Département militaire fédéral
Dipartimento militare federale

Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen
Commandement des troupes d'aviation et de défense contre avions
Comando delle truppe d'aviazione e di difesa contraerea

3003 Bern, 15.9.88

Rückfragen an
Rappel au

Reg.No.

Zeichen/Référence

- Kdt FF Trp (2)
- C AKP
- C SPL
- CFE
- SC FF Trp
- Kdt Flwaf Br 31
- Waf C FF Trp
- Dir BAMF
- POL NKF (Hr Scherrer)

Pressequerschnitt NKF, 3. Teil

Als Beilage erhalten Sie die dritte Zusammenstellung aller Presseartikel NKF, die nach dem 30. Juni 1988 bis und mit heute erschienen sind. Darin nicht enthalten sind die Publikationen über die Ausstellung der beiden Typen an der AMEF 88 in Dübendorf (da bereits im Pressespiegel AMEF 88 integriert).
Weitere Publikationen werden in einer vierten Zusammenstellung verschickt.

KFLF / Information
H.R. Häberli

9.82 3000 18006/7

Eidgenössisches Militärdeparte
Département militaire fédéral
Dipartimento militare federale
Departament federal militar

KFLF / INFO D
Kdt FF Trp
CFE
SC FF Trp
SFFND
zurück an Info D

1.

PRESSESPIEGEL I.+II.
REFLETS DE LA PRESSE
RIFLESSI DELLA STAMPA
REFLEX DA LA PRESSA 12.9.88

28 statt 40 Mirage-Nachfolger?

TAGES-ANZEIGER 10.9.88

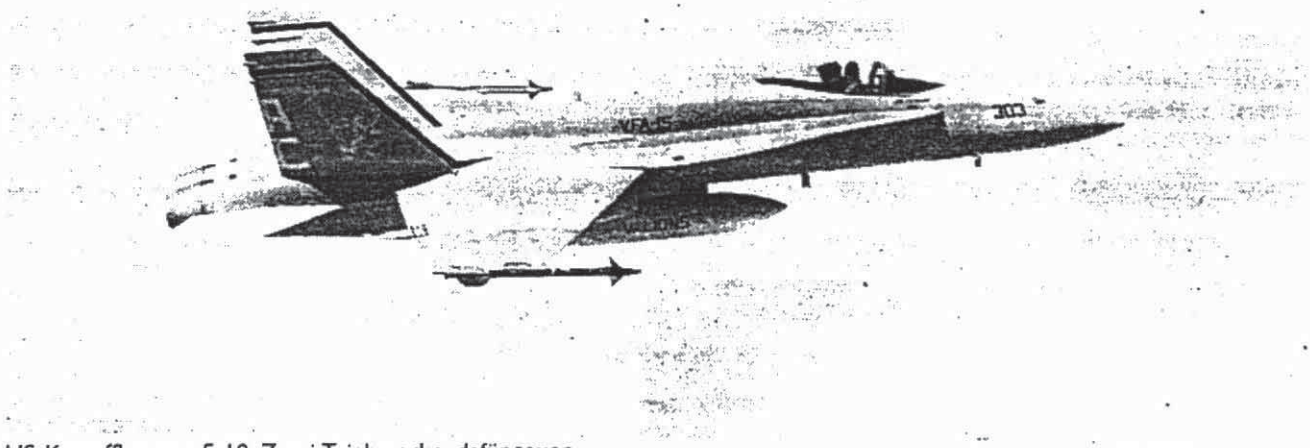
Die Schweizer Flugwaffe kann möglicherweise nur 28 der ursprünglich vorgesehenen 40 Mirage-Nachfolger beschaffen.

Farnborough/Zürich. – Nach Informationen am Rande der Luft- und Raumfahrtausstellung im britischen Farnborough will die Projektkommission der Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) der Rüstungskommission Antrag auf die Beschaffung der F-18 von McDonnell Douglas stellen. Da der Systempreis für die Maschine jedoch 125 Millionen Franken beträgt (die F-16 würde 75 Millionen Franken kosten) und der Kostenrahmen nach Aussagen von EMD-Chef Arnold Koller auf 3,5 Milliarden Franken beschränkt bleibt, kann die Flugwaffe damit nur zwei Staffeln zu zwölf Flugzeugen bilden, plus vier Reservegeräte.

