

„BEI UNS IST ALLES IN DIE BRÜCHE GEGANGEN“

SPIEGEL-Gespräch mit Brigadegeneral Walter Krupinski

SPIEGEL: In der „Frankfurter Allgemeinen“ stand der Satz: „Die militärische Führungsspitze hat beim Starfighter versagt.“ Nach einer amtlichen Verlautbarung Ihres Hauses sind die meisten Unfälle mit dem Starfighter F-104 auf menschliches Versagen zurückzuführen. Herr General, wer hat versagt?

KRUPINSKI: Ich bin eigentlich sicher, daß jeder das Beste versucht hat. Aber die Frage, ob die 104 als System versagt hat, die wage ich zunächst einmal mit einem ganz großen Fragezeichen zu versehen.

SPIEGEL: Unsere Frage heißt nicht, ob der Starfighter ein gutes Flugzeug ist.

Unsere Frage heißt, wie die deutsche Luftwaffe mit dem Starfighter fertig werden kann.

KRUPINSKI: Ich muß trotzdem die Technik erwähnen, weil sie ein wesentlicher Faktor ist. Und da würde ich auch nach all diesem Palaver und dem Hochschaukeln in der Presse formulieren: Das Waffensystem 104 ist das beste oder, da inzwischen die Entwicklung weitergegangen ist, noch immer fast das beste, was es gibt.

SPIEGEL: Ist die deutsche Luftwaffe mit diesem besten oder fast besten System fertig geworden?

KRUPINSKI: Ich würde diese Frage anders stellen. Ich würde fragen: Ist

das Verteidigungsressort, ist das deutsche Verteidigungsministerium mit diesem System fertig geworden?

SPIEGEL: Es gibt die These, das Problem Starfighter sei nicht lösbar, weil das Problem Bundeswehr nicht lösbar ist.

KRUPINSKI: Das haben Sie gesagt.

SPIEGEL: Und Sie meinten mit dem Wort Verteidigungsressort doch offenbar die Abteilungen Technik und Wirtschaft im Ministerium und noch andere Instanzen, die auch für den Starfighter zuständig sind?

KRUPINSKI: Ich möchte jetzt nicht zu denen gehören, die sagen, da und da liegt der Schwarze Peter, wie das in diesem Spielchen bedauerlicherweise so häufig geschieht. Aber eines ist sicher: Wenn wir an allen Stellen so versierte Leute gehabt hätten, wie wir sie in den Flugzeugführern auf der einen Seite haben und in der unteren Führung auf der anderen Seite, wenn wir diese versierten Leute überall und auf allen Ebenen gehabt hätten und dazu eine vernünftige Organisation, wäre eine ganze Reihe von Dingen nicht passiert.

SPIEGEL: Traf der Schuldvorwurf des menschlichen Versagens nur die Piloten oder galt er auch einer anderen Sorte von Menschen?

KRUPINSKI: Menschliches Versagen kann an vielen Stellen passieren, sowohl in der Wartung als auch in der unteren Führung, sowohl bei den Wetterwarten als auch bei der Führung dieses Ministeriums.

SPIEGEL: Wenn sich bei einer Unfalluntersuchung herausstellt, daß ein Wartungsfehler und der Mangel an Dienstaufsicht über die Mechaniker eine der Ursachen oder sogar die Hauptursache des Unfalls war, was geschieht dann?

KRUPINSKI: Der Nachweis, daß ein Wartungsfehler Haupt-Unfallursache war, ist bisher nicht ein einziges Mal gelungen. Daß der Wartungsfehler beiträgender Faktor war, ist mehrfach passiert.

SPIEGEL: Wenn der Wartungsfehler zu einem Unfall beiträgt, wenn es eine adäquate Kausalität zwischen dem Wartungsfehler und dem Unfall gibt, schalten Sie dann die Staatsanwaltschaft ein?

KRUPINSKI: Wenn dieser Fall einwandfrei nachzuweisen wäre, müßten wir die entsprechenden Konsequenzen ziehen.

SPIEGEL: Den Nachweis zu führen wäre schließlich Aufgabe des Gerichts.

KRUPINSKI: Das Gericht bedient sich in allen diesen Fällen der Luftwaffe als Sachverständiger. Wen sollten sie sonst nehmen?

SPIEGEL: Wenn also die diversen Strafanzeigen gegen den Bundesverteidigungsminister im Zusammenhang mit Starfighter-Unfällen zu einem Verfahren führen sollten, würden die Staatsanwälte zunächst einmal den Führungstab der Luftwaffe um sachkundigen Rat bitten müssen?

* Mit Oberst Wroblewski, Kommandore des Starfighter-Jagdbombengeschwaders 33 und SPIEGEL-Redakteuren Rolf S. Müller (l.) und Hans Schmelz.



Krupinski (2. v. l.) beim SPIEGEL-Gespräch im Bonner Verteidigungsministerium*

WALTER KRUPINSKI

kennt die Starfighternöte der Bundeswehr wie kaum einer seiner Generals-Kameraden. Der heute 45jährige Brigadegeneral flog das stummelflügelige, doppeltschallschnelle Flugzeug als einer der ersten deutschen Piloten schon im Dezember 1957. Damals war er Mitglied eines Erprobungsteams, das prüfen sollte, welcher Flugzeugtyp von drei zur Wahl stehenden für die wiedererstandene Luftwaffe am besten geeignet sei. Krupinski stimmte – wie auch die übrigen Piloten – für den Starfighter. Der gebürtige Ostpreuße, der seine Fliegerlaufbahn am Tag, da der Zweite Weltkrieg ausbrach, als Fahnenjunker auf der Kriegsschule Gatow begonnen hatte, führte sechs Jahre lang das Jagdbomber-Geschwader 33 in Büchel, eines der ersten der mit Starfighter ausgerüsteten Geschwader der Bundeswehr. Mit seiner Versetzung in das Bundesverteidigungsministerium am 1. Januar 1963 avancierte er zum Chef der gesamten mit Starfightern gerüsteten Jagdbomberflotte (offizieller Titel „Referent Luftangriffsverbände“).

