

# Schweizerische Armee

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **43 (1967-1968)**

Heft 9

PDF erstellt am: **22.07.2024**

## **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.

## Erstklassige Passphotos

*Pleyer* - PHOTO

Zürich Bahnhofstrasse 104

Bezeichnung «Wehrsteuer» bei nächster Gelegenheit durch einen richtigen Namen ersetzt würde – spätestens bei der Neuordnung vom Jahre 1976.

Im Volksmund ist bisweilen noch der Ausdruck «Militärsteuer» zu hören. Als «Militärsteuer» wurde früher der heutige «Militärpflichtersatz» bezeichnet – eine Benennung, die mit Recht aufgegeben wurde, weil sie falsch war. Denn der Militärpflichtersatz ist – obschon er auf eidg. Boden von der eidgenössischen Steuerverwaltung betreut wird – keine Steuer im Rechtssinn, sondern eine Ersatzabgabe, die von jenen Wehrpflichtigen erbracht werden muß, die aus irgendwelchen Gründen ihre Wehrpflicht nicht mittels persönlicher Dienstleistung erfüllen können. Bei diesen Wehrpflichtigen tritt die finanzielle Ersatzleistung als subsidiäre Pflicht an die Stelle der persönlichen Wehrpflichtenerfüllung. Der Militärpflichtersatz beruht denn auch nicht auf der Fiskalhoheit – seine fiskalische Bedeutung ist gering – sondern auf der Wehrhoheit des Bundes, und seine schuldhaftige Nichterfüllung wird in erster Linie strafrechtlich geahndet, wozu allerdings wenn nötig auch noch die Eintreibung auf dem Weg der Schuldbetreibung hinzukommt. K.

## Schweizerische Armee

### Gesucht: Neue Erdkampfflugzeuge für unsere Luftwaffe

Neuer Mirage-Skandal soll vermieden werden

Von Ph. Stauber, Uster

Das EMD befaßt sich wieder einmal mit der Beschaffung von neuen Flugzeugen. Die in den Jahren 1951–1954 in der Schweiz in Lizenz hergestellten knapp 300 englischen Erdkampfflugzeuge vom Typ DH-112 «Venom» sollen nach und nach aus dem Flugdienst zurückgezogen und durch moderne Einheiten ersetzt werden.

Um ein zweites Mirage-Debakel zu vermeiden und den Empfehlungen der Mirage-Kommission Folge zu leisten, wird bei der Typenwahl ein vom bisherigen Modus abweichendes Verfahren verfolgt: Nach Untersuchung des weltweiten Angebotes sind neun verschiedene Muster in die engere Wahl gezogen worden und sind jetzt Gegenstand eingehender Vergleiche und Analysen. Auf Grund dieser Ergebnisse kommen zwei bis drei Typen in die Schlussrunde. Von diesen Flugzeugmustern werden einzelne Einheiten beschafft und in der Schweiz praktisch erprobt werden, worauf dann ca. Anfang 1970 der endgültige Entscheid gefällt wird. Das neue Erdkampfflugzeug soll, wenn möglich, in der Schweiz in Lizenz fabriziert werden.

Im folgenden stellen wir unseren Lesern die in Erwägung gezogenen neun Flugzeugtypen vor, ohne dabei auf Einzelheiten näher einzugehen.

### Dassault «Mirage 5»



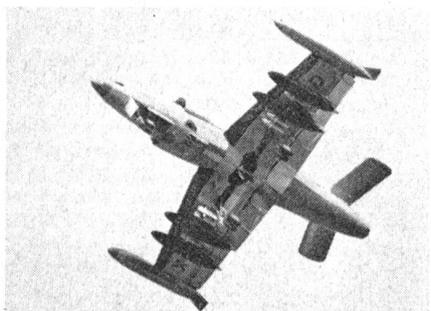
Aus der Mirage III haben die französischen Dassault-Werke ein ebenfalls polyvalentes Kampfflugzeug, die Mirage 5, entwickelt. Die äußeren Abmessungen der Mirage 5 sind grundsätzlich dieselben wie die des Basismusters, ebenso ist die Mirage 5 mit dem gleichen Triebwerk ausgerüstet.

Der wesentliche Unterschied besteht in der stark vereinfachten elektronischen Ausrüstung. Dadurch vermindert sich der Aufwand an Wartung beträchtlich, und zugleich können die Anschaffungskosten wesentlich gesenkt werden.

