

Projekt Mirage

Das Schreiben des Direktors der Direktion der Militärflugplätze, Oberstbrigadier Fritz Gerber, an den Kommandanten und Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Oberstdivisionär Etienne Primault vom 4. Januar 1962

Zum «Nachlass» von Franz Jacober

Franz Jacober war der Einkaufschef der Direktion der Militärflugplätze beziehungsweise der Abteilung für Militärflugplätze und danach des Bundesamtes für Militärflugplätze. Er überreichte mir bei seiner Pensionierung ein Schreiben, datiert vom 29. Dezember 1981, als Teil seines Nachlasses mit einigen Beilagen.

Franz Jacober war ein schlauer Glarner. Er interessierte sich in seinen Tätigkeiten immer für die Hintergründe und war ein enger Berater von Fritz Gerber. Mit Hans Giger hatte er weniger enge Beziehungen, weil er fand, dieser würde den Hintergründen und Zusammenhängen zu wenig Beachtung schenken. Hans Giger betrachtete Franz Jacober nach meiner Beobachtung zwar als fähigen Einkäufer, aber ausserdem eher als Störenfried.

Vermutlich hat Franz Jacober den Brief des Direktors der Militärflugplätze vom 4. Januar 1962 an Etienne Primault veranlasst und verfasst. Die Äusserungen von Franz Jacober und auch der Stil des Briefes sprechen für diese Annahme. Die effektive Wirkung des Briefes ist nach meinen Kenntnissen nicht erforscht. Franz Jacober war der Ansicht, dieses Schreiben habe wesentlich zum Fall von Oberstdivisionär Etienne Primault beigetragen.

Ich hatte mit Franz Jacober seit dem Florida-Projekt eine sehr gute Beziehung. Franz Jacober und Emil Grob verband ein ähnliches Denkmuster. Beide kamen der Firma Hughes Aircraft Company bei der unsorgfältigen und teilweise betrügerischen Florida-Ersatzteilbemessung hinter die Schliche. Das Bemessungsschema für die sogenannten «4-mio-items» (Ersatzteile mit Nummern ab 4 000 000), an welchem ich mitgewirkt habe, war eine Auswirkung dieser Erkenntnisse.

Franz Jacober war ein vehementer Gegner der «Armeelagernummer» ALN. Er erreichte, dass die Abteilung für Militärflugplätze von der Verpflichtung zur Bestimmung von ALN ausgenommen wurde. Die ALN-Story ist im Rückblick ein Riesenflop, welcher das Eidgenössische Militärdepartement viele Millionen Franken kostete, aber nie aufgefliegen ist. Die Abteilung für Militärflugplätze und danach des Bundesamt für Militärflugplätze arbeiteten immer mit Original-Ersatzteilnummern der Lieferanten.

Walter Dürig

Hinweis von Franz Jacober zum Brief vom 4. Januar 1962

Der Fall Etienne Primault

Der Brief musste damals belegt werden. Die Untersuchungsorgane wollten den Beweis, dass der Brief auch tatsächlich anfangs 1962 geschrieben worden sei. Man vermutete eine Datumfälschung. Später mussten dann Übersetzungen in Französisch und Italienisch erstellt und in Dutzenden von Exemplaren nach Bern gesandt werden. Später verlangte auch das Bundesgericht zusätzliche Kopien. Die beiliegenden Kopien (französisch und deutsch) sind wahrscheinlich die letzten Exemplare, die noch existieren. Der spätere Brief von Generalstabschef Gygli, der die Hochachtung für Oberstbrigadier Gerber und die Direktion der Militärflugplätze aussprach, ist leider schon früher vernichtet worden.

Abschrift des Briefes vom 4. Januar 1962

Anmerkung: Die Briefe (deutsch und französisch) liegen als sehr schlechte, grüne Thermokopien vor. Von der Briefkopie in deutscher Sprache wurde eine kaum lesbare PDF-Kopie erstellt. Die nachfolgende Abschrift des Briefes hält sich an den Wortlaut, ist aber nicht wie der Originalbrief formatiert. Auf die Abschrift der Tabellenbeilage wurde verzichtet.

den 4. Januar 1962.

