

**Zeitschrift:** ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft

**Band:** 190 (2024)

**Heft:** 3

**Artikel:** Wie der Tiger in die Schweiz kam

**Autor:** Mertens, Peter

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1063527>

### **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:** 17.01.2026

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



# Wie der Tiger in die Schweiz kam

**Im Januar 1974, vor 50 Jahren, fällte der Bundesrat den Entschluss zur Beschaffung des Northrop F-5E/F Tiger II. Seither ist dieses Flugzeug fester Bestandteil der Schweizer Flieger- und Fliegerabwehrtruppen.**

▲ Ein F-5E Tiger fliegt am Matterhorn vorbei.  
Bild: Peter Lewis, VBS

## Peter Mertens

Eine Luftwaffe ohne den Tiger erscheint heute schwer vorstellbar. Völlig anders verhielt es sich 1972. Also im Jahr, in dem die Wurzeln des Kaufs der ersten Tiger-Serie liegen. Damals war dieser Leichtjäger keineswegs eine naheliegende Option. Schliesslich hatte man wenige Jahre zuvor mit der Mirage IIIS bereits ein potentes Jagdflugzeug beschafft.

### Eine neue Luftkriegsdoktrin

Zudem lautete die Hauptaufgabe der Flugwaffe seit 1966 unzweideutig: Bekämpfung von Erdzielen.<sup>1</sup> Deshalb wurde anfangs ein modernes Erdkampfflugzeug gesucht. 1972 jedoch entschied der Bundesrat, keine der in Betracht gezogenen Maschinen beschaffen zu wollen.

Nach diesem «Nullentscheid» verfasste die Armee umgehend eine neue Luftkriegskonzeption. Unter Verstoss gegen die geltende Landesverteidigungskonzeption erfolgte darin eine Abkehr von der Hauptaufgabe «Erdkampf». Die Flugwaffe sollte nunmehr einen Doppelauflauf erfüllen und neben der Erdzielbekämpfung den Raumschutz gewährleisten.

Dies war nötig, weil die Luftverteidigungskompetenz der Schweiz trotz der vorausgegangenen Beschaffungen fühlbare Schwächen aufwies. «Raumschutz» steht nämlich für eine Form der Luftverteidigung, die sich nicht auf den gesamten Luftraum erstreckt, sondern nur auf ein bestimmtes Gebiet und einen bestimmten Zeitabschnitt. Hauptzweck des Raumschutzes ist die Deckung der eigenen Jagdbomber und mechanisierten Divisionen.

### Gesucht: ein Raumschutzflugzeug

Für diese Aufgabe fehlte indes der geeignete Flugzeugtyp. Die 36 Mirage kamen dafür kaum in Frage. Ihre Zahl war unzureichend; zudem waren sie für die Abfangjagd und die allgemeine Luftverteidigung reserviert. Die Suche nach passenden Kandidaten engte sich 1973 auf sieben Flugzeugmuster ein. Aus politischen Gründen waren zunächst drei davon Erdkampfflugzeuge (A-4N Skyhawk, G-91Y, Harrier). Nachdem diese entfallen konnten, konzentrierte sich die Vorevaluation auf vier voll jagdfähige Flugzeuge: die schwedische Viggen, die franzö-

sische Mirage F1, die US-amerikanischen Phantom II und Tiger II.

Der Tiger stand jedoch ursprünglich gar nicht auf dem Wunschzettel der Schweizer. Er kam ins Spiel, weil die Amerikaner auf das Anliegen der Schweiz negativ reagierten, durch den Vietnam-Abzug freiwerdende Phantoms zum Occasionspreis zu beziehen. Und weil sie zugleich mit dem Tiger eine preiswerte Alternative offerierten.

