

**Zeitschrift:** Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen  
**Herausgeber:** Schweizerischer Fourierverband  
**Band:** 45 (1972)  
**Heft:** 11

**Artikel:** Von Monat zu Monat : der Entscheid in der Kampfflugzeugfrage  
**Autor:** Kurz  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-518220>

### **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:** 15.01.2026

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



## VON MONAT ZU MONAT

### Der Entscheid in der Kampfflugzeugfrage

Nach Vorbereitungsarbeiten, die sich über mehrere Jahre erstreckt haben und die in ihrer umfassenden Gründlichkeit bei weitem alles übertroffen haben, was bisher im Bereich der Beschaffung eines bestimmten Kriegsmaterials bei uns geleistet wurde, hat der Bundesrat am 9. September 1972 beschlossen, den ihm vom Eidgenössischen Militärdepartement unterbreiteten Antrag auf Beschaffung von sechzig Kampfflugzeugen des amerikanischen Typs «Corsair» abzulehnen, d. h. auf die beantragte Anschaffung zu verzichten. Diesem Entscheid des Bundesrates kommt in staatspolitischer, finanzieller und vor allem natürlich militärischer Hinsicht aussergewöhnliche Bedeutung zu, was sich schon in den ausgedehnten Debatten zeigt, die in der anschliessenden Herbstsession in beiden Kammern der eidgenössischen Räte über diese Angelegenheit stattgefunden hat. Die Ablehnung der Corsair-Beschaffung durch den Bundesrat bedeutet zweifellos eine Art von Markstein in unserer Wehrgeschichte; sie wird nicht ohne Einfluss auf die künftige Entwicklung sein. Wenn auch nicht von einem «Wendepunkt» unserer Bemühungen um die Landesverteidigung gesprochen werden darf — der Bundesrat weist mit Nachdruck auf diese Tatsache hin — ist doch damit zu rechnen, dass dem denkwürdigen bundesrätlichen Entscheid weiter tragende Bedeutung zukommt: einmal aus allgemeinen militärpolitischen Gründen, dann aber ganz einfach auch darum, weil dadurch eine Schwächung unserer materiellen Bereitschaft verursacht wird, die sich als schwere Hypothek für unsere Landesverteidigung erweisen wird und die darum in verschiedener Hinsicht ein Neubesinnen notwendig machen wird. Im Interesse einer allgemeinen Aufklärung, aber auch im Bestreben, der künftigen Geschichtsschreibung zu dienen, soll im folgenden festgehalten werden, wie es zu diesem Entscheid gekommen ist.

1. Ausgangspunkt war die militärische *Bedürfnisfrage*. Diese besteht darin, dass es notwendig ist, Mitte der Siebzigerjahre die zur Zeit noch in unserer Flugwaffe eingesetzten Jagdbomber vom Typ «Venom» zu ersetzen. Diese sind auf Grund der Bundesbeschlüsse vom 12. April 1951 (150 Stück) und vom 11. Juni 1954 (100 Stück) beschafft worden. Sie erreichen somit Mitte der Siebzigerjahre ein Durchschnittsalter von 20 Jahren, was für moderne Kampfflugzeuge unverhältnismässig hoch ist und nur dank dem hervorragenden Unterhalt möglich ist, den unser technisches Gerät erhält. Über die genannten rund 20 Jahre hinaus kann es jedoch nicht verantwortet werden, die «Venom» länger im Einsatz zu behalten. Sie sind nicht nur am Ende ihres Leistungsvermögens, sondern auch technisch überholt.

2. Wenn sich somit die Notwendigkeit des Ersatzes dieser beiden taktisch und technisch überalterten Flugzeugserien stellte, war vorerst die Frage zu beantworten, mit *welchem* neuen Flugzeug der Ersatz vorgenommen werden sollte. Mit anderen Worten: welche Ansprüche an das neue Flugzeug gestellt werden, und welche Aufgaben ihm im Rahmen unserer militärischen Landesverteidigung übertragen werden sollen.

Die Antwort auf diese Frage wird mit der sogenannten «*Konzeption unserer Flugwaffe*» gegeben. Diese hat in den letzten 12 Jahren eine interessante Entwicklung erfahren. In der Botschaft vom 30. Juni 1960 zur Truppenordnung 61 umriss der Bundesrat die Aufgabe der Flugwaffe mit den Worten:

«Die Flugwaffe hat in erster Linie die Erdtruppen zu unterstützen . . . Sowohl die Unterstützung der Erdtruppen wie der Schutz von Truppenbewegungen können die Flugwaffe in Luftkämpfe verwickeln . . . Die Flugwaffe muss deshalb mit einem Teil ihres Bestandes . . . in der Lage sein, auch den Luftkampf . . . aufnehmen zu können.»

