

Zeitschrift: Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 48 (1975)

Heft: 11

Artikel: Von Monat zu Monat : die Flugzeugbeschaffung : ein Modellfall schweizerischer Rüstungsdeckung

Autor: Kurz

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-518478>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



VON MONAT ZU MONAT

Die Flugzeugbeschaffung – ein Modellfall schweizerischer Rüstungsdeckung

I.

Mit einer Botschaft vom 27. August 1975 beantragt der Bundesrat der Bundesversammlung die Beschaffung von 72 Kampfflugzeugen des amerikanischen Typs «Tiger II-F 5 E/F», wofür, unter dem Vorbehalt der späteren Gewährung von teuerungsbedingten Zusatzkrediten, ein Verpflichtungskredit von 1170 Millionen Franken vorgeschlagen wird. Diesem grossen Beschaffungsgeschäft kommt aus verschiedenen Gründen ausserordentliche Bedeutung zu. In erster Linie militärisch, weil mit der künftigen Ausrüstung unserer Flugwaffe mit dem Kampfflugzeug «Tiger» eine wesentliche Verstärkung unserer Mittel des Raumschutzes erreicht wird. Zum zweiten handelt es sich bei dem den eidgenössischen Räten beantragten Kredit um einen ungewöhnlich hohen Betrag, der angesichts der heutigen Finanzlage des Bundes stark ins Gewicht fällt. Und schliesslich soll sich das Flugzeuggeschäft in Gestalt interessanter, zum Teil *neuartiger Beschaffungsmethoden* abwickeln. Von diesem Vorgehen bei der Beschaffung soll im folgenden die Rede sein.

Der Bundesrat sieht aus vornehmlich finanziellen Gründen davon ab, das in den USA bezogene neue Flugzeug in einem Teillizenzbau in der Schweiz herzustellen. Dagegen schlägt er für den grösseren Teil der Maschinen eine *Endmontage* in der Schweiz vor. Während die ersten 19 Flugzeuge — darunter die 6 der Ausbildung dienenden Zweisitzer — aus Zeitgründen lediglich für den Transport in die Schweiz in ihre Hauptgruppen zerlegt und im Flugzeugwerk Emmen *wiedermontiert* werden, findet für die übrigen 53 Maschinen eine eigentliche *Endmontage* in Emmen statt. Aus diesem Vorgehen werden zwar Mehrkosten in der Höhe von rund 25 Millionen Franken entstehen. Dieser Betrag wird jedoch weitgehend dadurch kompensiert, dass er eine Verminderung der Betriebskosten des eidgenössischen Flugzeugwerkes bewirkt. Im weitem wird die schweizerische Industrie — nicht nur die Flugzeugindustrie — an dem Flugzeuggeschäft indirekt beteiligt, indem ihr von amerikanischer Seite bis zu einem Mindestbetrag von 30 % des Kaufpreises die Möglichkeit von Gegengeschäften eingeräumt wird. Auf Grund eines mit den amerikanischen Regierungsstellen ausgehandelten Kompensationsvertrages soll die schweizerische Industrie im genannten Rahmen eigene Produkte verschiedenster Art an die USA oder auch an Drittländer liefern können; sie erhält somit — indirekt — die Möglichkeit der Beteiligung an der Flugzeugherstellung.

Mit dieser Vereinbarung von industriellen Kompensationsgeschäften wird von der Schweiz beschaffungstechnisches Neuland betreten. Es handelt sich dabei um eine neuartige und originelle Form der Rüstungsbeschaffung im Ausland, die mit Recht das Interesse unserer einheimischen Industrie gefunden hat.

Die beim «Tiger»-Geschäft angewendete Beschaffungsform der *Endmontage des grössern Teils der Flugzeuge in der Schweiz, verbunden mit der Vereinbarung von Kompensationsgeschäften unserer Industrie*, ist eine neue Variante eines möglichen Beschaffungsverfahrens. Bei näherer Betrachtung fällt es auf, dass gerade bei der Flugzeugbeschaffung alle möglichen Formen angewendet worden sind: Von der Fertigbeschaffung im Ausland, über die verschiedenen Gestalten der Inlandfertigung ausländischer Flugzeugtypen (Lizenzfabrikation, Teillizenzherstellung, Endmontage in der Schweiz), über die Kompensationsgeschäfte bis zur reinen Inlandentwicklung und -fabrikation in der Schweiz hat unsere Flugzeugbeschaffung seit dem Bestehen einer eigenen Flugwaffe alle Spielarten erlebt. Die Beschaffung von Militärflugzeugen zeigt eine Mustersammlung aller möglichen Beispiele schweizerischer Rüstungsbeschaffung. Ein *Überblick über die einzelnen Phasen* bietet besten Anschauungsunterricht über die fast unbeschränkte Vielfalt von Möglichkeiten.