Durch eine Verstärkung der Flugzeugstruktur und durch den Einbau von zusätzlichen Treibstofftanks kann die Mirage 5 gut für Erdkampfmmissionen eingesetzt werden. An sieben Stationen unter Tragfläche und Rumpf können insgesamt mehr als vier Tonnen an Außenlasten mitgeführt werden. Die hohe Spitzengeschwindigkeit von Mach 2,2 ist auch für die Mirage 5 beibehalten worden.

Die französische Luftwaffe hat vorerst 50 Einheiten bei Dassault in Auftrag gegeben. Die Mirage 5 kommt auf rund 5 Millionen Franken zu stehen.

### FFA AA-7

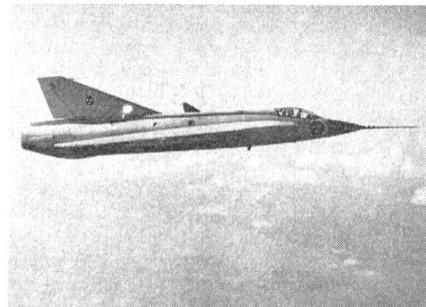


Weiterentwicklung des früheren P-16, der vor neun Jahren vom EMD während der fortgeschrittenen Flugerprobung plötzlich abbestellt worden war.

Der AA-7 ist mit einem Atar 9-Triebwerk, dem gleichen wie unsere Mirage IIIS, ausgerüstet und erreicht hohe Unterschallgeschwindigkeit (Mach 0,96). Das schweizerische Herstellerwerk FFA hat die aerodynamisch gute Flugzeugzelle des P-16 für den neuen AA-7 beibehalten. Durch den Einbau des stärkeren Triebwerkes wurden die Steigleistungen des nach schweizerischen Maßstäben konstruierten Tiefangriffs- und Erdkampfflugzeugs trotz relativ großer Kampflast merklich verbessert. Die Bewaffnung des

P-16 wurde beibehalten: zwei Kanonen und Außenlasten konventioneller Art. Der AA-7 befindet sich erst im Prototypen-Stadium und muß bis zur Serienreife weiterentwickelt werden. Der Stückpreis der AA-7 wird mit 4,5 Millionen Franken angegeben, bei einer Hunderterserie reduziert sich der Preis pro Flugzeug auf 3,6 Millionen Franken.

### Saab J-35X «Draken»

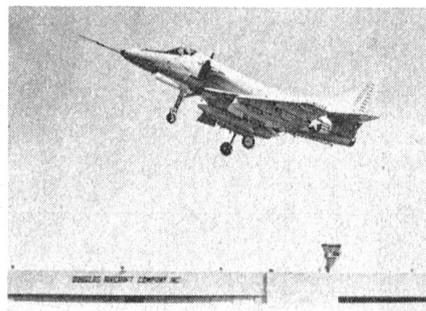


Die «Draken» wurde bereits bei der letzten Flugzeugbeschaffung für unsere Luftwaffe in Erwägung gezogen, schließlich aber zugunsten der französischen Mirage III zurückgestellt.

In verschiedenen Ausführungen als Aufklärer, Abfangjäger und Erdkampfflugzeug steht die J-35 seit 1960 im Dienst der schwedischen Luftstreitkräfte. Mit einem Nachbrenner ausgerüstet, erreicht die «Draken» hohe Uberschallgeschwindigkeiten (Mach 2+), verfügt aber dank dem Doppeldeltaflügel auch über gute Langsamflugeigenschaften. An neun(!) Pylonen unter Tragfläche und Rumpf können Außenlasten aller Art mitgeführt werden. Mit einem Abfluggewicht von 16 Tonnen ist die «Draken» ein sehr schweres Flugzeug.

Unter der Bezeichnung J-35X bietet Saab eine spezielle Exportversion mit erhöhter Treibstoffzuladung und somit vergrößerter Reichweite an.

### Douglas McDonnell A-4F «Skyhawk»



Die «Skyhawk» ist das besterprobte aller in Erwägung gezogenen Flugzeuge. Die insgesamt sechs verschiedenen Versionen des bordgestützten Erdkampfflugzeuges stehen teilweise seit 1956 im Dienst der US Navy und werden auch in Vietnam eingesetzt. Die neueste Variante A-4F wird seit 1966 für die amerikanische Marine-Luftwaffe produziert und weist gegenüber ihren Vorgängern unter anderem ein stärkeres Triebwerk sowie ein verbessertes Rettungssystem für den Piloten auf.