### Sieg des Aussenseiters

Dennoch betrachtete der Projektoberleiter der Vorevaluation, René Scherrer, den Tiger nicht als Favoriten. Deutlich wird Scherrers Urteil anhand der Entscheidungsgrundlage, die er der Armeeleitung vorlegte. Er sah den Tiger nur beim Schutz für die Bodentruppen als gleichwertig an. Sowohl für die allgemeine Luftverteidigung als auch den Raumschutz zugunsten der Jagdbomber schien ihm die anderen Kandidaten besser geeignet.

Scherrers Prämissen wurden aber von der Armeeleitung nicht geteilt. Als sie im November 1973 den Typenantrag an den Bundesrat behandelte, gewichteten ihre

Mitglieder die Fakten anders. Statt des Tigers strichen sie dessen leistungsstärkere Konkurrenten von der Liste. Die Phantom sei im «Unterhalt und Betrieb über alle bisherigen Massstäbe hinaus aufwendig». Gegen die Viggen sprächen die «prohibitiv hohen Beschaffungskosten».<sup>2</sup> Die Mirage F1 wurde ebenfalls als teuer befunden. Den Ausschlag gegen sie gaben indes die Erinnerungen an die vorangegangene Kampfflugzeugevaluation. Im Vorfeld des Nullentscheids, der auch die französische Milan betraf, hatten sich nämlich die Regierung in Paris und der Milan-Hersteller Dassault in den schweizerischen Beschaffungsprozess eingemischt.

### Entscheid ohne Flugerprobung

Ohne eine Alternative zu benennen, sprach sich die Armeeleitung fast geschlossen für einen Einervorschlag an den Bundesrat aus. Obwohl anfangs nicht explizit genannt, war evident, dass nur die F-5E/F dafür in Frage kam. Bemerkenswert an dieser Vorfestlegung ist: Sie basierte nicht auf den fliegerischen Leistungen oder der militärischen Eignung des Tigers. Denn davon wusste man zu diesem Zeitpunkt nur in der Theorie, da der Tiger noch gar nicht von Schweizer Piloten geflogen worden war. Entscheidend waren der Preis und die laufenden Kosten. 1,3 Milliarden Franken standen zur Verfügung. Damit mussten mindestens 60 Maschinen beschafft werden. Einzig der Tiger wurde dieser Vorgabe gerecht.

Knapp zwei Monate später folgte der Bundesrat dem Vorschlag, alle Evaluationsmassnahmen auf den Tiger zu beschränken. Da die weiteren Evaluationsschritte glatt verliefen, konnten die eidgenössischen Räte im August 1975 um den 1,17 Milliarden-Franken-Kredit zur Beschaffung von 72 F-5E/F ersucht werden. Ende März 1976 wurden die Kaufverträge unterzeichnet.

### Bestimmte Stärken ...

Allerdings wunderte sich mancher Aviatik-experte. Der Tiger sei zu langsam und könne einzig in niedrigen Höhen und bei schönem Wetter mit Erfolg eingesetzt werden. Überdies kam der Verdacht auf, die Evaluation sei überhastet geschehen. Nicht von der Hand zu weisen ist, dass der Tiger viel billiger war als seine Konkurrenz. Zutreffender als «billig» wäre freilich «preiswert»; nicht teuer und trotzdem gut. Luftwaffenkommandant Kurt Bolliger brachte diese

spezielle Qualität auf den Punkt: Das neue Flugzeug habe «in erster Priorität Raumschutzaufgaben». Dazu seien «nicht die maximal und nur in grossen Höhen erreichbaren Überschallgeschwindigkeiten, sondern in erster Linie Kurvenfähigkeit, Beschleunigungsvermögen, Kampfdauer und eine gute Luftkampfbewaffnung entscheidend».<sup>3</sup>

Diese Stärken der F-5E/F machten es möglich, die mit der neuen Luftkriegskonzeption intendierte doktrinäre Wende in der Luftkampffähigkeit auch materiell zu realisieren.<sup>4</sup> Zumal der Kauf einen gewichtigen Zusatznutzen bot: Denn im Paket war die Ausbildung durch Piloten der US Air Force enthalten. Durch Leute also, die über Kriegserfahrung verfügten und die modernsten Luftkampfverfahren beherrschten.

