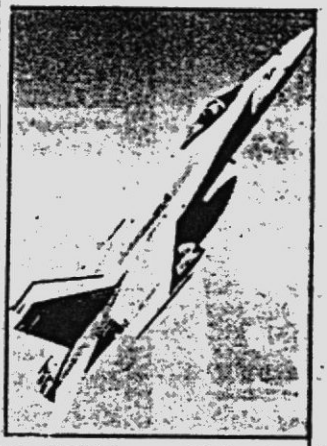
BLICK 20.8.88

3.

Neuer Kampf-Jet



● Die US-Kampfflugzeuge F-16 und der teurere F/A-18 (r.) stehen als «Mirage»-Nachfolger zur Diskussion.

Interview mit Nationalrat Helmut Hubacher:

«Die Schweiz verhandelt mit Gaunerbranche»

VON THOMAS SUREMANN

■■ Nationalrat Helmut Hubacher platzt der Kragen. «Ich verstehe die ganze Kaufstrategie nicht», kritisiert er die Beschaffung von neuen Kampf-Jets durch das EMD. Und: «Die Schweiz verhandelt beim Flugzeugkauf nicht mit der Gentleman-, sondern mit der Gaunerbranche. Ich glaube nicht, dass wir im EMD Leute haben, die den gerissenen Amerikanern in jeder Beziehung gewachsen sind.»

■■ Zur Wahl stehen die beiden amerikanischen Kampf-Jets F/A-18 und F-16. Gesamtumfang des Geschäfts: drei Milliarden Franken!

■■ SP-Partei-Boss Hubacher gehört seit zwölf Jahren der Militärkommission an. Er ist damit einer der erfahrensten Politiker in Militärfragen. BLICK erklärte er, warum ihm das Vorgehen des EMD die Galle hochtreibt.

BLICK Sie haben als langjähriges Mitglied der Militärkommission verschiedene Rüstungsgeschäfte aus nächster Nähe verfolgt. Gute Geschäfte, aber auch Flops. Sie stehen der bevorstehenden Flugzeugbeschaffung kritisch gegenüber. Weshalb?

HUBACHER: «Ich verstehe die ganze Kaufstrategie nicht. Wie kommt das EMD dazu, nur noch zwei amerikanische Flugzeuge im Rennen zu lassen? Heute wissen die ja, dass sie das Geschäft auf sicher haben. Wir haben uns so den Amerikanern ausgeliefert. Sie haben die Gewissheit: Die Eidgenossen sind geradezu süchtig nach unseren Produkten. Das ist eine schlechte Verhandlungsposition.»

BLICK Was hätte man anders, besser machen können?

HUBACHER: «Bis zum letzten Moment einen europäischen Konkurrenten, ich denke da an den schwedischen Gripen, im Rennen zu lassen.»

BLICK Der Gripen wurde aber vom Bundesrat als noch nicht beschaffungsreif taxiert.

HUBACHER: «Während der letzten Session telefonierte ich mit dem schwedischen Verteidigungsminister. Nach seinen Informationen hat das schwedische Parlament inzwischen 140 Stück von diesem sogenannt nicht beschaffungsreifen Flugzeug bestellt. Die Schweden werden wohl kaum ein nicht existierendes Phantom oder einen Papierflieger kaufen.»

BLICK Wir brauchen also knallharte Einkäufer? Haben wir die?

HUBACHER: «Ich glaube nicht, dass wir im EMD Leute haben, die den gerissenen Amerikanern in jeder Beziehung gewachsen sind. Wir bewegen uns im Bereich einer internationalen Rüstungslobby, wo nicht mehr die normalen Handelsbräuche gelten.»

BLICK Geht das EMD Ihrer Meinung nach zu blauäugig das Geschäft an?

HUBACHER: «In Amerika brodelt derzeit ein Rüstungsskandal, in den auch die Herstellerfirmen der beiden Flugzeugtypen verwickelt sind. Ich frage mich: Hat Bern abgeklärt, wieweit dieser Skandal auch auf das anstehende Geschäft einen Einfluss hat? Wahrscheinlich hat man das nicht abgeklärt. Die Schweiz hat ja Gottvertrauen in die Amerikaner.»

BLICK Das Milliarden-Geschäft wird noch vor das Parlament kommen. Dort werden Sie als Nationalrat Einflussmöglichkeiten haben.

