

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Zeitschrift:</b> | Der Fourier : officielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen |
| <b>Herausgeber:</b> | Schweizerischer Fourierverband  |
| <b>Band:</b>        | 44 (1971)   |
| <b>Heft:</b>        | 3   |
| <br><b>Artikel:</b> | Flugzeugbeschaffung mit Hürden : Erläuterungen aus der Sicht eines "Insiders"   |
| <b>Autor:</b>       | Werner, K.  |
| <b>DOI:</b>         | <a href="https://doi.org/10.5169/seals-518079">https://doi.org/10.5169/seals-518079</a>                                 |

### 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:** 10.12.2025

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

# **Flugzeugbeschaffung mit Hürden**

## **Erläuterungen aus der Sicht eines «Insiders»**

*von Oberstbrigadier K. Werner*

Der Hürdenlauf begann bereits vor vier Jahren, im Herbst 1966, mit dem Tauziehen um die Aufgabe, welche dem neuen Kampfflugzeug aufgetragen werden sollte. Der Beschluss der Kommission für militärische Landesverteidigung vom Januar 1967 verlangte bekanntlich, das neue Kampfflugzeug müsse in der Lage sein, stark mit Fliegerabwehr verteidigte Erdziele zu bekämpfen, sich selbst zu schützen und wenn nötig und möglich den Schutz leistungsschwächerer Flugzeuge zu übernehmen.

### *Welche Forderung steht obenan?*

Man braucht nicht Experte zu sein, um zu erkennen, dass die Gewichtung der einzelnen Teilanforderungen die Beurteilung von Flugzeugtypen sehr nachhaltig beeinflusst. Gegen diese Aufgabenstellung ist kaum Kritik geäussert worden. Mit der bekannten Liste von neun in verschiedenster Beziehung sehr unterschiedlichen Flugzeugtypen gingen Projektleitungen, Spezialkommissionen und Wissenschaftler an die Arbeit, um die beste Wahl zu treffen. Während drei Jahren wurden alle erdenklichen Informationen gesammelt, Auswertverfahren erarbeitet und angewendet, Gutachten von Kommissionen eingeholt und die Orientierung der Öffentlichkeit gepflegt. Mit einer erstaunlichen Einmütigkeit waren sich alle Stellen, die Einsicht in die Informationen und Methoden gehabt hatten, einig, welche Flugzeugflotte den besten militärischen Gegenwert versprach. Je mehr das Ergebnis sich bestätigte und bekannt wurde, dass der A-7 Corsair bei den Fachleuten «das Rennen gemacht habe», desto intensiver wurde der Beschuss des Favoriten. Die gewichtigsten Vorwürfe gegen den Corsair betreffen die grossen Kosten pro Flugzeug, die fehlende Überschallleistung und den hohen Aufwand für die Neueinführung von technisch komplexem und uns noch unvertrautem Flugmaterial. Die Ablehnung des Corsair wurde durch die verschiedensten Vorschläge von passenderen Flugzeugtypen untermauert.