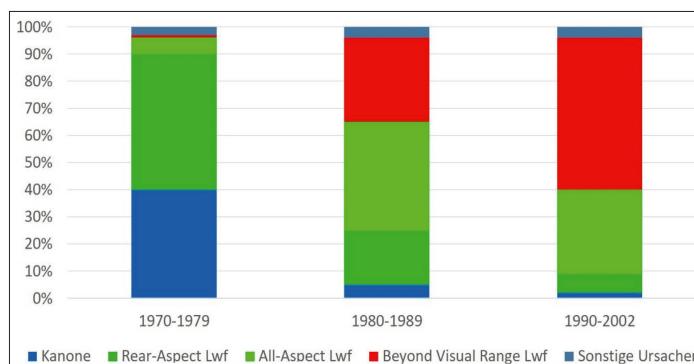
### ... und gewisse Defizite

Der Tiger hat natürlich auch seine Schwächen. Kurz nach seiner Truppeneinführung kamen Flugzeuge einer neuen Generation auf den Markt, die leistungsstärker und selbst im Kurvenkampf besser waren. Ferner werden Luftkämpfe seit den 1980er-Jahren zunehmend mit Beyond-Visual-Range-Waffensystemen geführt. Die Erfolgsaussichten der Schweizer Tiger, die ja für den Sichtluftkampf optimiert sind, verschlechterten sich dadurch stark.

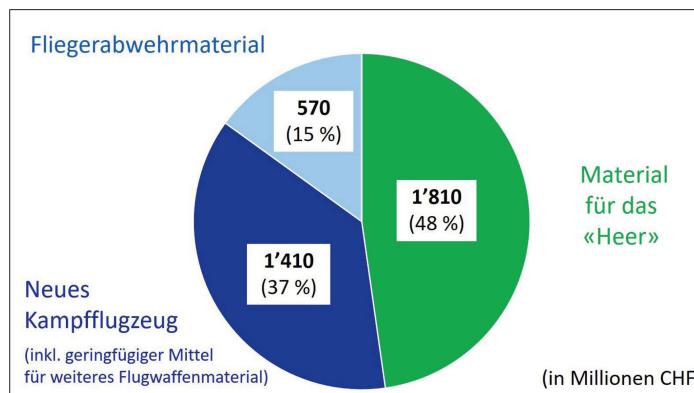
Betrachtet man die Statistik der weltweit in den damaligen Kriegen ausgefochtenen Luftkämpfe, wurden noch in den 1970er-Jahren 90 Prozent aller Luftsiege mit Waffentypen errungen, über die auch der Tiger verfügt (Kanonen, Rear-Aspect-Infra-

	Allgemeine Luftverteidigung	Raumschutz für eigene Erdkampfflugzeuge	Raumschutz für eigene Bodentruppen	Preis für 60 Flugzeuge (CHF / 1976)
JA-37 Viggen (S)				3,9 Mrd.
Mirage F.1C (F)				2,9 Mrd.
F-4E/F Phantom (USA)				2,35 Mrd.
F-5E Tiger II (USA)				0,95 Mrd.

**Die Kandidaten mit der relativen Leistung und dem Richtpreis:** Die der Armeeleitung vorgelegte Entscheidungsgrundlage zeigt das vergleichsweise schlechte Abschneiden des Tigers auf.  
Grafik: nach E9500.52#1984/122#264#5



**Luftsiege in den Kriegen 1970 bis 2002 nach Waffentypen.**  
Grafik: nach Stillion, Trends in Air-to-Air Combat, 2015, 24



**Das Investitionsprogramm des Militärdepartements für den Zeitraum von 1975 bis 1979.**  
Grafik: nach E5001G#1985/219#1417#9

rotlenkwaffen). In den 1980er-Jahren ging deren Anteil dann rapide auf rund 25 Prozent zurück. Mit dem Upgrade auf All-Aspect AIM-9P4/P5 Sidewinder, die das Bekämpfen von Luftzielen aus allen Winkeln erlauben, verbesserten sich ab 1991 die Chancen der Tiger wieder ein wenig.