HUBACHER: «Ein Rüstungsgeschäft wird letztlich oft zur Prestigefrage. Am Schluss stehen wir im Parlament vor einem Murks und werden zum reinen Absegnungsinstitut.»

SONNTAGSZEITUNG 21.8.88

Hornisse und Falke fehlten

«Flügertag 88»: Politisches Versteckspiel um mögliche Mirage-Nachfolger

VON GEORGES WÜTHRICH

FEHRALTORF (ZH) – Seltsames Versteckspiel mit «Hornissen» und «Falken»: Die zwei möglichen Mirage-Nachfolger für die Schweizer Luftwaffe, der F-16 «Fighting Falcon» und der F-18 «Hornet», fehlten gestern unentschuldigt am «Flügertag 88» auf dem Flugplatz Speck in Fehraltorf. Weil dasselbe Versteckspiel schon am vergangenen Wochenende mit einem F-16 in Altenrhein getrieben worden war, vermuten die Veranstalter politische Hintergründe.

Militärpilot Rudolf Wicki, für das Flugprogramm am Fehraltorfer «Flügertag» verantwortlich, handelte schon vor einem halben Jahr: Er versuchte über die jeweiligen Botschaften von den amerikanischen und den kanadischen Streitkräften in der Bundesrepublik je einen F-16 und einen F-18 an seine Show zu bekommen. «Alles schien o.k., bis es vor einigen Tagen mit fadenscheinigen Begründungen hiess, dass wir die beiden Flugzeuge nicht kriegen», so Wicki zur *SonntagsZeitung*. Dasselbe vor einer Woche in Altenrhein: «Wir hatten eine langfristige Zusage, und dann war einige Tage vor dem Meeting plötzlich der Ofen aus», so OK-Präsident Edy Manser.

Was war geschehen? Manser kann freier sprechen als Wicki: «Da stecken politische Gründe dahinter. Das EMD oder die Amerikaner wollten nicht noch mehr Öl in die laufende Beschaffungs-Diskussion schütten.» EMD-Sprecher Hans Rudolf Strasser winkt ab: «Das kann ich mir nicht vorstellen.» Auf der US-Botschaft hält man sich an die Erklärung: «To many requests – zu viele Anfragen für den F-16.» Und die F-16-Herstellerfirma General Dynamics geht wie gewohnt in die Offensive: «Wir wären schlechte Verkäufer, wenn wir publikumswirksame Demonstrationen hintertreiben würden», so ihr Schweizer Repräsentant Oak Schwarzenberger zur *SonntagsZeitung*.

Einzig beim gleichzeitig stattfindenenden Flugmeeting von Yverdon flog gestern ein kanadischer F-18. Doch dies offenbar nur dank den hervorragenden Beziehungen der Veranstalter zum Luftwaffenstützpunkt Baden-Soellingen, wo die kanadische Tactical Fighter Squadron 409 mit ihren «Hornets» stationiert ist.

Darf das breite Publikum die Unterschiede zwischen der F-16 und der F-18 nicht wissen? Schon der Blick zum Himmel hätte genügt, um festzustellen, dass der Unterschied zwischen dem «Kampffalken» und der «Hornisse» etwa so gross ist wie zwischen einem Porsche 911 und einem Porsche 924.

Der F-18 ist nicht nur grösser, stärker und stabiler, er besitzt auch zwei Triebwerke, was ihn wesentlich sicherer macht.

Der F-16 hat zwar hervorragende Steigfähigkeiten, aber der F-18 besitzt das leistungsfähigere Waffensystem. Nicht nur weil er 2,267 Tonnen Waffen mehr tragen kann als der F-16, sondern weil auch die Radarleistung grösser ist.

Von der *SonntagsZeitung* am Fehraltorfer «Flügertag» befragte in- und ausländische Experten sind deshalb auch überzeugt davon, dass der Systempreis der F-18 rund 30 Prozent teurer sein wird als jener der F-16. Auf den vermeintlichen Vorsprung des F-16 «Fighting Falcon» in der Evaluation angesprochen, meinte der Zürcher FDP-Nationalrat Ernst Cincera vielsagend: «Wir dürfen nicht den Fehler machen, teuer sparen zu wollen.»

4.

5.

