit. Der erste Alpha Jet für das Geschwader mit dem Kennzeichen 41+41 landet auf dem Flugplatz Husum. Im März folgen weitere Maschinen. Bis Ende Januar 1983 sind alle Alpha Jets an das Geschwader ausgeliefert. Die Ersatzteillage entwickelt sich wie vorhergesehen. Schon im April 1983 wird befohlen, nach der Landung nur mäßig zu bremsen, da keine Ersatzteile für die Bremsanlage zur Verfügung stehen. Ab Juli

1982 beginnen die Schießensätze mit dem Alpha Jet, jedoch erst im September von Husum aus. Im Oktober sind von 63 Luftfahrzeugführern 37 Combat Ready (CR), 17 Limited Combat Ready (LCR) und 9 Non Combat Ready (NCR).

Um die bereits abgeschleusten G-91 im Bereich BALTAP schnell zu ersetzen, hat die Einsatzausbildung der Luftfahrzeugführer eine hohe Priorität. Schon im August 1982 nehmen 10 Alpha Jets am „Tactical Fighter Weaponry“ in Karup/Dänemark und im November an einer Luftwaffeneinsatzunterstützungsübung in Diepholz bei Lohne teil. Dabei soll die Versorgung an einem Notlandeplatz geübt werden. Nach der Assignierung von 18 Alpha Jets am 1. Februar 1983 wird Mitte Februar die 1. Taktische Evaluierung (TAC EVAL) für das Jagdbombergeschwader 41 mit Alpha Jet ausgelöst. Es ist nur die Alarmierungsphase. Die Phase II folgt im November 1983. Die Trennung des TAC EVAL in 2 Phasen bleibt bestehen. Der Zeitraum bis zur Wiederholung einer Phase wird auf 1 1/2 Jahre verlängert. Das Ergebnis bei der Phase II des TAC EVAL zeigt bereits einen hohen Leistungsstand. Um diesen Leistungsstand zu erreichen und zu halten, wird seit April 1983 zusätzlich Tiefflugausbildung in Beja/Portugal durchgeführt. Luftfahrzeugführer fliegen für jeweils 2 Wochen nach Beja. Extremer Tiefflug kann in Europa nicht geübt werden, deshalb verlegen seit 1984 jährlich Alpha Jets nach Goose Bay in Labrador/Kanada. In den Weiten Labradors kann in 2 Gebieten Tiefflug in 100 Fuß über Grund geübt werden. Wechselweise mit den Luftfahrzeugführern des Jagdbombergeschwaders 43 werden die Alpha Jets von Luftfahrzeugführern unseres Geschwaders nach Goose Bay geflogen oder von dort zurückgebracht. 2 C-160 Transall begleiten die Alpha Jets bei der Überführung bzw. der Rückführung über Schottland, Island und Grönland. Dabei fliegt jeweils eine Transall mit technischem Personal zum nächsten Zwischenlandeplatz vorweg, während die zweite wartet, bis alle Alpha Jets gestartet sind. Das Fliegen in der geringen Höhe beeindruckt die Luftfahrzeugführer. In gemeinsamen Übungen mit anderen Jagdbombern und Abfangjägern zeigt sich, dass nur extremer Tiefflug Schutz vor Auffassung und Verfolgung durch Radar bietet. Gleichzeitig erleben die Luftfahrzeugführer hier besonders deutlich die Fas-

zination des Fliegens. Die Kommandos bleiben für etwa 6 Wochen in Kanada. Nach jeweils 2 Wochen erfolgt ein Austausch des Personals. Trotz der geringen Flughöhe gibt es keine Flugunfälle. 1985 gefährdet ein Waldbrand den Flugplatz. Die Alpha Jets werden nachts zum Notstart vorbereitet. Erst eine Drehung der Windrichtung entspannt die Lage. Der Flugplatz und die umliegenden Treibstoffreserven bleiben vom Brand verschont. Die Erfahrungen in Goose Bay führen dazu, dass die Alpha Jets eine neue Tarnfarbe erhalten. Danach ist fast nur noch der weiße Fliegerhelm zu sehen. Deshalb erhält auch er eine unauffälligere Färbung.