An Außenlasten können 5360 kg Bomben, Raketen und Lenk Waffen mitgeführt werden. Diese Nutzlast übertrifft sogar das Leergewicht der A-4F von 4200 kg. Wie die Erfahrungen zeigen, bleibt die Ma-

schine auch bei schwersten Beschädigungen dank der robusten Bauart beschränkt flugtauglich. Das Bauprogramm der «Skyhawk» umfaßt weit über 2000 Einheiten. Die Anschaffungskosten pro Flugzeug werden mit 4 Millionen Franken angegeben.

**Breguet/BAC «Jaguar»**



Von einem anglo-französischen Firmenkonsortium entworfen, steht die «Jaguar» gegenwärtig in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium. Der Prototyp wird im März 1968 zum Erstflug starten. Das Flugzeug ist mit zwei Triebwerken ausgerüstet und erreicht Ueberschallgeschwindigkeit (Mach 1,7). An militärischen Lasten können 4,5 Tonnen mitgeführt werden.

Verschiedene Versionen für Erdkampf, Abfangjagd und Schulung sind vorgesehen und werden in der Royal Air Force, der französischen Luftwaffe und Marinefliegerei zum Einsatz kommen. Die Gesamtproduktion wird 800 Einheiten überschreiten.

Die deutsche Bundeswehr und die australische Luftwaffe zeigen ebenfalls ein reges Interesse an der «Jaguar».

Mit der Ablieferung der ersten Serienflugzeuge ist 1971 zu rechnen. Stückpreis: ca. 4,7 Millionen Franken.

Unser Bild zeigt ein Modell der «Jaguar» im Tiefflug.

**Fiat G-91Y**



Die Fiat G-91Y ist eine Weiterentwicklung des bei den NATO-Staaten in Dienst stehenden und in großen Stückzahlen produzierten Erdkampfflugzeuges G-91. Im Gegensatz zum äußerlich sehr ähnlichen Basismuster verfügt die G-91Y über zwei Triebwerke, die mit Nachbrennern versehen sind und dem Flugzeug verbesserte Steigleistungen verleihen. Außerdem kann dank verstärkter Struktur eine größere Zuladung mitgeführt werden. Durch größere Treibstoffkapazität wurde auch die Reichweite gestreckt. Die G-91Y ist für den Einsatz ab Naturpisten (Grasnarbe) ausgelegt und erreicht Geschwindigkeiten bis Mach 0,94. Mit einem Leergewicht von 3,8 Tonnen zählt die G-91Y zu den relativ leichten Jagd-

flugzeugen; die Waffenzuladung ist dementsprechend auch nicht allzu groß. Die italienische Luftwaffe hat 20 Vorserien-Muster zur Truppen-Erprobung bestellt.

**Northrop F-5A «Freedom Fighter»**



Nach einem etwas verzögerten Start befindet sich dieses amerikanische Aufklärungs- und Erdkampfflugzeug seit Mitte 1965 im Einsatz in Vietnam.

Das Flugzeug wird hauptsächlich im Rahmen der amerikanischen Militärhilfe in über 800 Stück hergestellt und an die Luftstreitkräfte zahlreicher NATO-Staaten geliefert. Kanada stellt 125 Einheiten unter der Bezeichnung CF-5A in Lizenz her.

Die zweistrahlige F-5A operiert bei Abfangmissionen mit Geschwindigkeiten bis Mach 1,4 (1480 km/h). Für Erdkampfeinsätze kann das Flugzeug Außenlasten, wie Bomben, Raketen und Lenk Waffen bis rund 3000 kg mitnehmen. Stückpreis: ca. 4,7 Millionen Franken.