DIE OSTSCHWEIZ 19.8.88

EMD: Kein Rüstungsskandal

Bern. (spk) Erneuter Wirbel um die Beschaffung des Mirage-Nachfolgers: Nach den Anschuldigungen gegen den Chef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Korpskommandant Walter Dürig, gerät nun Bundesrat Koller ins Schussfeld der Boulevardpresse. Der Vorwurf, er verschweige die Zahlen der Beschaffungskosten, wird aber im EMD energisch zurückgewiesen.

Unter dem Titel Rüstungsskandal wurden in der Schweizer Boulevardpresse am Donnerstag angeblich in Washington recherchierte Zahlen genannt. Danach soll der in der Evaluation stehende F/A-18 mit rund 31,7 Mio Dollar doppelt so teuer zu Buche stehen wie der ebenfalls zur Auswahl stehende F-16 (16,2 Mio Dollar). Daraus wird der Schluss gezogen, der Chef des Eidg. Militärdepartementes (EMD) habe diese Riesenpreisdifferenz unterdrückt und die Wahrheit verschwiegen.

Solche Vorwürfe werden in den Etagen des EMD indes energisch dementiert. Von einem Rüstungsskandal kann laut Christian Kurth, EMD-Pressesprecher, nicht die Rede sein. Es sei bis anhin weder ein Typenentscheid getroffen noch ein Beschaffungsantrag gestellt worden. Das EMD habe anderseits nie verschwiegen, dass der F/A-18 teurer sei als der F-16.

SCHAFFHAUSER NACHRICHTEN 19.8.88

Unser Kommentar

Flugzeugkäufe sind in der Schweiz seit dem Mirageskandal der sechziger Jahre ein Reizthema. Darum beeilte sich das EMD auch dermassen, Mutmassungen des «Blick» zu dementieren, beim anstehenden Entscheid über den F-16 und den F/A-18 könne nicht alles mit rechten Dingen zugehen.

Entscheid gefallen?

Was ist vom ganzen Wirbel zu halten? Eines scheint klar: Die Arbeitsgrupppe der Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) unter Projektleiter René Scherrer dürfte sorgfältige Arbeit leisten. Dafür bürgt ein Lob aus unverdächtigem Mund. Der – im «Kampf» um den Auftrag ausgeschiedene – schwedische Anbieter Saab-Scania (mit dem JAS-39 Grippen) war beeindruckt von der hohen Qualität und Professionalität der GRD.

Um so überraschender sind jetzt die Zahlen über Preise der beiden verbliebenen Flugzeuge, die nun den amerikanischen Budgetzahlen für 1989 zu entnehmen sind: Der F-16 soll rund 19 Millionen Dollar (30 Mio. Fr.), der F/A-18 hingegen knapp 32 Millionen Dollar (50 Mio. Fr.) pro Stück kosten. Auch wenn das nur Richtangaben sind – die Schweizer Version muss nicht die US-Version sein – und nach Zusatzausgaben für Bewaffnung, Ersatzteile, Simulatoren (Peripherie) usw. hinzukommen, ist der Unterschied doch happig.

Hält man sich nämlich vor Augen, dass bei einem Finanzrahmen von 3 Milliarden und dem Wunsch nach 40 Maschinen eine Einheit mit allem Drum und Dran 75 Millionen kosten darf, kommt man zum Schluss, dass das Geschäft schon fast gelaufen sein dürfte. Beim F/A-18 bleiben nur noch etwa 25 Millionen Franken für die Peripherie, beim F-16 hingegen gut 40 Millionen. Gemäss einer Faustregel beträgt der Systempreis für eine Einheit etwa das Doppelte des Flugzeugpreises.

Mit anderen Worten: Beim F/A-18 müsste noch ein kleines Wunder geschehen, wenn er in den Preisrahmen von 75 Millionen passen würde. Auf Experimente werden sich nämlich jene Parlamentarier, die überhaupt für ein neues Kampfflugzeug zu haben sind, bestimmt nicht einlassen. Der Mirageskandal sitzt noch zu tief. Zudem soll der F-16 der Wunschtraum vieler Kampfpiloten sein, die die «Kiste» immerhin fliegen müssen. Die Wahrscheinlichkeit ist also gross, dass der Entscheid schon gefallen ist: Die Mirage wird durch den F-16 ersetzt.

Karl Hotz

6.