Die schon erwähnten guten Flugeigenschaften machen sich beim täglichen Flugbetrieb positiv bemerkbar. Außer dem Abkommen eines Flugzeuges von der Piste beim Start wegen eines Fehlers in der Bremsanlage und Vogelschlägen wird der Flugbetrieb ohne Unfälle durchgeführt. Deswegen kann der Kommandierende General (KG) Luftflotte, GenLt Jörg Kuebart, im Februar 1987 dem Kommodore den Flugsicherheitspokal in Gold für 5 flugunfallfreie Jahre überreichen. Nur 2 Monate später ereignet sich der erste schwere Flugunfall. Ein Alpha Jet stürzt beim Waffeneinsatz in der Nähe der Römö Range ins Meer, der Luftfahrzeugführer kommt ums Leben. Im November 1987 stürzt der 2. Alpha Jet in der Nähe von Tönning ab. Der Luftfahrzeugführer kann sich mit dem Schleudersitz retten.

Technisch ist der Alpha Jet relativ leicht zu handhaben. Im Bereich der Luftfahrzeug und Elektronikinstandsetzung wird nur ein Drittel des Personals eines TORNADO-Verbandes benötigt. Probleme bereiten Triebwerke und Fahrwerk. Wegen der ursprünglichen Konzipierung als Schulflugzeug ist das Fahrwerk für den Einsatz als Jagdbomber nur bedingt geeignet. Das höhere Gewicht führt zu Verschleiß an Fahrwerkbeslägen und bolzen. Sie werden durch eine Neukonstruktion ersetzt. Beim Triebwerk macht sich ein Schubverlust wegen unterschiedlicher Ausdehnung beim Aufwärmen bemerkbar. Vor dem Start müssen deswegen die Flugzeuge auf der Piste 90 Sekunden mit Volllast aufgeheizt werden. Dieser Mangel kann nicht an allen Triebwerken behoben werden. Im November 1984 findet in Husum eine Konferenz zur Kampfwertsteigerung statt. Neu entwickelte Waffen sollen den Kampfwert des

Alpha Jets steigern und ein neues Triebwerk mehr Leistung bringen. Eine neue Waffengeneration steht jedoch noch nicht zur Verfügung. Versuche mit neuen Luft-Luft- und Luft-Boden-Raketen verlaufen negativ. Der hohe Geldbedarf der Luftwaffe für Beschaffungsvorhaben zwingt schließlich zum Umdenken. Seit etwa 1986 wird deswegen von einer Kampfwerterhaltung des Alpha Jets gesprochen. Es wird nur noch neue Triebwerke und Fahrwerkveränderungen geben. Verbesserungen gibt es beim Flugrechner (LDN) und Waffenrechner und eine ECM Komponente wird entwickelt und steht für den Einsatz bereit.

Ausrüstung und Geschwindigkeit des Alpha Jets beschränken den Einsatz. Seeziele und Operational Counter Air Ziele (OCA) können wegen fehlenden Abstands und der Masierung von Luftabwehrwaffen im Zielgebiet nicht bekämpft werden. Es bleibt der Einsatz über dem Gefechtsfeld und gegen einen landenden Gegner. Hinzugekommen ist die Hubschrauberbekämpfung, für die sich der Alpha Jet wegen seiner Wendigkeit eignet.

Die Kritik am Alpha Jet und das Fehlen geeigneter Waffen führt im Juli 1987 in der Luftwaffe zu der Überlegung, den Flugzeugtyp aus den Jagdbombengeschwadern zu nehmen und stattdessen weitere TORNADOs zu beschaffen. 100 TORNADOs werden zunächst vorgesehen. Diese Zahl wird in der Folge auf 60 und im Dezember 1987 auf 35 abgesenkt. Mit diesen Flugzeugen soll das Jagdbombengeschwader 41 ab Ende 1992 umgerüstet werden. Im April 1988 wird das 8. Los (Serie) TORNADOs für Husum festgelegt. Die Finanzierung wird schon im August 1988 in Frage gestellt und im Oktober steht das 8. Los für Husum nicht mehr zur Verfügung. Im Dezember werden deshalb noch einmal Maßnahmen zur Kampfwerterhaltung des Alpha Jets besprochen. Die politische Entscheidung zur Nachbeschaffung der TORNADOs steht zwar immer noch, aber es ist abzusehen, dass der Alpha Jet wegen fehlender Haushaltsmittel im Geschwader bleibt.