Auch in dieser Zeit verging freilich kaum eine Woche, in der sich der untersetzte Fliegergeneral nicht mindestens einmal hinter den Steuerknüppel eines Starfighters zwängte. Krupinski, der im Zweiten Weltkrieg „viermal am Fallschirm gegangen hat, fünfmal verwundet wurde und 197 Gegner abschoß“ (Auszeichnungen: Ritterkreuz mit Eichenlaub und Goldenes Verwundetenabzeichen) und im März 1945 noch den ersten Düsenjäger der Welt, die Messerschmitt 262 („Sturmvolg“) flog, absolvierte seinen vorerst letzten F-104-Flug am vorletzten Montag bei seinem alten Geschwader in Büchel. Am Dienstag darauf flog er nach Fort Bliss, Texas, und übernahm sein neues Kommando, das ihm freilich auch weiterhin zu engem Kontakt mit dem Starfighter Gelegenheit gibt. Krupinski ist seit vorletzter Woche Kommandeur des deutschen Luftwaffenbildungskommandos USA. Unter seiner Regie werden in Arizona und Texas künftig die jungen Starfighter-Piloten der Bundeswehr ausgebildet.

KRUPINSKI: Ich hoffe, daß sie mich dann als Hauptgutachter anfordern.

SPIEGEL: Und der Verteidigungsminister bliebe dann ohne Fehl und Tadel?

KRUPINSKI: Das wäre die große Frage. Aber das ist dann ja Sache der Staatsanwaltschaft und der Richter.

SPIEGEL: Wie erklären Sie die letzten Unfälle, die durch Fehlfunktion des Kickers verursacht wurden, war das ein Fertigungsfehler oder eine Konstruktionschwäche, oder ging die Fehlfunktion auf einen Wartungsfehler zurück?

KRUPINSKI: Wartungsfehler? Da wäre ich froh, wenn ich das so eindeutig sagen könnte. Aber das kann ich nicht.

SPIEGEL: Oberleutnant Arndt vom Jagdgeschwader „Richthofen“ ist bei Helgoland abgestürzt, weil er ohne Kicker fliegen mußte. Waren die Luftkampfübungen, das Kamera-Schießen, zu dem Arndt eingeteilt worden war, ohne Kicker vertretbar?

KRUPINSKI: Das kann ich aus diesem Abstand nicht beantworten. Es

zulänglich. Die Nordsee hatte eine Temperatur von 15 Grad, gleich zwei Stunden Überlebenschance. Aber Arndt trug keinen isolierenden Gummianzug. Warum nicht?

KRUPINSKI: Das Thema Gummianzug oder Kälteschutzanzug, wie wir sagen, ist so alt wie die Luftwaffe. Sie haben im SPIEGEL geschrieben, General Steinhoff habe 1964 einen Bericht über mangelhafte Seenot-Ausrüstung gemacht. Und da gibt es jetzt selbst hier Leute, die sagen: Was, der Steinhoff hat das dann und dann schon geschrieben, was ist denn eigentlich geschehen? Da könnte ich argumentieren, derselbe General Steinhoff saß hier einige Jahre vorher als Unterabteilungsleiter „Führung“, und zu dieser Zeit war die Seenot-Ausrüstung mit Sicherheit nicht besser. Die Frage nach der Zweckmäßigkeit des Kälteschutzanzuges ist sehr problematisch. Ich kann Ihnen nur sagen, Sie sollten so ein Ding einmal anziehen. Wenn mir befohlen wird, ihn anzuziehen, dann muß ich aus der 104 aussteigen, dann muß ich das Fliegen aufgeben. Ich transpiriere schon norma-

tisierten Räumen sitzen, in die Maschine gehoben werden, und weg sind sie. So kann man es halbwegs machen. Und jetzt kommt das Entscheidende: Fragen Sie fünf Flugzeugführer, und Sie bekommen fünf verschiedene Antworten. Das ist genauso, wie man über das komische Messer verschiedener Ansicht sein kann.

SPIEGEL: Bei Truppenversuchen im Schwimmbad Ingolstadt hat es sich gezeigt, daß sich die übenden Piloten in den Fangleinen des Fallschirms verheddern. Warum sind die Starfighter-Piloten nicht mit Kappmessern ausgerüstet?

KRUPINSKI: Ich weiß nicht, was Sie unter einem Kappmesser verstehen.

SPIEGEL: Es gibt ein historisches Modell, das Kappmesser der alten Fallschirmtruppe im rechten Hosenbein der Fallschirmjäger.

KRUPINSKI: Wenn Sie nach Wittmund zum Jagdgeschwader „Richthofen“ gehen, dann sagen Ihnen die Flugzeugführer, sie wollen das amerikanische Messer. Und wenn Sie diejenigen Stellen hier im Haus, die für die Ausrüstung der Bundeswehr verantwortlich zeichnen, fragen, dann ist das Messer, das jeder Soldat, auch jeder Flugzeugführer, zu seiner Feldausrüstung empfängt, das richtige Messer. Aber ich sage Ihnen: Die Frage, ob die Kritik an diesem Messer berechtigt ist, würde ich mit einem klaren Ja beantworten. Denn bei diesem Messer rutscht die Klinge unter gewissen Umständen wieder hinein.

SPIEGEL: Wer entscheidet hier über die Messer?

KRUPINSKI: Wenn Sie die verschiedenen Herren in diesem Hause bis in die höchsten Spitzen fragen, werden Sie auch da wieder die verschiedensten Auskünfte bekommen. Eines ist sicher, mit dem Messer, das die Luftwaffe und alle Soldaten der Bundeswehr bekommen haben, haben die Offiziere der Luftwaffe, die für das Fliegen verantwortlich sind, nichts zu tun. Die Zahl unserer Beanstandungsmeldungen ist schon gar nicht mehr zu ermitteln.

SPIEGEL: Kann man mit diesem Messer Fallschirm-Fangleinen kappen?

KRUPINSKI: Solange die Klinge steht, kann man natürlich kappen, auch im Wasser. Aber es gibt Besseres heutzutage. Es gibt einen echten Leinenschneider, der besser ist als ein Messer. Das amerikanische Messer hat nicht nur eine Klinge, sondern auf der anderen Seite einen Leinenschneider. Das deutsche Messer, das Sie eben in den Himmel hoben, hat diesen Leinenschneider nicht, sondern einen Dorn...

SPIEGEL: ... für das Öffnen von Ananas- und Pfirsich-Dosen aus britischen Beutebeständen.