LNN 20.8.88

Walter Schniepers

Berner Platte

Gut, dass die Sauregurkenzeit zu Ende ist. Weil es heuer ganz einfach nichts über Bundesratsrücktritte zu spekulieren gab, wurde am Ende von den Storysüchtigen Verschimmeltes ebenso wie Unausgegorenes serviert. Beispielsweise die Idee, unter Verzicht aufs Schotterbett im Lötschbergtunnel Huckepack-Transporte zu ermöglichen. Da wurde viel gerechnet (in Zentimetern natürlich!), aber eine Rechnung nicht gemacht: Das Schotterbett im Lötschbergtunnel ist viel niedriger als bei üblichen Streckengeleisen – so niedrig eben, dass beim Umstellen auf Betonschwellen ohne Schotter die entscheidenden Zentimeter nicht zu gewinnen sind. Es war eine Story, mehr nicht.

Tage später überraschte eine angebliche Studie des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS), wonach ohne grosse Probleme ein 40-Tonnen-Korridor durch die Schweiz auf der Schiene zu verwirklichen sei. Die Studie stammt aus tiefen SBB-Schubladen und zeigt auf, wie Fahrzeuge mit vier Metern Eckhöhe ohne allzu grossen Aufwand, dafür umwegreich durch die Schweiz gefahren werden könnten. Der Witz dabei ist: 40 Tonnen sind im Huckepack durch den Gotthard längst möglich, nur vier Meter Eckhöhe nicht. Aber was sollen solche Details . . .

Und jetzt die Flugzeugbeschaffung. Da zitierten einzelne Zeitungen auf der Suche nach dem Skandal erst ein anonymes Flugblatt, dass so dümmlich verfasst ist, dass es bei einer grossen schweizerischen Presseagentur direkt in den Papierkorb wanderte. Danach wurde wieder einmal mit Preisangaben jongliert, wurden Flugzeug- und Systempreise gemixt, bis ein schiefer Eindruck zum Skandal stilisiert werden konnte. Wer dahinter tiefere Absicht vermutet, überschätzt wohl auch in diesem Fall die Story. Wirklich Zeit, dass im Bundeshaus wieder Geschäftigkeit einkehrt und die nächste Session Gelegenheit zu konkreten sachpolitischen Spekulationen gibt!

Ein dicker Untersuchungsbericht bestätigte Anfang Woche, was alle wissen: Es wird zu schnell gefahren, vor allem auf den Autobahnen, vor allem von Lastenzügen. Für sie gilt auch auf Autobahnen Tempo 80, doch ihre Lenker foutieren sich ziemlich um diese Limite. Mindestens Tempo 100 gestatten sich die meisten, und viele halten sich schamlos an Tempo 120, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Personenwagen. Vorige Woche beklagten die SBB ihre Konkurrenznachteile gegenüber dem Güterverkehr auf der Strasse. Güterzüge fahren in der Schweiz maximal Tempo 100. Wenn allen Lastwagen-Chauffeuren, welche ihre Tempolimite um mehr als 30 Stundenkilometer überschreiten, ebenso rigoros wie Personenwagenlenkern der Führerschein entzogen würde, bekämen die SBB wahrlich zu tun . . .

SPS-Pressedienst 22.8.88 14.

DAS MILLIARDEN-RITUAL

Helmut Hubacher, Präsident SPS

Die Initiative Rüstungsreferendum, d. h. die Möglichkeit, über Rüstungskredite abzustimmen, wurde letztes Jahr von den bürgerlichen Parteien im patriotischen Hurrastil bekämpft. Die SP-Initiative ist als Anschlag gegen die Armee etikettiert worden. Trotzdem betrug die Ja-Quote 41 Prozent. Obschon die mächtigen Wirtschaftsverbände, alle Parteien der Rechten, unzählige Vereinigungen und Komitess in den grossen vaterländischen Abstimmungskreig zogen, stimmten 41 Prozent für die Initiative. Im EMD herrschte panikartige Aufregung, bürgerliche Politiker waren konsterniert, militärische und politische Führungsstäbe vermochten diesen knappen Abstimmungsausgang kaum zu fassen. Man hätte meinen müssen, der Warnschuss des Stimmvolkes sei in den betroffenen Kreisen verstanden worden. Mitnichten. Das helvetische Rüstungs-Ritual geht wie gehabt weiter. Konkret: Das Rüstungsprogramm 88 für 2'195 Millionen Franken wird von den bürgerlichen National- und Ständeräten in der üblichen strammen Zustimmungshaltung beurteilt. Der Ständerat hat das Milliardenspiel bereits abgesegnet, der Nationalrat wird den teuren EMD-Brocken in der Herbstsession berechtigt zu dieser keineswegs überraschenden Annahme. Wären da nicht aufsässige SP-Vertreter in der Militärkommission, hätten die Bürgerlichen den 2,2-Milliarden-Kredit wohl im Zweistundentakt erledigt gehabt. Ihre Neugier war bescheiden, ihr Informationsbedürfnis oder ihre kritische Sonde genügten nicht einmal minimalsten parlamentarischen Ansprüchen. Die EMD-Antragssteller hatten einmal mehr eine pflegeleichte politische Truppe vor sich. Das Stimmvolk würde staunen, wenn es live mitverfolgen könnte, wie gut programmiert und orchestriert ihre bürgerlichen Volksvertreter militärische Milliardenkredite sanktionieren. Da haben sie jeweils bei Sozial- oder Kulturausgaben weitaus grössere Mühe, da kann es oft nicht wenig genug sein. Beim EMD gelten andere Massstäbe: je mehr, desto besser.

