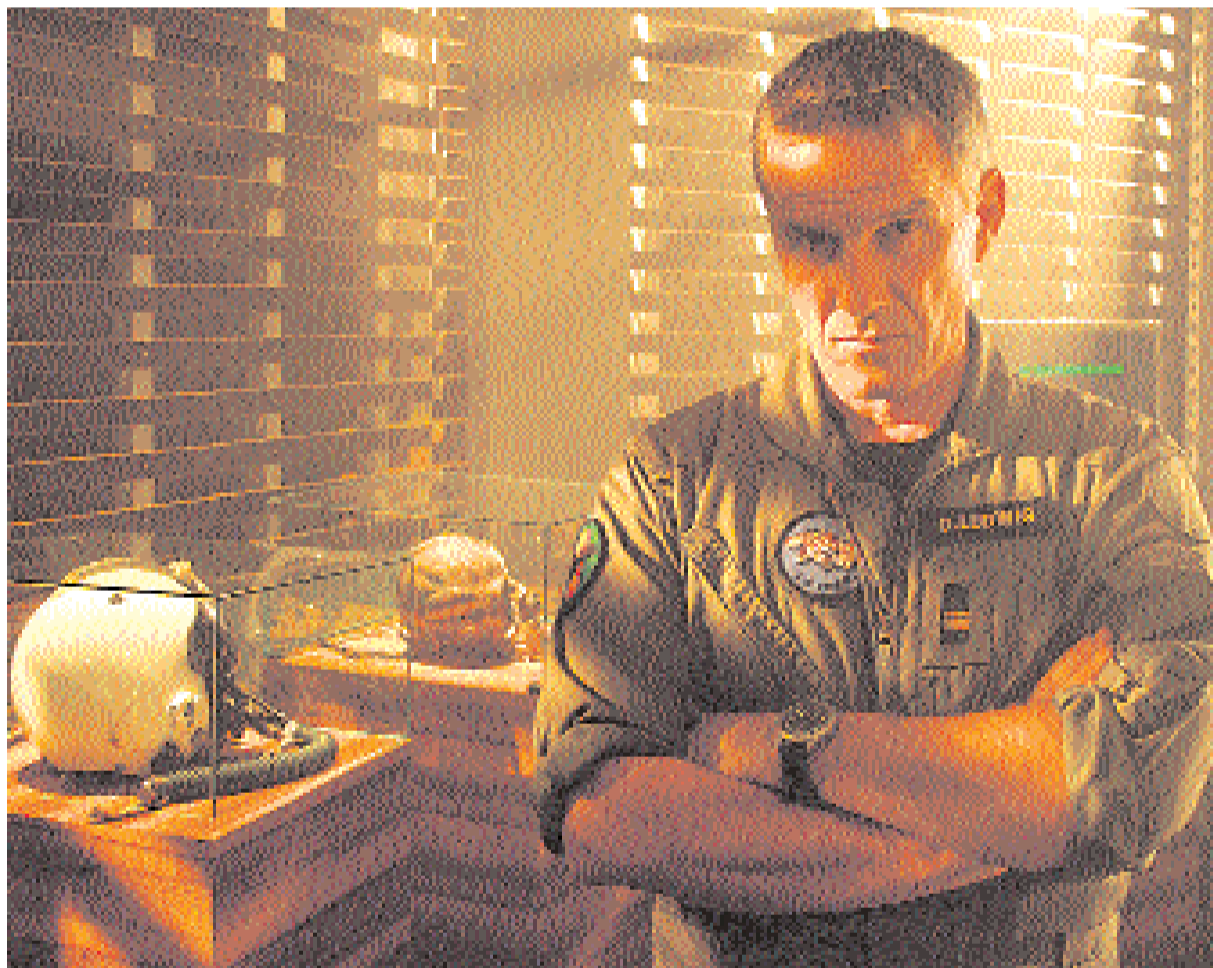


Hornet im Honigglas, MiG über Meiringen

Militärpilot war sein Traumberuf. Es sollte nicht sein. Heute hält sich Daniel Ludwig im Flugsimulator und als fiktiver Top Gun in einer VBS-Charmeoffensive schadlos. Ein dröhnender Albtraum ist hingegen für manche Anwohner der Militärflugplatz Meiringen. Mit seinen verschiedenen Rollen im Gepäck hat sich der Schauspieler und Autor im Berner Oberland seiner Sucht zu stellen versucht.