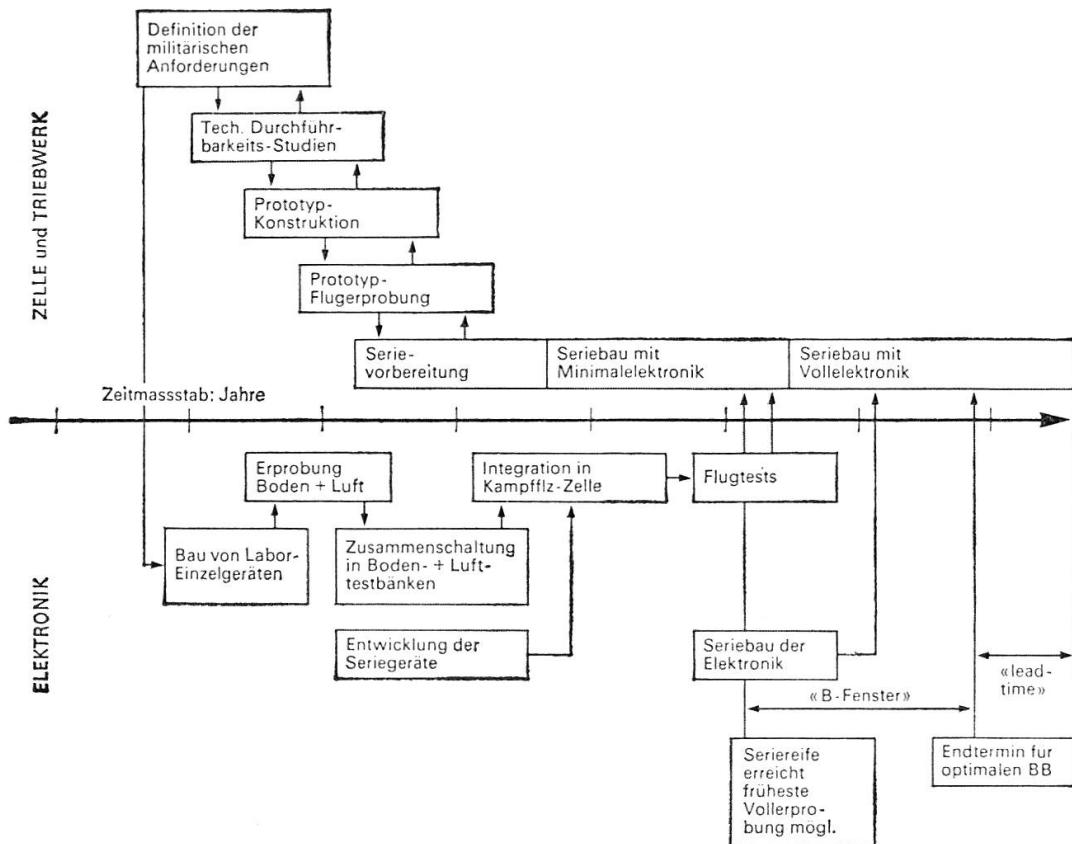
Nachdem grosse Parteien sich anschickten, für einen eigenen Typenvorschlag in den Kampf zu ziehen, entschied der Bundesrat am 15. Juli, das EMD müsse dem Corsair Alternativtypen gegenüberstellen. Als solche bestimmte der Bundesrat den Saab 105 X, den Skyhawk A-4 M, den G-91 Y und den Mirage-Milan. Das EMD fügte der Liste später noch den Hunter bei, nachdem sich auch das Parlament dafür interessiert hatte. Dass der Bundesrat seinen Entscheid aussetzte und den Einbezug der Alternativtypen verlangte, ist zwar vom Standpunkt der überall rasch fortschreitenden Teuerung sowie der militärischen Bereitschaft bedauerlich, aber politisch verständlich. Im Hinblick auf die unvermeidliche Kampfwahl, die sich einmal mehr in der Flugzeugbeschaffung abzeichnet, muss der Bundesrat über die Konkurrenztypen offizielle Leistungsinformationen besitzen und anführen können. Der Bundesrat muss in der Lage sein, den Militärkommissionen klaren Wein über die Leistungen der neu in die Arena gebrachten Flugzeugtypen einzuschenken.

### *Kritische Fragen*

Die drei schwersten Hürden, die neu in den Beschaffungsparcours eingebaut worden sind, sehen nun wie folgt aus: Einmal entsprechen die Leistungen mehrerer Alternativtypen bei weitem nicht mehr der von der Kommission für militärische Landesverteidigung als Basis gesetzten Aufgabenstellung an das neue Erdkampfflugzeug. Insbesondere tragen die Leistungen nicht der modernen Bedrohung Rechnung. Es sind «neue Schläuche mit altem Wein», das heisst Flugzeuge, die für teures Geld «mit neuem Blech» die gleichen Leistungen, ja zum Teil weniger erbringen als die zu ersetzenden Flugzeugtypen schon vor mehr als 15 Jahren aufwiesen. Darf eine solche Wahl aus politischen Gründen erfolgen?

Die Leistungen neuer Kampfflugzeuge müssen den hohen Kosten, der potentiellen gegnerischen Bedrohung und den Bedürfnissen der gesamten Landesverteidigung entsprechen. Für neue Erdkampfflugzeuge heisst dies, dass sie eine starke Waffenzuladung aufweisen, eine angemessene Trefferwartung dank zeitgemäßem Feuerleitsystem gewährleisten, mit Hilfsgeräten für die Navigation und die elektronische Kriegsführung ausgerüstet sein und schliesslich einen ausreichenden Aktionsradius bei dauernd hoher Marschgeschwindigkeit aufweisen müssen. Sinn dieser Forderung ist: Gewähr für eine angemessene Wirkungs- und Überlebenserwartung gegen stark verteidigte, wichtige Ziele.

**Zeitverhältnisse bezüglich Flugzeug-Entwicklungsetappen und des zulässigen schweizerischen  
Beschaffungsfensters**



«B-Fenster» = Beschaffungsfenster, d. h. Zeitspanne, während welcher nach unserem Regulativ die Prüfung und Beschaffung eines Kampfflugzeuges korrekt möglich ist. In diesem Fenster müssen abgewickelt werden:

- Leistungs- und Kostenermittlung inkl. schweizerischen Änderungen
- Bewertung und Typenantrag
- Entscheid auf ca. 6 hierarchischen Stufen
- Bestimmung von Umfang und Kosten sowie Verankerung in Optionsverträgen (bzw. «-Wälzern»)
  - umfassend Flugzeuge (mit Dutzenden von Geräten usw.)
  - Ersatzteile (hunderte von komplexeren Positionen)
  - Bodenmaterial (hunderte von komplexeren Positionen)
  - Prüfeinrichtungen
  - Waffen

Botschaft des Bundesrates an das Parlament

- Erstellung
- Genehmigung durch die Eidgenössischen Räte, d. h. Bundesbeschluss = BB

«leadtime» = Zeitvorgabe für die Bestellung von Geräten und Halbfabrikaten mit langer Lieferfrist zwecks Erreichen eines harmonischen Seriebaues.