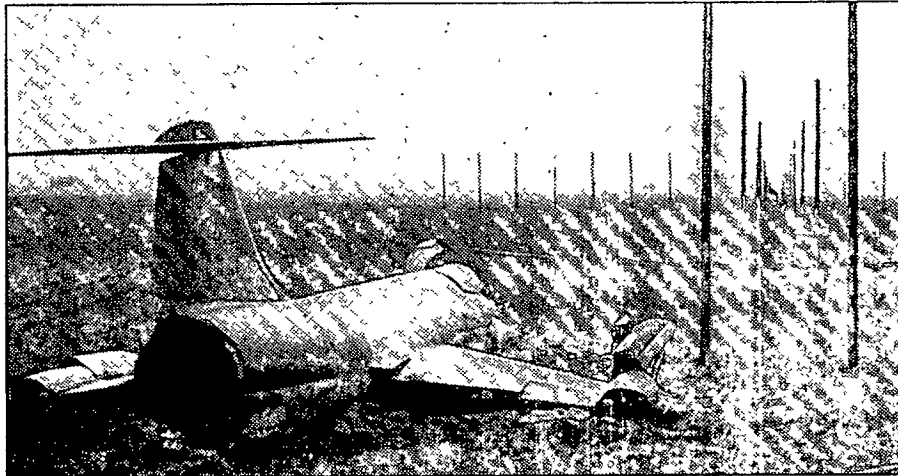
KRUPINSKI: Das ideale Messer ist das alte deutsche Fallschirmmesser, insofern richtig, aber an Stelle des Dorns ein Leinenkapper.

SPIEGEL: Wann wird es eingeführt?

KRUPINSKI: Das liegt außerhalb der Zuständigkeit des Luftwaffen-Führungsstabes. Aber jedes Geschwader hat die Möglichkeit, sich selber zu helfen. Wenn dieses oder jenes Gerät fehlt, dann gehe ich eben in den nächsten Laden und kaufe mir ein Campingmesser.

SPIEGEL: Die Piloten schimpfen, daß sie das aus eigener Tasche bezahlen müssen...

KRUPINSKI: ... Das liegt im Verantwortungsbereich der unteren Führung;



Abgestürzter Starfighter: Zu wenig Drill für den Notfall?

könnte sein, daß ich die Frage mit Ja beantworte, es könnte aber auch sein, daß ich sie mit Nein beantworte. Das hängt davon ab, wie ich diesen Mann beurteilt hätte, als ich den ersten Überwachungsflug im Geschwader mit ihm gemacht hätte.

SPIEGEL: Ist nicht die Tatsache, daß nach dem Unfall Arndts bestimmte Flugfiguren verboten wurden, ein Indiz dafür...

KRUPINSKI: Nicht nachträglich, nicht nachträglich. Wir haben vorher befohlen, daß die Flugzeugführer entsprechend zu belehren sind. Und wir haben dem Luftwaffenamt den Auftrag gegeben, einheitlich zu regeln, welche Einschränkungen beim Fliegen beachtet werden sollen. Das Luftwaffenamt seinerseits hat die Geschwader gefragt, welche Einschränkungen notwendig sind, damit wir zu einem gemeinsamen Standardisierungsbeschluß kommen konnten.

SPIEGEL: Und dieser Prozeß war noch nicht abgeschlossen, als Oberleutnant Arndt startete?

KRUPINSKI: Nein, wir konnten ja noch gar nicht fertig sein, weil sich erst einmal die Geschwader selber klarwerden mußten, was geschehen soll und was nicht geschehen soll.

SPIEGEL: Bei Oberleutnant Arndt war offensichtlich die Seenot-Ausrüstung un-

terweise verhältnismäßig stark. Und wenn ich dieses Ding an habe, mit Verschuß an Kragen und Armen, nirgendwo kommt Luft heran, dann kann ich nicht mehr.

SPIEGEL: Es gibt Starfighter-Piloten, die das in Kauf nehmen würden. So sagen es jedenfalls einige Flugzeugführer, die auf die Lufthansa umgestiegen sind.

KRUPINSKI: Die Herren, die auf die Lufthansa umgestiegen sind — da kann ich nur hohnlachen, die sind ja nie über die Nordsee geflogen. Wann denn? Wo denn?

SPIEGEL: Auch nicht übers Mittelmeer?

KRUPINSKI: Übers Mittelmeer, da fliegen wir seit Jahr und Tag und alle ohne Schutzanzüge.

SPIEGEL: Wie sieht es in anderen Luftwaffen aus?

KRUPINSKI: Wenn eine Marine, die permanent übers Wasser fliegt, glaubt, daß sie diesen Schutzanzug permanent tragen muß, dann sage ich: einverstanden. Da ist also die amerikanische Navy, die trägt ihn in Permanenz, aber jetzt gehen Sie mal hin und kontrollieren, ob die Navy ihn wirklich trägt. Die trägt nämlich in den Sommermonaten auch keinen, weil es eine zu große Belastung ist. Und hinzu kommt der Unterschied, daß die Piloten der Navy in vollklima-



Men's Clip

von Gold-Zack

Ein Mann von Welt:
sportlich, sympathisch,
selbstsicher.

Ein Mann mit Prinzipien:
Er trägt Men's Clip!

Gold-Zack

Das Gummiband,
das lange hält!

mehr als einen Anpfiff bekommt man nicht dafür, wenn man sich selber hilft.

SPIEGEL: Die Marine bedauert, daß im Falle des Oberleutnants Arndt der Farbbeutel fehlte, der die Aufschlagstelle im Wasser hätte markieren können.

KRUPINSKI: Der Farbbeutel hat mit diesem Unfall doch überhaupt nichts zu tun. Jeder hat Arndt doch runterkommen sehen. Jeder wußte doch, wo er ins Wasser gefallen war. Er wurde doch nicht in einem Bereich von 100 mal 100 Quadratkilometern gesucht.

SPIEGEL: Offenbar hat ihn niemand gesehen.

KRUPINSKI: Außerdem ist ein Farbbeutel in der Schwimmweste. Der heißt aber nicht Farbbeutel, sondern Schutzmittel gegen Haifische.

SPIEGEL: Oberleutnant Arndt hatte keinen Notsender, den die Sucher hätten anpeilen können.

KRUPINSKI: Im Schlauchboot von Arndt war ein Notsender, aber da fehlte das Peilzusatzgerät zum Anpeilen abgestürzter Piloten. Die Luftwaffe hat dieses Gerät seit 1960 immer wieder angefordert. Aber wir können es nicht beschaffen, wir haben keine Kaufbefugnisse. Und die zuständigen Techniker experimentieren heute noch an diesem Gerät herum.