Take-off

Erzittert und er duckt sich. Er krallt sich in den Beton, er sammelt sich, er bebt vor Wut, er brüllt. Die Zeit bleibt stehen. Timeout. «Tiger uno, cleared for take-off.» Jetzt. Er bäumt sich auf, er grollt, er glüht, es flammt aus seinem Hintern, es donnert dumpf: Der amerikanische Kampffjet Northrop F-5E Tiger der Swiss Air-Force, spitz und mausgrau, braust über die Piste, wirft sich in die kühle Luft.

Im Cockpit rüttelnde Routine: Bremsen lösen, Schubhebel bis zum Anschlag, Nachbrenner ein, ausrichten, Knüppel gen Bauch, abheben bei 260 km/h, wie eine nasse Blache sackt die graue Piste weg, das Haslital verschwimmt, Fahrwerk rein, Nachbrenner aus, es rumpelt, es rüttelt, es rumort. Früh sind wir abgehoben, der Tiger und sein Lenker, der Tigertank ist nur halb voll. Weder Bomben noch Raketten, gar nichts Böses haben wir an Bord, keinen Tod am schlanken Flügel, wir sind leicht und wir sind clean.

Climb

Steil stiebt der liebe Tiger in die Höhe, rechts huscht der Ballenberg vorbei, knapp zu erkennen das Bündnergehöft «Campatsch», wo ich 2003 den «Jürg Jenatsch» auf dem braunen Wallach Hercules gab. Keine Zeit für Nostalgie, rasend schnell geht es hinan. Brienz duckt sich zernarbt und leidgeprüft unterm Tigerschatten, gletschermilchig glotzt der Brienzersee. Rothorn, Tannhorn, Harder, alle Hoger beugen sich devot, halb sinken sie, halb knien sie darnieder, es entblößen sich das Eriz, das Emmental, das Mittelland, der Jura. Windgekräuselt döst der flaschengrüne Thunersee in seinem alten Bett. Interlaken und Mystery-Park, Niederhorn und Niesen, Aaretal und Chabisland, alles sieht man aus der Kanzel, man sieht weit, man sieht die Welt. Sie ist diesig, zum Greifen fern, leicht gekrümmt und wunderschön.

Ich fliege «VFR», d. h. nach Sicht, unkontrolliert und grenzenlos reinhardmeyfrei. Höhe 4000 m, etwas Gas weg, Linkskurve, direkt vor der Tigernase türmen sich die ewiggleichen, ewigschönen Eigermönch und Jungfrau wie Bretter vor dem Kopf. Unten schimmert starr das Auge des Bachalpsees, rechts zeigt sich bereits der Lac Léman, nördlicher der Neuenburgersee, grünlich flach, ein umgekippter Pastis auf dem Beizentisch. Der Himmel dunkelblau. Wieder Vollgas, Spass muss sein, wir stechen in die Watterwolken, es wird weiss, es wird blau, Knüppel links, Knüppel rechts. Handzahn ist der liebe Tiger. Hoch überm Oberland bin ich der Herr der Dinge, bin Raum, bin Zeit, bin ganz allein und bin im Himmel.

Air sickness

Weit weg ist er, der Halbwüchsige, der sich in den Siebzigern mitten im Kalten Krieg für die Militärpilotausbildung bewirbt. Der sich unter den gestrengen Augen des Luftwaffenpsychologen in Dübendorf beim Rorschachtest blamiert, der nicht den Unterschied erklären kann zwischen Zwei- und Viertaktmotor, weil er halt ein Velo und kein Töffli hat. Dem es schlecht wird in den Autos, übel in den Zügen, mulmig auf dem Meer, «bewegungs-krank» ist, wie der Fliegerarzt mitleidlos feststellt. «Du würdest schon beim Start im Jet auf die Armaturen kotzen.» Und dann erst der Heuschupfen. Wie wollt ich denn im Pollenfrühling vom Cockpit aus die bösen Russen sehen in ihren MiGs, wenn ich das Pilotenhelmsvisier von innen mit Schnuder tät verschmieren? Und die Pollenallergie beeinträchtigt auch das Gleichgewichtssystem, sagt der Arzt kopfschüttelnd. «Oh nein, junger Mann, das

mit der fliegerischen Vorschulung, das vergessen wir am besten.»