**Saab J-37 «Viggen»**

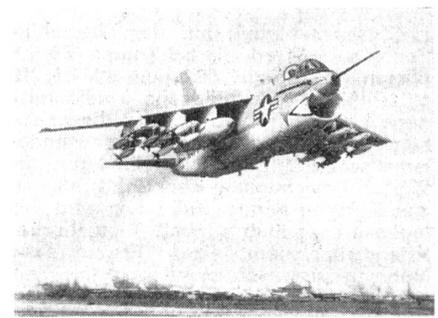


In der äußeren Konfiguration sticht das neue schwedische Mehrzweckflugzeug von allen anderen zu prüfenden deutlich ab. Durch diese etwas ungewohnte Formgebung konnten zwei gegensätzliche Forderungen gekoppelt werden: hohe Spitzengeschwindigkeit von Mach 2 und vorzügliche Kurz-Start und -Landeeigenschaften. Erstmals wurde das Triebwerk der «Viggen» mit einer Schubumkehr-Vorrichtung ausgerüstet. Dadurch kommt das Flugzeug mit Landestrecken von nur 500 Metern aus, was für schweizerische Verhältnisse von einiger Bedeutung sein dürfte.

Die Bewaffnung der J-37 ist sehr vielseitig und reicht von der Bordkanone bis zur radargelenkten Lenkwaffe. Eine entsprechende elektronische Ausrüstung sorgt für optimale Einsatz-Ergebnisse der Waffen.

Die «Viggen» ist im Februar 1967 zum Erstflug gestartet und befindet sich nun in Flugerprobung. Die schwedische Luftwaffe hat einen ersten Auftrag über 100 J-37 an Saab erteilt. Das Flugzeug wird Mitte 1971 zur Ablieferung an die Streitkräfte gelangen. Die Kosten für die «Viggen» belaufen sich auf 9 bis 10 Millionen Franken.

**Ling-Temco-Vought A-7A «Corsair II»**

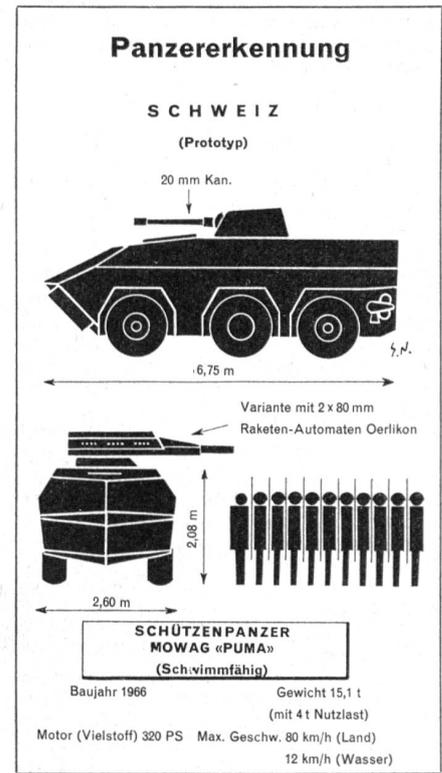


Die «Corsair II» steht seit Mitte dieses Jahres bei der amerikanischen Marine-Luftwaffe im Einsatz, und kürzlich wurden einige Einheiten nach Vietnam zur Einsatz-erprobung verlegt. Die US Navy rechnet mit einem Gesamtbedarf von 1000 bis 1500 Einheiten. Unter der Bezeichnung A-7D wird auch die US Air Force eine ungefähr gleiche Anzahl «Corsair II» ab 1968 in Dienst stellen.

Die «Corsair II» ist ein raffiniertes Waffensystem. Die Lastenstationen am Flugzeug sind mit bordeigenen Hebezeugen ausgerüstet, wodurch die Bestückung des Flugzeuges mit Außenlasten wesentlich vereinfacht und beschleunigt wurde. Total können bis 6800 kg an Waffen mitgeführt werden.

Selbst in Bodennähe erreicht die A-7A hohe Unterschallgeschwindigkeiten (950 km/h) und besitzt eine dementsprechend robuste Zelle. Mit einem max. Abfluggewicht von 14,7 Tonnen zählt die «Corsair II» zu den ziemlich schweren Kampfmaschinen. Kostenpunkt: rund acht Millionen Franken pro Flugzeug.

Wir gratulieren unseren ständigen Mitarbeitern  
**HERBERT ALBOTH und FRITZ FASSBIND**  
zur Beförderung zum Oberstleutnant  
Redaktion



## An unsere Leser

In Zusammenarbeit mit dem Reisebüro Fontana & Neri (Israel-Tours) Zürich, planen wir für die Zeit vom 10. bis 19. März 1968 eine militärische Studienreise nach Israel. Ziel und Absicht dieser Exkursion ist die, von deutschsprechenden israelischen Militärsachverständigen geführte, Besichtigung der Schlachtfelder des 6-Tage-Krieges. Außerdem wird Gelegenheit geboten, mit israelischen Kriegsteilnehmern einen Fragen- und Meinungsaustausch zu pflegen. Die Teilnehmerzahl für diese Studienreise wird auf 30 bis 40 Personen beschränkt. Raschmöglichste Voranmeldungen sind erbeten an die Redaktion «Der Schweizer Soldat», Gundeldingerstraße 209, 4053 Basel.