Wenn das viele Geld wenigstens noch, militärisch betrachtet, optimal investiert würde. Aber auch das ist nicht der Fall. 472 Millionen Franken sollen beispielsweise für die sogenannte Kampfwertsteigerung des Panzers 68 eingesetzt werden. 195 Panzer 68 sollen aufgenöbelt werden, macht 2,4 Millionen pro Stück. Wer die Skandalchronik dieses Panzers kennt, wen aus dem EMD kaum mehr etwas zu überraschen vermag, ist ob der "Kühnheit" dennoch überrascht, sovieie Millionen erneut in dieses Vehikel investieren zu lassen. Aber vermutlich gilt immer noch, was der damalige EMD-Vorsteher Nello Celio am 13.6.1968 im Nationalrat erklärte, als der erste Panzer-68-Kredit zur Debatte stand: "Ce n'est pas une nécessité militaire, c'est une nécessité industrielle." Die SP-Mitglieder der Militärkommission haben, unterstützt vom Vertreter der Grünen, diesen Notstandskredit für den Panzer 68 abgelehnt. Wir werden unseren Standpunkt zu begründen wissen.

Mit dem Rüstungsprogramm 88 soll eine 4. Serie der amerikanischen Panzerhaubitzen M-109 bestellt werden. Die ersten M-109 sind 1968 gekauft worden, weitere 1974 und 1979, bisher 473 M-109, mit der 4. Serie werden es dann 581 sein. Interessant ist die Preisentwicklung von 1968 bis 1988. 1968 = 100, 1988 = 440! Dieser Höhenflug hat nur die SP-Kommissionsmitglieder aufgeregt. 1979, bei der 3. Serie M-109, prangerte CVP-Ständerat Muheim dieses "unerhörte Preisdiktat" schärfstens an, 1988 schweigen die bürgerlichen Parlamentarier in allen Landessprachen.

Zum Schluss eine "erfreuliche" Meldung. Bekanntlich entwickeln Industriefirmen im Auftrag des EMD das Funkgerät SE-225. Das Bemerkenswerte an dieser Entwicklung ist die ZEitdauer. Die Entwicklungsphase erstreckt sich über ein Vierteljahrhundert. Kostenpunkt 106 Millionen Franken. Die Truppenerprobung hat nun (endlich) gezeigt, dass das Funkgerät SE-225 für die "verbundenen Waffengattungen", um im EMD-Jargon zu bleiben, nicht beschafft werden kann. Bei diesen "verbundenen Truppen" handelt es sich um die Infanterie, Artillerie und um die Leichten Mechanisierten Truppen, d.h. um die Armee zu Lande. Das lange Ende mit grossem Schrecken wird wohl noch zu reden geben. Das militärische Restrisiko hat uns 106 Millionen Schweizerfranken gekostet. Um die Pleite nicht zum militärischen Konkurs anwachsen zu lassen, sollen die Flieger- und Flabtruppen mit dem SE-225 beliefert werden. Das heisst, so ganz sicher ist auch das noch nicht, aber man hat im EMD zumindest die Hoffnung, einen Restposten dieses Funkgerätes doch noch verantworten zu wollen. Für 106 Millionen muss schliesslich das Gesicht gewahrt werden können. Wenn auch nur scheinbar. Aber vielen kann halt das EMD nicht teuer genug sein.

spi/253/22.8.88

BZ 22.8.88

4.