Zurück nach Bern gings mit einem von der Gotte gesponserten Balair-Linienflug von Kloten nach Belpmoos, Flugzeit nur 25 Minuten. Die alte Fokker F-27 Friendship schraubte sich im Föhnsturm schwankend Richtung Hauptstadt, ich musste würgen, die Hostess brachte einen Sack, doch nicht mal richtig kotzen ging, mir kam nur die Galle hoch. Beim Abholen im Belpmoos meinte die Mutter, ich sähe käsig aus: «Wie ist es denn gegangen, wirst du jetzt Pilot?»

Autopilot

Ich drücke die Taste «P», das ist die Pausentaste auf dem Keyboard meines Laptops, und lasse den lieben Tiger hoch über den Alpen eingefroren hängen. Der Flugsimulator 2004 von Microsoft ist ein phantastisches Spielzeug. Insbesondere die Landschafts-Software «Switzerland Professional», eine fast fotoreale Szenerie der Schweiz, dreidimensional und hoch detailliert, ermöglicht dem virtuellen Piloten, sich mit selbst gewählten Flugzeugen schweizweit zu tummeln und beispielsweise mit einem Pilatus Porter oder einer Cessna ausgedehnte Alpenflüge zu unternehmen. Mit Hilfe von Joystick und Hat Switch findet Bergführer Emil Feuz aus Unterbach auf dem Bildschirm meines Laptops auf Antrieb die Gaulihütte, das Mattenseeli, das Ritzlihorn.

Ein Frühlingstag in Unterbach im Haslital. Ich sitze bei Esther und besagtem Emil Feuz am Chuchitisch in einem schönen alten Holzhaus direkt an der Piste des Militärflugplatzes. Ganz Unterbach ist seit 1941 durchgängig vom Militär besetzt. Ganz Unterbach? Nein, die Bewohner eines kleinen Holzhauses leisten seit über dreissig Jahren Widerstand. Emil Feuz ist Majestix und Esther Feuz die Gutemine. Sohn Chrigu Feuz hat etwas von Asterix, Tochter Bethli spielt Posaune und steht somit für Troubadix, den Barden. Hündchen Idefix ist der fette Appenzeller mit dem bösen Blick und dem Geknurr. Einen Obelix kann die Familie Feuz nicht bieten. Er könnte graue Kampfflugzeuge für Menhire halten, das käme teuer. Zaubersrank gibts in Unterbach auch keinen, höchstens eigenen Most.

Schwierig seien die Feuzes, sehr schwierig, meinen am Telefon selbst hohe Militärs etwas nervös. Als eher standhaft und standorttreu bezeichnen sich hingegen Feuzes. Ja, es stimmt: In den Siebzigern wurde ihnen vom Bund ein anderes Grundstück angeboten, ganze 100 m weiter weg von der Piste. Emil «Migge» Feuz, Bergführer und Lehrer, ein Gesicht wie aus dem Silvabuch, und Esther Feuz, Sozialbetreuerin und Laienspielerin am Landschaftstheater Ballenberg, hätten schon gewollt, aber das Bewilligungsverfahren für diesen Tausch sollte damals öppe zwei Jahre dauern, viel zu lang. Das Militär hätte es ja in der Hand gehabt, das Prozedere es biribitzeli zu beschleunigen, tat es aber nicht. So sind Feuzes halt geblieben und haben hier gebaut. «Damals gabs ja die Venoms und die Hunter, und dann kamen frisch die Tiger», meint Migge Feuz, «das war knapp zu ertragen, aber gegen die F/A-18 Hornets waren das reine Flüsterjets.»

After burner

Draussen starten wie auf ein Stichwort vier F/A-18 der Fliegerstaffel 11 mit dem Nachbrenner. Das Haus fängt an zu zittern, im Chuchichäschli klirren die Gläser, es klappert das Geschir, alles vibriert. Gespräche sind unmöglich geworden, man erstarrt, verharret, verkrampft sich, wartet. Weit mehr als damals bei den Pro-

«Second Life»: PR-Militärpilot a. D. Daniel Ludwig (oben), und mit seinem Laptop auf dem Flügel eines «Tiger».

PHILIPPE WEIBEL/ADRIAN MOSER

ben im Landschaftstheater Ballenberg. Dort musste man zwar oft kurz unterbrechen, der Lärm hallte aber nicht allzu lange nach im Ohr, doch hier bei Feuzes dringt der Triebwerkklärm nicht nur über Trommelfell und Hörnerv praktisch ungedämpft ins Hirn, er geht gehörig in die Knochen, geradewegs ins Mark.