### *Billige Erdkampfflugzeuge haben wir schon in grosser Zahl*

Kampfflugzeuge mit bescheidener Leistung und mit bescheidener Überlebenserwartung besitzt die Flugwaffe in den Venom- und Hunter-Verbänden bereits in respektabler Zahl. Sie bilden unsere Infanterie, geeignet zum Einsatz gegen «weiche» Massenziele wie Panzer, Fahrzeuge, Artillerie unter günstigen Wetter- und Sichtbedingungen. Was fehlt und beschafft werden muss, sind Flugzeuge für die Bekämpfung «harter» Ziele, beispielsweise moderner leistungsstarker Fliegerabwehrwaffen, um der «Infanterie», den Venom und Hunter, den Einsatz zu ermöglichen. Die Beschaffung leistungsschwacher Flugzeuge wäre ein zu kostspieliges «Tun als ob» und würde im Ausland unvermeidlich als Verzicht auf die eidgenössische Tradition einer ernsthaften militärischen Bereitschaft verstanden, gewertet und . . . eingeplant.

Unter den Alternativtypen finden sich — allenfalls mit einer Ausnahme — keine Flugzeugtypen, die als Waffensysteme, das heisst mit den vorstehend genannten Geräten ausgerüstet, im Serienbau stehen oder mindestens als Prototypen ihre diesbezüglichen Leistungen heute praktisch demonstrieren können. Dürfen all die Instanzen von der Projektleitung über den Bundesrat bis zum Parlament ihre Anträge beziehungsweise Beschlüsse auf Versprechungen der Lieferanten bezüglich Leistungen, Termine und Kosten basieren? Darf eine Verwässerung des Prinzips der klaren Trennung von Entwicklung und Beschaffung, wie es die Mirage-Untersuchungskommission gefordert hatte, ausgerechnet bei der Flugzugbeschaffung appliziert werden? Technische Spitzenleistungen sind nicht erzwingbar und der nachträgliche Rücktritt von einem Bundesbeschluss für die Beschaffung von Kampfflugzeugen wegen Nichterfüllung von Vertragsbestimmungen fällt allein schon aus Gründen des Zeitverlustes und des Prestige-Engagements von Behörden und Verwaltung ausser Betracht.

---

## **Unglück 'auf der Autobahn – Gasse öffnen!**

Schon im kommenden Frühjahr dürften sich auch auf den schweizerischen Autobahnteilstrecken bei Stossverkehr parallele Kolonnen bilden, die sich nur langsam vorwärts bewegen und zeitweilig völlig zum Stillstand kommen. Liegt die Ursache der Stockung in einem Verkehrsunfall, besteht ein lebenswichtiges Interesse am raschen Einsatz der Rettungsdienste.

Stellvertretend für alle Autobahnkantone und in Übereinstimmung mit der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) sowie den Verbänden des Strassenverkehrs, hat Oblt Bruno Hersche, Chef der Autobahnpolizei des Kantons Zürich, die folgenden, allgemein gültigen Richtlinien erlassen:

Bei normalem flüssigem Autobahnverkehr gelten beim Ertönen des Zweiklanghorns die gleichen Grundsätze wie auf Kantonstrassen, nämlich sofort «Bahn frei». Die Rettungsfahrzeuge werden also normalerweise auf der Überholspur, eventuell auch auf der rechten Fahrbahnhälfte, ihrem Ziel zustreben. Private Lenker sollten daran denken, dass hinter Einsatzfahrzeugen ein Abstand von mindestens 100 m eingehalten werden muss.

*Ist dagegen die Autobahn durch sehr langsam fahrende oder stillstehende parallele Kolonnen verstopft, müssen die Lenker der blockierten Wagen sofort nach rechts und links ausweichen, so dass sich in der Mitte eine freie Gasse bildet.*

Die Benutzer der rechten Spur fahren bis satt an den Seitenstreifen heran, lassen diesen aber offen, weil er eine letzte Platzreserve bildet. Die auf der Überholspur wartenden Lenker weichen dagegen so stark als möglich nach links gegen den Mittelstreifen aus (also Richtung Leitplanke, Seilzaun usw.). Wenn diese Regel einigermassen konsequent befolgt wird, öffnet sich eine hinreichend breite Mittelgasse, auf welcher Polizei, Sanität und Feuerwehr ihr Ziel erreichen können.

BfU