EMD-Informationschef Hans-Rudolf Strasser meinte am Freitag auf Anfrage, dass er zu diesen neusten Zahlen nicht konkret Stellung beziehen könne. Er mache lediglich darauf aufmerksam, dass das Leistungspotential der gegenwärtigen Kampfflugzeuggeneration weit grösser sei als früher, so dass eine Verminderung gegenüber der 36 zu ersetzenden Mirage möglich sei.

(wae.)

Seite 7: Reicht das Geld bloss für 28 Stück?



US-Kampfflugzeug F-18: Zwei Triebwerke, dafür teuer.

(Bild Pressedienst) ./.

Verteiler

- DC
- E
- L
- CP
- RI
- RA
- AA
- AL
- FA
- Str
- Kd
- Zf
- Mi
- Si
- CFK
- CA
- L - T
- TID
- Dck D B'Vers
- Sekr Mil Kom
- EFK
- Kdt Gst Kurse
- GGST
- GA
- GRD
- KFLF
- IGV
- FAK 1
- FAK 2
- Geb AK 3
- FAK 4
- Bundeskanzlei
- Uebersetzungsdienst
- EVED

Eidgenössisches Militärdepartement
Département militaire fédéral
Dipartimento militare federale
Departament federal militar

Information
Information
Informazione
Informaziun

009118

An:	KFLF + GRD
Von:	EMD-Info
weiterleiten an:	Kdt FF Trp / RC
Total Blätter:	3
Datum, Zeit:	12.9.88, 0905
Bemerkungen:	DRINGEND

KFLF
12. SEP 1988

Kdt		
Stabsof		
Sekr		
C AKP		
SFFND		
SPL		
Info D		
Dok D		
CFE		
BAFF		
BAMF		
Regi		

Mit freundlichem Gruss

Eidgenössisches Militärdepartement
Département militaire fédéral
Dipartimento militare federale
Departament federal militar

Information
Information
Informazione
Infurmaziun

3003 Bern, 12.September 1988

Sprachregelung

Entwurf Str

Zum NKF-Poker von TA und Blick

Aufgrund von Preisangaben, die er angeblich aus Farnborough mitgebracht hat, spekulierte Marcel Wueber am Samstag im TA über die angebliche Flottengrösse von FA-18 resp F-16, die sich die Schweiz leisten könne.

Am Montag doppelt Suremann im Blick ultimativ nach: Die Zahlen müssen auf den Tisch.

Man erinnert sich, dass Suremann der erste war, der aufgrund völlig falscher Vergleichzahlen ein Kesseltreiben um die NKF-Beschaffung unter dem Stichwort "Rüstungsskandal" angefangen hat.

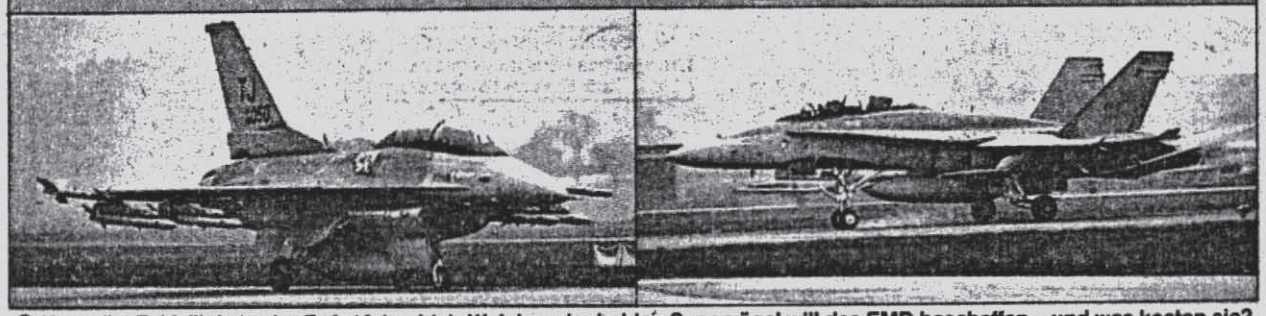
Auf zu erwartende Fragen ist wörtlich zu erklären:

"Die Evaluation der beiden zur Auswahl stehenden Flugzeugtypen ist noch nicht abgeschlossen. Das EMD wird die Oeffentlichkeit rechtzeitig - wie seit langem angekündigt - über die Ergebnisse der abgeschlossenen Evaluation orientieren.

Im Augenblick überlassen wir das Spekulieren den Journalisten."

Blick 12. Sept. 1988

Neue Kampf-Jets



● Kampfjet F-16 (links) oder F/A-18 (rechts): Welchen der beiden Supervögel will das EMD beschaffen – und was kosten sie?