«Ich bin kein Flugplatzgegner, wie sie hier zum Teil behaupten», sagt Emil Feuz. «Klar, wenn der Platz mal zumacht, dann gehe ich einen Halben trinken.» Er bezeichnet sich eher als Kritiker, habe als Anwohner, als Bergführer, als Bürger und als Steuerzahler halt seine eigene Sichtweise. «Ich kann verstehen, dass viele Leute hier nur die Arbeitsplätze sehen und nicht den Lärm, den dieser Flugplatz mit sich bringt.» Doch Arbeit sei keine Notwendigkeit für sich selber, Arbeit sei das Resultat aus einer Notwendigkeit. Und er fragt: Ganze 33 F/A-18 Hornets und 55 F-5 Tiger für ein so kleines Land? Zur Terrorismusbekämpfung? «Gut. Stellen wir uns Bombenanschläge auf die Streetparade, auf den Cupfinal, auf den Autosalon, auf die Euro vor. Was sollen da die Jets ausrichten?» Er wolle nicht St. Florian bemühen, sagt Emil Feuz. «Ich bin bereit, auch hier etwas Fluglärm zu ertragen. Aber ein paar Jets sollten doch reichen, um die eigentlich einzige verbliebene Rechtfertigung, nämlich das Davoser WEF, zu schützen.» Sollen sie diese wenigen Jets akkurat pflegen, sagt Feuz, zur Bewahrung des technologischen Wissenstandes und von mir aus als Spielzeug. «Das längt doch. Bedrohungen wirds wohl immer geben, aber von unseren Nachbarn greift uns in dieser und in der nächsten Generation wohl keiner an. Und bis das so weit sein sollte, ist ein Männlein in einem Jet romantische Vergangenheit, da gibts dann andere Technologien.»

Airshow

Ein paar Tage später. Der Winter ist zurückgekehrt ins Hasli. Nebel, Schnee, Matsch und Militär, wohin man schaut. Es ist Tag der offenen Tür auf dem Militärflugplatz Meiringen, auch Tag des offenen Triebwerks, denn in einem Neubau der «oberiridischen Betriebsinfrastruktur» liegt im kalten Tageslicht eine nackte Tigerturbine aufgebockt auf einem Holzgestell. Im Tenü blau ein Flugzeugmech mit Schnauz, der uns Banausen das Verdichten und Verbrennen, das kontrollierte Explodieren leicht gelangweilt näher bringt.

Daneben, hoch aufgespiesst auf drei metallenen Stüpern: das Tafelsilber der Swiss Air-Force: eine F/A-18 Hornet, fliegende Hochtechnologie, ein Schlachtschiff der Lüfte. Jetzt flattert das Teil im geschlossenen Hangar hilflos mit metallenen Flügeln wie die Hornisse im Honigglas. Das Seitenruder wedelt, die Landeklappen klappern, das Höhenruder wippt, das Fahrgestell fährt ein, fährt aus.

Vorn an der Flugzeugschnauze erigiert eine Art Stachel. Es ist der Betankungsstutzen, mit dem der Flugzeugführer zwecks Treibstoffaufnahme bei Tankflugzeugen andockt, um Kerosin zu nuckeln. Eine tolle Demo, alle Achtung. Unten vom Hangarboden aus, also von der Basis, staunen stolz die Väter, schauen scheu die Buben, geduldig die wenigen Frauen, fachmännisch die Pensionäre, die mit Bauch und Mütze von der Patrouille Suisse. Jawohl. Wir sind da, wir sind das Volk, wir haben das bezahlt und jetzt zeigt uns mal, wie das alles funktioniert.

Showdown

Weiter hinten auf dem Flugplatz steht die Triebwerksprüfzelle, «Bremshalle» genannt, ein schallisoliertes Gebäude, wo schreiende Triebwerke ohne Mutterflugzeug mitleidlos geprüft werden. Besucher

stehen Schlange, um sich freiwillig dem infernalischen Getöse auszusetzen. Wie wärs bei Feuzes in der Küche? Da erlebte man dieselbe Hölle, man könnte sitzen und es gäbe Hobelchäs und Most. Der Tag der offenen Tür ist Paul Eggenschwilers grosser Tag. Als Bindeglied zwischen Flugplatzkommando, der Immobilienfirma des VBS und der privaten Bauwirtschaft feiert der bald Sechzigjährige mit allen Beteiligten den Abschluss der Neubauten auf dem Militärflugplatz.