An den
Kommandanten und Waffenchef der
Flieger- und Fliegerabwehrtruppen
Herr Oberstdivisionär Et. Primault
Bern

Betr.: Mirage III S, Ersatzmaterial

Herr Oberstdivisionär

Aus den Ergänzungen zur Botschaft vom 25. April 1961 mussten wir entnehmen, dass die seinerzeit von der AGF als notwendig ermittelte Gesamtsumme für Ersatz- und Reservematerial von rd. 210 Mio. Franken auf rd. 140 Mio. Franken reduziert wurde. Darin enthalten waren auch die Reservetriebwerke, die ihrerseits von ursprünglich 50 auf 33 Stück herabgesetzt wurden. Diese Kürzung um rund einen Drittel bereitet uns Sorgen im Hinblick auf die Notwendigkeit, später die Flugzeuge bereitzustellen und unterhalten zu müssen. Da wir über das Flugzeug Mirage III S und das zugehörige Triebwerk noch keine verbindlichen technischen Unterlagen, wie Betriebsvorschriften, Ersatzteilkataloge, Zeichnungen usw., besitzen, ist uns eine genaue Beurteilung der Lage bezüglich Ersatzteile nicht möglich, umso mehr, als bei wesentlich ins Gewicht fallenden Positionen wie Elektronik, Raketen usw., uns ein Überblick fehlt.

Wir haben uns daher zum Problem der Ersatzteilbeschaffung bis heute nicht geäußert. Auch die von verschiedenen Seiten schon laut gewordenen Bemerkungen, dass man für Ersatzteile zu hohe Posten einsetze und Reservematerial für die Reserve beschaffen wolle, legten uns in dieser Frage eine gewisse Zurückhaltung und ein vorläufiges Abwarten nahe.

Am 21. November 1961 fand im Eidg. Flugzeugwerk Emmen eine erste Besprechung über Ersatzteil- und Kreditfragen statt. Dort erhielten wir durch die Vertreter der KTA und des F+W Kenntnis über bereits erfolgte Ersatzteilbestellungen im Ausland und daherige Kreditbindungen von ohnehin bereits gekürzten Anteilen.

Wir gestatten uns daher, Ihnen die heutige Situation bezüglich Ersatzteilkrediten für die Flugzeuge Mirage III S in der beiliegenden Tabelle darzulegen, soweit uns dies heute möglich ist. Sie wollen daraus entnehmen, dass beispielsweise beim Posten Flugzeugzelle, Versorgung und elektrische Ausrüstung die zur Verfügung stehende Quote von 21 Mio. Franken bereits mit 6,8 Mio. Franken belastet wurde; es handelt sich hier um Bestellungen der KTA bei der Firma Dassault, für den dort als notwendig erachteten Ersatzteilbedarf für die in Frankreich zu beschaffenden und dort einer eingehenden Flugerprobung zu unterziehenden 3 Prototyp-Flugzeuge.

Es verbleiben daher für die Ersatzteilbeschaffung zugunsten der ganzen Serie noch 14,2 Mio. Franken. Bezogen auf die Beschaffungskosten für 100 Flugzeugzellen, in der Höhe von rd. 305 Mio. Franken, entspricht dies einem Satz von noch 4,6%.

Ähnlich, aber immerhin etwas besser, liegen die Verhältnisse in Bezug auf Triebwerk-Ersatz- und Reservematerial. Hier verbleiben noch rd. 24, Mio. Franken, was bezogen auf die Kosten von 133 in Betrieb zu haltenden Triebwerken (140 Mio. Franken) einem Ansatz von 17,1% für Ersatzteile entspricht. Hier sind uns aber zusätzlich in einem gewissen Sinne die Hände gebunden, da für einen Betrag von 19 Mio. Franken—gemäss Vertrag KTA/Sulzer – Ersatzteile bei dieser Firma bezogen werden müssen.

Auf dem Sektor Elektronik war als Anteil für Ersatz- und Reservematerial von 50,6 Mio. Frankeneingesetzt. Inwieweit er in dieser Höhe bestehen bleibt und ob eine interne Verschiebung zugunsten Ersatzteile für die Flugzeugzelle möglich ist, bleibt abzuwarten. Eine solche Möglichkeit erscheint uns jedoch sehr fraglich.