Neben der Verlegung nach Goose Bay nimmt das Geschwader jährlich am „Tactical Fighter Weaponry“ in Karup teil. Dazu kommt seit 1985 das „Tactical Fighter Meet“, die Nachfolgeübung für „BULLS EYE“ und „BIG CLICK“. Sie

wird alle 2 Jahre durchgeführt. Im April 1989 ist das Jagdbombergeschwader 41 Gastverband für diese Übung. 6 Nationen mit 68 Flugzeugen nehmen daran teil. Bei dieser Übung sollen in verbundenen Luftkriegoperationen die geltenden Einsatzrichtlinien der NATO erprobt werden. Der grundlegende Unterschied zu anderen Übungen liegt in einer sorgfältig und mit großem Aufwand betriebenen Analyse der Einsatzdurchführung. Auf nationaler Ebene werden daneben Einsatzunterstützungsübungen an verschiedenen Flugplätzen durchgeführt. Damit werden Verfahren für die Versorgung an aktivierten Notlandeplätzen und Ausweichflughäfen erprobt. Ohne die Unterstützung durch andere Verbände ist das nicht möglich, da das Fiat G-91 Konzept mit der vollen Mobilität für den Alpha Jet nicht übernommen wurde.

Die Zulagen für die Luftfahrzeugführer wurden 1977 das letzte Mal erhöht. Nach 10 Jahren fordern die Piloten 1987 eine Anpassung. Im Juni 1987 wird die Aufwandsentschädigung erhöht. Das reicht aber nach Meinung der Luftfahrzeugführer nicht aus. Sie fordern eine Erhöhung der Stellenzulage, um die Versorgung nach der Entlassung zu verbessern. Zur Durchsetzung ihrer Forderungen gründen sie den Verein „Gemeinschaft der Besatzungsangehörigen strahlgetriebener Kampfflugzeuge beim JaboG 41“ (GBSK), der im Februar 1988 ins Register eingetragen wird. Zusammen mit ähnlichen Vereinen anderer Verbände wird ein Bundessprecherrat gebildet. Zweck des Vereins ist nicht nur die Erhöhung der Stellenzulage, sondern ebenfalls die Wahrnehmung anderer Interessen. Häufige Versetzungen und hohe Trennungsraten von der Familie werden beklagt und eine bessere Abfindung und Betreuung bei Verlegungen ins Ausland gefordert.

Seit Januar 1988 gibt es ein Reservekonzept für Luftfahrzeugführer. Danach sollen mit 41 Jahren entlassene Piloten jährlich eine bestimmte Anzahl von Stunden fliegen, um als Reserve Luftfahrzeugführer im Krieg zur Verfügung zu stehen. In der Gesellschaft vollzieht sich ein tiefgreifender Wandel. Nach dem Existenzialismus der 50er Jahre entwickelt sich der Individualismus. Meilensteine dieser Entwicklung sind die Studentenunruhen von 1968. Danach wird der Wandel in der inneren Haltung vor allem äußerlich sichtbar.