Als gelernter Zimmermann und später als Schiessgehilfe auf dem Luftwaffenübungsplatz Axalp brachte er es bis zum Betriebs-Bauprojektileiter. Ausserdem ist Paul ein exzellenter Laienschauspieler im Ensemble des Landschaftstheaters Ballenberg. «Für mich ist Theater ein Ausgleich, die Weitsicht, die es beim Bauen braucht, ist auch gut für das Theater, für die Regie. Wir reden in einem frisch gestrichenen Büro des sanierten Administrativgebäudes, Flugplatzkommandant Paul Schild gesellt sich dazu, lehnt sich an eine Wand und hört aufmerksam zu.

«Der Fluglärm ist da, das ist klar», sagt Eggenschwiler Paul, «aber es ist unser Lärm, von unsern Flugzeugen. Beim Proben auf dem Ballenberg hat mich der Lärm noch nie gestört. Wenn ein Jäger in den Wald geht und sein Hund gibt an und lärmt, dann ist das für den Jäger etwas Schönes, für den Wanderer wohl eher nicht. Es kommt immer auf die Perspektive an.» Die Feuzes? Ja, die möge und respektiere er. Er habe noch nie Probleme

gehabt mit Miggel. Auch nicht mit Esther beim Theater auf dem Ballenberg, dort werde sowieso nicht politisiert. «Aber im lawinengefährdeten Hang zu bauen und dann lamentieren, wenn die Laui kommt, mit so einer Einstellung habe ich etwas Mühe», sagt Eggenschwiler Paul.

Actor

Fünf Monate vorher, Anfang November 2006. Flugplatz Dübendorf, Bremshalle. Hier testete man einst die Triebwerke von Venom, Mirage und dem Tiger, es dient jetzt als Filmstudio für den Armeefilmdienst, heute «Zentrum für elektronische Medien ZEM» genannt. Eine Filmcrew hat ein Studio eingerichtet, einen Raum mit Monitoren, Projektionsflächen und ausgesuchten Accessoires wie Kampfpilotenhelme oder Navigationsgeräte. Es wird die neueste Charmeoffensive des VBS und der Swiss Air-Force gedreht, eine topmoderne Info-DVD über Auftragspektrum, Aufbau und Strukturen der Schweizer Luftwaffe. Das ist nötig, wird man doch bald im Parlament um neue Kampfflugzeuge als Tiger-Ersatz buhlen müssen: Eurofighter, Gripen, Rafale, Super Hornet. Neue Spielzeuge braucht das Land.

Unter vielen graumelierten Schönlingen wählte man nach einem Casting ausgerechnet mich, den Schauspieler Daniel Ludwig, um die Benutzer dieser DVD in der Rolle eines Militärpiloten a. D. durch virtuelle Räume zu führen. Locker und Kompetenz vortäuschend,

durfte ich erzählen von Lufträumen, Kontrollzonen, von den Abfangjägern, die «Luftpolizeiliche Aufgaben» wahrnehmen, indem sie aufsteigen zu Fremdflugzeugen, um «eine visuelle Inspektion des Flugmittels» vorzunehmen. Was sich in der Realität wohl darauf beschränkt, die Immatrikulationsnummer des Flugzeuges mit dem bei Skyguide eingegebenen Flugplan zu vergleichen. Nicht wirklich spannend für einen echten Kampfpiloten in seinem Jet. Er wird sich im engen Schweizer Luftraum wohl eher freuen, bald nach Norwegen, Schweden oder Sardinien zu fliegen für Manöver mit befreundeten Nationen, denn dort ist noch viel Platz.

Auftragspektrum? Bedrohungsszenarien? Zukunftsstrategien? Das ist den meisten Piloten letztlich wohl egal. Gewiss: Sie sind ausgesuchte Militärs, sind rational geschulte Ingenieure, loyale Staatsbürger. Und doch, unterm Strich, sind sie staatsbesodete Süchtige, die nur eines wirklich interessiert: das Fliegen.

