

Bewundert und bekämpft

Die Geschichte der Schweizer Luftwaffe schwankt zwischen Euphorie und Skepsis. Unterhielt die Schweiz im Kalten Krieg 588 Kampfflugzeuge, sind es heute nur noch 30.

Rudolf Jaun

Fliegende Maschinen faszinieren die Menschen: freie Bewegung im Raum, Schnelligkeit, Schweben ohne Ende, Schönheit und Eleganz. Startet ein Flugmeeting, laufen die Zuschauer in Massen zusammen, speziell bei Kampfflugzeugen. Seit dem Aufkommen der Militäraviatik im Ersten Weltkrieg faszinieren Fliegerduelle, und Flieger-Asse werden verehrt.

In den 1920er Jahren sollte jedoch eine weniger bewundernswerte Entwicklung die Militäraviatik zu einem relevanten Mittel der Kriegführung machen: der Abwurf von Bomben auf Städte. Sehr bald ergab sich eine Spezialisierung der Anwendung von Kampfflugzeugen für den Luftkampf (Abfangjagd), den Erdkampf (Unterstützung von Bodentruppen) und die Bombardierung von Industrie, Verkehrs- und Wohngebieten. Das strategische Bombardement von Städten sollte die Moral des Gegners untergraben sowie die Dauer eines Kriegs verkürzen oder diesen entscheiden.

Prekärer Start von 1914

Wie schaffte es die Schweizer Armee, die auch im 20. Jahrhundert weitgehend eine «Staatsbürger-Infanteriemiliz» blieb, einen Bestand an Kampfflugzeugen aufzubauen, zu fliegen und zu erneuern? Was sollten die Flugzeuge können, und wie viel durften sie kosten? Weshalb wurden Kampfflugzeuge zum Feindobjekt der Linken? Dies sind die zentralen Fragen der Kampfflugzeug-Beschaffung in unserem Land.

Als im August 1914 der Erste Weltkrieg ausbrach, versammelten sich unter dem Kommando von Theodor Real, Kavallerie-Hauptmann mit Flugbrevet, auf der Berner Allmend neun Piloten mit acht Privatflugzeugen. Am Ende des Krieges verfügte die Schweizer Armee über 68 in der Schweiz gebaute Maschinen, die allerdings nur für Beobachtung und Schulung taugten.

In der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre prüft die Schweizer Armee 27 Testmaschinen für über zwei Millionen Franken. Im Dezember 1929 bewilligt das Parlament die Anschaffung von 60 französischen Jagdflugzeugen Dewoitine D-27 und von 45



McDonnell Douglas F/A-18 Hornet.

niederländischen Fernaufklärern Fokker CV-E, die in den Konstruktionswerkstätten Thun in Lizenz gebaut werden sollten. Trotz Weltwirtschaftskrise und Arbeitsplatzproblemen stürzten sich SP und die Friedensbewegung in einen geharnischten Abwehrkampf gegen dieses «Aufrüsten». Im Mai 1930 demonstrieren über 5000 Personen auf dem Zürcher Helvetiaplatz gegen die «Millionenverschwendung». In kurzer Zeit wurden 42 000 Unterschriften gegen die Beschaffung moderner Militärflugzeuge gesammelt. Doch der Nationalrat stimmt mit Unterstützung von 37 Parlamentariern der Ratslinken zu und lehnt es ab, den Entscheid dem fakultativen Referendum zu unterstellen. Im Jahr 1930 zeigten sich damit erstmals die argumentativen Elemente der Opposition gegen Militärflugzeuge, die in den 1980er Jahren wieder reaktiviert werden sollten: Ineffektivität des Beschaffungsvorhabens, Abrüstung im Zeichen des Weltfriedens, Geldverschwendung auf Kosten des Sozialstaates.

SP für 1000 Flugzeuge

Spätestens nach 1935 schwenkte die Linke unter der Bedrohung von Nationalsozialismus und Faschismus in die massiven bürgerlichen Aufrüstungspläne ein. Nur war jetzt der Rüstungsmarkt so ausgetrocknet, dass die unter dem Zeichen von Aufrüstung und Arbeitsbeschaffung bewilligten Kredite zu einem guten Teil gar nicht in Beschaffungsprojekte umgesetzt werden konnten. Mit etwas Glück gelang es 1938 bis 1940, die Lizenz für 293 französische Morane-Saulnier-Flugzeuge zu erhalten und 99 deutsche Jäger Messerschmitt Me 109 von den Bayerischen Flugzeugwerken zu kaufen.