Bewusst lässige, teilweise schäbige Bekleidung wird getragen, die Männerhaare werden länger und der Bart kommt in Mode. Bei den Soldaten fällt bei gleicher Uniformbekleidung vor allem die Haartracht auf. Nach einer Reihe von Prozessen wird entschieden, dass die Haare lang getragen werden dürfen. Später muss ein Haarnetz benutzt werden. Für die Bundeswehr wird ein besonders haltbares Netz entwickelt, das eher wie ein Mückenschleier aussieht. Bei der Bevölkerung stößt das Aussehen und Auftreten der Soldaten auf Kritik. Der Kommodore wird 1971 und 1972 beim Salvatorabend daraufhin angesprochen. 1971 richtet er deshalb als Standortältester für einige Zeit eine Standortstreife ein, die offiziell für die Überprüfung der militärischen Kraftfahrzeuge in der Umgebung vorgesehen ist. 1972 wird wieder eine Standortstreife eingerichtet, die in der Stadt angelegene Soldaten auf die Ausgangsberechtigung während der Dienstzeit, auf korrektes Auftreten und das Tragen des Haarnetzes überprüft. Nach einigen Jahren wird wieder ein kurzer Haarschnitt (Haar- und Barterlass von Helmut Schmidt) angeordnet und damit ist das äußerliche Bild wiederhergestellt.

Der innere Wandel der Gesellschaft kann nicht aufgehalten werden. Mit dem Trend zum Individualismus wächst die Empfindsamkeit der Umwelt gegenüber und der Wille, störende Einflüsse nicht mehr hinzunehmen. Verbunden mit einem Gefühl geringer werdender Bedrohung von außen wird erste Kritik an der Bundeswehr geäußert. War es in den ersten Jahren unseres Geschwaders hauptsächlich die Angst vor Abstürzen in bewohnten Gegenden, so wird jetzt der Lärm der Flugzeuge als Störfaktor kritisiert. Im Februar 1975 diskutiert der Kommodore mit Bürgern von Wester-Ohrstedt im Rahmen einer „Ländlichen Informationswoche“ über den Fluglärm. Sie fordern die Einstellung des Flugbetriebes zu bestimmten Tageszeiten. Der Forderung kann nicht entsprochen werden, aber es wird darauf hingewiesen, dass das Geschwader in einer Selbstbeschränkung seit Jahren während der Mittagszeit keine Überflüge in geringen Höhen zulässt. Im November 1975 beklagt sich die Gemeinde Schwesing über den Fluglärm und damit verbundene Baubeschränkungen. 1979 wird über den Nordstrander Bürgermeister berichtet, der Flüge über Nordstrand und dem Wattenmeer kritisiert. Erstmals wird das

Wattenmeer als Zone für wildlebende Tiere in die Diskussion gebracht. Bereits im Mai war auf Antrag der Interessengemeinschaft „Weißer Storch“ vom Kommodore zugesagt worden, Bergenhusen in der Zeit vom 01. April 30. Oktober nicht zu überfliegen. Im Mai 1983 nimmt der Kommandeur der 3. Luftwaffendivision, Generalmajor (GenMaj) Winfried Schwencke, in den „Husumer Nachrichten“ Stellung zu den erforderlichen Tiefflügen, die wegen des Fluglärms auf besonderen Protest stoßen. Vertreter der Gemeinden Mildstedt, Rantrum und des Amtes Treene besuchen im Februar 1984 das Geschwader.

Eines der Hauptthemen ist der Fluglärm der an und abfliegenden Flugzeuge. Im September 1985 fordern Bürger von Süderstapel den Einsatz eines „Sky Guard Radars“ zur Überwachung der Flüge. Sie sprechen bereits von „Tiefflugterror“. Als Reaktion des Verteidigungsministeriums auf die massiven Proteste in der Bundesrepublik wird im Mai 1986 der Tiefflug während der Mittagszeit eingestellt. Zusätzlich sollen weitere Tiefflüge ins Ausland verlegt werden. Diese Überlegungen belasten Luftfahrzeugführer und technisches Personal, weitere Trennungen von der Familie sind die Folge. Über dem Wattenmeer wird die Flughöhe zunächst auf 2.000, im August 1987 auf 3.000 Fuß angehoben. Damit wird der Einrichtung des Nationalparks Rechnung getragen werden. Auf Anforderung des Kommodore wird im selben Monat ein „Sky Guard Radar“ am Deich eingesetzt, um der Bevölkerung zu zeigen, dass sich die Luftfahrzeugführer an die Beschränkungen halten. Vom April Oktober 1988 werden 20 Phantoms des Aufklärungsgeschwaders 52 in Leck wegen Reparaturarbeiten an der Piste nach Husum verlegt. Die Fluglärmprobleme nehmen damit zu. Bereits im Mai erstattet die Kirchengemeinde Mildstedt Anzeige und die Gemeindevertretung legt Beschwerde beim Ministerium ein. Um den Fluglärm erträglich zu gestalten, werden die Anflugverfahren mehrfach abgeändert. Im Juni findet in Schwesing eine Bürgerversammlung statt, die eine Umrüstung auf den TORNADO wegen des höheren Lärmpegels verhindern soll. Nach dem Flugunfall in Ramstein werden Emotionen in die Diskussionen um den Tiefflug eingebracht. Mit sachlichen Darlegungen ist nicht mehr viel zu erreichen. Der Kommodore nimmt im November mit Piloten an einer Landtagsdebatte über den