Vielleicht wird er einst kommen, der Tag, wo ich als hüftsteifer Pensionär an einem lauen Sommerabend an den Südhängen des Wilerhorns meinen gelben Gleitschirm ausbreite, die Leinen sortiere, den Helm aufsetze, mich angurte und starte. Und ohne vorher die Skyguide auf dem Militärflugplatz Meiringen untertänigst um Flugbewilligung beten zu müssen, was heutzutage im Haslital jedem Paragliderpiloten während Flugdienstzeiten strikte vorgeschrieben ist, werde ich laut-

los und von leichter Abendthermik sanft geschaukelt in Richtung Unterbach gleiten, mit sanften Wingovers etwas Rittigampfi machen, zwei, drei Juchzervon mir geben und dann auf dem verwaisten, von Gras und Butterblumen durchbrochenen Beton der Tigerpiste sachte landen.

Auf einem ehemaligen Hangar wird vielleicht ein Neonschild in der Abenddämmerung aufleuchten, «MAXON», der Name der Hightech-Firma aus Sachseln in Obwalden, die sich einst im Hasli um sah für einen Fabrikstandort, wohl aber wegen des Kampffjetlärms ennet dem Brünnig blieb. Ein erfolgreiches Unternehmen, das 39 Kleinstmotoren baut für ein Mobil, das etwas höher als die Swiss Air-Force zum Einsatz kommt – auf dem Mars.

Approach

Ich sollte meinen Tiger nach Hause in den Meiringer Hangar bringen. Doch ich suche mir im «Aircraft»-Menü des Flugsimulators 2004 einen andern Kampffjet aus, ich brauche Abwechslung. Ich wähle eine ex-sowjetische Maschine, die russische Mikoyan MiG-29, Nato-Name «Fulcrum», ein ganz scharfes Teil, das auf Demoflügen nach dem Zerfall der Sowjetunion selbst versierte F/A-18-Piloten schwindlig geflogen haben soll.

Also Menüwechsel und Doppelklick. Paff, da ist sie. Rauchend rauscht sie Richtung Schreckhorn, die schnittige Russin. Ich gebe sofort Vollgas, bewege ruckartig den Steuerknüppel nach rechts und rolle genüsslich über Grindelwald ein paar Mal um die Längsachse. Die Welt dreht sich blitzschnell auf den Rücken, der Eiger hängt schwarz vor Angst am Firmament.

Aus der letzten Rechtsrolle lasse ich die MiG topgunmässig cool abkippen zur Kleinen Scheidegg. Abfangen, Vollgas, Nachbrenner, Knüppel an den Bauch und vor dem Eigerletscher hoch in den «Silberhorn-Looping», ein Flugmanöver, dass die Patrouille Suisse mit ihren Tigern beim Lauberhornrennen zelebriert. Nur macht's die Russin noch ein Quäntchen enger. An den Flügelspitzen bilden sich weisse Kondensstreifen, die rasch in der trockenen Morgenluft verdunsten. Gas weg, ausgleiten und zurück über Männlichen, Schynige Platte, Axalp auf den Standardapproach nach Unterbach.

Touch-down

Auf Höhe Chaltenbrunnen-Hochmoor austrimmen der Maschine, Fahrwerk und Klappen raus, Landekonfiguration, der Reichenbachfall dampft unter der MiG, scharfe Linkskurve, Alpentower und Käserstatt voraus, Knüppel mehr links, voraus im Tal glänzt das Funtenen Baggersee, weiter westwärts rauscht die MiG, wir verlieren Höhe, Anflugspeed 285 km/h, ausrichten auf die Pistenachse, wir sind ein Quäntchen zu tief, Zwischengas, die Russin brüllt kurz auf, die Piste kommt näher, weisse Markierungen huschen unten durch, Gas auf Leerlauf, «touchdown», Nase runter und rein in die Klötze. Bremsen, ausrollen, stoppen. Von der Runway links zum Abstellplatz, Klappen einfahren, Triebwerke stilllegen, Stromkreise unterbrechen, Systeme runterfahren, Cockpithaube öffnen, fertig.

Table dance

Ich parkiere die attraktive Russin direkt auf dem nackten Beton vor der Skyguide. Da wird sie sich nun in ihrem Tarnkleid und den roten Sternen auf den Flügeln ein Weilchen produzieren. Meine späte, aber heisse Rache an den kalten Kriegern: das Bubi aus den Siebzigern als Präsentator für die Swiss Air-Force und, wenn auch nur virtuell, eine MiG in Meiringen.

Daniel Ludwig



Tag der offenen Jets: Die Swiss Air-Force lockt junge Menschen an.

ADRIAN MOSER