Wichtiger war aber, dass die F-5E/F mit ihren potenziellen Hauptgegnern, den sowjetischen MiG-21 und MiG-23, mithalten konnte. Schliesslich sollte sie ihre Jagdrolle kaum länger als ein Jahrzehnt ausüben müssen: Schon für das Ende der 1980er-Jahre rechnete die Luftwaffe mit dem Ersatz ihrer alten Kampfflugzeuge durch moderne Hochleistungsjäger.

### Investitionen für die Luftverteidigung

Die materielle Wende in der Luftkampffähigkeit hatte ihren Preis. Die Summe, die für die erste Tiger-Serie<sup>4</sup> eingeplant wurde, entspricht heute rund 3 Milliarden Franken. Sie allein sagt aber wenig aus, wenn man sie nicht in den Gesamtinvestitionsrahmen einordnet. Oder wenn unerwähnt bleibt, dass wegen des Flugzeugkaufs andere Beschaffungen nicht oder erst mit Verzögerung erfolgten.

Zum Erwerb von Rüstungsgütern standen dem Militärdepartement für den Zeitraum 1975 bis 1979 rund 3,8 Milliarden Franken zu. Von diesen Mitteln sah die Armee 37 Prozent für das neue Kampfflugzeug und weitere 15 Prozent für die Fliegerabwehr vor. Folglich wurden 52 Prozent der Investitionen zur Verwirklichung der neuen Luftkriegskonzeption verwendet. Für die Waffengattungen, die heute als «Heer» bezeichnet würden, verblieben damit lediglich 48 Prozent der Investitionen.

Obwohl es sich bei diesen Werten zunächst um Planzahlen handelte, offenbaren sie, wie wichtig der Armeeführung die Ablösung der Erdkampfdoktrin durch eine gemischte Luftkriegsdoktrin war. Sie zeigen ferner, dass der Tiger-Kauf bloss einen Teil dieses Wandels bildete, der nicht isoliert von den Beschaffungen für die bodengestützte Luftverteidigung betrachtet werden darf.

### Tiger statt Leopard

Kaum erkennbar sind dagegen die Konsequenzen, die der Kauf für die übrigen Waffengattungen bedeutete. Illustriert sei dies anhand eines einzelnen zentralen Falls: Zeitgleich stand die Beschaffung neuer

### ■ SCHWIERIGES GELÄNDE FÜR DIE SCHWEIZER INDUSTRIE: DIE TIGER-OFFSETS

Als die Wahl auf die F-5E/F fiel, war klar, dass die favorisierte Teillizenzfabrication nicht in Frage kam. Die Mehrkosten und die Verzögerungen bei der Flugzeugauslieferung hätten das vertretbare Mass überstiegen. Deshalb wurde entschieden, die Tiger im Rahmen des Foreign Military Sales Act (FMS) in den USA zu kaufen: 19 Maschinen, die in der Schweiz nur wiedermontiert werden mussten, sowie Bausätze für 53 weitere Flugzeuge, deren Endmontage es dem Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen erlaubte, Arbeitsplätze zu erhalten. Um der Privatindustrie einen Ersatz für die entgangene Produktion zu bieten, handelte man ein Dachabkommen für Kompensationsgeschäfte aus. Es zielte darauf ab, den Kaufpreis zu mindestens 30 Prozent durch Gegengeschäfte auszugleichen. Für die Schweiz war dies eine neue Form der Industriebeteiligung bei Beschaffungen.<sup>6</sup> Wenig verwunderlich, dass die Umsetzung schwerfiel. Zu den Problemen trug speziell die Unkenntnis der «Spielregeln» bei. «Die Eigenart des US-Verteidigungsmarktes besteht in seiner Grösse und im Umstand, dass sich mehrere Millionen amerikanischer Firmen um diesen Markt bewerben», merkte der Verein Schweizerischer Maschinen-Industrieller (VSM) an. «Es ist für uns ungewohnt, [...] dass der Kunde, also das DOD [US-Verteidigungsministerium], die Vertragsbedingungen allein bestimmt.»<sup>7</sup>