Herr Bundesrat Koller:

● Militärdepartement-Chef Bundesrat Arnold Koller.

Sagen Sie uns die Wahrheit!

VON THOMAS SUREMANN

BERN – Herr Bundesrat Koller, jetzt reicht's! Heute noch müssen Sie als EMD-Chef Zahlen und Fakten zur 3 Milliarden teuren Kampfflugzeugbeschaffung auf den Tisch legen: Sonst droht eines der grössten Rüstungsgeschäfte der Schweiz endgültig zur Schmierenkomödie übelster Art zu verkommen!

Die Ausgangslage: Zur Wahl als neues Kampfflugzeug für die Luftwaffe stehen die beiden amerikanischen Kampf-Jets F/A-18 und der F-16. Vor drei Wochen enthüllte BLICK, dass zwischen den beiden Fliegern eine enorme Preisdifferenz besteht: 50 Millionen für den F/A-18, nur 25 Millionen für den F-16. Das EMD dementierte heftig. Man dürfe nicht von den Stückpreisen, sondern nur vom gesamten Waffensystem ausgehen – so die Militär-Gewaltigen.

Am Samstag nannte der «Tages Anzeiger» den Systempreis: 125 Millionen für den F/A-18, 75 Millionen für den F-16. Eine Preisdifferenz von gut 60 Prozent!

Immer noch sagt aber das EMD: Die Preisdifferenz zwischen den beiden Systemen beträgt bloss 20 Prozent. Was stimmt nun, wem darf man glauben?

Jetzt muss endlich Klarheit geschaffen werden. Die Zahlen gehören auf den Tisch – und zwar sofort! Die Schweizer Bevölkerung, die die Flieger schliesslich bezahlen muss, hat Anrecht auf detaillierte Auskunft.

Darum, Herr Bundesrat Koller, verlangen wir Antwort auf drei Fragen:

● Wieviel kosten die Supervögel?

● Welches Flugzeug und welche Stückzahl will man beschaffen?

● Stimmt es, dass der Konkurrent F-16 aus dem Rennen geflogen ist, nachdem der Bundesrat dem F-16-Hersteller das Geschäft mit den «Stinger»-Flablenkwaffen zugeschanzt hat?

Dass man diese Fragen heute, am 12. September 1988, beantworten kann, wissen Sie genau, Herr Bundesrat. Wir warten auf Ihre Stellungnahme!