In der Botschaft vom 25. April 1961 betreffend die Beschaffung von 100 «Mirages» stellte dann der Bundesrat die Fähigkeit zur Interception des zu beschaffenden Flugzeuges noch stärker in den Vordergrund, indem er erklärte:

«Nur mit einem Hochleistungsflugzeug sind wir imstande, das sich abzeichnende Ungenügen unseres Neutralitätsschutzes in der Luft und unserer Luftaufklärung zu beheben sowie den Schutz der älteren Erdkampfflugzeuge sicherzustellen.»

Auf Grund der sogenannten «Mirage-Affäre» erfolgte dann eine Neuumschreibung der Flugwaffenkonzeption im Sinne einer deutlichen Betonung des Erdkampfeinsatzes. Die von den beiden Räten eingesetzte Untersuchungskommission definierte in ihrem Schlussbericht vom 1. September 1964 ihre Erkenntnisse wie folgt:

«Der Einsatz gegen frontnahe Ziele verlangt auch in Zukunft typische Erdkampfflugzeuge. Hochleistungsflugzeuge können bei dieser Einsatzform ihre wertvollsten Eigenschaften nur beschränkt zur Geltung bringen.»

Dieser Auffassung folgte der Bundesrat mit seiner grundlegenden *Konzeption der militärischen Landesverteidigung* vom 6. Juni 1966, welche in der Folge die einmütige Zustimmung der schweizerischen Öffentlichkeit und des Parlamentes fand. Darin wird über die Flugwaffe ausgeführt:

«Im Einsatz gegen Erdziele wird die Flugwaffe vor allem zur indirekten Unterstützung unserer Erdtruppen herangezogen. Sie bekämpft die Entfaltung und den Einsatz gegnerischer Kräfte ausserhalb der Reichweite der übrigen Waffen. Die Bekämpfung von Erdzielen ist die Hauptaufgabe unserer Flugwaffe.»

Gestützt auf diese grundsätzliche Aufgabenzuweisung legte die damalige Landesverteidigungskommission am 17. Januar 1967 die *Grobanforderungen*, die von dem neuen Kampfflugzeug erfüllt werden sollten, mit folgenden Voraussetzungen fest:

- «Das Flugzeug muss in der Lage sein,
- von Fliegerabwehr stark verteidigte, wichtige Erdziele zu bekämpfen,
  - sich selbst zu schützen, und
  - wenn nötig und möglich, den Schutz der noch vorhandenen, weniger leistungsstarken Flugzeuge zu übernehmen.»

Am 4. Dezember 1968 entschied die inzwischen zur Kommission für militärische Landesverteidigung umgewandelte LVK, dass von diesen drei Anforderungen die Dritte in den Hintergrund zu treten habe.

Mit dieser generellen Konzeption und den beschriebenen «Grobanforderungen» war der Rahmen gezogen, innerhalb dem das neue Kampfflugzeug unserer Armee liegen sollte.

3. Für das *praktische Vorgehen* bei der Erneuerung unserer Luftkampfmittel kündigte der Konzeptionsbericht des Bundesrates vom 6. Juni 1966 folgenden Schritt an:

«Die Beschaffung einer nächsten, unseren Bedürfnissen und finanziellen Möglichkeiten entsprechenden Flugzeugserie ist auf den Beginn der Siebzigerjahre in Aussicht zu nehmen. Die vorbereitenden Arbeiten sind eingeleitet.»

Der Beschaffungstätigkeit lagen insbesondere folgende *Besonderheiten* zu Grunde:

a) Die zu beschaffende Flugzeugflotte sollte mindestens *60 Flugzeuge* umfassen. Gemäss dem langfristigen Finanzplan des Eidgenössischen Militärdepartements für die Planungsperiode 1970 – 1974 sollten diese 60 Maschinen gesamthaft nicht mehr als *1300 Millionen Franken* kosten (Teuerung von der Bestellung bis zur Auslieferung nicht eingeschlossen).