Tiefflug teil. Politiker halten den Tiefflug nicht mehr für unbedingt erforderlich. Nach dem Flugzeugabsturz in Remscheid im Dezember 1988 werden zunächst Flüge unter 10.000 Fuß und kurz darauf alle Flüge von Militärflugzeugen bis zum 2. Januar 1989 verboten. Seit dieser Zeit ist es etwas ruhiger geworden um die Tiefflüge der Bundeswehr und ihrer Alliierten in der Bundesrepublik. Ein Flugunfall würde die öffentlichen Diskussionen sicherlich wieder aufflammen lassen.

Eine weitere Folge der inneren Wandlung ist, dass Gruppierungen in der Bundesrepublik die Aufgaben der Soldaten in Frage stellen und sie in öffentlichen Diskussionen angreifen. Um diesem Prozess zu begegnen, stellen sich Soldaten der Herausforderung und begründen ihre Auffassungen. Erstmals nimmt der Kommodore im März 1979 an einer Podiumsdiskussion zu dem Thema „Frauen in der Bundeswehr“ teil. September 1980 folgt die Teilnahme an einer Diskussion der evangelischen Kirchenjugend zum Thema „Frieden“ und November 1981 eine Diskussion mit dem „Kirchlichen Dienst in der Arbeitswelt“. Im September 1982 spricht der Ministerpräsident von Schleswig-Holstein, Dr. Gerhard Stoltenberg, bei einem Besuch des Geschwaders davon, dass bei den Gedanken zur Landesverteidigung eine zurückgehende Übereinstimmung festzustellen ist. Er verlangt eine klare Stellungnahme der Politiker und fordert von den Soldaten die Herausstellung der sozialetischen Begründung des Wehrdienstes. Das Geschwader stellt sich dieser Aufgabe in der Tätigkeit der Jugendoffiziere und als Gesprächsteilnehmer in weiteren öffentlichen Diskussionen. Politisch bahnt sich jedoch eine Veränderung an. Die Notwendigkeit des Wehrdienstes wird zwar nach wie vor von fast allen Parteien anerkannt, Stärke und Ausrüstung der Bundeswehr und speziell der Luftwaffe werden jedoch nur noch von der Regierungskoalition getragen. Als im September 1983 vor dem Kasernentor eine Sitzblockade stattfindet, ist nur der Politiker Peter Harry Carstensen bereit, sich zu den Soldaten zu stellen. Teile der SPD und alternative Parteien wollen darüber hinaus das Auftreten der Bundeswehr in der Öffentlichkeit einschränken. Der Kommodore nimmt 1988 bei einer Sitzung der CDU Kreistagsfraktion, zu der er eingeladen ist, dazu Stellung. Ein SPD Bundestagsabgeordneter fordert deswegen den Ver-

teidigungsminister auf, den Kommodore disziplinar zu maßregeln. Unter vielen Soldaten des Geschwaders macht sich Empörung und Enttäuschung bemerkbar. Sie verlangen von Politikern den notwendigen Rückhalt solange die Mehrheit der Bevölkerung den Verteidigungsauftrag befürwortet, die Ausrüstung die dafür erforderlich ist und die Anerkennung der Tatsache, dass Soldaten für den Erhalt der Bundesrepublik auch ihr Leben einsetzen müssen.

