

## Schweiz

# Warum die Schweiz den zahnlosen Tiger kaufte

Es ist alles schon einmal da gewesen. Ein Blick in die Geschichte der Beschaffung von Kampfflugzeugen zeigt: Druck aus den Herstellerländern führt dazu, dass die Schweiz nicht immer den besten Jet erwirbt. *Von Sepp Moser*

**G**rosse Aufregung um die künftige Ausstattung der Schweizer Luftwaffe: Wird das geflügelte Fabelwesen Greif (schwedisch: *gripen*) von einem Windbö (französisch: *rafale*) hinweggefegt oder am Ende gar durch einen Taifun (Kriegsname des Eurofighter) zum Absturz gebracht?

Das Gerangel ist so undurchsichtig wie spannend, aber nicht neu. Vor 40 Jahren sahen wir das Gleiche bereits einmal. Die Schweizer Luftwaffe gelangte nicht auf geradem Weg zu ihrer heutigen Kampfflotte von 33 F/A-18 «Hornisse» und 56 F-5E Tiger.

Zuerst kamen die Tiger. Blenden wir in die zweite Hälfte der 1960er Jahre zurück. Damals ging es darum, die antiquierten, zum Teil aus Holz gebauten Venom-Düsenjäger durch ein modernes Erdkampfflugzeug zu ersetzen. 1967 erging an acht Hersteller die Einladung, total neun Modelle in Bern kurz zu präsentieren. Unter ihnen waren Saab (mit zwei Typen), Dassault, die italienische Fiat, die amerikanische Ling-Temco-Vought (LTV) und weitere. Das aus vier Staaten bestehende Eurofighter-Konsortium bestand zu jener Zeit noch nicht.

Eine summarische Vor-Evaluation endete im Juli 1969 mit einem klaren

Ergebnis: Sieger war die LTV A-7 Corsair, es folgte die Fiat G.91Y. Als Reservelösungen sollten die Sepecat Jaguar (ein britisch-französisches Gemeinschaftsprojekt) und die Dassault Mirage 5, später Milan genannt, weiterverfolgt werden. Zusammen mit der nachträglich in die Prüfung einbezogenen Saab 105XH gelangten diese Typen in die Haupt-Evaluation. Sie endete im Mai 1970 mit einem haushohen Sieg der A-7; die Milan belegte wegen ihrer technisch-taktischen Unreife den zweitletzten Platz, Saab den letzten.

## Paris setzt Druck auf

Das politische Resultat waren ein Aufschrei in der Romandie, Proteste der SP (die für den Schweden eingetreten war), diplomatische Demarchen von allen Seiten und in der Folge ein Befehl des Bundesrates, das Ganze in einer Zusatzevaluation neu aufzurollen.

Dabei kamen neu auch bisher unbekannte Exoten zum Zug, so eine aufgepöpelte Version des britischen Hunters, dessen Produktion schon zehn Jahre zuvor ausgelaufen war. «Wir würden auch die Spitfire oder die Messerschmitt 109 aus dem Zweiten Weltkrieg ernsthaft prüfen, wenn jemand sie offerieren würde», meinte ein beteiligter Chefbeamter. Ende März 1971 stand das Ergebnis fest: Die amerikanische A-7 erreichte wiederum Platz 1

und 100 Punkte, die Milan kam mit 59 Punkten auf Platz 3.

Worauf aus Paris flugs eine neue Offerte auftauchte, welche die Mitbenützung französischer Militärflugplätze durch die Schweiz vorsah. Prompt knickte der Bundesrat ein und erklärte, dass Corsair und Milan, also die Nummern 1 und 3, fortan «gleichermassen weiterbearbeitet» werden sollten mit dem Ziel, «vergleichbare Botschaftsunterlagen» zu erstellen.

In der Folge kam es 1972 zu ausgedehnten Tests mit beiden Typen – und zu einem furiosen Debakel für die Franzosen. Die Milan versagte praktisch von A bis Z, was aber von französischer Seite nie anerkannt, sondern immer mit dreisten Gegenbehauptungen und politischem Druck beantwortet wurde. Als beispielsweise beim Bombenschiessen auf Ziele im Neuenburgersee die A-7 fast jeden Schuss ins Ziel setzte, die Milan aber keinen (wenn sich die Übungsbomben denn überhaupt vom Flugzeug lösten), streute die französische Botschaft am Folgetag die Behauptung, die Ziele seien zwecks Störung des französischen Zielgeräts mit Anti-Laser-Farbe behandelt worden. Eine deutliche Aussage machte auch der Personalaufwand für die Betreuung der Testflugzeuge: Die Amerikaner brauchten für zwei Versuchsmaschinen 16 Techniker, die

Franzosen für ein Flugzeug deren 120. Eine klare Situation also? – Nicht für den Schweizer Bundesrat. Er beugte sich dem französischen Druck und lud im August 1972 eine französische Untersuchungskommission ein, die für die Tests verantwortlichen Schweizer Experten in Bern zu befragen. Aussenminister Pierre Graber versprach seinem Pariser Amtskollegen schriftlich: «Ich werde Ihnen den durch das Militärdepartement ausgearbeiteten Bericht unverzüglich zur Kenntnis bringen.» Einer mochte zu dem Verhör nicht antreten: Rüstungschef Heiner Schulthess demissionierte, denn «auf dem Weg zu diesen Zielen» – nämlich zu einer kostengünstigen Kriegsmaterialbeschaffung – «sind nun politische Schwierigkeiten manifest geworden, die nicht da zu sein brauchten...»