Ausser den eigentlichen Kosten der Flugzeuge sollten in diesem Betrag inbegriffen sein die Kosten für Ersatz- und Bodenmaterial, Ausbildungshilfen, Nebenkosten und ein Teil der Munition. Die reinen Kosten waren auf wenig mehr als die Hälfte des Gesamtbetrages von 1300 Millionen Franken veranschlagt.

b) Die Beschaffungsarbeiten sollten von einer neu gegliederten *administrativen Organisation* geleistet werden. Dieser Forderung der Untersuchungskommission für die Mirage-Affäre wurde dadurch Rechnung getragen, dass auf den 1. Januar 1968 innerhalb des Eidgenössischen Militärdepartements eine Gruppe für Rüstungsdienste geschaffen wurde, deren Aufgaben und Befugnisse gegenüber der bisherigen KTA neu umschrieben wurden. Gleichzeitig wurde eine Rüstungskommission eingesetzt. Mit einer einlässlichen Verfügung des Eidgenössischen Militärdepartements vom 30. Juni 1969 über den Rüstungsablauf wurde das Verfahren der Rüstungsbeschaffung geregelt. Im August 1966 wurde ausserdem eine Kommission für Militärflugzeuge bestellt und es wurde eine «Arbeitsgruppe neues Kampfflugzeug» ins Leben gerufen, die später in eine «Projektoberleitung» (POLK) umbenannt wurde; ihre Aufgabe bestand vor allem in der Koordination der bei den verschiedenen Dienststellen geleisteten Projektierungsarbeiten.

Als wesentliche *technische Anforderungen* wurden insbesondere die Trennung von Entwicklung und Beschaffung, die Sicherstellung der industriellen Planung, die laufende Überwachung der Abwicklung der Aufträge sowie eine enge Zusammenarbeit der amtlichen Stellen mit Wissenschaft (Hochschulen), Industrie und übriger privater Wirtschaft vorgeschrieben.

4. Angesichts der von der Mirage-Untersuchungskommission erhobenen Forderung nach klarer Trennung zwischen der Evaluationsphase der Musterflugzeuge und der Beschaffung der Serie, kam für die Beschaffung praktisch nur ein fertig entwickeltes Flugzeug in Frage, das dem Erfordernis «Kauf ab Stange» möglichst zu entsprechen hatte. Die im Jahre 1966 aufgenommene Marktanalyse sämtlicher in Frage kommender Typen ergab eine vorläufige Liste von *9 Maschinen*, die mit insgesamt 22 Flugzeugtypen in die sogenannte *Vorevaluation* (1. Phase der Beschaffungsarbeiten) einbezogen wurden. Bei

den 9 Haupttypen, die nun auf ihre Eignung für unsere Bedürfnisse untersucht wurden, handelte es sich um:

F-5	«Northrop»	USA
ECAT	«Jaguar»	F / GB
AJ-37	«Viggen»	S
AJ-35	«Draken»	S
M-5S / S2	«Mirage»	F
A-7	«Corsair»	USA
G-91 Y	«Fiat»	I
A-4	«Skyhawk»	USA
AR-7 / 2	(Weiterentwicklung des P-16)	CH

Alle erhältlichen Daten dieser Flugzeuge wurden in gründlicher Arbeit gesammelt und nach zwei verschiedenen Methoden verwertet. Die «Strukturbaumethode» stellte das wichtigste der Bewertungsverfahren dar. Sie hat für jedes Flugzeug auf folgenden Hauptgebieten Bewertungen geliefert:

- taktische Leistungen
- Unterhalt und Ausbildung
- technische Reife und Beschaffungsaspekte
- kommerzielle Beschaffungsaspekte (Kosten)
- wirtschaftspolitische Faktoren.

Neben dieser Methode wurde mit *mathematischen «Modellen»* gearbeitet, wobei es darum ging, alle Phasen eines möglichen kriegsmässigen Einsatzes der Flugwaffe für den Erdkampf in Teilmodellen und schliesslich gesamthaft im Modell «Integral» zu erfassen, um auf diese Weise zu einer Cost-Effectiveness-Rechnung zu kommen. Bei dieser letzteren, mit modernsten Methoden vorgenommenen Evaluation hat das Institut für Operations Research der Universität Zürich, in enger Zusammenarbeit mit den Fachleuten der Gruppe für Rüstungsdienste und der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, einen wesentlichen Beitrag geleistet. Weitere Evaluationsunterlagen waren Studien über volkswirtschaftliche und wirtschaftspolitische Fragen im Zusammenhang mit der Flugzeugbeschaffung und über die Frage der Bedeutung einer einheimischen Flugzeugindustrie für die Kriegsbereitschaft.