SPIEGEL: Es heißt, Arndts Fallschirm sei überaltert gewesen. Wer hätte das im Geschwader zu verantworten?

KRUPINSKI: Im Geschwader hat das niemand zu verantworten. Es bestehen Vorschriften, wie oft der Fallschirm gepackt werden muß. Das macht das Geschwader. Und da gibt es spezielle Prüfer, die den gepackten Fallschirm abnehmen.

SPIEGEL: Gibt es auch Vorschriften über die Dienstzeit eines Fallschirms?

KRUPINSKI: Die gibt es, für jeden Typ verschieden.

SPIEGEL: Für den Fall, daß Arndts Fallschirm hätte aus dem Dienst genommen werden müssen — wer muß das tun, wer ist dafür verantwortlich?

KRUPINSKI: Das Geschwader nicht. Der Fallschirm hat eine bestimmte Laufzeit, und wenn die abgelaufen ist, wird das gemeldet. Und wenn dann nichts passiert, wenn die Fallschirme nicht ausgetauscht werden, dann ist Feierabend, dann wird nicht mehr geflogen. Wenn aber die Musterstelle der Bundeswehr für Luftfahrt, die dem Beschaffungsamt in Koblenz untersteht, verfügt, daß die Laufzeit eines Fallschirms um sechs oder acht Monate verlängert wird, dann fliegen die Geschwader damit, dann haben sie es nicht zu verantworten.

SPIEGEL: Manche Beobachter, so auch holländische Starfighter-Piloten, haben moniert, daß die Ausbildung der deutschen Flugzeugführer für den Seenotfall nicht gründlich genug betrieben wird.

KRUPINSKI: Sie mögen nicht so ganz unrecht haben, nur um Ausbildung zu betreiben, muß man auch die Ausbildungsmittel bereitstellen.

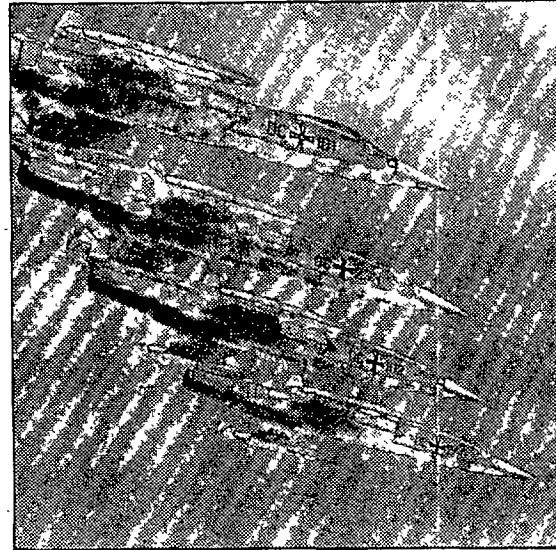
SPIEGEL: Jetzt meinen Sie die Abteilungen Technik und Wirtschaft hier im Haus und das Beschaffungsamt in Koblenz?

KRUPINSKI: Haben Sie gesagt. Ich meine gar nichts. Die Marine baut heute eine Seenot-Rettungshalle, in der sie

alle diese Dinge simulieren und den Flugzeugführer drillmäßig trainieren kann. Bei der Belastung unserer Flugzeugführer müßten wir eigentlich auf jedem Fliegerhorst solch eine Halle haben.

SPIEGEL: Und was haben Sie heute?

KRUPINSKI: Die ersten Anträge der Luftwaffe, Schwimmhallen zu bauen, sind fast zehn Jahre alt. Gebaut worden ist bis heute keine. Aber eine Seenot-Rettungshalle für alle Piloten der



Bundeswehr-Starfighter
Me-109-Geist in der Spitze?

Luftwaffe, das wäre ein Riesensuper-sondergalamonster-Unternehmen.

SPIEGEL: Alte Kommiß-Erfahrung: Je mehr Drill, desto mehr Sicherheit speziell auch im Notfall.

KRUPINSKI: Das brauchen Sie uns doch nicht zu sagen. Wir üben mit unseren Piloten in Badeanstalten. Aber manchmal kommen wir da nicht 'rein. Und das kann bedeuten, daß ein bestimmter Teil der Simulation für den Notfall in dem einen oder anderen Geschwader fehlt. Aber im übrigen simulieren wir mit unseren Flugzeugführern Notzustände noch und noch, mit allen Möglichkeiten, und wir wissen natürlich, was Drill bedeutet.

SPIEGEL: Der Inspizient Flugsicherheit in der Bundeswehr hat festgestellt: Zwei tödliche Unfälle, drei Totalverluste und sechs schwere Beschädigungen waren darauf zurückzuführen, daß die Piloten das Notverfahren nicht beherrschten. Das war vor einem Jahr. Was ist inzwischen geschehen?

KRUPINSKI: Da ist nicht nur inzwischen etwas geschehen, sondern da ist immer etwas geschehen, und auch im nächsten Jahr wird der Inspizient Flugsicherheit feststellen, daß bei bestimmten Unfällen der eine oder der andere Pilot das Notverfahren nicht bis zur Perfektion durchexerziert hat. Um das zu verhüten, müßten Sie es fertigbringen, das menschliche Hirn mit seinen vielen Fehlfunktionen durch einen Automaten zu ersetzen. Die Ausbildung ist inzwischen natürlich intensiviert worden. Auf allen Horsten haben wir heute einen Simulator für alle Notverfahren. Jeder Pilot muß im Jahr fünfzehn Stunden im Simulator trainieren. Das ist eine harte Sache. Und wenn das nicht hilft, dann werden wir uns wieder etwas anderes einfallen lassen.

SPIEGEL: Oberleutnant Arndt konnte offenbar die vier Gurte seines Fallschirms nicht lösen...