II.

1. Die Anfänge der schweizerischen Flugwaffe liegen in den Jahren unmittelbar vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges. Im Jahre 1913 führte die Schweizerische Offiziersgesellschaft eine öffentliche Sammlung zugunsten einer schweizerischen Militäraviatik durch: diese nationale Flugspende, die ein überaus erfreuliches Ergebnis zeitigte, legte die Grundlage für den Aufbau des schweizerischen Militärflugwesens. Bei Kriegsausbruch wurden sowohl die im Land lebenden Privatpiloten als auch das im Inland vorhandene Flugmaterial zusammengezogen. So konnte auf dem *Requisitionsweg* ein erster Flugzeugpark gebildet werden, der in bunter Vielfalt alle damals denkbaren Typen umfasste: neben zwei «Blériot»-Eindeckern, einem «Morane»-Eindecker, einem «Grandjean»-Eindecker, zwei «LVG»-Doppeldeckern, einem «Aviatik»-Doppeldecker stand ein «Farman»-Doppeldecker sowie ein Reservemotor, der Oskar Bider gehörte.

Während des Krieges war es kaum mehr möglich, Flugzeuge im Ausland zu beschaffen, um die viel zu kleine Flotte auszubauen und zu modernisieren. Es musste deshalb zur *Eigenentwicklung* geschritten werden. Glücklicherweise stand damals in Oberleutnant Robert Wild ein ausgewiesener Fachmann zur Verfügung, der Erfahrungen im Flugzeugbau besass. Bereits anfangs des Jahres 1915 bestellte die Armee 6 Stück des von Wild entwickelten Doppeldeckers «Wild-WT», die in Teilaufträgen bei verschiedenen Firmen hergestellt und von der Fliegertruppe in Dübendorf montiert wurden. Im Jahre 1915 wurde der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte in Thun (K + W) eine Abteilung für Flugzeugbau angegliedert; diese fabriizierte zwischen 1916 und 1923 noch mehrere Serien des verbesserten Typs des «Wild-WT».

Parallel zu den Maschinen der Typen «Wild» liefen in der K+W die Entwicklungen des Ingenieurs August Häfeli. Dessen erste Prototypen «DH-1» und «DH-2» befriedigten jedoch nicht; erst der im Sommer 1917 fertiggestellte «DH-3» konnte zur Serienfabrikation zugelassen werden. Von diesem laufend perfektionierten Typ wurden bis zum Jahre 1927 in 4 Serien insgesamt 109 Maschinen in der K+W montiert. Während die Weiterentwicklung des «DH-3», der «DH-4», nicht zur Serienfabrikation gelangte, konnten von dem nochmals verbesserten «DH-5» zwischen 1922 und 1927 in drei Serien insgesamt weitere 79 Stück im Inland beschafft werden. — Schliesslich war es im Jahre 1917 möglich, eine kleine Serie von französischen «Nieuport»-Maschinen *flugfertig in Frankreich zu erwerben*.

Gesamthaft wurden in den Jahren 1914–18 120 Flugzeuge für die Armee beschafft. Diese Bestände wurden nach Kriegsende ergänzt mit *Ankäufen liquidierten ausländischer* Militärfahrmaschinen sowie mit der *Inlandherstellung der Eigenentwicklung* des «DH-3» und des «DH-5».

