

Zeitschrift:	Der Fourier : officielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen
Herausgeber:	Schweizerischer Fourierverband
Band:	40 (1967)
Heft:	10
Artikel:	Die Flugwaffe : ein Speer ohne Spitze?
Autor:	Keiser, Marcel H.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-517877

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 28.12.2025

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

Die Flugwaffe – ein Speer ohne Spitze?

Die Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges ist dringend

Mitten im Zweiten Weltkrieg, als gegen die Springflut der Armeen des Dritten Reiches kein Damm wirksam genug schien und als sich eben drei deutsche Heeresgruppen zur Invasion Russlands anschickten, schrieb der Chef des britischen Reichsgeneralstabes, Sir John Dill, in einem an Churchill gerichteten Memorandum: «Die deutschen Erfolge auf dem Balkan und in Libyen auf so gänzlich verschiedenem Gelände beweisen abermals die Überlegenheit der Panzerwaffe, die von einer schlagkräftigen Luftwaffe unterstützt wird. Diese Kombination hat in diesem Krieg auf jedem Schlachtfeld den Ausschlag gegeben. Die Verteidigung leidet, da sie die Angriffspunkte nicht voraussehen kann, unter dem Nachteil der Verzettelung und muss sich für einen Erfolg vor allem auf das Vorhandensein von grossen Panzerreserven für Gegenangriffe, von Panzerabwehrwaffen und Flugzeugen verlassen.»

Diese Sätze des englischen Generals haben für einen Grössteil von konventionellen Kampfhandlungen bis auf den heutigen Tag ihre Gültigkeit behalten. Eine eklatante Bestätigung erfuhren sie durch den jüngsten Feldzug im Nahen Osten, wo es den israelischen Panzern und Flugzeugen in überaus präzisem Zusammenspiel gelang, die arabischen Armeen innert kürzester Zeit zu werfen. Der unter steter Bedrohung lebende jüdische Staat hatte es verstanden, die beiden Komponenten zu einem Kampfinstrument von bemerkenswerter Schlagkraft zusammenzuschweissen.

Bedrohliche Lücke

Wenn wir anerkennen, dass Panzer und Flugzeuge auch für die schweizerische Landesverteidigung von grosser Bedeutung sind, so stellt sich die Frage, wie es damit bei uns heute bestellt ist. Unser Milizheer verfügt gegenwärtig über 1550 Kettenfahrzeuge, darunter modernstes Rollmaterial wie Centurion, Panzer 61 und M-113. Die mit der Truppenordnung 61 geschaffenen drei mechanisierten Divisionen werden in zielstrebiger Ausbildung allmählich zu kampfkraftigen Verbänden. Leider fehlt ihnen immer noch die erforderliche artilleristische Unterstützung durch Selbtsfahrgeschütze, und auch mit dem Flabschutz ist es nicht zum besten bestellt. Immerhin soll nun innert nützlicher Frist eine bewährte ausländische Panzerhaubitze eingeführt werden. Es wäre unverantwortlich, ihre Beschaffung durch den schweizerischen Hang zum Perfektionismus und entsprechende Eigenentwicklungen hinauszuzögern.

Weitaus bedrohlicher präsentiert sich die Lage im Luftraum. 1970 wird unsere Flugwaffe über 57 Mirages, 100 Hunter und eine grössere Anzahl von Venoms verfügen. Die nach der gültigen Konzeption als notwendig erachteten 400 Kampfflugzeuge werden zu diesem Zeitpunkt grössten teils aus taktisch hoffnungslos veralteten Maschinen bestehen. Eingehende Untersuchungen haben zwar ergeben, dass die Venom-Flugzeuge noch bis gegen 1980 technisch einsatzfähig bleiben werden, doch kann dies nicht über die Tatsache hinwegtäuschen, dass die Maschinen wegen ihrer geringen Leistungen auf einem modernen Schlachtfeld heute schon nur noch sehr bedingt verwendbar sind. Auch der durch die Ausrüstung mit Sidewinder-Raketen in einem gewissen Ausmass aufgewertete Hunter zählt bereits zu den weltweit ausrangierten Typen. Jedenfalls erscheint es mehr als fraglich, ob der von Haus aus als Jagdbomber konzipierte Hunter jemals in der Lage sein wird, dem Gros der Flugwaffe, den Venoms, Schutz für den Einflug ins Zielgebiet zu gewähren. Selbst für einen örtlich und zeitlich beschränkten Raumschutz eignen sich nur Flugzeuge mit hoher Leistung. Ähnliche Anforderungen stellen sich beim Neutralitätsschutz im Luftraum, bei der Interzeption und bei der Bekämpfung wichtiger Einzelziele wie Lenkwaffenstellungen, Radarstationen usw., die durch moderne Fliegerabwehr geschützt werden. Ausgerechnet für solche Einsätze verfügt die Flugwaffe jedoch über keine ausreichende Speerspitze: ihr stehen in zwei Kampfstaffeln nur 36 Mirages zur Verfügung.