Die letzten Sätze sagen etwas über die Problematik der Soldaten, die sich zur Verteidigung bekennen, spiegeln jedoch nicht den Alltag des Geschwaders wieder. In den 30 Jahren des Bestehens hat sich in vielen Überprüfungen gezeigt, dass das Geschwader in der Lage ist, seinen Auftrag zu erfüllen und sich wechselnden Lagen anzupassen. Darüber hinaus sind die Soldaten Teil der Bevölkerung geworden. Sie nehmen am öffentlichen Leben teil, engagieren sich in Ehrenämtern und übernehmen soziale Verpflichtungen. Darin zeigt sich eine tiefgreifende Verflechtung des Geschwaders mit seiner Umgebung und ein Erfolg des Konzepts „Staatsbürger in Uniform“.

Trotz der misslungenen Beschaffung von TORNADOs für Husum wird die Aufnahme von Flugzeugen (Lz) dieses Typs vorbereitet. Die Überrollstrecken der Piste werden bei der Erneuerung 1990 verlängert und die Fanganlagen erneuert. Für 1993/1994 wird der Umbau der Flugzeugschutzbauten (FSB) und für 1994/1995 die Erneuerung der Rollwege geplant. Nur die Piste wird noch erneuert, die anderen Maßnahmen fallen den veränderten politischen Verhältnissen zum Opfer. Die 1989 beginnende, sich immer schneller verändernde politische Lage, veranlasst das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) zu Einsparungen. Bei der geringer werdenden Bedrohung kann die Mittelaufwendung für Erhalt und Erneuerung der Bw auf hohem Stand nicht mehr gehalten und begründet werden. Im Dezember 1990 werden noch 420.000 Soldaten für erforderlich gehalten. Bereits 1 1/2 Jahre später werden als Obergrenze 370.000 Soldaten in den Vereinigungsverträgen festgelegt, und das unter Einbeziehung der noch vorhandenen etwa 186.000 Soldaten der Nationalen Volksarmee (NVA). Die im Januar 1990 beginnende Planung für die

Luftwaffenstruktur 4 mit zunächst 15% Abbau muss immer wieder den politischen Rahmenbedingungen angepasst werden.

Der Alpha Jet, seit der Beschaffung in der Kritik, macht Ende 1989 wieder Schlagzeilen. Der Bundesrechnungshof verlangt die Stilllegung von 2 Geschwadern. Da finanzielle Mittel für die Beschaffung anderer Flugzeuge fehlen, wird in Husum die Auflösung des Geschwaders bereits im Januar 1990 in den Medien befürchtet. Im Bereich des Geschwaders wird nur im Dezember 1990 eine Planung des Führungsstabs Luftwaffe (FÜL) bekannt, alle weiteren Informationen müssen der Presse entnommen werden. Obwohl erst im August 1991 die Entscheidung des BMVg getroffen wird, zeichnet sich der tatsächliche Verlauf sehr viel früher ab, wird aber in seinen Zusammenhängen nicht erkannt und ernst genommen. Anteil daran haben lokale Politiker, die Forderungen aufstellen und mit Vehemenz vertreten. Die Realisierung kann jedoch nicht erreicht werden. Mit Beginn 1991 werden die finanziellen Mittel für Baumaßnahmen und Bauunterhaltung gestrichen und freiwerdende Dienstposten (DP) nicht mehr besetzt. Eine Schere zwischen noch unveränderter Aufgabenstellung und vorhandenen personellen und materiellen Möglichkeiten beginnt sich zu öffnen. Aufgabeneinschränkungen in vielen Bereichen müssen hingenommen werden. Die Zweitausbildung für einsatzwichtige Funktionen wie ABC/SE, Luftraumbeobachter (LRB) und Flugabwehrkanonen (FlAK)-Soldaten muss eingestellt werden. In Kommandobehörden wird diese Veränderung nur unwillig hingenommen. Immer wieder muss der tatsächliche Stand in Stellungnahmen vorgelegt und erläutert werden. Trotzdem wird für November 1991 noch ein TAC EVAL geplant. Erst nach Vorlage der für diesen Zeitraum zu erwartenden Personalsituation schließt sich der Divisionskommandeur und nach einigem Zögern der KG Luftflotte der Ablehnung des TAC EVAL an. Tatsächlich ist der Verlauf der Auflösung so weit fortgeschritten, dass bereits 11/2 Monate nach dem geplanten TAC EVAL eine fliegende Staffel aufgelöst wird!