Anlässlich des heutigen Besuchs von Major i. Gst. Molli orientierte er uns, dass für die Gesamtbeschaffung Mirage ganz wesentliche Mehrkosten zu erwarten sind und dass der Bundesrat kurzfristige Vorschläge für das weitere Vorgehen erwartet. Unter anderem sei seitens der KTA vorgesehen, gewisse Beschaffungen um einige Jahre zurückzustellen, darunter auch einen grossen Anteil an Ersatz- und Reservematerial (37 Mio. Franken?).

Angesichts der geschilderten Situation auf der Seite Ersatz- und Reservematerial müssen wir dringend bitten, von einer Hinausschiebung oder gar Kürzung der Ersatzteilquoten abzusehen.

Projekt Mirage; Brief des Direktors der Militärflugplätze

Vom Standpunkt einer rationellen Produktion (Rohmaterialbeschaffung, Arbeitsvergebung, Werkzeug-, Lehren und Vorrichtungseinrichtungen usw.) ist es wichtig, das Reservematerial möglichst auf weite Sicht gleichzeitig mit der Serienfabrikation in Auftrag zu geben. Hiefür spricht u.a. auch die Gewährleistung der Verwendung gleicher Rohstoffqualitäten für Serie und Reserve sowie die technischen Abnahmekontrollen nach gleichen Gesichtspunkten. Die gleichzeitige Fabrikation der Serie und Reserve wirkt sich zudem finanzielle günstig aus. In jedem einzelnen Fall muss deshalb überlegt werden, gleichzeitig mit der Serienfabrikation preislich vorteilhaft oder später teurer und insbesondere risikogrösser Reservematerial zu beschaffen.

Wir möchten bitten, bei den bevorstehenden Diskussionen auf die geschilderte Lage auf dem Sektor Ersatz- und Reservematerial mit Nachdruck hinzuweisen und keine weiteren Rückstellungen oder Kürzungen in Aussicht zu nehmen. Obwohl wir keinen Antrag auf Erhöhung der Ersatzteilquote, um die ausgewiesenen 790 Mio. Franken auf die ursprüngliche Höhe gemäss Antrag AGF von 210 Mio. Franken zu bringen, stellen, sollten die vorgesetzten Stellen auf einen mutmasslichen späteren Mehrbedarf an Mitteln für Reserve-, Ersatz- und Verschleissmaterial aufmerksam gemacht werden. Im heutigen Zeitpunkt jedoch können wir die Auswirkungen in Bezug auf Bereitstellung und Unterhalt noch zu wenig präzise beurteilen. Wir haben jedoch ernste Bedenken, ob die heute noch möglichen Kreditbeschaffungen eine Inbetriebhaltung der Flugzeuge über eine angemessene Zeitspanne erlauben werden. Später hiefür notwendige zusätzliche Mittel wären gegebenenfalls gesondert mit Nachtragsbotschaft oder mit jährlichen Kriegsmaterialbeschaffungen zu bewilligen.

DIREKTION DER MILITÄRFLUGPLÄTZE

Der Direktor

Gerber

Beilagen

1 Tabelle «Situation bezüglich Ersatzteilkredite Flugzeug Mirage III S am 4.1.62»

1 Kopie vorliegenden Schreibens mit Tabelle.

Anhang:

PDF-Kopie des Originalbriefes in schlechter Qualität

den 4. Januar 1962.

A/wr.

An den
Kommandanten und Waffenchef der
Flieger- und Fliegerabwehrtruppen
Herrn Oberstdivisionär Et. Primault

LEFA

Dix.1 Mirage III S, Ersatzmaterial.

Herr Oberstdivisionär,

Aus den Ergänzungen zur Botschaft vom 25. April 1961 mussten wir entnehmen, dass die seinerzeit von der AGF als notwendig ermittelte Gesamtsumme für Ersatz- und Reservematerial von rd. 210 Mio. Franken auf rd. 140 Mio. Franken reduziert wurde. Darin enthalten waren auch die Reservetriebwerke, die ihrerseits von ursprünglich 50 auf 33 Stück herabgesetzt wurden. Diese Kürzung um rund einen Drittel bereitet uns Sorgen im Hinblick auf die Notwendigkeit, später die Flugzeuge bereitzustellen und unterhalten zu müssen. Da wir über das Flugzeug Mirage III und das zugehörige Triebwerk noch keine verbindlichen technischen Unterlagen, wie Betriebsvorschriften, Ersatzteilkataloge, Zeichnungen usw., besitzen, ist uns eine genauere Beurteilung der Lage bezüglich Ersatzteile nicht möglich, umso mehr, als bei wesentlich ins Gewicht fallenden Positionen wie Elektronik, Raketen usw. uns ein Überblick fehlt.