KRUPINSKI: Das ist die Frage, ob Zentralschloß oder nicht Zentralschloß. Darum geht es doch mit Ihren vier Gurten. Und das ist eine philosophische Frage, die von der alten deutschen Luftwaffe befehlsgemäß mit Zentralschloß beantwortet wurde, die bei der englischen Luftwaffe auch Zentralschloß heißt, wohingegen die amerikanische Luftwaffe an einem Fallschirm mit drei oder vier Schnellverschlüssen festhält. Wir kommen jetzt auf die alte Philosophie der alten Luftwaffe zurück und sagen: Zentralschloß, mit einem Schlag zu lösen, ist besser als die Gurte. Unser neuer Fallschirm hat Zentralschloß. Ich sage Ihnen aber, daß bei den Truppenversuchen mit dem neuen Schirm der eine und der andere Flugzeugführer unkte, um Himmels willen, der alte Schirm mit den Gurten ist ja viel besser. Die amerikanische Luftwaffe wird mit Sicherheit nie auf das Zentralschloß umsetzen. Die Forderung unserer Luftwaffe nach einem Zentralschloß ist bereits fünf Jahre alt. Im nächsten Jahr soll der neue Schirm nun endlich kommen.

SPIEGEL: Vom Fallschirm zum Schleudersitz: Es gibt Testserien des Martin-Baker-Sitzes mit Leistungswerten, die denen des C-2-Sitzes von Lockheed weit überlegen sind. Der C-2-Sitz soll bis Ende dieses Jahres technisch verändert werden. Wird dieser veränderte C-2-Sitz die Leistungen des Martin-Baker-Sitzes erreichen?

KRUPINSKI: Das ist das verrückteste Kapitel, das in der Presse aber auch völlig falsch dargestellt wird.

SPIEGEL: Wir dürfen den Lehrer eines Luftwaffen-Instituts zitieren: „Beim C-2-Sitz ist das Risiko viel größer als beim Martin-Baker-Sitz.“ Und: „Vorschriften über den C-2-Sitz habe ich nicht. Die sind aber auch so oberfläch-

wohl einige Jahre lang Lockheed-Vorschriften waren, daß sie aber seit zwei Jahren offizielle Vorschriften der amerikanischen Luftwaffe sind. Und da gibt es wesentliche Unterschiede: Die Firma Lockheed hatte zum Beispiel den C-2-Sitz freigegeben für eine Geschwindigkeit von 90 Knoten bei einer Höhe von Null. In den strengeren Vorschriften der amerikanischen Luftwaffe steht, der Sitz sei bei Null-Höhe nur für eine Geschwindigkeit von mindestens 130 Knoten freigegeben.

SPIEGEL: Trotzdem wurden noch Ende vergangenen Jahres in einem Geschwader der deutschen Luftwaffe Lockheed-Vorschriften aus dem Jahre 1961 verwendet, nicht redigiert, nicht renoviert.

KRUPINSKI: Dann ist die Vorschriftenstelle dieses Geschwaders nicht auf Vordermann.

SPIEGEL: Wer führt die Dienstaufsichten?

KRUPINSKI: Die Vorschriftenstelle führt meistens ein Oberfeldwebel.

SPIEGEL: Und wer beaufsichtigt den Oberfeldwebel?

KRUPINSKI: Ein Offizier, letzten Endes der Kommodore.

SPIEGEL: Der Martin-Baker-Sitz ist für die Geschwindigkeit Null bei Höhe Null zugelassen.

KRUPINSKI: Das ist eine ganze Story. Der verbesserte C-2 ist ebenfalls für Null-Null zugelassen, aber jetzt kommt das Entscheidende: Was passiert, wenn ein Flugzeug über 450 Knoten fliegt und der Pilot im Tiefflug den Sitz betätigt? Bis heute ist nicht bewiesen, was bei der hohen Geschwindigkeit und dem hohen Druck, mit dem der Schleudersitz vorne hochschießt, der Absprenghebel hinten an der Kabine macht. Es kann sein, daß der Abschluß jetzt vorn so schnell erfolgt, daß hinten das Dach nicht loskommt. Das würde bedeuten, daß der Pilot im Tiefflug, zum Beispiel bei einer Geschwindigkeit von 500 Knoten, mit seinem Sitz nicht durch das Glasdach, sondern durch den Rahmen des Kabinendachs geht. Und dann ist er mit Sicherheit tot. Deshalb muß der Martin-Baker-Sitz einen dynamischen Test durchmachen. Stellen Sie sich mal vor, wenn wir das nicht fordern würden und der erste Flugzeugführer am Kabinendach hängt.

SPIEGEL: Der Martin-Baker-Sitz ist da, Sie können ihn jederzeit erproben. Der bessere C-2-Sitz dagegen ist noch nicht fertig.

KRUPINSKI: Wir haben beim C-2 schon genauso viel Teile erprobt wie beim Martin-Baker. Meine Meinung: Die beiden Sitze sind gleich.

SPIEGEL: Die Truppe kritisiert die höhere Führung. Sie kennen die Floskel: in der Luftwaffen-Spitze herrsche der „Me-109-Geist“, „Schlamperei in der Führungsspitze“, und in der Hamburger „Welt“ stand: „Ein neuer Typ des hohen militärischen Führers ist vonnöten.“

KRUPINSKI: Die „Opas in der Luftwaffen-Führung“.

SPIEGEL: Die Piloten beschwerten sich darüber, daß dann, wenn in den Kaffeekantinen und in den Bars der Kasinos über tödliche Unfälle der Kameraden diskutiert wird, nicht ein klärendes Wort des Vorgesetzten kommt, sondern der Befehl des Divisionskommandeurs über das Tragen schwarzer Socken und längerer Socken und über die briefliche Anrede vorgesetzter Offiziere, fein

Sodbrennen Magendruck Völlegefühl



Man sieht's: er lebt nicht schlecht. Was man nicht sieht: er ist als Reisender dauernd mit dem Wagen unterwegs. Trotzdem strahlt er. Er hat immer ein paar Rennie bei sich – fremde Küchen, schweres Essen und die dauernde Hetzjagd können ihm nichts mehr anhaben.

Rennie

beugt vor. Rennie

räumt den Magen auf

Beim Lutschen werden die Wirkstoffe von Rennie fein dosiert dem Magen zugeführt, unterstützen die Magenarbeit und beugen überschüssiger Magensäure vor.



Rennie

einzelverpackt – immer griffbereit
einfach lutschen –
schmeckt angenehm wie Pfefferminz



Hamburger Abendblatt
„Der Routineflug verlief wie üblich,
Herr von Hassell!“

lich gefaßt, daß man mit ihnen nichts anfangen kann.“

KRUPINSKI: Dann müssen Sie mir den Namen dieses Mannes sagen, damit wir ihn belehren, wo die Vorschriften zu finden sind. Wahrscheinlich ist er der englischen Sprache nicht ganz mächtig.