Diese kleinen Bestände bewegten den Migros-Gründer Gottlieb Duttweiler mit Unterstützung der Sozialdemokraten, eine Aktion und schliesslich eine Volksinitiative für tausend neue Kampfflugzeuge zu starten. Die Finanzierung durch ein Wehropfer auf hohem Vermögen verzögerte die Aktion, und die tausend Kampfflugzeuge waren nirgends mehr zu kaufen. Die vom Volk verehrten Piloten schossen im Aktivdienst elf deutsche Maschinen ab. Als Reaktion darauf wollte Luftwaffen- und Vierjahresplan-Chef Hermann Göring während den Wirtschaftsverhandlungen 1940 ME-109 schon mal zurückhaben.

Nach dem Krieg besorgte sich die Schweizer Armee als Schnäppchen 131 gebrauchte propellergetriebene amerikanische P-51 Mus-

Die vom Volk verehrten Piloten schossen im Aktivdienst elf deutsche Maschinen ab.

tang, um dann als erste Flugwaffe vollständig auf Düsenflugzeuge umzustellen: Die Briten lieferten 178 Vampire, 250 Venom und insgesamt 160 Hunter. Sie bildeten von den fünfziger bis in die siebziger Jahre das Rückgrat der Schweizer Flugwaffe. Weshalb setzten Politik und Militärs auf britische Kampffjets? Die europäischen Exporteure Deutschland, Frankreich, Italien und die Tschechoslowakei fielen nach dem Krieg aus. Die USA hielten die Schweiz für Kriegsprofiteure und wollten nicht liefern, die Sowjetunion kam



Dassault Mirage III.

politisch nicht in Frage. Grossbritannien lieferte aus ökonomischen Gründen und war am Schweizer Franken interessiert. Um auch die hiesigen Flugwerke teilhaben zu lassen, wurde die zweite Serie von 100 Vampire in Lizenz in der Schweiz gebaut; nur die Triebwerke kamen direkt aus Grossbritannien.

Missratene Eigenentwicklungen

Die mangelhafte Ausstattung der Schweizer Armee mit Kampfmitteln während des Zweiten Weltkriegs – ein guter Teil der gesprochenen Kredite wurde *faute de mieux* in Verteidigungsanlagen gesteckt – liess es ratsam erscheinen, militärisches Grossgerät selbst zu entwickeln und zu produzieren. Der Bund förderte zwei militärische Flugzeugprojekte: den N-20 im



P-51D Mustang.

bundeseigenen Werk Emmen und den P-16 bei den Flug- und Fahrzeugwerken Altenrhein. Der N-20 kam nie zum Fliegen, der Erdkämpfer P-16 brachte es wohl zu einer Bestellung von 100 Stück durch das Parlament, dann folgte aber ein jäher Absturz: Die Landesverteidigungskommission als Gremium aller Korpskommandanten änderte die Luftverteidigungsdoktrin und wollte keinen blossen Erdkämpfer, sondern ein modernstes, polyvalentes Flugzeug, das einen Luftschirm über einer mobilen, stark motorisierten und mechanisierten Armee bildete.

Zeitgleich stürzten zwei P-16-Prototypen in den Bodensee, was als guter Grund für eine Stornierung der Bestellung vorgebracht werden konnte. Zur Überbrückung wurden weitere Hunter beschafft. Aus einer erneuten Evaluation ging die Mirage III S (Suisse) als Sieger hervor. Das Flugzeug existierte aber erst auf dem Reissbrett; die Armee wünschte eine amerikanische Elektronik und «Helvetisierungen», damit der Kampffjet in Felskavernen abgestellt werden konnte. Dies führte bei einem Beschaffungskredit von 871 Millionen zu einem Teuerungs- und Nachtragskredit von 576 Schweizer Franken. Es handelte sich um einen Skandal ersten Ranges und führte zum Sturz von Militärminister Paul Chaudet (FDP). Das Parlament setzte erstmals eine PUK unter der Leitung des späteren Bundesrates Kurt Furgler (CVP) ein.

Man beschloss, lediglich 57 der 100 in Aussicht genommenen Maschinen in Lizenz bauen zu lassen und den Teuerungskredit auf 220 Millionen zu beschränken.