2. In der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen war die Flugwaffe die erste, die gegen den heftigen Widerstand der Wehrgegner verschiedenster Färbungen eine grundlegende Modernisierung erfuhr. Nachdem Ende der 20er Jahre mehrere Flugzeugmodelle eingehend erprobt worden waren, erreichte Bundesrat Minger mit dem Bundesbeschluss vom 4. Juni 1930 über

die Beschaffung von Flugzeugen, Flugmotoren und anderem Korpsmaterial für die Fliegertruppen, die Zustimmung der eidgenössischen Räte zur *Auslandbeschaffung* von insgesamt 105 Maschinen, nämlich von 60 Jagdflugzeugen des französischen Typs «Devoitine D-27» und von 45 Beobachtungs- und Aufklärungsflugzeugen des holländischen Modells «Fokker-CV». Der Flugzeugpark der Flugwaffe wurde in den Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg und auch während der Kriegsjahre schrittweise weiterausgebaut. Als Beschaffungsmethoden standen nebeneinander alle drei hergebrachten Hauptmöglichkeiten.

Von Mitte der 30er Jahre hinweg wurde vorerst zur *Eigenentwicklung* zurückgekehrt. Das erste Ergebnis dieser Bemühungen war das Mehrzweckflugzeug «C-35», ein Eineinhalbdecker, von dem in den Jahren 1937 und 1938 90 Maschinen in der K + W hergestellt wurden; davon wurden im Jahre 1944 65 Stück für den Nachtkampf umgebaut und dem Nachtgeschwader zugewiesen. Im Jahre 1939 wurde die Arbeit an einer weiteren schweizerischen Eigenentwicklung, dem «C-36», aufgenommen. Von diesem zweisitzigen Tiefdecker-Erdkampfflugzeug wurden vom Jahre 1942 hinweg 142 Maschinen im Inland gebaut.

Parallel dazu liefen auch Direktbeschaffungen sowie Lizenzbauten im Inland. Im Jahre 1939 konnten in Frankreich 2 Stück des Kampfflugzeuges «Morane-Saulnier M-406» erworben werden, von dem in den Jahren 1940 und 1941 insgesamt 289 Maschinen der Typen «Morane D-3800» und «Morane D-3801» in der Schweiz als *Lizenzbauten* fabriziert wurden.

Schliesslich gelang es im Jahre 1939 vorerst 10 Stück des *deutschen Jägers* «Me-109 D» flugfertig zu erwerben und im Juni 1939 konnten weitere 30 Stück des Jägers «Me-109 E» in Deutschland beschafft werden. Zwischen Oktober 1939 und April 1940, also bereits während des Krieges, konnten dazu noch weitere 50 Maschinen des deutschen «Me-109 E» gekauft werden. Schliesslich kamen im Jahre 1944 dazu noch 12 Maschinen des Modells «Me-109 G», die uns von den deutschen Instanzen unter besondern Umständen zugestanden wurden.

Im Jahre 1942 wurde die seit 1915 bestehende Flugzeugabteilung von der K + W abgetrennt und zum *Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen* ausgestaltet.

3. Mit den Flugzeugbeschaffungen in der Nachkriegszeit unternahm unsere Flugwaffe den Schritt ins *Düsenzeitalter*. Eine erste Serie der für uns neuartigen Flugzeuggattung des Düsenflugzeuges wurde im Herbst 1947 beschafft, indem wir 75 Maschinen des *flugfertig montierten* englischen *Düsenjägers* «Vampire DH-100» kauften. Die Beschaffung einer weitem Serie von 100 Maschinen desselben Typs wurde im Jahre 1949 beschlossen; sie wurden *teilweise in Lizenz* in der Schweiz gebaut: der Zellenbau erfolgte im Inland, während die Triebwerke aus Grossbritannien bezogen wurden.

Als Überbrückungsmassnahme wurden im Jahre 1948 insgesamt 130 Stück des Kolbenflugzeuges «Mustang P-51 D» aus amerikanischen *Liquidationsbeständen* gekauft.

Die Ausrüstung mit Düsenjägern erfuhr im Frühjahr 1951 mit dem *Lizenzbau* — einschliesslich der Triebwerke — von 150 Maschinen des Typs «Venom DH 112», einer Weiterentwicklung des «Vampire», ihre Fortsetzung. Eine zweite «Venom»-Serie von 100 Stück wurde im Jahre 1954 beschlossen. Auch sie wurde als *Lizenzfabrikation* in der Schweiz gebaut.