SPIEGEL: Der Inspizient Flugsicherheit hat das Vorschriftenwerk von Lockheed wiederholt kritisiert.

KRUPINSKI: Halt, jetzt übersehen Sie, daß die Vorschriften für die 104

unterschieden nach Major, Oberstleutnant, Oberst.

KRUPINSKI: Die Socken haben mich nie interessiert, obwohl ich genau weiß, wo das hinzielt, und wen Sie also meinen.

SPIEGEL: Wird die Luftwaffe nicht ein bißchen zuviel mit Traditionserlassen beschäftigt?

KRUPINSKI: In der Luftwaffe befaßt sich niemand mit Tradition. Uns ist die Arbeit viel zu nahe. Schon die alte Luftwaffe war doch wirklich so modern, daß sie nicht irgendwelchen alten Zöpfen nachgelaufen ist...

SPIEGEL: ...weshalb die Kameraden vom Heer sie für eine nationalsozialistische Luftwaffe hielten...

KRUPINSKI: ...und das tut die neue Luftwaffe heute auch nicht. Aber eines ist richtig: Der Flugzeugführer ist der einzige Soldat in der Bundeswehr, der perfekt Englisch spricht, überall herumkommt, mit kompliziertem technischem Gerät arbeitet und damit auch gewisse Gefährdungen auf sich nimmt — dieser Flugzeugführer...

SPIEGEL: ...wählt vermutlich auch ohne Belehrung die richtigen Socken...

KRUPINSKI: ...und gewinnt einen guten Überblick, kann gut vergleichen und fängt natürlich schnell mit der Kritik an.

SPIEGEL: Und das ist sein gutes Recht.

KRUPINSKI: Ich habe absolut Verständnis dafür, daß die jungen zornigen Leute da unten, und ich rechne mich ja selber bis zu einem gewissen Grade dazu, Kritik üben und sagen: Es muß anders werden.

SPIEGEL: In der Luftwaffenspitze?

KRUPINSKI: Man muß das richtig sehen: Der Flugzeugführer hat eine bestimmte Perspektive. Er sieht nach oben und sagt nur Führung. Für ihn bedeutet Führung die Division. Er kann nicht weiter sehen, daß Führung nicht nur die Division ist, sondern ebenso die Luftwaffengruppe, der Führungsstab der Luftwaffe und — ich sage das jetzt ganz bewußt — das gesamte Verteidigungsministerium. Und wenn man nun versucht zu analysieren, was dort los ist, dann muß man sagen, wir haben nach einer Pause von zwölf Jahren angefangen und etwas ganz Neues aufgebaut, wo sollten denn da die Fachleute herkommen?

SPIEGEL: Mittlerweile hätte man den Apparat verjüngen können.

KRUPINSKI: Na gut, dann nehmen Sie mich als Beispiel. Ich bin jetzt 45 Jahre alt und schon General.

SPIEGEL: Napoleon war mit 25 Jahren General.

KRUPINSKI: Vielleicht hätte ich es auch ein paar Jahre früher sein können. Aber es geht ja nicht um einzelne Figuren, sondern es geht um den gesamten Apparat. Und woher sollte da der versierte Fachmann kommen, der Gesprächspartner für die jungen Flugzeugführer?

SPIEGEL: Wieviel Generale, wieviel Divisionskommandeure fliegen die 104?

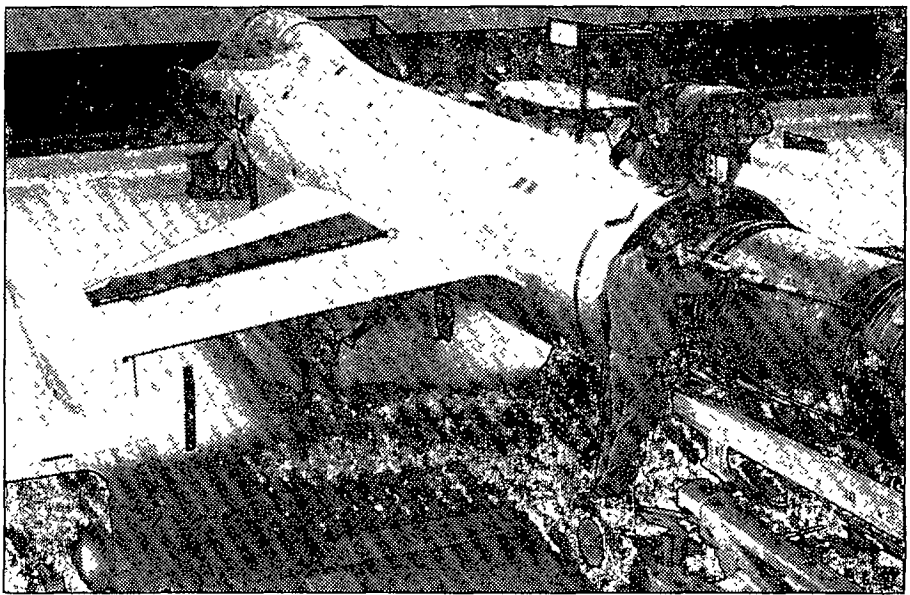
KRUPINSKI: Divisionskommandeure null, sonstige Generale — aber ich bin nicht sicher, ob alle Einsitzer — mit mir vier.

SPIEGEL: Wie hoch ist der Anteil der Flakartilleristen an Divisionskommandos und Luftwaffengruppen?

KRUPINSKI: Wo die herkommen, darüber redet man nicht so frei und offen. Aber alle Divisionäre, wie gesagt, fliegen keine 104, und nur zwei Divisionäre haben einmal in einem noch so genannten modernen Flugzeug gesessen.

SPIEGEL: Die Piloten weisen immer wieder auf optische Unterschiede zwischen der deutschen Luftwaffe und den Alliierten hin. Bei den Engländern und Kanadiern tragen die Generale und Generalstähler Pilotenspannen, die sie als Praktiker ausweisen. In der deutschen Luftwaffe dagegen kommandieren Generale, die vom Starfighter nichts verstehen.

KRUPINSKI: Das ist das, was ich gesagt habe, unsere Piloten haben eben die weite Welt gesehen. Und die anderen Luftwaffen hatten nicht die Pause von zwölf Jahren und haben praktisch alle ihre Offiziere für die höheren Dienststellungen aus der fliegerischen Laufbahn rekrutiert.