Mit dieser Stückzahl konnte ein Luftschirm über einer mobil kämpfenden Armee jedoch nicht mehr aufgespannt werden. Der armeefreundliche, ehemals kommunistische Nationalrat Walther Bringolf (SP) verlangte die Ausarbeitung einer neuen operativen Doktrin, die als Konzeption der militärischen Landesverteidigung 1966 bis ins Jahr 1994 Bestand haben sollte. Noch nie hatte die Ausstattung der Flugwaffe die weitere Entwicklung der Kampfweise der Schweizer Armee derart vorausbestimmt.

Ja zum F/A-18, Nein zum Gripen

Die politisch-militärische Auseinandersetzung um die Weiterentwicklung der Flugwaffe war aber keineswegs zu Ende. Bald schon standen die Kompensation des geringen Mirage-Bestandes und Ersatzbeschaffungen an. Der Bundesrat sprach sich für den amerikanischen Corsair zur Verstärkung des Erdkampfes aus. Doch eine sehr robuste Intervention des französischen Herstellers Dassault und die Schonung der Bundesfinanzen führten zum «Corsair-Nullentscheid».

Als Ersatz für den Raumschutz wurde dann ein für Entwicklungsländer gebautes amerikanisches Billig-Flugzeug gekauft: 110 Tiger F-5 E/F, die ab 1978 zum Einsatz kamen. Wie schon bei der Mirage, von der ursprünglich eine zweite Hunderterserie hätte beschafft werden sollen, schlugen die Finanzaufwendungen auf das ganze Militärbudget durch und konkurrierten mit den übrigen militärischen Materialbedürfnissen. Die Kosten für die Flugwaffe begannen damit in doppelter Weise ins Zentrum der Rüstungspolitik zu treten: Sie bestimmten die langfristige Gesamtplanung und lieferten wohlfeile Argumente für die Bekämpfung von weiteren Beschaffungsvorhaben.

Die teure «heilige Kuh» Landesverteidigung konnte 1989 nicht geschlachtet werden, aber ein langfristiges Aushungern erschien möglich. So liess es sich die Gruppe Schweiz ohne Armee (GSoA) nicht entgehen, die Beschaffung des modernen Kampfflugzeuges F/A-18 frontal mit einem verfassungsmässigen Verbot zu bekämpfen. Zur Überraschung der GSoA verwarf das Volk 1993 ein Totalverbot von Kampfflugzeugen, sagte aber zwanzig Jahre später auch nein zu einem nicht ausgereiften Tiger-Teilersatz durch den schwedischen Gripen.

Seit der Mirage-Affäre vor mehr als fünfzig Jahren werden die Kosten von Kampfflugzeugen gegen jene von Bildung, Altersvorsorge und Gesundheitswesen ausgespielt, obwohl diese in der Zwischenzeit um ein Mehrfaches zugelegt haben. Überblickt man die gut hundert Jahre der Schweizer Luftwaffe, so wies diese in den fünfziger bis achtziger Jahren hohe Bestände



De Havilland DH.100 Vampire Mk I.

auf, die dem Erdkampf und dem Luftkampf gegen Massenstreitkräfte dienten. Mittlerweile geht es nicht mehr darum, gegen hochdotierte Panzerverbände, Raketenartillerie und Fliegerverbände gerüstet zu sein, sondern gegen Angriffe auf Kraftwerke, Flughäfen oder Server-Zentralen sowie kombinierte Angriffe von Special Forces und Air Forces auf das Informatik- und Stromnetz der Schweiz. Denn bei einem nachhaltigen Ausfall des Stromnetzes würden Home-Office ebenso wie Selbstbedienung beim Grossverteiler illusionär.

Rudolf Jaun war Professor für Militärgeschichte an der Universität Zürich und an der Militärakademie der ETH Zürich. Er ist Autor des Buchs «Geschichte der Schweizer Armee – Vom 17. Jahrhundert bis in die Gegenwart» (2019).

Pensionierung

AHV

Wie hoch ist mein Anspruch?

Pensionskasse

Rente, Kapital, Kombination?

Hypothek

Soll ich amortisieren?

Steuern

Wie kann ich sparen?

Nachlass

Wie sichere ich meine Familie ab?

Kostenlos best.
vzch.com/merk
pensionierung

Mit der Pensionierung ändert sich Ihre finanzielle Situation grundlegend. Was Sie heute entscheiden, bestimmt Ihren Lebensstandard für viele Jahre. Eine unabhängige Beratung beim VZ lohnt sich. Überzeugen Sie sich selbst: Das erste Gespräch ist kostenlos und unverbindlich.



www.vermoegenszentrum.com