

Notbremse gegen den Kauf der F/A-18-Kampfflugzeuge

Autor(en): **Braunschweig, Hansjörg**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Neue Wege : Beiträge zu Religion und Sozialismus**

Band (Jahr): **86 (1992)**

Heft 5

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-143693>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Mitglieder der Gesellschaft»⁸ und unterstrich damit ihren demokratischen Charakter. Das Versagen der bürokratischen Planwirtschaft in der Sowjetunion kann also nicht Marx angelastet werden und beweist nicht notwendigerweise das Versagen jeglicher Planwirtschaft. Selbst im Sinne von Karl Marx darf die Planwirtschaft als Mittel zum Sozialismus nicht verabsolutiert werden; denn Marx war ein Feind des Dogmatismus und gab den Dogmatikern in seinen Reihen zu bedenken, dass sich jedes Urteil immer wieder an der *Erfahrung* messen müsse.⁹ Wenn die durch die Praxis gewonnene Erkenntnis dies nahelegt, wären also auch von Marx her marktwirtschaftliche Gesellschaftsmodelle denkbar. Marktwirtschaft ist eben nicht einfach gleichzusetzen mit Kapitalismus.

1 F. Sternberg, Marx und die Gegenwart, Köln 1955, S. 200f.

2 Marx, Ökonomisch-philosophische Manuskripte, MEGA I (Marx-Engels-Gesamtausgabe), Bd. 3, S. 111.

3 Marx/Engels, Die Entwicklung des Sozialismus von der Utopie zur Wissenschaft, Ausgewählte Schriften, Bd. II, Berlin 1960, S. 137.

4 Marx/Engels, Kritiken der sozialdemokratischen Programm-Entwürfe von 1875 und 1891, Elementar-Bücher des Kommunismus, Bd. 12, Berlin 1928, S. 62.

5 K. Kautsky, Die soziale Revolution, Berlin 1902, S. 45.

6 J. Burnham, Die Revolution der Manager, Wien 1949.

7 F. Engels, Der Ursprung der Familie, des Privateigentums und des Staates, in: Marx/Engels, Ausgewählte Schriften, Bd. II, Berlin 1960, S. 188.

8 MEGA I, Bd. 6, S. 511.

9 Vgl. Thesen über Feuerbach, MEGA I, Bd. 5, S. 534.

Hansjörg Braunschweig

Notbremse gegen den Kauf der F/A-18-Kampfflugzeuge

«Der Bund beschafft bis zum Jahre 2000 keine neuen Kampfflugzeuge. Als neu gelten Kampfflugzeuge, deren Beschaffung die Bundesversammlung zwischen dem 1. Juni 1992 und dem 31. Dezember 1999 beschliesst.» So lautet die Volksinitiative «Für eine Schweiz ohne F/A-18 – gegen die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge», für welche die «Gruppe Schweiz ohne Armee» (GSoA) noch im Monat Mai 100 000 Unterschriften sammeln will. Heftige Reaktionen hat die Rückwirkungsklausel ausgelöst. Bürgerliche Kreise drohen bereits mit der Ungültigerklärung der Initiative in den Eidgenössischen Räten. Warum es keine andere als diese Notbremse gibt, zeigt Hansjörg Braunschweig in seinem satirisch gefärbten Beitrag.

Red.

Uneinsichtiger Ständerat

Die «Gruppe Schweiz ohne Armee» (GSoA) hat die Notbremse in Gestalt einer *Volksinitiative* gezogen. Zur Notbremse gehören der Überraschungseffekt, sogar ein gewisses Erschrecken, der späte Zeitpunkt, Lärm und Gekreische. Viele Passagiere, wahrscheinlich die Mehrheit des Volkes, die gespürt und gesehen haben, dass wir uns mit steigender Geschwindigkeit auf einem Stumpengeleise mit zahlreichen Hindernissen bewegen, at-

men auf, auch wenn wir noch lange nicht wissen, ob es gelingt, den Zug rechtzeitig zum Anhalten zu bringen.

Leider sind die Bahnangestellten zu einem guten Teil noch völlig uneinsichtig. Ein Teil von ihnen, der Ständerat, hat sich nicht einmal die Mühe genommen, richtig zum Fenster hinauszusehen: So bemerkten die Kommissionsmitglieder bei den Hearings nicht einmal, dass der «Experte» *Divisionär Gustav Däniker* als Verwaltungsratspräsident und langjähriger Mitarbeiter der PR-

Firma Dr. Rudolf Farner zugleich Chefberater der F/A-18-Lieferfirma Mc Donnell Douglas für die Schweiz ist. Zwei andere entscheidende Fachleute, auch sie für die Flugzeugbeschaffung, profitieren für ihre Forschungsprojekte von Bundesgeldern! Kritische oder ausländische Experten wurden gar nicht oder nur im Geheimen angehört!

