Zeitschrift: Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 65 (1992)

Heft: 10

Artikel: Das Urteil des Fachmannes

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-519754

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: 13.12.2025

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

ERSCHLOSSEN EMDOK
MF 423/54

Das Urteil des Fachmannes

«Als wir den F/A-18 als neues Kampfflugzeug für unsere Armee evaluierten, hat man sich in der Schweiz über uns mokiert. Man hat uns vorgeworfen, einfach das Teuerste und Luxuriöseste gewählt zu haben. Die Tatsache, dass sich nun die Italiener, die Spanier und die Deutschen für diese Maschine interessieren, beweist jedoch, dass ausländische Streitkräfte zu denselben Ergebnissen kommen wie wir. Aber bekanntlich gilt ja der Prophet im eigenen Lande nichts», meint der Chef der Schweizer Flugwaffe, Korpskommandant Fernand Carrel, leicht verbittert. Deshalb im «Der Fourier» eine weitere Meinung eines Fachmannes.

Weiteres Zuwarten: Der Anschluss würde endgültig verpasst – jährlich eine halbe Milliarde mehr? Die bundesrätliche Botschaft stellt fest: Wir sind jetzt in den Typen um zwei Generationen zurück. Ist das überhaupt noch aufzuholen?

In der Tat, das Aufholen wird immer schwieriger. Nach meiner ganzen Erfahrung ist noch längeres Zuwarten nicht zu verantworten. Die Parlamentarier, die sich für ein neues Kampfflugzeug aussprechen, gleichzeitig aber noch ein bis zwei Jahre zuwarten wollen, müssten sich bewusst machen: Im High-Tech-Bereich beträgt die Teuerung weit mehr als im Durchschnitt: **Pro Jahr würden ungefähr 500 Millionen Mehrkosten anfallen.**

Warum nicht dem «Trend nach Europa» gefolgt? Anfänglich bestand ein Trend, ein europäisches Flugzeug zu wählen. Warum kam man davon ab?

Die mit der Evaluation Beauftragten hatten nicht Trend-Wünsche, sondern einem klaren militärischen Pflichtenheft zu folgen. Bereits die Vorevaluation erwies, dass das einzige europäische Modell nicht nur das teuerste, sondern auch das mit dem kleinsten taktischen Nutzen war. Zu bewerten war auch, dass die Schweizer Militärflugzeuge – einmalig auf der ganzen Welt durchwegs 35 und mehr Jahre im Einsatz stehen. Die Beschaffung hat also schon eine spätere Kampfwertsteigerung einzubeziehen. Die Schweiz kaufte als letztes Land den Hawker-Hunter. **Ich fliege ihn seit 32 Jahren.**

Reichen denn nicht «Patriot» und verwandte Raketen für die Luftraumpolizei aus?

Was wir brauchen, ist eine ernstzunehmende Luftraumpolizei in zukünftigen Konflikten. Genügen dafür nicht z.B. die im Golfkrieg viel genannten «Patriot-Raketen», allenfalls weiter entwickelt?
Der Nutzen der «Patriot-Raketen» im Golfkrieg war vor allem psychologischer Natur. Zu ausreichendem Luftpolizei- und Neutralitätsschutz genügten Raketen nicht. Luftpolizeiaufgaben können nie durch Raketen übernommen werden! Überdies ist das Flugabwehrsystem Bloodhound auch veraltet und fordert in absehbarer Zeit Ersatz. Allgemein gilt: Fliegerabwehrwaffen (Kanonen und Raketen) können stets nur sehr beschränkten örtlichen Schutz bieten. **Weltweit ist das Verhältnis Flieger/Flab - 1:1.**

Verlassen wir mit F/A-18 den Miliz-Charakter?
Die Gegner der Beschaffung von F/A-18 operieren auch mit dem Argument, dieser Flugzeugtyp sei nicht mehr milizmässig zu bedienen; sein Einsatz würde zum ersten, aber endgültigen Schritt, den Miliz-Charakter unserer Armee zu verlassen?

Nein. Seit je wird in unserer Milizarmee das Können der zivilen Berufe genützt. Schon heute sind jedoch etwa ein Drittel der Besatzungen Berufspiloten. Es handelt sich dabei um die Piloten des Überwachungsgeschwaders, welches 1991 das 50jährige Bestehen feierte. – Bei einer so geringen Stückzahl – 34 – ist es naheliegend, dass zumindest am Anfang die Maschinen von Berufspiloten geflogen werden. **Technisch ist der F/A-18 nicht anspruchsvoller als die bisher eingesetzten Flugzeuge. Somit kann er ohne weiteres von unseren Miliztruppen betrieben und unterhalten werden.**

Neue und alte Arbeitsplätze: 800 bzw. 20'000 Arbeitsjahre. Was hat die Beschaffung an Rüstungsmaterial der Schweizer Wirtschaft bisher an Know-how-Transfer gebracht?