Starfighter-Wartung: Technische Änderungen erst nach sechs Jahren

SPIEGEL: General Panitzki hat die kanadischen Verbände als Vorbild bezeichnet. Die kanadischen Piloten haben meistens mehr als 2000 Flugstunden. In der deutschen Luftwaffe quittieren die meisten Flugzeugführer den Dienst schon nach acht Jahren und können also kaum je 2000 Flugstunden erreichen. Außerdem aber scheiden auch Aktive aus, die sich auf Lebenszeit verpflichtet hatten, verzichteten auf ihren Pensionsanspruch und fliegen für zivile Luftfahrtgesellschaften. Wie groß ist die Verlustquote an aktiven Offizieren im Jahresdurchschnitt?

KRUPINSKI: Wenn Sie mich nicht festnageln, würde ich sagen, daß wir in den Jahren 1965 und 1966 bis heute 14 aktive Flugzeugführer verloren haben. Davon flogen aber drei nicht die 104.

SPIEGEL: Das Verteidigungsministerium bemüht sich mit einigen Tricks und Manipulationen, so auch durch Vereinbarungen mit der deutschen Lufthansa, die Bremse zu ziehen.

KRUPINSKI: Ich weiß, daß einige Leute Gedanken in dieser Richtung äußern, ich bin aber der Ansicht, das ist

das Falscheste, was man machen kann. Denn ein Flugzeugführer, ein Berufsoffizier, der gehen will und damit sowieso schon irrsinnig viele finanzielle Nachteile in Kauf nimmt, den kann ich um keinen Preis der Welt halten. Sondern ich müßte als Kommodore sagen, dieser Mann muß sofort mit dem Fliegen aufhören. Und was ich dann tun muß, ist etwas ganz anderes: Ich muß entschieden intensiver nach den Gründen suchen, warum diese Leute weggehen — nicht das, was sie vielleicht im „Bild“ erzählen, sondern das, was sie wirklich ihren Vorgesetzten sagen oder auch nicht sagen, und das, was sie in ihren Gesuchen schreiben.

SPIEGEL: Haben Sie Erfahrungen?

KRUPINSKI: Ich kenne den überwiegenden Teil persönlich. Ich kenne ihre Gesuche, die sie geschrieben haben, und ich habe mit diesen Leuten gesprochen. Ich weiß also auch das, was zwischen den Zeilen steht, sozusagen.

SPIEGEL: Liegt es an der Beförderungsstruktur der Luftwaffe?

KRUPINSKI: Das ist so ein Schlagwort. Aber ich will Ihnen sagen, woran es liegt: Im Gegensatz zu anderen Luftwaffen machen wir unseren Flugzeugführern und dem übrigen Personal das Leben in den Verbänden nicht lebenswert genug. Das heißt: Sie gehen weg, weil es ihnen woanders lebenswerter erscheint.

SPIEGEL: Wie schneidet die deutsche Luftwaffe bei einem internationalen Vergleich der Fliegerzulagen und Urlaubsquoten ab?

KRUPINSKI: Nein, es ist nicht das Geld, es ist nicht der Urlaub, und es ist nicht die Beförderungschance. Denn wenn die kanadische Luftwaffe oder die englische Luftwaffe Flugzeugführer im Range eines Hauptmanns über viele, viele Jahre im Geschwader halten, ohne daß dieser Mann aufsteht und sagt, ich will befördert werden und mehr Geld bekommen, dann müssen wir doch wohl einmal genauer hinsehen, woran es bei uns liegt.

SPIEGEL: Wie sollen wir Ihren Begriff lebenswertes Leben verstehen?

KRUPINSKI: Das will ich Ihnen genau sagen. Wir gehen nicht auf die Dinge ein, unter denen die Luftwaffe und speziell die fliegende Luftwaffe zu leben und zu arbeiten hat. Gehen Sie auf einen amerikanischen Fliegerhorst in Amerika oder in Deutschland. Dort finden Sie alle Einrichtungen, die dem kleinen Mann genauso wie dem großen Mann das Leben lebenswert machen — ob es Einkaufsmöglichkeiten sind oder Wohnungen und so weiter, und so weiter.

SPIEGEL: Die Amerikaner haben mehr Etat-Spielraum als wir.

KRUPINSKI: Das ist es nicht. Die Frau des amerikanischen Sergeanten geht ins PX und kauft dort viel besser und viel billiger ein. Jede zivile Firma versorgt ihre Leute nicht nur mit den Eigenprodukten, sondern mit allem, von irgendwo herangeholt, und alles billiger. Wenn aber in der Bundeswehr auch nur einer auf den Gedanken kommt, die Kantine in eigene Regie zu nehmen, damit sie billiger wird, dann ist Aufstand der Kantiniers.

SPIEGEL: Sind die Kantiniers CDU-Wähler?

KRUPINSKI: Ich habe sie nicht gefragt.

SPIEGEL: Wer entscheidet hier im Hause über Kantinen?

KRUPINSKI: Fragen Sie einmal! Es könnte sein, daß Ihnen wie üblich geantwortet wird: Ich habe nichts gesehen, und ich habe auch nichts gesehen. Das Schlimme ist, daß unsere Struktur diese Dinge von vornherein nicht berücksichtigt hat. Bei uns ist alles in die Brüche gegangen, das Thema Wohnungen, die Lebensmittelläden, die Sportplätze, die Schwimmhallen, die Turnhallen und so weiter, und so weiter. Bevor bei uns ein Geschwader mit 3500 Mann einen Sportplatz bekommt, vergehen neun Jahre. Und ein Schwimmbad gibt es überhaupt nicht.

SPIEGEL: Warum hat der Luftwaffen-Inspekteur nicht auf den Tisch geklopft?

KRUPINSKI: Ich könnte diese Frage beantworten, aber ich will das aus Loyalität nicht.

SPIEGEL: Wie wollen Sie die sogenannten Zeitsoldaten, die nach acht Jahren Dienstverpflichtung ausscheiden, länger halten?

KRUPINSKI: Der Presseaufruhr hatte auch etwas Gutes. Die Dinge sind in Bewegung gekommen. Nur sind sie, wie üblich, Stückwerk. Für das Längerhalten der Flugzeugführer im Verband haben wir zum Beispiel normale Flugzeugführerstellen in den Staffeln als Majorstellen dotiert.

SPIEGEL: Warum ist nicht jede Offiziersstelle in der Staffel eine Majorstelle?