Wie wahr: Am 9. September 1972 erklärte der Bundesrat nach erneuten französischen Interventionen «aufgrund allgemein politischer und militärischer Erwägungen» den totalen Verzicht auf die Flugzeugbeschaffung. Die NZZ titelte: «Konzeption von Fall zu Fall?», und Luftwaffenchef Eugen Studer tobte: «Die Flugwaffe darf nicht ein Antiquitätenladen werden, wenigstens solange ich für sie verantwortlich bin.» Im November 1972 kündigte er. Im Parlament hagelte es Vorstösse, und bevor das Jahr zu Ende war, orderte der Bun-

## Beim Bombenschiessen setzte die amerikanische A-7 fast jeden Schuss ins Ziel, die französische Milan versagte.

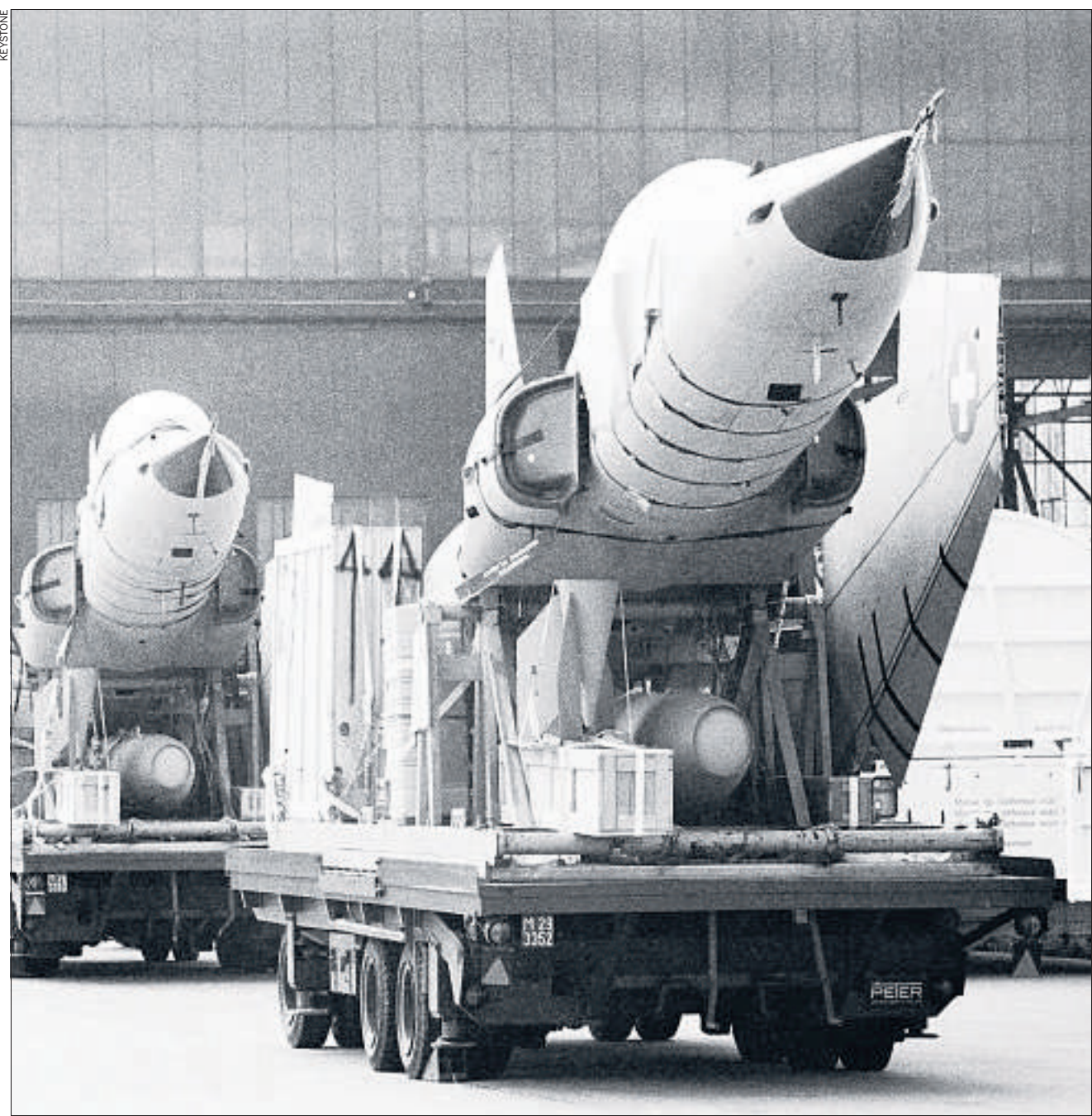
desrat in Grossbritannien 30 modernisierte Occasions-Hunter aus den fünfziger Jahren, um fürs Erste wenigstens den Anschein eines Fortbestandes der Schweizer Luftwaffe zu erwecken. Doch wie weiter? Ein einziger Flugzeugtyp war ab Fabrik kurzfristig und zu tragbaren Kosten erhältlich: die Northrop F-5E Tiger, ein modernes, aber leistungsschwaches Schönwetter-Mehrzweckflugzeug aus den USA.