Die gleichgültig-sture Haltung des Ständerates ist umso unverständlicher, als kurz vor der Diskussion, am 5. März 1992, eine *zweite Beinahe-Katastrophe* innert zwei Jahren zwischen einem Kampfflugzeug und einem Airbus der Swissair erfolgte. Die Mehrheit im Ständerat verschwendete kaum einen Gedanken auf die Frage, ob die technologische Entwicklung dem Kleinstaat möglicherweise doch Grenzen setze.

Ein Rücktritt, der keiner ist?

Immerhin führten die beiden Vorkommnisse im Wallis und im Jura zum Rücktritt eines leitenden Bahnangestellten, des *Korpskommandanten Werner Jung*. Er sprang sozusagen aus dem fahrenden Zug, ein sehr seltenes Ereignis in der Schweiz. Der Lokomotivführer, Bundesrat Kaspar Villiger, liess den zuständigen Fachoffizier ohne Zaudern und ohne Federlesen, aber mit salbungsvollen Worten abspringen: «aus Verantwortung ohne Verschulden»! Boshafte Passagiere bemerkten in ihrer Erregung: «Eigentlich hätte nicht der Jung, sondern der Alte gehen sollen. Er trägt doch die politische Verantwortung und nicht der Offizier. Oder ist er vielleicht gar nicht der Führer des Militärdepartements, sondern der von Offizieren Geführte?» Maliziös betonten einzelne Passagiere das Wort «Führer» und dachten an vergangene Zeiten, die vielleicht noch nicht vergangen sind und sich wieder vermehrt bemerkbar machen.

«Ich bin nicht davon gelaufen», sagte Korpskommandant zD Werner Jung dem «Glattaler» am 10. April 1992. Das Publikationsorgan der Garnisonstadt Dübendorf (und Umgebung), titelte das Interview: «Unterländer Korpskommandant will mit seinem «Rücktritt» helfen, die Beschaffung der F/A-18-Kampfflugzeuge nicht zu gefährden», und fügte in einem Fenster hinzu: «John Hüsey, Oberembrach, Zentralpräsi-

dent der Gesellschaft der Offiziere der Fliegertruppen (AVIA), kritisiert Villigers unverständlichen Entscheid.» Kein Zweifel: Der Korpskommandant, der immerhin als Nachfolger des Generalstabschefs galt, wurde *erstes prominentes Opfer der jüngsten Kampfflugzeugbeschaffung*. Die SPS untertrieb, wenn sie den sogenannten Rücktritt als «Bauernopfer» bezeichnete. Der freisinnige König opferte seine Dame! Nicht weniger als das verbirgt sich hinter der biedermännischen Rhetorik des Lokomotivführers! Ist das verwunderlich? Auch seine Vorgängerin musste gehen, und auch ihr Vorgänger musste den Hut nehmen! So erinnern sich Passagiere.

Der Lokomotivführer intim

Nur die wenigsten von ihnen kennen den Lokomotivführer persönlich und intim, aber ein Bahnangestellter, *der bekannte SVP-Ideologe*, der jeweils nur auf der rechten Seite aus dem Fenster schaut, der eigens sich im Cockpit mit dem Lokomotivführer über die Flugzeugbeschaffung unterhalten hat und ihn davon abbringen wollte, weil er um seine eigene Waffengattung bangte, erzählte es einem gleichrangigen, erfahrenen und sehr kritischen Bahnangestellten, und dieser erzählte es andern Angestellten und ehemaligen Angestellten und Passagieren weiter: Wenn von Kriegsflugzeugen die Rede ist, gerät der Lokomotivführer in Begeisterung. Man spürt dann sogleich seine kritiklose Verbundenheit mit der Technik, seine Äuglein beginnen zu glänzen, und er erzählt seine Geschichte aus Moskau, als er in einem Mig-Flugzeug am Steuer sass und darob seine eigene Ideologie beinahe vergass. Er reagiere wie ein pubertierender Jüngling.