SCHWEIZ

TAGES-ANZEIGER

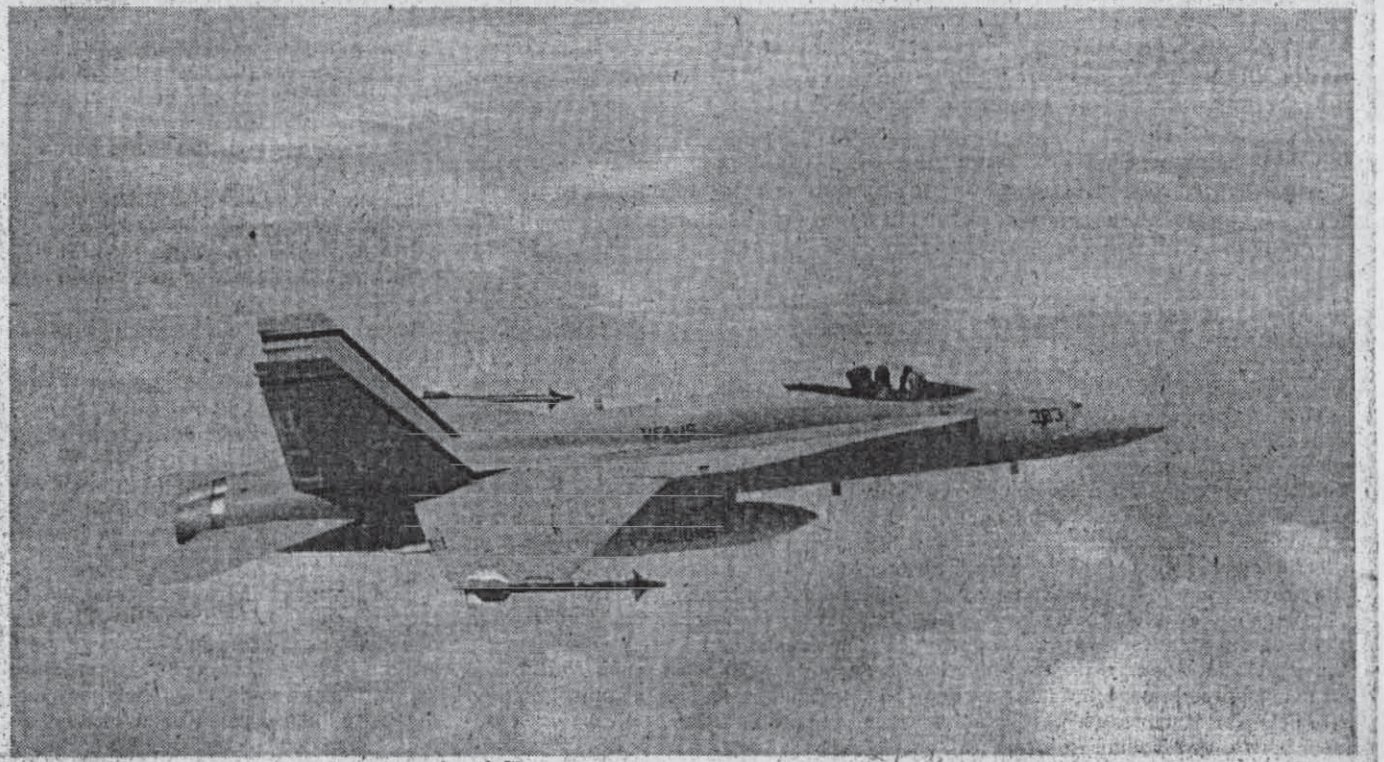
Samstag, 10. September 1988

Reicht das Geld bloss für 28 Stück?

Die Beschaffungsinstanzen liebäugeln mit dem F-18, aber er kostet 125 Mio. Fr. pro Stück

Die Schweizer Flugwaffe erhält möglicherweise nur 28 neue Kampfflugzeuge als Mirage-Ersatz. Dies wurde am Rande der Luft- und Raumfahrtausstellung in Farnborough bekannt. Nach Angaben aus Herstellerkreisen ist der Systempreis (Flugzeug inklusive Ersatzteile usw.) beim F-18 weit höher, als bisher von den Schweizer Behörden offiziell zugegeben worden ist.

■ VON MARCEL WAEBER



US-Kampfflugzeug F-18: Zwei Triebwerke, dafür teuer. (Bild Pressedienst)

Die Schweizer Flugwaffe muss bis zu Beginn der neunziger Jahre die 36 verbliebenen Mirage ersetzen, da die Fluggeräte in der Abfangrolle nicht mehr zu genügen vermögen. Die Schweizer Flugwaffe hat als Nachfolgetypen die F-16 von General Dynamics und F-18 von McDonnell Douglas im April dieses Jahres unter anderem auch auf Kriegsflugplätzen in den Alpen getestet. Korpskommandant Walter Dürig bezeichnete die beiden US-Flugzeuge gegenüber der «Schweizerischen Handelszeitung» vom Donnerstag «als praktisch ebenbürtige Hochtechnologieprodukte». Das gelte für Feuerleit- und Navigationssysteme, das Flugverhalten mit verschiedenen Aussenlasten, für die Beschleunigung, den «Touch-and-Go» unter schwierigen alpinen Bedingungen oder die Möglichkeiten der Bewaffnung.

Zweites Triebwerk unnötig?

Bereits früher war durchgesickert, dass die F-16 vor allem eine bessere Steigleistung hat, die F-18 hingegen ein leichtes Plus beim Radarsystem aufweist. Der Umstand, dass die F-16 nur über ein Triebwerk verfügt (wie die Mirage) war damals nicht besonders gewichtet worden, weil sich in der «beschränkten Geographie» der Schweiz ein zweites auch nicht aufdrängt (im Unterschied zum US-Einsatzspektrum: Die F-18 wird primär auf Flugzeugträgern eingesetzt).

Die Schweizer Flugwaffe und EMD-Chef Bundesrat Arnold Koller haben in offiziellen Verlautbarungen jeweils von 40 Flugzeugen in einer ersten Beschaffungstranche gesprochen. Während zuerst von drei Milliarden Franken die Rede war, wurde der Beschaffungsrahmen in der Folge auf 3,5 Milliarden erweitert, was bei den Parlamentariern als absolute Schmerzensgrenze betrachtet wird.