## Pflichtvorgaben nicht erfüllt

Der Tiger war vor allem für Kleinstaat am Rande des damaligen sowjetischen Weltreiches gedacht, deren militärisches Selbstbewusstsein er stärken sollte, ohne durch allzu viel Schlagkraft die Russen zu einem Rüstungswettlauf zu animieren. «Non-provocative» sollte das Flugzeug sein, wie es im Pflichtenheft des US-Verteidigungsministeriums hiess.

In dieser Rolle wurde der Tiger zu einem weltweiten Erfolg; in den USA selber kam er dagegen nie als Kampfflugzeug zum Einsatz, sondern nur als Feinddarsteller für das Training amerikanischer Piloten. Das Problem für die Schweiz war, dass der F-5E Tiger in keiner Weise dem gültigen militärischen Pflichtenheft entsprach. Also wurde dieses kurzerhand abgeändert. Seither ist die Erdkampfunterstützung keine Aufgabe der Luftwaffe mehr, nur noch die Verteidigung des Luftraums.

In dieser Funktion bilden heute die schlagkräftigen F/A-18 des US-Flugzeugbauers McDonnell Douglas das Rückgrat der Luftwaffe. Auch ihr Kauf, aufgrund einer Evaluation von 1987 beschlossen, wäre beinahe an einem französischen Veto gescheitert. Mit einem nur auf dem Papier existierenden Sprengkandidaten namens Dassault Mirage 2000-5 brachten die Franzosen anno 1990 den damaligen Verteidigungsminister Kaspar Villiger dazu, dem Bundesrat einen Aufschub für die F/A-18-Beschaffung und die Nach-Evaluation des Konkurrenzmodells vorzuschlagen. Doch Villiger blitzte ab, das Programm lief wie geplant weiter und wurde 1999 erfolgreich abgeschlossen



Ankunft in der Schweiz: Tiger-F-5E-Kampfflugzeuge werden in Emmen aus einem Transportflugzeug ausgeladen. (21. September 1978)

## Das waren die Schweizer Kampfflugzeuge der letzten Jahrzehnte



### Boeing F/A-18 «Hornisse»

Ab 1997 erhielt die Schweizer Luftwaffe 34 F/A-18 «Hornisse», gekauft in den USA von McDonnell Douglas, heute Boeing. Die Beschaffung war von Gerangel begleitet. Die Franzosen versuchten mit der Sprengkandidatur Dassault Mirage 2000-5, die nur auf dem Papier existierte, das Blatt zu ihren Gunsten zu wenden.



### Northrop F-5 Tiger

Der Tiger kam Ende der 1970er Jahre zum Einsatz und fliegt heute noch. Anfangs wurden 76 Geräte beschafft, später weitere 38, nach Verkäufen fliegen heute noch 56. Obwohl weltweit ein Verkaufserfolg, wurde das Produkt von Northrop in den USA nie als Kampfflugzeug eingesetzt, weil es nicht als kampfstark gilt.



### Dassault Mirage III

Im Einsatz von 1964 bis 2003. Es handelt sich um eine schweizerische Weiterentwicklung einer Mirage des französischen Herstellers Dassault. Ursprünglich war vorgesehen, mehr als 100 Maschinen anzuschaffen. Wegen Kostenüberschreitungen – der Mirage-Affäre von 1964 – wurden nur 57 Stück beschafft.



### Hawker Hunter F.Mk.58

Ein Jagdbomber, der von 1958 bis 1994 in der Schweiz in Dienst stand, ein Produkt von Hawker Siddeley aus Grossbritannien. Die Schweiz kaufte in drei Tranchen insgesamt 152 Maschinen, einen Teil als Occasionen. Hunter waren bei der Royal Air Force und verschiedenen anderen Luftwaffen im Einsatz. (wot.)