

Zeitschrift: Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 67 (1992)

Heft: 7

Rubrik: Fragen und Antworten

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: 29.01.2026

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

FRAGEN UND ANTWORTEN

Weiteres Zuwarten: Der Anschluss würde endgültig verpasst – jährlich eine halbe Milliarde mehr?

Zum Kauf der F/A-18 – Das Urteil eines Militärpiloten

Das Gespräch führte Hauptmann Daniel Heller, Erlinsbach

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 Auslas-sungen beim Hearing vor der nationalräti-chen Sicherheitskommission hätten überdies bewiesen, dass er mit der der Schweizer Ar-mee gestellten Problematik nicht vertraut sei.
- Zum «Vorschlag» von Ingenieur Bridel, der sich selbst zum Sicherheitsexperten beför-dert 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.

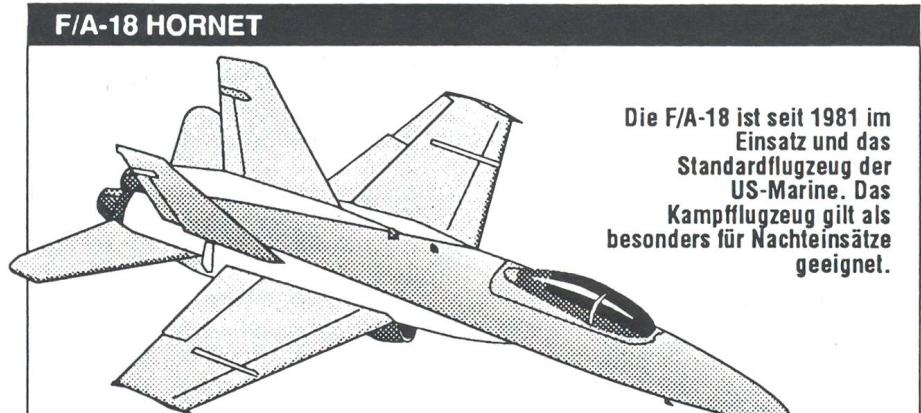
Daniel Heller: Die bundesrätliche Botschaft stellt fest: Wir sind jetzt in den Typen um **zwei** Generationen zurück. Ist das überhaupt noch aufzuholen?

Walter Spychiger: 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.**

Daniel Heller: Anfänglich bestand ein Trend, ein europäisches Flugzeug zu wählen. Warum kam man davon ab?

Walter Spychiger: Die mit der Evaluation Be-auftragten hatten nicht Trendwünschen, son-dern 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 – durch-wegs 35 und mehr Jahre im Einsatz stehen.

F/A-18 HORNET



Die F/A-18 ist seit 1981 im Einsatz und das Standardflugzeug der US-Marine. Das Kampfflugzeug gilt als besonders für Nachteinsätze geeignet.

Technische Daten

Max. Geschwindigkeit: ca. Mach 1.8	Verweilzeit bei Luftkampfbelastung: ca. 140 Min.
Anzahl Triebwerke: 2 (General Electric)	Waffen: interne 20-mm-Kanone, Luft-Luft-Lenkwaffen, Luft- Boden-Waffen (Aussenlasten bis 7000 kg)
Besatzung: 1	
Hersteller: McDonnell Douglas	

Quelle: Gruppe für Rüstungsdienste

SGN

Die Beschaffung hat also schon eine spätere Kampfwertsteigerung einzubeziehen. Die Schweiz kaufte als letztes Land den Hawker-Hunter. **Ich fliege ihn seit 32 Jahren.**

Daniel Heller: Was wir brauchen, ist eine ernstzunehmende Luftraumpolizei in zukünftigen Konflikten. Genügen dafür nicht zB die im Golfkrieg viel genannten «Patriot-Raketen», allenfalls weiter entwickelt?

Walter Spychiger: Der Nutzen der «Patriot-Raketen» im Golfkrieg war vor allem psychologischer Natur. Zu ausreichendem Luftpoli-zei- und Neutralitätsschutz genügen 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 (Kano-nen und Raketen) können stets nur sehr be-schränkten örtlichen Schutz bieten. **Weltweit ist das Fliegerabwehrverhältnis Flieger/Flab ~ 1:1.**

Daniel Heller: 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 Milizcharakter unserer Armee zu verlassen?

Walter Spychiger: Nein. Seit je wird in unserer Milizarmee das Können der zivilen Berufe ge-

nützt. Schon heute sind jedoch etwa ein Drittel der Besatzungen Berufspiloten. Es handelt sich dabei um die Piloten des Überwachungs-geschwaders, welches 1991 das 50jährige Bestehen feierte. – Bei einer so geringen Stückzahl – 34 – ist es naheliegend, dass zu mindest am Anfang die Maschinen von Berufspiloten geflogen werden. **Technisch ist der F/A-18 nicht anspruchsvoller als die bis-her eingesetzten Flugzeuge. Somit kann er ohne weiteres von unseren Miliztruppen be-trieben und unterhalten werden.**

Daniel Heller: Was hat die Beschaffung an Rüstungsmaterial der Schweizer Wirtschaft bisher an Know-how-Transfer gebracht?

