

Brigadegeneral a. D. Helmut Schwarz

In Hochachtung und Dankbarkeit verabschieden wir Transportflieger uns von unserem Senior, Brigadegeneral a. D. Helmut Schwarz.

Ein Rückblick auf sein Transportfliegerleben läßt uns erkennen, daß es – untypisch für ihn, der in seiner Haltung und Grundsatztreue vielen zum Vorbild wurde – geprägt war von mancherlei Ungewöhnlichkeiten. Ursächlich dafür mag sein, daß sein Einstieg bei der Luftwaffe der Wehrmacht in die Hektik des Kriegsbeginns fiel und daß der spätere bei der Luftwaffe der Bundeswehr von deren früherer Aufbauzeit und den daraus resultierenden als chaotisch zu bezeichnenden Zuständen geprägt war.

In bemerkenswerter Weise hat er als Offizier, für den klare Planung, geordnete Verhältnisse und Vorschriftentreue stets großen Stellenwert besaßen, sich diesen Umständen gestellt und sie gemeistert.

Es begann damit, daß in der Wehrmacht erst nach seiner 1940 schon begonnenen fliegerischen Ausbildung einer seiner Vorgesetzten entsetzt das Fehlen jeglicher fliegerärztlichen Untersuchung und entsprechender Freigabe bemerkte. Ein peinliches Versäumnis, das schnell und unkonventionell behoben werden musste – und so geschah es.

Der junge Oberleutnant Schwarz erwies er sich dann als optimaler Mann für Übernahme und Einsatz der dreimotorigen Transportflugzeuge Savoia SM 82 aus Beständen der italienischen Luftstreitkräfte. Er wurde mit dem Aufbau und schließlich der Führung einer daraus gebildeten Staffel sowie mit deren Einsatz im Mittelmeerraum betraut.

Nach Krieg und kurzer englischer Gefangenschaft absolvierte er u. a. eine Verwaltungsausbildung. Dies kam ihm in der neuen Luftwaffe, zu der er sich früh meldete, wiederholt zugute. Mancher gestandene Truppenverwaltungsbeamte musste sich von ihm sagen und nachweisen lassen, was – richtig angepackt – eben doch möglich und machbar war.

Seine Aktivitäten in der Bundeswehr begannen Juli 1956 mit dem Auftrag, beim Lw Ausb. Regt. 1 in Uetersen eine Ausbildungskompanie aufzustellen. Dort meldeten sich zum Dienstantritt rund 100 Mann mehr, als ihm avisiert worden waren. Die höheren Orts von ihm angeforderte Unterstützung beschränkte sich auf eine erstaunte Rückfrage: „Ach, die sind tatsächlich alle gekommen!“ Wieder mal war tatkräftiges und unkonventionelles Handeln gefordert, denn schließlich brauchte jeder Mann als minimale Sofortausstattung wenigstens einen Spind und ein Bett.

Auch im fliegerischen Einsatz bei der Bundeswehr gab es anfangs Probleme mit seiner Flugtauglichkeit – wieder nicht medizinischer sondern bürokratischer Art. Aber darin war man ja geübt. Folgerichtig war Hauptmann Schwarz der richtige Mann für die Übernahme der Ausbildungsstaffel B an der FFS“S“, sprich: die Noratlas-Schulung. Die Staffel war bemannt mit kriegsgedienten Piloten der Luftwaffe und reaktivierten Piloten der RAF als Fluglehrern sowie mit ständig neuen Füllungen von Flugschülern, damals noch sehr gemischten Alters, von denen besonders den Jüngeren immer gerne etwas einfiel, worüber sich auch die Vorgesetzten freuen sollten. Ich persönlich habe damals, 1959/60, Major Schwarz als meinen Staffelführer kennen und schätzen gelernt.

Seine Erfahrung mit derlei Unbill war später gefordert, als er im Ministerium das im Aufbau befindliche System „C-160 Transall“ mit zu betreuen hatte. Die Älteren unter uns mögen sich an einen im November 1964 im Magazin „Stern“ erschienenen Artikel erinnern, der in journalistischer Sachlichkeit groß überschrieben war mit: „Mieser Vogel für 22 Millionen D-Mark.“ Akribisch wurden die Kritikpunkte untersucht und zum großen Teil widerlegt. Für den Rest erfolgten Maßnahmen zu deren Abstellung. Mit dieser Arbeit trug Oberstleutnant Schwarz dazu bei, daß aus dem „Miesen Vogel“ der „Engel der Lüfte“ erwuchs, wie wir ihn kennen, lieben und seit bald 60 Jahren – immer noch – fliegen.

In seine Kommodorezeit (Oberst Schwarz war der 4. Kommodore des LTG 61) fiel die Verlegung des Geschwaders von Neubiberg nach Landsberg und die gleichzeitige Umstellung von Noratlas auf Transall. Es war nicht gar so heftig, wie heute auf dem Wege zum A 400 M, aber seine Fähigkeit und Bereitschaft zu sehr entschlossenem, gelegentlich etwas unkonventionellen Handeln und Führen waren erneut gefordert. Auf der Basis von – z. T mangels anderer Vorgaben von ihm selbst erstellten – Befehlen und Organisationsmaßnahmen lief auch diese Anforderung mit uhrwerkmäßiger Präzision ab.

Daß er schließlich als Brigadegeneral einem Bereich vorstand, dessen wesentliche Aufgabe es ist, braven Fliegern nach dem Leben zu trachten, darf – der Vollständigkeit halber – in seiner Vita nicht unerwähnt bleiben. Ich meine, wir Piloten sollten hier an seinem Grab bereit sein, dieses als Jugendsünde mit kameradschaftlicher Nachsicht zu übergehen.

Nicht zu vergessen bleibt uns endlich seine enge Einbindung in die Wahrung lebendiger Traditionsarbeit für den Lufttransport. Sowohl in der „Kameradschaft ehemaliger Transportflieger“ – diese entstand 1953, was den Begriff „ehemalig“ definiert – wie auch in der sich daraus ergebenden Formung und Schaffung unserer „Gemeinschaft deutscher Transportflieger“ brachte er sich mit seinem Wissen und seiner Erfahrung als Offizier, Mensch und Freund ein. Leitend, nicht herrschend, führte er die Gemeinschaft auf einen Weg, der sie zu dem machte, was sie jetzt darstellt. Nach dem Tode seiner Frau fügte sich in dieser Zeit Frau Neugebauer an seiner Seite und allseits hoch geachtet in unsere Gemeinschaft ein.

Wir stehen heute hier in dem stolzen Bewußtsein: Helmut Schwarz war einer von uns. Mit ihm verläßt uns der letzte, der schon vor uns flog und der dann mit uns flog. Er hat entscheidend unsere Gemeinschaft mit geschaffen und geformt, er hat sie über viele Jahre geprägt. Die Gemeinschaft Deutscher Transportflieger nimmt Abschied von Brigadegeneral Helmut Schwarz, sie verneigt sich vor ihm in Ehrfurcht, Liebe und Dankbarkeit.