Wir haben uns daher aus Problemen der Ersatzteilbeschaffung bis heute nicht gekümmert. Auch die von verschiedenen Seiten schon laut gewordenen Bemerkungen, dass man für Ersatzmaterial zu hohe Posten einsetze und Reservematerial für die Reserve beschaffen wolle, legten uns in dieser Frage eine gewisse Zurückhaltung und ein vorläufiges Abwarten nahe.

Am 21. November 1961 fand im Eidg. Flugzeugwerk Emmen eine erste Besprechung über Ersatzteil- und Kreditfragen statt. Dort erhielten wir durch die Vertreter der KFA und des P+W Kenntnis über bereits erfolgte Ersatzteilbestellungen in Ausland und daherige Kreditbindungen von ehemals bereits gekürzten Anteilen.

Wir gestatten uns daher, Ihnen die heutige Situation bezüglich Ersatzteilkrediten für die Flugzeuge Mirage III S in der beiliegenden Tabelle darzulegen, soweit uns dies heute schon möglich ist. Sie wollen daraus entnehmen, dass beispielweise beim Posten Flugzeugwelle, Versorgung und elektrische Ausrüstung die zur Verfügung stehende Quote von 21,0 Mio. Franken bereits mit 6,8 Mio. Franken belastet wurde; es handelt sich hier um Bestellungen der KFA bei der Firma Dassault, für den dort als notwendig erachteten Ersatzteilbedarf für die in Frankreich zu beschaffenden und dort einer eingehenden Fingerprobung zu unterziehenden 3 Prototyp-Flugzeuge.

Es verbleiben daher für die Ersatzteilbeschaffung zugunsten der ganzen Serie noch 14,2 Mio. Franken. Bezogen auf die Beschaffungskosten für 100 Flugzeugwellen, in der Höhe von rd. 305 Mio. Franken, entspricht dies einem Satz von noch 4,6%!

./.

Ähnlich, aber immerhin etwas besser, liegen die Verhältnisse in bezug auf Triebwerk-Ersatz- und Reservematerial. Hier verbleiben noch rd. 24,6 Mio. Franken, was bezogen auf die Kosten von 133 in Betrieb zu haltenden Triebwerke (140 Mio. Franken) einen Ansatz von 17,1% für Ersatzteile entspricht. Hier sind uns aber zusätzlich in gewissen Sinne die Hände gebunden, da für einen Betrag von 19 Mio. Franken - gemäss Vertrag KTA/Sulzer - Ersatzteile bei dieser Firma bezogen werden müssen.

Auf dem Sektor Elektronik war ein Anteil für Ersatz- und Reservematerial von 50,6 Mio. Franken eingesetzt. Inwieweit er in dieser Höhe bestehen bleibt und ob eine interne Verschiebung zugunsten Ersatzteile für die Flugzeugzelle möglich ist, bleibt abzuwarten. Eine solche Möglichkeit erscheint uns jedoch sehr fraglich.

Anlässlich des heutigen Besuches von Major i. Gen. Noll orientierte er uns, dass für die Gesamtbeschaffung Mirage ganz wesentliche Mehrkosten zu erwarten sind und dass der Bundesrat kurzfristig Vorschläge für das weitere Vorgehen erwartet. Unter anderem sei seitens der KTA vorgesehen, gewisse Beschaffungen um einige Jahre zurückzustellen, darunter auch einen grossen Anteil an Ersatz- und Reservematerial (37 Mio. Franken ?).

Angeichts der geschilderten Situation auf der Seite Ersatz- und Reservematerial müssen wir dringend bitten, von einer Hinausschiebung oder gar Kürzung der Ersatzteilquoten abzusehen.