Nach Auswertung aller Unterlagen, die eine äusserst umfangreiche Dokumentation darstellen, stellte das Eidgenössische Militärdepartement im Juni 1969 dem Bundesrat den Antrag, die weiteren Evaluationsarbeiten d. h. von nun an die *Hauptevaluation* (2. Phase der Beschaffungsarbeiten) auf die beiden Typen «A-7 Corsair» und «G-91 Y Fiat» zu konzentrieren. Diesem Antrag stimmte der Bundesrat im August 1969 zu. Gleichzeitig beauftragte er das Eidgenössische Militärdepartement, ihm konkrete Anträge bezüglich der Beschaffungsmodalitäten zu unterbreiten.

Auf Grund von eingehenden «Hearings» in den beiden Militärkommissionen beschloss der Bundesrat im Dezember 1969, den Evaluationsarbeiten die Beschaffungsart «Kauf» (also nicht Lizenzbau in der Schweiz) zugrunde zu legen und zwar wenn möglich unter angemessener Beteiligung der schweizerischen Flugzeugindustrie.

Nach Abschluss der Hauptevaluation schlug das Eidgenössische Militärdepartement dem Bundesrat am 1. Juni 1970 die Beschaffung des «Corsair» vor. Dieser hatte sich in dem eingehenden Evaluationsverfahren als der klar leistungsfähigste Typ erwiesen. Da er aber auch der aufwendigere Typ war, folgte der Bundesrat dem Antrag des Eidgenössischen Militärdepartements nicht. Mit Rücksicht auf verschiedene, in der Sommersession 1970 eingereichte parlamentarische Vorstösse beschloss der Bundesrat vielmehr am 15. Juli 1970, den Typenentscheid auszusetzen, und das Eidgenössische Militärdepartement zu beauftragen, nochmals neue Alternativvorschläge zum «Corsair» auszuarbeiten, welche die Typen G-91 Y Fiat, Saab 105, Skyhawk A-4 und allenfalls Mirage-Milan umfassen sollten. Diese Liste der vom Bundesrat vorgeschriebenen neu zu prüfenden Typen wurde vom Eidgenössischen Militärdepartement noch mit dem modernisierten Hunter-S als sechstem Modell erweitert.

Diese vom Bundesrat angeordnete *Zusatzevaluation* (3. Phase der Beschaffungsarbeiten) wurde anfangs des Jahres 1971 abgeschlossen. Am 30. März 1971 legte das Eidgenössische Militärdepartement, in Übereinstimmung mit allen massgebenden Fachkommissionen und den höchsten militärischen Instanzen, dem Bundesrat seinen Bericht vor, mit dem es einen Haupttyp und einen allfälligen Ausweichtyp vorschlug. Demgegenüber hat der Bundesrat am 21. Juni 1971 beschlossen, zwar auf die Weiterverfolgung der Typen «Skyhawk», «Fiat», «Saab» und «Hunter» zu verzichten, aber die beiden Flugzeuge «Corsair» und «Mirage-Milan» gleichwertig weiterzubearbeiten mit dem Ziel, für beide Typen vergleichbare, botschaftsreife Unterlagen zu erhalten.

Am 11. Oktober 1971 hat das Eidgenössische Militärdepartement den Bundesrat über die praktischen Auswirkungen seines Beschlusses vom 21. Juni 1971 orientiert und insbesondere dessen zeitliche und finanzielle Konsequenzen dargelegt. Um das Verfahren möglichst zu beschleunigen, beschloss der Bundesrat am 26. November 1971, für seinen Typenentscheid, den er für das Jahr 1972 in Aussicht nahm, nicht auf botschaftsreife Unterlagen abstellen zu wollen; vielmehr sollte sein Entscheid schon beim Vorliegen ausreichender Beurteilungselemente getroffen werden.

In dieser vom Bundesrat angeordneten *Schlussevaluation* (4. Phase der Beschaffungsarbeiten) in der sich der «Corsair» und der «Milan» gegenüberstanden, und in deren Verlauf im Mai 1972 umfangreiche Flugversuche und -demonstrationen durchgeführt wurden, erwies sich wiederum der «Corsair» als der für uns weitaus geeignetste Typ.