KRUPINSKI: In dem Augenblick, in dem Sie das sagen, schreien hier an allen möglichen Ecken und Kanten die Leute los: Was, die Piloten kriegen die gleiche Besoldung wie ein Regierungsrat? Das Erzübel ist, daß wir keine eigene Besoldungsordnung für Soldaten haben.

SPIEGEL: Warum werden Feldwebel oder Oberfeldwebel mit 1500 oder 2000 Flugstunden nicht zum Oberleutnant befördert?

KRUPINSKI: Über diese Frage ist in der Luftwaffe schon wahnsinnig viel geredet worden. Die Sache hat zwei Seiten: Sie helfen dem Mann nicht,

wenn sie ihn zum Offizier zweiter Klasse machen. Die Unteroffiziere werden nur zum Fliegen eingesetzt, die Offiziere müssen auch noch etwas anderes tun.

SPIEGEL: Beeinträchtigt die anderweitige Beschäftigung der Offiziere nicht ihre Flugbereitschaft, ihre Flugfähigkeit?

KRUPINSKI: Wir sagen alle, die wir aus dem Fliegen kommen, Flugzeugführer ist ein full-time-job. Da wir aber Personalmangel haben, müssen wir die fliegenden Offiziere auch als Gefechtsstand-Offizier oder als Waffenlager-Offizier verwenden. Das ist ein Mangel, aber den können wir nicht beheben.

SPIEGEL: Ist dieser Mangel Grund dafür, daß deutsche Starfighter-Piloten bei internationalen Jagdbomber-Wettbewerben schlecht abschneiden?

KRUPINSKI: Sie sollten sich 'mal eine kanadische 104 ansehen und dann mit einer deutschen vergleichen. Da werden Sie feststellen, daß die Kanadier zum Beispiel bestimmte technische Änderungen, die zur gleichen Zeit auch bei uns gemacht werden sollten, bereits durchgeführt haben, während wir bei



General Krupinski
„Es muß anders werden“

uns noch gar nicht absehen können, wann wir damit anfangen.

SPIEGEL: Das wäre das Thema Organisation?

KRUPINSKI: Jawohl, Organisation. Ich kann Ihnen voraussagen, das nächste Mal schneiden unsere Piloten wieder schlechter ab, mit absoluter Sicherheit.

SPIEGEL: Der Inspizient Flugsicherheit hat moniert: „Der lange Zeitraum zwischen Erkennen eines Mangels und der Durchführung von Abhilfemaßnahmen läßt eine wirksame Unfallverhütung nur sehr begrenzt zu.“

KRUPINSKI: Über dieses Thema sollten Sie nicht mit mir, sondern mit den zuständigen Stellen sprechen.

SPIEGEL: In den Geschwadern sagt man, die Luftwaffe werde nicht geführt, sondern verwaltet, und zwar von einer „Bürokratie so zäh wie Sirup“. Ist damit der Luftwaffen-Führungsstab gemeint oder das Luftwaffenamt in Wahn oder die zivilen Abteilungen Technik und Wirtschaft hier im Haus oder das

Beschaffungsamt in Koblenz oder alles zusammen?

KRUPINSKI: Ich werfe keinem Menschen etwas vor. Ich bin der Ansicht, daß jeder getan hat, was er tun konnte, so wie er die Dinge sah. Aber die Frage, ob man zweckmäßiger organisieren kann, ob man zweckmäßiger führen kann, ob man eine ganze Reihe von Dingen viel fester in den Griff bekommen kann, diese Frage ist in diesem Haus viele Male gestellt worden.

SPIEGEL: Aber nicht beantwortet worden.

KRUPINSKI: Wem sagen Sie das?

SPIEGEL: In Amerika wird für jedes Waffensystem ein besonderes Büro eingerichtet.

KRUPINSKI: Noch einmal: Wem sagen Sie das? Dort ist das Geld, dort ist ein Mann, der befiehlt, dort wird personell gesteuert, dort gibt es volle Entscheidungsgewalt.

SPIEGEL: Warum gibt es solche Waffenbüros nicht im deutschen Verteidigungsressort?

KRUPINSKI: Die Luftwaffe hat das immer wieder gefordert, schon General Kammhuber um die Jahreswende 1961/62.

SPIEGEL: Und warum ist bis heute nichts daraus geworden?

KRUPINSKI: Fragen Sie nicht mich, fragen Sie die Spitze des Hauses.

SPIEGEL: Führen Sie es auf das Fehlen solch eines System-Managements zurück, daß zum Beispiel technische Änderungen...

KRUPINSKI: ... eben sechs Jahre brauchen, jawohl!

SPIEGEL: Auch technische Änderungen, die für die Sicherheit des Piloten von besonderer Bedeutung sind?

KRUPINSKI: Auch solche, leider.

SPIEGEL: Es ist kein Geheimnis, daß etliche Starfighter-Mängel, und speziell auch jene, die zumindest mittelbar mit Starfighter-Unfällen zusammenhängen, nicht vom Führungsstab der Luftwaffe zu vertreten sind, sondern von anderen — zivilen — Stellen des Verteidigungsministeriums oder von Instanzen, die diesen zivilen Abteilungen nachgeordnet sind — zum Beispiel die Wehrtechnik oder die Wehrwirtschaft und das Koblenzer Beschaffungsamt. Da war es doch erstaunlich, daß zu der Zeit, als mehr und mehr Starfighter-Unfälle passierten, sich nur der Führungsstab der Luftwaffe öffentlich äußerte und nicht die eine oder andere Stelle, die an Kompetenzen dem Luftwaffenstab ebenbürtig ist und die speziell für die erheblichen Mängel beim Start des Starfighter-Programms verantwortlich zeichnet.

KRUPINSKI: Sie haben das richtige Wort gesagt: erstaunlich.

SPIEGEL: Wie erklären Sie sich das?

KRUPINSKI: Ich kann darauf nicht antworten.

SPIEGEL: Wie konnte es passieren, daß General Panitzki den Starfighter-Bericht des Führungsstabes der Luftwaffe auf Befehl des Verteidigungsministers und des Staatssekretärs Gumbel, aber wider seine bessere Überzeugung umschrieb und diesen zurechtgefügten Bericht dann trotzdem vor dem Verteidigungsausschuß des Bundestages vertrat?

KRUPINSKI: Nur die Loyalität verbietet mir, darauf zu antworten.

SPIEGEL: Herr General, wir danken Ihnen für dieses Gespräch.