

**Zeitschrift:** ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische  
Militärzeitschrift

**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft

**Band:** 189 (2023)

**Heft:** 8

  

**Artikel:** Die Mühen der Schweiz bei Kampffjetbeschaffungen

**Autor:** Mertens, Peter / Olsansky, Michael M.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1052780>

### **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:** 15.03.2025

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

# Die Mühen der Schweiz bei Kampfjetbeschaffungen

**Aus zeitgenössischer Perspektive ist es selten möglich, angemessen zu beurteilen, ob Anpassungen an neue Gegebenheiten zweckmässig oder erfolgreich sind. Vieles erschliesst sich erst aus der Rückschau von Jahrzehnten. Dies gilt angesichts ihrer Komplexität insbesondere für die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge.**

Peter Mertens, Michael M. Olsansky

Die Einsicht, dass grössere Veränderungen Zeit zum Gelingen (oder Scheitern) benötigen, war Bundesrat Villiger bewusst, als er 1989 das Eidgenössische Militärdepartement und mit diesem auch das heikle Beschaffungsprojekt «McDonnell Douglas F/A-18 Hornet» übernahm. Später liess er verlauten, man solle nicht versuchen, Entscheidungen mit grosser Tragweite vor dem Zeitgeist zu rechtfertigen, sondern das Urteil der Geschichte abwarten ...

## Erste schweizerische Jet-Kampfflugzeugbeschaffungen

Mit den De Havilland DH 100 Vampire trat die schweizerische Flugwaffe 1946 in das Jet-Zeitalter ein. Rund zehn Jahre später – nach der Ausmusterung der kolbengetriebenen P-51D Mustang – war sie dann eine der ersten Luftwaffen der Welt, die ausschliesslich Kampfflugzeuge mit Düsenantriebwerken einsetzte.

Nach den insgesamt unspektakulär verlaufenden Kampfflugzeugkäufen der 1950er-Jahre (DH 112 Venom; Hawker Hunter Mk. 58/58A) geriet die Beschaffung von Militärjets spätestens mit der Mirage-Affäre von 1964 zum Gegenstand eines breiteren öffentlichen Interesses. Wenngleich sie eher einen Finanzskandal und eine staatspolitische Krise darstellte, war die Mirage-Angelegenheit einer derjenigen innenpolitischen Vorgänge, welche die Luftkriegskonzeption und die Rüstungsvorhaben sowie die mediale Rezeption der Schweizer Armee während der zweiten Hälfte des Kalten Kriegs am nachhaltigsten beeinflussten.

## Kampfflugzeugevaluationen nach der Mirage-Affäre

Dies zeigte sich zunächst bei der nächsten, 1966 beginnenden Evaluation eines neuen Jagdbombers. Nun wollte man es perfekt

machen. Alle Nachlässigkeiten und Fehler der Mirage-Angelegenheit sollten vermieden werden. Die Evaluation dauerte bis 1972 – und mündete in den berüchtigten Corsair-Nullentscheid des Bundesrats. Auf diesen Entschluss, keinem der evaluierten Flugzeuge das Vertrauen zu schenken, folg-

te eine wesentliche Änderung der Luftkriegskonzeption, die kurz darauf die Beschaffung der Northrop F-5E/F Tiger II möglich machte.

1983 begann die Suche nach einem Nachfolger für die Mirage IIIS. Das Ende des Kalten Kriegs und der Wegfall der Bedrohung durch den Ostblock liessen vielen Schweizerinnen und Schweizern die geplante Beschaffung eines neuen Kampfflugzeugs indes fragwürdig erscheinen. Die von der «Gruppe für eine Schweiz ohne Armee» (GSoA) eingereichte Volksinitiative «für eine Schweiz ohne neue Kampfflugzeuge» scheiterte dennoch 1993, sodass ab 1997 34 F/A-18-Kampfflugzeuge an die Luftwaffe ausgeliefert werden konnten.

Der Volksabstimmung über den Kauf der F/A-18 folgten im neuen Jahrtausend zwei weitere: 2014 die zum Bundesgesetz über den Fonds zur Beschaffung des Kampfflug-

## MILAK-HERBSTTAGUNG ZU KAMPFJETBESCHAFFUNGEN

Die offene Herbsttagung «Kampfflugzeugbeschaffungen europäischer Kleinstaaten aus militärhistorischer Perspektive» steht unter der Oberleitung von Brigadier Roux, Kommandant der MILAK, und wird durch die Dozentur für Militärgeschichte an der Militärakademie an der ETH Zürich ausgerichtet. Der Fokus der Veranstaltung ist bewusst auf (europäische) Kleinstaaten gerichtet, weil deren Situation sich besser mit derjenigen der Schweiz vergleichen lässt, als dies bei mittleren oder grösseren Staaten möglich wäre. Im ersten Teil der Tagung skizzieren Historiker aus Belgien, Österreich, Dänemark und der Schweiz je ein ausgewähltes Fallbeispiel, das Einblicke in die Beschaffungsstrategien und -praxis ihres jeweiligen Landes gewährt: Roland Schaffer (Österreichische Militärbibliothek) erläutert anhand des Kaufs der Saab AJ-35 Draken durch das Österreichische Bundesheer in den 1980er-Jahren die Hintergründe der langen Vorgeschichte dieses Kaufs und welche Diskussionen ihn prägten.