Dieser Know-how-Transfer schafft immer wieder neue oder erhält hochqualifizierte Arbeitsplätze. Er befruchtet die ganze Industrie, nicht nur die Flugzeugorientierte. Die Mitarbeit an ausländischen Verkehrsflugzeugen und am Ariane-System gehen so zum Teil auf diesen Transfer zurück. Vollständig, in Lizenz, wurde seinerzeit das Mirage-Flugzeug in der Schweiz hergestellt. Für einen Teil unserer Industrie war es schwierig, den von Frankreich geforderten Qualitätsstandard zu erreichen (was

einer der Gründe der Kostenüberschreitung war). **Seit 1975 tätigte die GRD (Gruppe für Rüstungsdienste) Kompensationsgeschäfte für 3100 Millionen Franken.**

Was wird die Zustimmung zu den 34 F/A-18 an solchem Transfer, an Arbeit, überhaupt bringen?

Zunächst werden mehr als 300 Millionen Franken durch direkte Beteiligung unserer Industrie arbeitswirksam: Einerseits die Endmontage im Eidg. Flugzeugwerk in Emmen, dann der Bau von Zellen und Triebwerkteilen durch die Privatindustrie in der ganzen Schweiz. Die Firmen können dadurch Know-how in der Bearbeitung hochpräziser Bauteile und in der Anwendung neuer Beschichtungsverfahren gewinnen. Die eigene Qualitätssicherung wird am höchsten Massstab zu messen sein. Noch ohne mögliche Folgeaufträge gibt das zirka 800 Arbeitsjahre. **Da die Lieferfirmen jedoch den Auftrag haben, für den ganzen Betrag Ausgleichsgeschäfte zu tätigen, sichert sich die Schweizer Industrie weitere 20'000 Arbeitsjahre.**

Spürbare Reduktion der Umweltbelastung?
Gemäss bundesrätlicher Botschaft wird, durch Ausmusterung früherer Typen, die Flugwaffe um 35 Prozent verringert. Wie verhält sich die Anschaffung von 34 F/A-18 zu der Planung der Armee '95?

Auch ohne «Armee '95» wäre ein neues Kampfflugzeug notwendig. Dessen Beschaffung war ja im Rüstungsprogramm '90 vorgesehen. Das Hinausschieben lässt jetzt beides zusammen fallen. Die «Armee '95» sieht dynamische Raumverteidigung vor; dies verlangt rasche Bildung von Schwerpunkten: Ohne **kampftaugliche** Flugwaffe ist das nicht denkbar. Höhere Kampfkraft wird die zahlenmässige Reduktion mindest teilweise ausgleichen.

Eigenständige Wahrung und europäischer Verbund.
Weiter wird erklärt: Der F/A-18 eigne sich sowohl zu europäischem Verbund wie zu eigenständiger Wahrung der Lufthoheit. Heisst das: Ohne diese Beschaffung keine Chance, unsere Armee als Milizarmee in einen solchen Verbund einzugliedern?

Persönlich bin ich überzeugt, dass die «heutige» «Armee '95» nicht als ganze in ein europäisches Militärbündnis integriert wird. Ich denke nicht, dass die Schweizerinnen und Schweizer so rasch und so endgültig ihre Souveränität aufgeben werden. Es wird also die «Armee 2000» oder die «Armee 2010» sein, die eventuell, in einem noch nicht absehbaren Mass, einzugliedern sein wird.
Wie immer es zum «Verbund» kommen wird, am Boden **und** in der Luft hätten wir unseren Beitrag zu leisten.

Der erste Beitrag dazu wäre oder ist der F/A-18.

Unser Gesprächspartner

Walter Spychiger, Oberstleutnant, 1938 im Luzerner «Hinterland», in Hüswil, geboren, ist heute als Beamter bei der Gruppe für Rüstungsdienste im Eidg. Flugzeugwerk in Emmen zuständig, für die Testflüge im Rahmen neuer Evaluationen. Walter Spychiger machte die Berufslehre als Postbeamter, absolvierte dann die Flab-Rekruten-Schule. Schon früh entdeckte er die Liebe zum Fliegen; er liess sich umschulen. Als Militärpilot diente er in der «Patrouille Suisse». Mit der Flugzeug-Evaluation, bereits in der früheren KTA, Kriegstechnischen Abteilung, befasst, lehnte er es ab, innerhalb dieses Gespräches zu den Verlautbarungen sowohl des deutschen Generals a D **M. Opel** wie zu denen des Ingenieurs **A. Bridel** Stellung zu nehmen:

General Opel sei nie fliegender Offizier gewesen, sondern habe sich lediglich mit der militärischen Logistik befasst. Seine Auslassungen beim Hearing vor der nationalrätlichen Sicherheitskommission hätten überdies bewiesen, dass er mit der der Schweizer Armee gestellten Problematik nicht vertraut sei.

Zum «Vorschlag» von Ingenieur Bridel, der sich selbst zum Sicherheitsexperten befördert habe, muss, so Spychiger, schlicht und einfach festgestellt werden: «Occasionen», die dem Schweizer Pflichtenheft genügen oder unter verhältnismässigem Aufwand auf dieses auszurichten sind, existieren nicht.

Solche politischen Einsendung müssen nicht unbedingt diejenige Meinung der Redaktion decken.