Walter Spychiger: Dieser Know-how-Transfer schafft immer wieder neue oder erhält hoch-qualifizierte Arbeitsplätze. Er befruchtet die ganze Industrie, nicht nur die flugzeugorien-tierte. Die Mitarbeit an ausländischen Ver-kehrsflugzeugen und am Ariane-System ge-hen so zT auf diesen Transfer zurück. Voll-ständig in Lizenz wurde seinerzeit das Mirage-Flugzeug in der Schweiz hergestellt. Für einen Teil unserer Industrie war es schwierig, den von Frankreich geforderten Qualitätsstan-dard zu erreichen (was einer der Gründe der Kostenüberschreitung war). **Seit 1975 tätigte die GRD (Gruppe für Rüstungsdienste) Kom-pensationsgeschäfte für 3100 Millionen Fran-ken.**

Bewaffnung F/A-18

- **Interne 20-mm-Kanone**
- **8 Luft-Luft-Lenkwaffen nach Wahl:**



Quelle ERD

SGN

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

Walter Spychiger: 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 Triebwerksteilen durch die Privatindustrie in der ganzen Schweiz. Die Firmen können da-

durch 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.

Daniel Heller: Gemäss bundesrätlicher Botschaft wird durch Ausmusterung früherer Typen die Flugwaffe um 35% verringert. Wie verhält sich die Anschaffung von 34 F/A-18 zu der Planung der Armee 95?

Walter Spychiger: Auch ohne «Armee 95» wäre ein neues Kampfflugzeug notwendig. Dessen Beschaffung war ja im Rüstungsprogramm 90 vorgesehen. Das Hinausschieben lässt jetzt beides zusammenfallen. Die «Armee 95» sieht dynamische Raumverteidigung vor; dies verlangt rasche Bildung von Schwerpunkten. Ohne **kampftaugliche** Flug-

waffe ist das nicht denkbar. Höhere Kampfkraft wird die zahlenmässige Reduktion mindestens teilweise ausgleichen.

Daniel Heller: 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?

Walter Spychiger: 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. +

Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen der F/A-18-Beschaffung

Von Professor Dr Albert A Stahel, Herrliberg

Der Bundesrat beantragt für 34 Kampfflugzeuge F/A-18 einen Verpflichtungskredit von 3495 Millionen Franken. (Hoffentlich durch die Zustimmung im NR in der Junisession schon beschlossen!) Die 34 Flugzeuge selbst kosten 2055 Millionen Franken. In diesem Betrag sind die Lieferungen aus den USA, die Zulieferungen der Schweizer Industrie und die Flugversuche mit den ersten Flugzeugen enthalten.

Einzelne Teile der Flugzeuge werden in der Schweiz hergestellt und 32 Flugzeuge auch bei uns zusammengestellt. Neben dieser direkten Beteiligung der Schweizer Industrie verpflichten sich McDonnell Douglas, die Unterlieferanten und der AMRAAM-Hersteller Hughes Aircraft, die über 2000 Millionen Franken durch eigene Gegengeschäfte oder Geschäfte anderer US-Firmen mit der Schweizer Industrie zu kompensieren. Diese Kompensationsgeschäfte werden als indirekte Beteiligung bezeichnet.

Die direkte Beteiligung der Schweizer Industrie

Die direkte Beteiligung weist ein Auftragsvolumen von 311 Millionen Franken auf. An der Herstellung von Zellen- und Mechanikteilen sind primär acht Schweizer Firmen beteiligt. Weitere 50 Firmen werden als Unterlieferanten mitwirken. Triebwerksteile sollen durch sieben Firmen hergestellt werden. Mit dieser direkten Beteiligung besteht die Möglichkeit, dass die Schweizer Firmen in der Zukunft die amerikanischen Flugzeugfirmen beliefern könnten. Dieses mögliche Exportgeschäft wird auf 200 Millionen Franken geschätzt.

Die indirekte Beteiligung

Die indirekte Beteiligung verpflichtet McDonnell Douglas und die anderen Firmen, über 2

Milliarden durch Gegengeschäfte mit der Schweiz zu 100% auszugleichen. Obwohl dieses Abkommen erst durch die Unterzeichnung des Kaufvertrages rechtsgültig wird, hat McDonnell Douglas auf eigenes Risiko bereits Aufträge im Betrag von 460 Millionen Schweizer Franken vermittelt. Diese Aufträge sind über die gesamte Schweiz verteilt. Schweizer Firmen haben damit das Recht, bei Ausschreibungen der amerikanischen Herstellwerke oder des amerikanischen Verteidigungsministeriums Offerten einzureichen. Diese werden nach den gleichen Massstäben beurteilt wie die der amerikanischen Konkurrenz. Diese Aufträge, die sich unsere Wirtschaft in diesem Rahmen sichert, werden we-

der durch Handelsbarrieren noch mit Zollabgaben belastet.

Mit der hier geschilderten indirekten Beteiligung erhält die Schweizer Industrie die Möglichkeit, neue Kontakte mit der amerikanischen Industrie zu knüpfen. Sodann besteht die Möglichkeit, dass die am Geschäft beteiligten amerikanischen Firmen McDonnell Douglas, Northrop, General Electric und Hughes Aircraft den Kreis ihrer Lieferanten auf die hochqualifizierte Schweizer Industrie ausdehnen. Das hat zur Folge, dass Schweizer Unternehmen neue Fabrikationsverfahren, Bearbeitungsmethoden und Spezialmaschinen entwickeln, die auch den Ansprüchen des US-Marktes genügen.