Danach schildert Vincent Joassin (Royal Military Academy) in seinem Vortrag «Les implications stratégiques du processus d'acquisition du F-35 belge» die grundlegenden strategischen Fragen und den Evaluationsprozess, die zur Beschaffung der Lockheed Martin F-35A Lightning II für die belgische Luftwaffe geführt haben. Anschliessend setzt sich Claudia Læssøe Pedersen (Royal Danish Defense College) mit dem Thema «The Danish procurement of the F-16 fighter jet» auseinander. Zum Abschluss des Vortragsteils behandelt Peter Mertens (MILAK ETHZ) die Beschaffung der Northrop F-5E/F Tiger II und die damit verbundene – materielle – Wende für die schweizerische Luftkampffähigkeit. Den zweiten Teil der Tagung bildet eine Podiumsdiskussion, in der Zeitzeugen und Historiker die schweizerische Beschaffungsgeschichte diskutieren. Teilnehmer der von Tagungsleiter Dr. Michael M. Olsansky moderierten Diskussion sind der Berufsmilitärpilot und frühere

Chef des Armeestabs, Divisionär Claude Meier (Genfer Zentren für Friedens- und Sicherheitspolitik), der Mitbegründer der GSoA und ehemalige SP-Nationalrat Andreas Gross, der Historiker und Buchautor Prof. Dr. Rudolf Jaun sowie der stellvertretende Leiter der Inlandredaktion von Radio SRF, Elmar Plozza, und der Militärgeschichtler Dr. Peter Mertens.

### Anmeldung

Die Tagung findet am 23. September 2023 im Audi Max (HG F 30) der ETH Zürich statt. Türöffnung ist um 8.30 Uhr, Tagungsbeginn um 9.30 Uhr, Tagungsabschluss gegen 13 Uhr. Das detaillierte Programm ist auf der Website der MILAK ([www.milak.ch](http://www.milak.ch)) zu finden. Wer an der Herbsttagung teilnehmen möchte, schickt eine entsprechende E-Mail an [info.milak@vtg.admin.ch](mailto:info.milak@vtg.admin.ch).



zeugs Gripen (Gripen-Fonds-Gesetz), 2020 diejenige zum Bundesbeschluss über die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge.

### Herausforderungen der Kampfflugzeugbeschaffung

Der Erwerb von Jagdflugzeugen und Jagdbombern war in der Schweizer Geschichte folglich spätestens seit dem Mirage-Skandal ein hochkomplexer Vorgang. Ein Prozess, der die Verantwortlichen zwang, nicht allein die militärischen und finanziellen Parameter im Auge zu behalten, sondern auch die innenpolitischen, gesellschaftlichen, wirtschaftspolitischen, sicherheitspolitischen und militärkonzeptionellen Rahmenbedingungen sorgfältig in ihr Kalkül einzu beziehen.

Die Frage, ob man auf den Kauf oder die (Teil-)Lizenzfertigung oder doch lieber die Endmontage in Kombination mit Kompensationsgeschäften setzen sollte, stellte wiederum je eine eigene Herausforderung dar. Gleiches galt in Bezug auf die (rüstungs-) technologischen oder produktionstechnischen Unwägbarkeiten. Namentlich dann, wenn die Flugzeuge von ausländischen Herstellern stammten, waren zudem schwankende Währungskurse oder schwer kalkulierbare Teuerungsentwicklungen in Rechnung zu stellen.

### Auch hier ein Sonderfall?

Die selbstreferenziell geprägte Betrachtung in den meisten Publikationen zu den vom hiesigen Militär früher oder heute benutzten Flugzeugen lässt allerdings mitunter den Eindruck entstehen, dass die Schweiz auf dem Gebiet der Kampfflugzeugbeschaffung ein Sonderfall ist. Ob beziehungsweise inwieweit dies seit den 1970er-Jahren zutrifft, soll deshalb Hauptgegenstand der am 23. September 2023 stattfindenden Herbsttagung 2023 der Militärakademie (MILAK) an der ETH Zürich sein (siehe Box links). ■



**Oberstleutnant d.R. aD Peter Mertens**  
Dr. Dipl.-Päd.  
Dozentur für Militärgeschichte  
MILAK/ETHZ  
8427 Rorbas-Freienstein



**Major Michael M. Olsansky**  
Dr. phil.  
Dozent Militärgeschichte  
MILAK/ETHZ  
8903 Birmensdorf



Eine F-16 der Royal Danish Air Force (RDAF). Bild: Wikipedia



Eine AJ-35 Draken und ein – aus der Schweiz geleaster – F-5E Tiger II des Österreichischen Bundesheeres. Bild: Bundesheer



Wird sowohl durch Belgien und Dänemark als auch die Schweiz beschafft: die Lockheed Martin F-35A Lightning II. Bild: VBS/DDPS