Im Februar 1991 werden die Landesregierungen über die Bw Planungen unterrichtet. Sie sollen Stellung nehmen und in Standortfragen mitentscheiden. In der Öffentlichkeit ent-

zünden sich die Diskussionen am Verlust der Kaufkraft der von der Abrüstung betroffenen Kreise und Gemeinden. Konversionsbeiräte werden gebildet und für den Kaufkraftverlust wird ein vom BMVg zu leistender Ausgleich gefordert. Die Schicksale der von der Auflösung betroffenen Soldaten, zivilen Mitarbeiter und Familienangehörigen werden nur wenig beachtet!

Da noch keine offiziellen Ankündigungen auf dem Dienstweg bei der Truppe vorliegen, herrscht bei den Soldaten immer noch die Hoffnung auf den Erhalt des Verbandes. Hinweise auf die Realisierung der Planung werden nicht ernsthaft genug beachtet. Schon im Juli 1990 hatten die „Husumer Nachrichten“ unter Bezug auf Führungspersonal der Lw über die Konzentrierung von Flugabwehr (Fla) Kräften auf Flugplätzen berichtet. Im März 1991 überprüft eine Gruppe der Abteilung Führungssysteme der Lw (Abt FÜ-SystLw) die Fernmelde Kapazität des JaboG 41 auf Brauchbarkeit für einen Flugabwehr Raketen- (FlaRak) Verband. Eine der Optionen enthält die völlige Überplanbarkeit (Abänderung) des Flugplatzes. Zeichen, welche die spätere Lösung bereits andeuten.

Mit der ersten offiziellen Ankündigung der Lw Planung bis auf Einheitsebene am 23. Mai 1991 beginnt die aktive Auflösungsphase im Verband. Der Kommodore setzt bereits jetzt die Priorität Auflösung vor Einsatz. Die Sozialfälle werden erfasst und für sie werden Dienstposten in standortnahen Einheiten ermittelt. Erste Lösungsansätze werden bei Besuchen der SDL im November 1991 gesucht. Das Gros der Husumer Soldaten wartet auf eine Einplanung im aufzustellenden TORNADO Geschwader in Jagel. Da die Stärke- und Ausrüstungsnachweisung StAN aber noch nicht verfügbar ist, dauert es bis zum Oktober 1992, bis alle DP besetzbar sind. Beim Zivilpersonal werden die Auswirkungen der Auflösung erst später bekannt. Im Juni 1992 wird die Zahl der im Standort einzusparenden DP veröffentlicht. Bis zum Beginn 1993 können noch nicht alle Arbeiter und Angestellten untergebracht werden.

Für die materielle Abwicklung und die Übergabe der Liegenschaften an die Flugabwehrraketengruppe (FlaRakG) 26 wird eine Projektgruppe gebildet. Die Materialabgabe