Über dieses Ergebnis erstattete das Eidgenössische Militärdepartement am 10. Juli 1972 dem Bundesrat einen abschliessenden Bericht. Am 11. August 1972 beantragte es dem Bundesrat erneut die Wahl des «Corsair» und gleichzeitig ersuchte das Eidgenössische Militärdepartement um den Auftrag, Botschafts- und Beschlussesentwurf zuhanden der Bundesversammlung vorlegen zu können. Nachdem der Bundesrat das Geschäft in mehreren Sitzungen behandelt und sich im August und September 1972 auch mit den Interventionen der französischen Herstellerfirma Dassault und sogar mit der französischen Regierung auseinandergesetzt hatte, welche eine Benachteiligung des Milan behaupteten, fasste die Landesregierung am 9. September 1972 den Beschluss, auf die Beschaffungen der beiden Flugzeugtypen *überhaupt zu verzichten*, d. h. den eidgenössischen Räten keinen solchen Antrag vorzulegen. Die Evaluationskosten, die zwischen 1966 und 1972 angefallen sind, belaufen sich auf insgesamt rund 25 Millionen Franken. Dieser Betrag ist praktisch verloren. Bereits am 24. August 1972 war der Rüstungschef aus Protest gegen die Behandlung der Flugzeugvorlage von seinem Amt zurückgetreten.



5. Der Bundesrat begründet seinen Entscheid mit allgemeinpolitischen, insbesondere finanziellen sowie mit militärischen Überlegungen. In finanzieller Hinsicht stellt er zwar fest, dass sich der Antrag des Eidgenössischen Militärdepartements innerhalb des vom Bundesrat schon vor Jahren genehmigten Planungsrahmen halte, und mit einem Kostenbetrag von 1283 Millionen Franken (zuzüglich Teuerung) sogar noch unter dem ursprünglichen Betrag von 1300 Millionen Franken liege. Diesem Sachverhalt hält er jedoch die Tatsache gegenüber, dass sich in jüngster Zeit die Finanzlage des Bundes deutlich verschlechtert habe, so dass mit einem zunehmenden Auseinanderklaffen von Ausgaben und Einnahmen des Bundes gerechnet werden müsse. Diese Entwicklung zwingt den Bundesrat zu äusserster Zurückhaltung auf der Aufgabenseite. Gleichzeitig wurden vom Bundesrat auch Erwägungen politisch-psychologischer Natur gegen das Corsair-Projekt ins Feld geführt. Dieses wäre als teure und komplizierte Beschaffung in weiten Kreisen auf Widerstand gestossen und hätte auch rein militärisch gesehen, keine Ideallösung dargestellt, da es nicht zu unseren Milizverhältnissen passen würde. Aus diesen Gründen habe sich der Bundesrat nicht entschliessen können, dem Antrag des Eidgenössischen Militärdepartements zu folgen.

In seiner Erklärung vor den beiden Räten stellte der Bundesrat fest, dass seinem ablehnenden Entscheid keine grundsätzliche, über das Einzelproblem der Flugzeugbeschaffung hinausreichende Bedeutung zukomme. Er sei bereit, das Problem der Erneuerung unserer Flugzeuge weiter zu verfolgen und sei entschlossen, die notwendigen Massnahmen zu treffen, um eine wirksame Flugwaffe aufrechtzuerhalten. Das Eidgenössische Militärdepartement habe deshalb den Auftrag erhalten, die Beschaffungsmassnahmen für ein neues Kampfflugzeug unverzüglich weiter zu verfolgen. So beruhigend diese Erklärung auch erscheinen mag, ist vorläufig damit nichts gewonnen, da ein geeigneter Ersatz für den «Corsair» in absehbarer Zeit nicht zur Verfügung steht. Auch die allfällige Beschaffung einiger weiterer Occasions-Hunter wäre eine sehr bescheidene und nicht sofort in Erscheinung tretende Überbrückungsmassnahme.

Da somit in nächster Zeit mit einem vollwertigen Ersatz der abgehenden «Venoms» nicht gerechnet werden kann, muss mit einem empfindlichen Absinken der Kampfkraft unserer Flugwaffe gerechnet werden. Leidtragende ist dabei nicht nur die Flugwaffe, sondern vor allem auch die Erdtruppe, die damit die Kampfunterstützung verliert, auf die sie angewiesen wäre. Ob unter diesen Umständen die bisherige Konzeption unserer Flugwaffe weiter aufrechterhalten werden kann, wird zu prüfen sein. Wenn auch die Gesamtkonzeption für unsere militärische Landesverteidigung kaum einer grundsätzlichen Änderung bedarf, wird man sich doch überlegen müssen, ob nicht die Rolle, welche die Flugwaffe in diesem Gesamtrahmen zu spielen hat, einer Anpassung an die neuen Verhältnisse bedarf.

*Kurz*