EG-BEITRITT

Für Bundesrat Koller nur theoretische Frage

Die Frage eines Beitritts der Schweiz zur Europäischen Gemeinschaft (EG) stellt sich für Bundesrat Arnold Koller kurz- und mittelfristig nur theoretisch. Wie der EMD-Chef an einer Tagung der Jungen CVP zum Thema EG am Samstag in Bern erklärte, hat die Schweiz damit Zeit, ihre bisher erfolgreiche Integrationspolitik zu überprüfen.

In der letzten Zeit habe ein starker Sinneswandel zugunsten der europäischen Integration stattgefunden, sagte Koller. Angst vor wirtschaftlicher Diskriminierung wecke zwar Stimmen für einen Beitritt. Unsicherheit sei aber nicht gerechtfertigt, denn auch die Schweiz habe viel in ein zukünftiges Europa einzufügen.

Der Genfer Staats- und Nationalrat Jean-Philippe Maitre (CVP) forderte vermehrte Anstrengungen, um die Schweizer Gesetze mit den Verträgen von Rom in Einklang zu bringen. Die Schweiz müsse zudem den Föderalismus der Zusammenarbeit und nicht einen «Kantönligeist» in den Vordergrund stellen.

(ap)

WALLISER BOTE 22.8.88

Kritik am Kauf von Kampfflugzeugen

Verhandlungen mit «Gaunerbranche»

Zürich. — (AP) Im Zusammenhang mit dem Kauf neuer Kampfflugzeuge für die Flugwaffe hat Nationalrat Helmut Hubacher (SPS/BS) die Verhandlungstaktik des Eidgenössischen Militärdepartements (EMD) scharf kritisiert. «Ich glaube nicht, dass wir im EMD Leute haben, die den gerissenen Amerikanern in jeder Beziehung gewachsen sind», erklärte der SPS-Präsident in einem Interview mit dem «Blick». Nach dem Ausscheiden der europäischen Konkurrenten stehen noch die beiden amerikanischen Kampf-Jets F/A-18 und F-16 in der Evaluation.

«Die Schweiz verhandelt beim Flugzeugkauf nicht mit der Gentleman-, sondern mit der Gaunerbranche», sagte Hubacher weiter. Die Schweiz bewege sich hier im Bereich einer internationalen Rüstungslobby, wo nicht mehr die normalen Handlungsbräuche gälten.

Im Zusammenhang mit dem Rüstungsskandal in den USA wies der SPS-Präsident darauf hin, auch die Herstellerfirmen der beiden noch zur Diskussion stehenden Flugzeugtypen seien darin verwikkelt. Er glaube nicht, dass die Schweiz abgeklärt habe, wieweit dieser Skandal auf das anstehende Geschäft Einfluss habe. «Die Schweiz hat ja Gottvertrauen in die Amerikaner», erklärte Hubacher weiter.

BADENER TAGBLATT 22.8.88

«Nicht einfach von Europa bannen lassen»

Bundesrat Arnold Koller zur schweizerischen Integrationspolitik

Die Schweiz muss nach Ansicht von Bundesrat Arnold Koller Anstrengungen unternehmen, auch für die EG ein interessanter Handelspartner zu bleiben. Die Frage eines Beitritts zur Europäischen Gemeinschaft (EG) jedoch stellt sich laut dem Vorsteher des Eidg. Militärdepartementes im jetzigen Zeitpunkt nur theoretisch. So habe die Schweiz kurz- und mittelfristig Zeit, ihre bisher erfolgreich verlaufene Integrationspolitik zu überprüfen, sagte Koller an einer Veranstaltung der Jungen Christlichdemokratischen Volkspartei der Schweiz (JCVP) in Bern.

(sda) Die EG-Diskussion habe die Schweiz aus ihrem «Europaschlaf» geweckt, meinte CVP-Magistrat *Koller* im Rahmen der Veranstaltung unter dem Titel «EG 1992 – wo bleibt die Schweiz?»: Der Ruf zum Beitritt werde jedoch aus Unsicherheit erhoben, weil die Angst vor einer wirtschaftlichen Diskriminierung vorhanden sei. Diese Unsicherheit sei indes nicht gerechtfertigt, denn die Schweiz habe viel in ein zukünftiges Europa einzubringen.