Die Aussicht, durch Offsets den Zugang zum lukrativen US-Markt zu erhalten, bewog aber viele Firmen durchzuhalten. Nachdem auch die industriellen Hauptakteure auf US-Seite, der F-5-Hersteller Northrop und der Triebwerkzbauer General Electric, mehr Einsatz zeigten, erreichte das Offset-Volumen 1981, also schon zwei Jahre vor Vertragsablauf, einen Wert von 209 Millionen US-Dollar. Das waren 55 Prozent mehr als vereinbart.

Jedoch verteilten sich die Erträge nicht so auf die Branchen wie erwartet. Während die Werkzeug(maschinen)industrie mit fast 30 Prozent am Programm ein gutes Ergebnis verbuchte, blieb der Anteil der Flugzeugindustrie (8%) enttäuschend gering. Zudem wurde das Abkommen in US-Dollar abgeschlossen, was wegen des abstürzenden Dollarkurses dazu führte, dass die Firmen weniger Franken einnahmen als erhofft. 1980 zog der Bundesrat das Fazit, die Kompensation sei ein für alle Beteiligten mit viel Aufwand verbundenes Mittel der Exportförderung. Sie sollte einzig dann Anwendung finden, «wenn andere Beteiligungsarten wie Lizenz- und Teillizenzfabrication oder die Beteiligung im Unterlieferantenverhältnis nicht oder nur in beschränktem Masse realisiert werden können».<sup>8</sup>

Dennoch: Diese Erfahrungen wirkten konstruktiv nach. Sie bildeten bei späteren Beschaffungen eine wichtige Grundlage für die bessere Nutzung von Offsets.

Kampfpanzer an. Die Panzertruppe hatte einen klaren Favoriten – den Leopard 1. Den bekam sie aber nicht. Stattdessen musste sie sich mit einer weiteren Serie des Panzers 68 zufriedengeben. Zum einen war dieser angeblich billiger. Zum anderen meinte die Militärdelegation des Bundesrats: «Bei einer Beschaffung des NKF Tiger aus USA [kann] nicht auch noch ein Kampfpanzer Leopard aus der BRD beschafft werden.»<sup>5</sup>

Insgesamt stellte die Tiger-Beschaffung jedoch ein geglücktes Grossprojekt dar. Es bescherte der Schweizer Armee für einen moderaten Investitionsumfang einen erheblichen Kampfkraftzuwachs.

1 Vgl. Mertens: September 1972. In: Stratos 2–2022, 44 ff., 48 ff.

2 Bundesarchiv Bern: E9500.52#1984/122#264#2#2, Tr. 4.

3 Bölliger: Warum der Tiger? 1974, 17.

4 Für eine detaillierte Tiger-Darstellung: Neuenschwander: Ready to Fight, 2023.

5 E9500.52#1984/122#278#2, Tr. 14a.

6 Vgl. Lyoth: Kompensationsgeschäfte in der Rüstungsbeschaffung (ASMZ 6/1985, Beil., 25 f.)

7 E5160A#2013/351#374, Dok. 14.

8 Botschaft über die Beschaffung von Kampf- und Schulflugzeugen, 12.11.1980, 204.



Oberstleutnant d.R. a.D.

Peter Mertens

Dr. Dipl.-Päd.

Dozentur für Militärgeschichte

MILAK/ETHZ

8427 Rorbas-Freienstein