Obschon verschiedene Kriterien, insbesondere der Preis, für die F-16 sprechen (TA vom 19. August), hat die Projektkommission der Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) unter dem Vorsitz von René Scherrer die Absicht, der Rüstungskommission die Beschaffung des zweistrahligen F-18 zu beantragen.

125 oder 75 Millionen?

Wie nun an der britischen Luftfahrtausstellung bekannt geworden ist (die Spitzen der Flugwaffe und der GRD hielten sich ebenfalls in Farnborough auf), lassen sich im Rahmen der vorgegebenen Kostenlimite nur 28 F-18-Kampfflugzeuge beschaffen, und dies zu einem Systemstückpreis von 125 Millionen Franken. Die Flugwaffe könnte mit dieser Anzahl bloss zwei Staffeln à zwölf Maschinen in die Luft bringen, plus vier Reserveflugzeuge. Wesentlich besser zeigt sich das Bild beim Gegenstück F-16. Der Systempreis des Nato-Standardflugzeugs liegt im Kostenrahmen, d. h., es könnten mit den ca. 3 Milliarden 40 Flugzeuge beschafft werden, zu einem Stückpreis von 75 Millionen Franken.

In den Systempreisen ist das Fluggerät, Ersatzteile, Simulatoren, Instruktion und Munition inbegriffen. In der sogenannten Peripherie scheint nun die von der Flugwaffe benötigte Lenkwaffe Amraam (Advanced medium-range air-to-air missile) nicht inbegriffen zu sein. Wie Korpskommandant Dürig an den Meisterschaften der Fliegertruppen vor zwei Wochen erklärte, ist eine separate Vorlage zur Beschaffung dieses hochstehenden Flugkörpers vorgesehen, der einer speziellen Exportgenehmigung des Pentagon bedarf. Gemäss englischen Quellen wird der selbstzielsuchende Flugkörper Amraam nicht eine halbe, sondern bis zur Auslieferung an die Truppe eine ganze Million Franken pro Stück kosten. Wie viele Lenkwaffen die Schweiz kaufen will, fällt unter die Geheimhaltung, doch ist anzunehmen, dass auch bei bloss 28 neuen Kampfflugzeugen mindestens 250 Millionen Franken aufzuwenden sind.

EMD-Informationschef Hans-Rudolf Strasser wollte zu den neuesten Zahlen aus Farnborough und zur Verminderung der Zahl der Flugzeuge nicht klärend Stellung beziehen. «Ich kann nur darauf hinweisen, dass es 36 Mirage-Flugzeuge zu ersetzen gilt.» Strasser meinte jedoch in Vermeidung einer Bestätigung oder eines Dementis, dass die neuen Kampfflugzeuge beträchtlich höhere Kampfleistungen erbringen würden, so dass nicht mehr eine 1:1-Beschaffung vonnöten sei.

Sept. 1988

Neue Kampf-Jets

Herr Bundesrat Koller:

Sagen Sie uns die Wahrheit!

VON THOMAS SUREMANN

BERN – Herr Bundesrat Koller, jetzt reicht's! Heute noch müssen Sie als EMD-Chef Zahlen und Fakten zur 3 Milliarden teuren Kampfflugzeugbeschaffung auf den Tisch legen: Sonst

● So titelte BLICK in seiner gestrigen Ausgabe.

EMD blockt weiter ab!

VON THOMAS SUREMANN

BERN – Bundesrat Arnold Kollers Militärdepartement hüllt sich weiter in Schweigen: BLICK forderte gestern den Magistraten auf, endlich die Wahrheit im Geschäft um die neuen Kampfflugzeuge zu sagen: Wieviele Flugzeuge schafft man zu welchem Preis an?, lautete die klare Frage. Die nichtssagende Antwort aus dem EMD: «Es wird sich weisen, wieviele Flugzeuge für 3 Milliarden Franken gekauft werden.»

BLICK berichtete, dass neuste Zahlen einen 60prozentigen Preisunterschied zwischen den beiden amerikanischen Kampfflugzeugen F/A-18 und F-16 zeigen. Das EMD spricht dagegen von einer Preisdifferenz von nur 20 Prozent.

Wenn die Preisdifferenz tatsächlich 20 Prozent beträgt, muss das EMD die Grundpreise der einzelnen Flugzeuge kennen. Nur so lässt sich schliesslich die Differenz errechnen. Und wenn man die Grundpreise kennt, so muss es auch möglich sein, Angaben zur Stückzahl zu machen. Warum nennt das EMD die Zahlen nicht?