Vom Standpunkt einer rationellen Produktion (Rohmaterialbeschaffung, Arbeitsvergebung, Werkzeug-, Lohn- und Vorrichtungseinrichtungen usw.) ist es wichtig, das Reservematerial möglichst auf weite Sicht gleichzeitig mit der Seriefabrikation in Auftrag zu geben. Diefür spricht u.a. auch die Gewährleistung der Verwendung gleicher Werkstoffqualitäten für Serie und Reserve sowie die technischen Abnahmekontrollen nach gleichen Gesichtspunkten. Die gleichzeitige Fabrikation der Serie und Reserve wirkt sich meistens finanziell günstig aus. In jedem einzelnen Fall muss deshalb überlegt werden, gleichzeitig mit der Seriefabrikation preislich vorteilhaft oder später teurer und insbesondere risikogrösser Reservematerial zu beschaffen.

Wir möchten bitten, bei den bevorstehenden Diskussionen auf die geschilderte Lage auf dem Sektor Ersatz- und Reservematerial mit Nachdruck hinzuweisen und keine weiteren Rückstellungen oder Kürzungen in Aussicht zu nehmen. Obwohl wir keinen Antrag auf Erhöhung der Ersatzteilquote, um die ausgewiesenen 790 Mio. Franken auf die ursprüngliche Höhe gemäss Antrag AGF von 210 Mio. Franken zu bringen, stellen, sollten die vorgesetzten Stellen auf einen masselichen späteren Mehrbedarf an Mitteln für Reserve-, Ersatz- und Verschleissteile aufmerksam gemacht werden. In heutigen Zeitpunkt jedoch können wir die Auswirkungen in bezug auf Bereitstellung und Unterhalt noch zu wenig präzise beurteilen. Wir haben jedoch ernste Bedenken, ob die heute noch möglichen Ersatzteilbeschaffungen eine Inbetriebhaltung der Flugzeuge über eine angemessene Zeitspanne erlauben werden. Später hierfür notwendige zusätzliche Mittel wären gegebenenfalls gesondert mit Nachtragabotschaft oder mit den jährlichen Kriegsmaterialbeschaffungen zu bewilligen.

DIREKTION DER MILITÄRFLUGPLATZE
Der Direktor:

Beilagen:

- 1 Tabelle "Situation bezügl. Ersatzteilquoten Fls. Mirage III S am 4.1.62"
- 1 Kopie vorliegendem Schreibens mit Tabelle.

Gerber.

Kopie z. K. an: Herrn. Vize-Direktor ... T-Sektion I
AG/M

SITUATION BEZÜGLICH ERSATZTEILBEDARFEN FACHBEREICH AIRAGE III.8

an 4. Januar 1962

Materialkategorie	Antrag der AGF Oktober 1959 S. 281	Botschaft bzw. Ergänzung dazu vom 25.4.1961 S. 113 - 120	%-Anteil an Beschaffungskosten Fls./Tn. etc.	Verfügbare Anteile für Kryobring etc. in Frankreich	Januar 1962 effektiv noch verfügbare Anteil der Beschaffungs- kosten Fls./Tn. gemäß Botschaft		Bemerkungen
					Fr./Mio.	in %	
<u>Zus.-teile + Zubehör</u>	Fr./Mio. 31,3	Fr./Mio. 21,0	% 6,8	Fr./Mio. 6,8	Fr./Mio. 14,2	4,6	
<u>Strichlack</u> (Bes. Tn. = *)	93,6 * (50 Stk. in- begriffen)	26,45 * 33 Tn. = 36,05	18,9	1,83 (36,05) 2)	24,62 1) - 2)	17,1	bestehen auf 133 Tn. 1) davon 19 Mio. F bei Tn. Salzer vertraglich festgelegt!
<u>Elektronik</u>	77,1	50,6 134,1	Reduk. ca. 1/3	-	50,6	?	
<u>Anschlüsse</u>	5,25	3,5	Reduk. ca. 1/3	?	3,5	?	
<u>Mechanik</u>	1,0	0,72	Reduk. ca. 1/3	?	0,72	?	
<u>Zusatzmaterial- Zubehör</u>	2,52	1,68	Reduk. ca. 1/3	?	1,68	?	
Totale	210,75	140,0			95,32		
		20,75	Reduktion		36,05	2)	2) Bes. Tn. Kpl. Gebühren nicht zur Ersatzteilquote
					131,37		

Zusatzbedarf 79,38 V 110-R.0.

210,75