Die Interessenten erhalten die notwendigen Unterlagen (Programm und Formular für def. Anmeldung) umgehend zugestellt.

### Vorgesehenes Programm

1. Tag Freitag

#### Flug Zürich – Tel Aviv

mit einer Kursmaschine, Transfer vom Flughafen Lod nach Beersheba, der Hauptstadt des Negev-Gebietes.

2. Tag Samstag

#### Sinai Kampfgebiet

Nach dem Frühstück Ganztagestour nach Nizana – Kusseima – Bir Hasana – Mitla Paß und zurück nach Beersheba. Mittagessen unterwegs, Nachtessen im Hotel.

3. Tag Sonntag

#### Sinai Kampfgebiet

Nach dem Frühstück Fahrt nach Rafah – El Giradi – El Arish – Bir Lhfan – Abu

Agila – Umm Kataf und zurück nach Beersheba. Mittagessen unterwegs, Nachtessen im Hotel.

4. Tag Montag

#### Gaza – Jerusalem

Nach dem Frühstück Fahrt nach Gaza, Ali Muntar und durch die judäischen Berge hinauf nach Jerusalem. Mittagessen unterwegs, Hotelbezug und Nachtessen in Jerusalem.

5. Tag Dienstag

#### Jerusalem

Nach dem Frühstück Ganztagestour in die Umgebung von Jerusalem mit Besuch der verschiedenen ehemaligen Kampfgebiete. Waffenschau in Jerusalem. Mittag- und Nachtessen im Hotel.

6. Tag Mittwoch

#### West Bank – Galiläa

Nach dem Frühstück Abfahrt aus Jerusalem über Ramallah – Nablus – Jenin – Nazareth und Tiberias nach Ayelet Hachahar in Ober-Galiläa. Mittagessen unterwegs. Zimmerbezug und Nachtessen im Kibbuz-Gästehaus.

7. Tag Donnerstag

#### Golan-Höhen

Nach dem Frühstück Rundgang in Ayelet Hachahar mit Erklärungen über das Leben im Kibbuz. Anschließend Fahrt zur Besichtigung der ehemaligen syrischen Befestigungs-Anlagen auf den Golan-Höhen. Mittagessen unterwegs. Am frühen Nachmittag zurück zum Kibbuz. Nachtessen und Uebernachten im Gästehaus.

8. Tag Freitag

#### Akko – Haifa – Tel Aviv

Nach dem Frühstück Fahrt durch die Berge Ober- und Unter-Galiläas zur Mit-

telmeerküste. Besuch von Akko und Haifa, anschließend Fahrt auf der Küstenstraße nach Tel Aviv. Mittagessen unterwegs. Nachtessen und Zimmerbezug im Hotel in Tel Aviv.

9. Tag Samstag

Ganzer Tag zur freien Verfügung. Bademöglichkeit am Mittelmeerstrand. Vollpension im Hotel in Tel Aviv.

10. Tag Sonntag

#### Tel Aviv – Zürich-Kloten

Nach dem Frühstück Transfer zum Flughafen und Rückflug nach Zürich mit Kursmaschine.

### Leistungen:

Im Pauschalpreis inbegriffen

- Flug mit Kursmaschine Zürich – Tel Aviv und zurück, Verpflegung an Bord. 20 kg Freigeäck.
- Unterkunft auf der ganzen Reise in 1. Kl.-Hotels. Doppelzimmer mit WC und Bad, inkl. Vollpension.
- Alle im Programm aufgeführten Touren und Besichtigungen mit modernen Autobussen. Führung durch einen deutschsprechenden Militär-Sachverständigen.
- Schweizer Reiseleiter ab Zürich.
- Eintrittsgelder, Taxen und Service.
- Eine praktische Reisetasche.