Bereits vor der Mirage-Beschaffung hatte man von einer Lücke in unserer Luftraumverteidigung gesprochen. Heute ist dieses Loch nun da, und es wird sich dauernd ausweiten bis zur Beschaffung einer neuen Flugzeuggeneration, was nach offiziellen Äusserungen frühestens 1973 – 1976 der Fall sein kann. Massgebend für diese unerfreuliche und unsere Kampfkraft in erheblichem Ausmasse schwächende Verzögerung ist die finanzielle Situation. Gemäss dem langfristigen internen Finanzplan des EMD stehen bis 1970 keine grösseren Mittel mehr für die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen zur freien Verfügung. Die Situation wäre nur zu ändern, wenn entweder

mit höheren Militärausgaben gerechnet werden könnte oder der neuen Flugzeugserie eine gewisse Priorität zuerkannt würde. Wir sind der Meinung, dass eine nüchterne und realistische Lagebeurteilung für eine Änderung der Prioritätsordnung spricht.

Die Flugzeugindustrie vor einer «Durststrecke»

Für ein rasches Handeln lassen sich aber nicht nur militärische Gründe ins Feld führen, sondern auch wirtschaftliche. Weil gegen Ende 1968 die Lizenzfabrikation des Mirage auslaufen wird und der Anschluss heute nicht gewährleistet ist, geht die schweizerische Flugzeugindustrie einmal mehr einer «Durststrecke» entgegen. Die Existenzfähigkeit einer eigenen Flugzeugindustrie ist abhängig von der Möglichkeit einer dauernden Beschäftigung. Als Folge des unregelmässigen Beschaffungsrhythmus ist es bis heute aber nicht gelungen, diese Kontinuität zu wahren. Wenn das Steuer nun nicht energisch herumgeworfen wird, ist zu befürchten, dass weitere Gruppen der Flugzeugindustrie die «programmierte» Lücke von mindestens fünf Jahren nicht überstehen werden. Auch dürften erneut zahlreiche Spezialisten abwandern, weil der Privatindustrie unmöglich zugemutet werden kann, sie jahrelang bis zum nächsten Auftrag «durchzufüttern».

Man mag die Frage aufwerfen, ob es überhaupt sinnvoll sei, die Existenz einer eigenen Flugzeugindustrie zu sichern. Für den Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Oberstkorpskommandant E. Studer, steht ein überzeugtes Ja ausser Zweifel: «Die Vorteile einer einheimischen Flugzeugindustrie sind derart gross, dass es sich erübrigert, sie im einzelnen aufzuzählen. Jede Flugwaffe hat ein Interesse an der Existenz einer Industrie, die entweder den Bau von Flugzeugen in irgendeiner Form oder sogar eine eigene Entwicklung, zum mindesten aber den Unterhalt von Flugzeugen, ermöglicht oder erleichtert.» Über die wirtschaftliche Bedeutung einer eigenen Flugzeugindustrie äusserte sich die deutsche Bundesregierung kürzlich wie folgt: «Die Bundesregierung misst der Luft- und Raumfahrtindustrie eine erhebliche Bedeutung bei, da sie Trägerin hochwertiger Technologien ist, die in ihrer unmittelbaren Anwendung und in ihrer mittelbaren Auswirkung die wirtschaftliche Entwicklung erkennbar in steigendem Masse bestimmen werden . . . Die Luft- und Raumfahrtindustrie fördert in besonderer Weise die Entwicklung anderer Industriezweige . . . Anreiz für neuartige technische Entwicklungen und Spitzenleistungen auf den verschiedensten Gebieten darstellt usw. . . .» Es liegt damit auf der Hand, dass das Auf und Ab der schweizerischen Beschaffungspolitik zu einem volkswirtschaftlich unvernünftigen und kaum verantwortlichen Verschleiss führt.

Was ist zu tun?

Sowohl unter militärischen Aspekten wie auch aus wirtschaftlichen Überlegungen heraus wäre es heute wohl vernünftig, den beschlossenen 57 Mirages eine Anschlußserie des gleichen Typs folgen zu lassen. Über ihren Umfang liesse sich diskutieren, doch müsste sie so bemessen werden, dass der Flugzeugindustrie eine neue «Durststrecke» bis zur nächsten Flugzeuggeneration erspart bleibt. Für dieses Vorgehen lassen sich auch gewichtige finanzielle Gründe geltend machen. Von den bisher bewilligten Mirage-Krediten entfällt ein beträchtlicher Teil auf den Ausbau der für die Fabrikation erforderlichen Infrastruktur. Nach der Reduktion der ursprünglich geplanten Hunderterserie und dem Ausbleiben der auf Dezember 1963 in Aussicht gestellten Anschlussserie belasten die «fixen» Kosten das einzelne Flugzeug nun in unverhältnismässig hohem Ausmass. Es würde anerkannten ökonomischen Regeln entsprechen, diese Kosten auf eine möglichst grosse Anzahl von Produkten, in diesem Falle von Flugzeugen, aufzuteilen. Nach offizieller Schätzung müsste es möglich sein, mit zusätzlichen 200 bis 300 Millionen Franken weitere 43 Maschinen zu bauen. Dieser Preis scheint lohnend.

Nach den politischen und finanziellen Bedenken beim Mirage-Geschäft wird jede Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges vorläufig zu einem psychologisch höchst dornenvollen Problem. Die Versuchung, den Mirage zu einer Art Erbsünde zu machen und aus ihr noch während Jahren politisches Kapital zu schlagen, ist natürlich gross. Bei allseitigem gutem Willen sollte es aber gelingen, die vergiftete Atmosphäre — was auch schon weitgehend geschehen ist — so weit zu lättern, dass eine vernünftige Diskussion geführt werden kann. Im Interesse unserer Landesverteidigung müssen die sachgegebenen Gesichtspunkte endlich wieder vor Emotionen gestellt werden.

Marcel H. Keiser