Ob ein solcher Jüngling nicht eine Gefahr sein könnte? Ist es da erstaunlich, dass es nie zu einer Denkpause kam, nie zur Fragestellung, ob sich die Bedrohungslage in Europa nicht völlig geändert habe. *Eine Ausnahme*: Vor dem Schichtwechsel (Wahlen 1991) fürchteten die bürgerlichen Befürworter der Flugzeugbeschaffung unter den Bahnangestellten, sie könnten von den Passagieren nicht mehr gewählt werden. Unerwartet teilten sie alle Bedenken der Passagiere gegen die Beschaffung mit scheinheiliger Miene und verständnisvollem Lächeln.

Der Lokomotivführer hatte ein Einsehen mit den gequälten und zitternden Bahnangestellten. Er informierte sie zwei Jahre lang nicht über die Flugzeugbeschaffung und verlangte von ihnen keine Stellungnahme, obwohl er seit 1989 vom Lokomotivführerverband (genannt Bundesrat) grünes Licht hatte. Deswegen geriet der Verband allerdings in Zeitnot und muss nun eine *Busse von 50 Millionen Schweizerfranken* zulasten der Steuerzahler hinblättern.

Die neue GSoA-Initiative

Kaum war der Schichtwechsel im Dezember 1991 vollzogen, kam die Botschaft, ebenso die *enorme Rechnung von 3,5 Milliarden Franken*, samt Marsch- beziehungsweise Beschlussbefehl. Und die Bahnangestellten wussten, was sie zu tun hatten.

Nachdem alle ordentlichen Bremsen versagt hatten, zog die GSoA die Notbremse. Das Ziel der Initiantinnen und Initianten ist ein ehrgeiziges. Die *100 000 Unterschriften* sollen aus politischen Gründen noch vor der Juni-Session, also im schönen *Monat Mai*, zusammenkommen. In erster Linie wird an den 1. Mai gedacht und an das Abstimmungswochenende vom 15. bis 17. Mai 1992. Aber es wird nicht nur gedacht, sondern auch vorbereitet: Stand- und Sammelaktionen in der ganzen Schweiz! Die GSoA sucht 500 Sammlerinnen und Sammler, die sich verpflichten, je 200 Unterschriften zusammenzubringen. Über 350 haben sich zur Zeit der Niederschrift dieses Artikels (11. April 1992) bereits gemeldet!

Ich gehöre zu den Passagieren, die aufgeatmet haben, als ich von dieser Volksinitiative hörte und las, sie sei ohne Gegenstimme beschlossen worden. Ich hätte das eine oder andere etwas anders vorgeschla-

gen, aber solche Differenzen sind heute unwichtig. Diese Volksinitiative braucht die Unterstützung aller, und es scheint sich eine *Geschlossenheit der Friedensorganisationen und der links-grünen Parteien* anzubahnen, wie es seit Jahren nicht mehr der Fall war.

Ein Aufruf an unsere Leserinnen und Leser

Wir rufen alle Leserinnen und Leser auf, sich an dieser Unterschriftensammlung zu beteiligen, sei es einzeln oder zusammen mit Freundinnen und Freunden, an Ständen oder andern Sammelaktionen.

Für die beiden früher gestarteten *Volksinitiativen für Abrüstung* (jährlich 10 Prozent weniger Militärausgaben) und *für ein Waffenausfuhrverbot* fehlen noch je rund 20 000 Unterschriften. Wir bitten unsere Leserinnen und Leser, diese weiterhin zu unterstützen. Eine Konkurrenz besteht nicht: Die beiden Volksinitiativen enthalten langfristig ein Waffen- und Kriegsmaterialverbot im Sinne eines aussenpolitischen und ethischen Grundsatzes sowie Vorschläge zu einer Friedensdividende und zur Rüstungskonversion (Umstellung auf zivile Verwaltung und Produktion). Die GSoA-Initiative dagegen ist eine Notbremse in letzter Minute.

Adressen

- Gruppe Schweiz ohne Armee, GSoA, Postfach 261, 8026 Zürich (Telefon 01 273 01 00)
- Volksinitiativen für Abrüstung und für ein Waffenausfuhrverbot, Postfach, 3001 Bern
- Arbeitsgemeinschaft für Rüstungskontrolle und ein Waffenausfuhrverbot (ARW), Postfach 120, 3000 Bern 6 (Telefon 031 43 48 78).

Ferdinand Troxler:

Die Lehre vom Eigentum bei Thomas von Aquin und Karl Marx

Das 170 Seiten umfassende Buch, das wichtige Grundlagen für die politische Zusammenarbeit von Christen/Christinnen und Marxisten/Marxistinnen enthält, kann für Fr. 10.– (inkl. Versandkosten) bezogen werden bei:
F. Troxler, Erlenweg 9, 3095 Spiegel BE.