### Hotels:

Beersheba: «Desert Inn», 1. Kl.-Hotel mit eigenem Schwimmbad.  
Jerusalem: «Ganei Yehuda», 1. Kl.-Hotel mit eigenem Schwimmbad.  
Galiläa: «Ayelet Hachahar», 1. Kl.-Kibbuz-Gästehaus mit Schwimmbad.  
Tel Aviv: «Samuel», 1. Kl.-Hotel an der Mittelmeer-Strandpromenade.  
Pauschalpreis pro Person **Fr. 1475.—**.  
Es stehen wenige Einzelzimmer zur Verfügung, Aufpreis **Fr. 100.—**.

## DU hast das Wort

**Darf ich vor meinen Untergebenen meine eigene Meinung durchblicken lassen, auch wenn sie nicht diejenige meines Vorgesetzten ist?**

(Siehe Nr. 7/67)

Versuchen Sie vor allem, Ihrem Einheitskommandanten begreiflich zu machen, daß es nicht seine Aufgabe ist, politische Instruktionen zu erteilen. Er macht sich damit nur lächerlich!

Derartige Fragen hätten wir, die ihre Einheitskommandanten meistens gründlich kannten, da sie vor der Beförderung mit uns zusammen Zugführer waren, auf kameradschaftliche Art und Weise erledigt. Grundbedingung dafür ist aber, daß die Zugführer unter sich einig sind und keiner «aus der Reihe tanzt». Der kompliziertere Weg – der Dienstweg – besteht in der dienstlichen Unterredung, die jederzeit verlangt werden kann. Ich setze voraus, daß das zur Zeit gültige Dienstreglement die früher geltenden Vorschriften übernommen hat. Wenn Ihr Einheitskommandant es nicht unterlassen kann, in Politik zu machen, steht Ihnen als Zugführer auch das Recht zu, mit Ihrer Mannschaft sachlich – ohne persönliche Spitze gegen den Kommandanten – über diese Frage zu diskutieren. Disziplin bedeutet nämlich nicht, daß die Köpfe gleichgeschaltet sein müssen! Der Zugführer ist nun einmal – besonders in der Infanterie – ein Glied

der Kolonne und kennt daher die Stimmung in der Truppe, die Ansichten der Mannschaft, besser als die höheren Herren.

Oblt. F. Hüssy, 96

## Wehrsport

### Aufruf zum Zwei-Tage-Marsch auf Ski im winterlichen Hochgebirge

Eine Leistungsprüfung im Schnee unter dem Patronat des SUOV

Der rührige Unteroffiziersverein Ober-simmental führt unter dem Kommando von Hptm Ernst Matti am **9./10. März 1968** zum 6. Male den **Schweizerischen Winter-Gebirgs-Skilauf durch**. Gleich zu Beginn unseres Hinweises wollen wir melden, daß die summarische Anmeldung bis zum **12. Februar** erfolgen muß.

Die Laufstrecken, die über die Höhen des Simmentales im Raume Lenk–Zweismimmen führen, verlangen täglich mit 1000 Meter Höhendifferenz 30 km, die innert 5 bis 9 Stunden absolviert werden müssen. Es wird in Gruppen von mindestens 4 Teilnehmern gestartet. Für dieses Jahr ist wiederum mit Gruppen ausländischer Armeen zu rechnen. Zu den Patrouillen deutscher und österreichischer Gebirgstruppen früherer Jahre werden, wird die Einladung angenommen, auch Mannschaften aus Italien, Frankreich, Norwegen und Schweden stoßen. Die **Anmeldung** ist an Gfr Hans Gyger,

3770 Zweismimmen, Telefon (030) 2 11 63, zu richten, wo auch alle Auskünfte und Unterlagen bezogen werden können. Diese bemerkenswerte Veranstaltung, die letztes Jahr gegen 700 Damen und Soldaten in über 100 Patrouillen vereinigte, steht unter dem Patronat des SUOV und verdient weitestgehende Förderung. Es handelt sich um eine der schönsten, die Ausdauer und die Kameradschaft auf die Probe stellenden Leistungsprüfungen, die nicht nur die Schönheiten, sondern auch die Gefahren des winterlichen Hochgebirges vor Augen führen. Der UOV Ober-simmental, unterstützt durch die Behörden und die Gemeinden von Lenk, St. Stephan, Zweismimmen und Boltigen, hat



Hier eine Gruppe von Rotkreuzfahrerinnen im Aufstieg zum Rinderberg. Im Hintergrund eine Gruppe der Unteroffiziersgesellschaft Vorarlberg, die seit zwei Jahren das österreichische Bundesheer vertrat.