wird geplant und den Kommandobehörden zur Entscheidung vorgelegt, ebenso die Schritte der Einsatzeinschränkungen in den verschiedenen Bereichen. Notwendige Entscheidungen der Kommandobehörden laufen jedoch nur zögernd ein. Sie bestätigen teilweise nur die durch den Abbau bereits geschaffene Realität. Im Dezember 1991 wird in einem Organisationsbefehl (OrgBefehl) des FÜL für die Auflösung des JaboG 41 der Erhalt des Flugplatzes als Diversion Operation Base (DOB) Kat III verfügt. Der Flugplatz soll in 240 Tagen für die Aufnahme fliegender Kräfte einsatzbereit gemacht werden können. Es gibt jedoch noch kein Konzept für die Rahmenbedingungen. Erst im Mai 1992 wird die Festlegung getroffen, dass der Flugplatz in 240 Tagen nach Sichtflug (VFR) und Blindflug (IFR) anfliegbar sein muss, Material für Verteidigungshilfe eingelagert werden muss und Flugsicherungsgerät vor Ort eingelagert werden soll. Da Startbahn Instandsetzungs- (SBInst) und anderes Material schon zu 60% abgeflossen ist, bedeutet das die Wiederzuführung. Für Umfang und Lagerung des Flugsicherungsmaterials gibt es bis Redaktionsschluss 1993 keine Entscheidungen! Der absolute Höhepunkt ist das Fernschreiben einer Kommandobehörde bezüglich der Lagerung von Flugsicherungsgerät in Lkw Größe in beheizten Büroräumen. Die Lösungsvorschläge des JaboG 41 werden verworfen, stattdessen werden 24 Gebäudenummern angegeben, die zur Verfügung stünden. Das Erstaunen vor Ort ist groß, als die Überprüfung ergibt, dass die Nummern Einrichtungen wie Einmannkontrollstände (Controlpits), Bunker (Bw 50), Fanganlagen, Trafostationen und sogar Feuerlöschübungsbecken und Kompensierplatte bezeichnen! Im Fernmeldebereich sollen die Vermittlung und die Fernschreibstelle in Standortfernmeldeanlagen umgewandelt werden. Noch verfügbares ziviles technisches Fm-Personal muss für Umschulung und Einsatz an einem anderen Ort vorgesehen werden.

In anderen Bereichen gibt es weniger Probleme, die Umschulung der LF und des Lfz technischen Personals läuft verzögert, aber noch rechtzeitig an. Für 1993 noch erforderliche Flugstunden wird eine Ausbildungsgruppe mit 5 Alpha Jets auf Betreiben des Geschwaders in Jagel eingerichtet. Die notwendigen Umschulungen für den Einsatz im TORNADO Verband bedeuten jedoch für Betroffene bis zu

15 Monaten Abwesenheit, eine hohe Belastung für alle Familienangehörigen.

Für die Abwicklung der Auflösung nach dem 31. März 1993 wird „Restpersonal“ vorgesehen, das den FlaRak unterstellt wird. Es besteht aus Soldaten mit kurzen Restdienstzeiten und wenigen zivilen Mitarbeitern. Für die ehemaligen Angehörigen des Kampfgeschwaders 2 bedeutet die Auflösung des Geschwaders das Ende der Patenschaft. Es wird beschlossen, sich keinem neuen Verband mehr anzuschließen. Bilder und Gegenstände werden in einem der Traditionsräume untergebracht und von der Traditionsgemeinschaft betreut.

Die von Angehörigen des Geschwaders übernommenen sozialen Verpflichtungen werden teilweise weitergeführt. Die Unterstützung der Aktion „Essen auf Rädern“ war schon früher wegen der wöchentlich nur einmaligen Ausga-

be von Tiefkühlkost eingestellt worden. Die von der Unteroffiziersvereinigung JaboG 41 durchgeführte Kinder und Altenbetreuung wird von der Unteroffiziersvereinigung Fliegerhorstkaserne weitergeführt. Wegfallen werden jedoch die vielen Aktionen und spontanen Sammlungen für Verbände und Einzelpersonen, die im Verlauf von 33 Jahren ein bedeutender Faktor für Husum und Umgebung waren.

Die offizielle Verabschiedung des Geschwaders mit der Fahnenübergabe im Dez. 1992 setzt einen Schlusspunkt, der nicht für alle endgültig ist. Viele ehemalige Geschwaderangehörige bleiben im Kreis NF, sie sind hier heimisch geworden und sind Teil der Bevölkerung. Von ihnen, der Traditionsgemeinschaft und den von ihr betreuten Traditionsräumen wird die Erinnerung an das Jagdbombergeschwader 41 und des mit ihm verbundenen Kampfgeschwaders 2 aufrecht erhalten.