Für Koller muss die Konferenz für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (KSZE) mit allen Mitteln unterstützt werden: Es müsse darauf hingearbeitet werden, dass der Freihandel im Rahmen des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens (Gatt) erhalten bleibe. Die Schweiz dürfe sich nicht einfach von Europa bannen lassen. Die Europäische Freihandelsassoziation (Efta) sei sodann keine supranationale Organisation: es sei für die Schweiz von Vorteil, wenn die Efta zusammenhalte und ein starker Partner der EG werde.

Die Schweiz sei für die EG nach wie vor ein interessanter Partner, der aber auch Gegenleistungen zu erbringen habe, schloss Koller. So müsse die Wirtschaft unter allen Umständen wettbewerbsfähig bleiben. Auch gelte es, im Landesrecht Sonderfälle zu vermeiden.

Aus Bankensicht bestehen im Hinblick auf EG 1992 nach den Worten von *Philippe de Weck*, ehemaligem Verwaltungsratspräsident der Schweizerischen Bankgesellschaft, keine grösseren Probleme. Vor der Jungen CVP legte de Weck immerhin dar, gewisse Schwierigkeiten zeichneten sich ab, die ihren Ursprung innerhalb der Landesgrenzen hätten. De Weck nannte in diesem Zusammenhang das «Unverständnis» des Bundesrates bezüglich gewisser Steuerrevisionen, namentlich der Stempelsteuer. Diese innere Gefahr sei ernster zu nehmen als äussere Einflüsse; der Bundesrat spiele mit dem Feuer, wenn er das Problem nicht ernsthaft aufgreife.

VATERLAND 22.8.88

Gedenkfeier am kommenden Freitag

Fliegerdrama im Muotatal

Am 27. August 1938, gegen 16.30 Uhr, rasten vier Beobachtungsflugzeuge einer Fünferstaffel der Schweizer Armee im schwyzerischen Muotatal in die Steilflanken der Heuberge. Acht der neun Piloten und Mechaniker verloren dabei ihr Leben. Ein Denkmal in Muotathal erinnert an das Militär-Fliegerdrama.

spk. Die Staffel von fünf Armee-Beobachtungsflugzeugen startete am 27. August 1938 in Dübendorf mit Ziel Lugano. Dort sollte die Staffel an einem Flugtag die Militäraviatik vertreten. In der Gegend des Muotatals geriet die Staffel zwischen zwei Wolkenschichten, dabei müssen die Piloten die Orientierung verloren haben. Auf der Suche nach einem Wolkenloch geriet das Geschwader auseinander. Nur einem Flugzeug gelang es Lugano anzufliegen. Die anderen vier Maschinen zerschellten alle am Heuberg im Muotatal.

Rekonstruktionen des Unfallhergangs haben damals gezeigt, dass der Staffelführer vermutlich umkehren und nach Dübendorf zurückfliegen wollte. Beim Manöver, eine Rechtsschleife zu ziehen, verloren die Flugzeuge stark an Höhe und zerschellten am Südhang des Heuberges. Die Unfallursache, so der damalige abschliessende Bericht, sei in der falschen Beurteilung der Distanzen und der Höhe zu suchen. Acht Piloten und Mechaniker verloren dabei ihr Leben. Zwei Piloten konnten im unwegsamen Felsgelände schwer verletzt, aber lebend geborgen werden, einer starb später an den zugezogenen Verbrennungen.

Sammlung für Denkmal

Der schreckliche Militärflugunfall, für die damals noch bescheidene Militärflugwaffe eine echte Katastrophe, bewegte vor 50 Jahren die ganze Schweiz. Kurz nach dem Unfall lancierte die Gemeinde Muotathal eine landesweite Sammlung, um den tödlich Verunfallten ein Fliegerdenkmal zu setzen. Am 31. August 1941 wurde das Denkmal an der Hauptstrasse mitten im Dorf eingeweiht. Die bis heute gut gepflegte Skulptur stellt einen Hirten dar, der gegen den Himmel eine abwehrende Haltung einnimmt.

50-Jahr-Gedenkfeier

Mit einer Kranzniederlegung und einem Überflug samt Ehrenschleife durch heutige Militärflugzeuge wird am Freitag, 26. August, beim symbolischen Fliegergrab in Muotathal der Flugzeug-Katastrophe von 1938 gedacht. Ehemalige Fliegerkameraden, Armeepiloten und Behördenvertreter haben sich zur schlichten Feier angesagt.