Wenig Glück hatten wir nach dem Krieg mit der *Eigenentwicklung* von Kampfflugzeugen. Sowohl der im Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen entwickelte Deltaflügler «N-20» als auch der von den Flug- und Fahrzeugwerken Altenrhein herausgebrachte «P-16» gelangten nicht in die Serienfabrikation. Diese Erfahrungen führten dazu, dass seither nur noch *ausländische Entwicklungen beschafft wurden*, die entweder flugfertig im Ausland gekauft, oder in teilweisen Lizenzbauten in der Schweiz fabriziert wurden.

Im Jahre 1958 wurde die Beschaffung von 100 fabrikfertigen Düsenjägern des englischen Typs «Hunter Mk VI» beschlossen. Als Überbrückungsmassnahme kamen dazu infolge des negativen «Corsair»-Entscheidunges in den Jahren 1972 und 1973 zwei Serien von je 30 werkrevidierten «Hunter»-Maschinen.

Im Sommer 1961 bewilligten die eidgenössischen Räte die Beschaffung von 100 Stück des französischen Hochleistungsjägers «*Mirage III S*» und «*Mirage III RS*». Diese Maschinen sollten grössernteils als Lizenzbau in der Schweiz montiert werden. Infolge unverhältnismässiger Kostenüberschreitungen, die in der Beschaffungsphase des «*Mirage*» eintraten — der sogenannten «*Mirage-Affäre*» — ist dann allerdings im Jahre 1964 von den eidgenössischen Räten die ursprüngliche Hunderterserie auf 57 Maschinen herabgesetzt worden, nämlich auf 36 Kampfflugzeuge «*Mirage III S*», 18 Aufklärungsflugzeuge «*Mirage III RS*», zwei Doppelsitzer sowie ein Jäger vom Typ «*Mirage III C*».

Ein nach eingehenden Evaluationsarbeiten im Sommer 1972 vom Militärdepartement gestellter Antrag auf Beschaffung von 60 Maschinen des *amerikanischen Typs* «*Corsair*», mit welchen die taktisch überalterten «*Venoms*» ersetzt werden sollten, erlitt vor dem Bundesrat Schiffbruch. Am 9. September 1972 lehnte dieser den Antrag aus finanziellen und allgemeinpolitischen Gründen ab.

4. Nach der Überbrückungslösung mit den 60 zusätzlichen «*Hunter*»-Maschinen ist nun der Antrag auf Beschaffung von 72 Stück des amerikanischen *Jägers* «*Tiger II-F 5 E / F*» gestellt und vom Bundesrat gutgeheissen worden. Dabei ist in Aussicht genommen, dass die bisher vom «*Hunter*» erfüllten Raumschutzaufgaben inskünftig vom «*Tiger*» übernommen werden, während der «*Hunter*» in die seinerzeit dem «*Corsair*» zugeordneten Erdkampfaufgaben eintritt. Die Beschaffungsmodalitäten für den «*Tiger*» weichen insofern von den traditionellen Verfahren ab, als nun die neuartige Gestalt der *Endmontage im Inland, kombiniert mit den Kompensationsaufträgen* der schweizerischen Industrie angewendet wird. Wenn diese Beschaffungsform in die grundsätzlichen drei Möglichkeiten hineingestellt werden:

- die Fertigbeschaffung im Ausland,
- die Entwicklung und Fabrikation im Inland,
- die Inlandfabrikation aufgrund einer im Ausland erworbenen Lizenz,

dann steht das neue Verfahren der letzteren wohl am nächsten. Dennoch liegt bei der «*Tiger*»-Beschaffung keine reiche Lizenzfabrikation vor, sondern eine durchaus neue und originelle Beschaffungsweise, die der Beweglichkeit und dem Findergeist der für die Flugzeugbeschaffung Verantwortlichen ein gutes Zeugnis ausstellt.

Kurz

Der Bundesrat ruft das Parlament und die Öffentlichkeit dazu auf, die Partie, die gegenwärtig auf der internationalen Szene gespielt wird, zu verstehen, sich ohne Furcht nach der Welt hin zu öffnen und damit mitzuhelfen, den Platz der Schweiz, ihre eigenen Werte und ihre legitimen Interessen zu verteidigen.

Bundespräsident Pierre Graber