Der Verdacht liegt nahe, dass die Schweizer von den Amerikanern ausgetrickst wurden. Die ursprünglichen Preisversprechungen stimmen womöglich nicht mehr mit der Realität der schriftlichen Offerten überein. Die beiden US-Anbieter haben sich womöglich längst geeinigt, wer der Schweiz welches Flugzeug verkauft.

Nur so lässt sich die Sprachlosigkeit der EMD-Gewaltigen erklären!

Lesen Sie auch Turi Honeggers Kolumne auf Seite 32

Neue Kampf-Jets: Bald wieder Skandale und faule Kompromisse?

von turi honegger

Flugzeugbeschaffungen der Armee waren bis heute in unserem Land eine einzige Kette von Skandalen und Debakeln. So schon 1958, als das Parlament die Beschaffung des startklaren P-16, nur weil zwei Maschinen in den Bodensee gestürzt waren, ohne dass den Piloten dabei etwas passiert war, abgelehnt hat. Der P-16 war zu seiner Zeit das weltbeste Kampfflugzeug.

Den Mirage-Skandal, der 1964 das EMD schüttelte, erlebte ich hautnah. Er führte zum Rücktritt von Bundesrat Paul Chaudet («Ich verstehe von solchen Waffensystemen nichts!»). Die vorgesehene Hunderter-Serie wurde auf fünfzig Stück reduziert: ein beschämendes Versagen der Militärs, aber vor allem der Politiker.

Ich habe damals zusammen mit Martin Speich die Mirage-Affäre genau ausrecherchiert und just vor der entscheidenden September-Session der Eidgenössischen Räte eine Serie im BLICK geschrieben.

Sie deckte klar auf, dass die industrielle Planung für den Lizenzbau des teuren Vogels fehlte. Damals wurde von höchsten Stellen gelogen, was das Zeug hielt. «Helvetische Perfektion» führte dazu, dass die Mirage doppelt so viel kostete als anfänglich angegeben wurde.

Der damalige Nationalrat Kurt Furgler, der die Mirage-Untersuchungskommission leitete, hielt vor dem Parlament eine brillante Rede, vor der «fast» alle auf die Knie gingen. Aus «staatspolitischen Gründen» seien Hunderterserien nicht zu verantworten, rief er aus. Und er schickte den falschen Mann in die Wüste: Fliegerchef Étienne Primault musste den Hut nehmen. Die Schuld lag aber eindeutig bei Generalstabschef Jakob Annasohn, der das Pflichtenheft vernachlässigt hatte.

Das jetzige Gerangel, das seltsame Schweigen des EMD um die Beschaffung des neuen amerikanischen Kampfflugzeuges erinnert in höchst peinlicher Art an jene skandalösen Vorgänge. Damals, nach dem Reduktionsbeschluss des Parlaments, brachte BLICK den Bericht mit der Schlagzeile «Fauler Kompromiss». Sind wir bald ein neues Mal so weit? ——

Die Meinung der BLICK-Kolumnisten muss nicht unbedingt mit jener der Redaktion übereinstimmen.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

BLICK
CH - ZUERICH
Auflage taeglich 375,288
Argus Media No. 1365

7. September 1988

337.1

● Zum erstenmal im Westen vorgestellt: die MiG-29, hier die zweisitzige Version.

Sowjetischer Super-MiG:

Ein Fall für die Schweiz?

■■ Glasnost macht's möglich: Der sowjetische Super-Kampfjet MiG-29 kann auch von der Schweizer Armee gekauft werden. «Eine Lieferung der Maschine an die Schweiz wäre möglich», gibt der Stellvertretende sowjetische Luftfahrtminister Wiktor Maximowski an der Luftfahrtschau im englischen Farnborough bekannt.

■ Fachleute bestätigen: Die MiG-29 ist leistungsfähiger als die von der Schweizer Armee evaluierten amerikanischen F-16 und F/A-18.

■ In Farnborough wird die MiG-29 erstmals in einem Nato-Land gezeigt. Die Demonstrationsflüge sind eindrücklich: Zwei Triebwerke mit je 8300 kp Schubkraft heben den Jet in nur sieben Sekunden in die Lüfte. Beinahe senkrecht steigt das Kampfflugzeug in den Himmel. Tausenden von Zuschauern, darunter auch einer Delegation der Schweizer Flugwaffe mit Korpskommandant Walter Dürig, bleibt vor Staunen der Mund offen.

■ «In der Schweiz gibt es keine grundsätzlichen Überlegungen, die den Einkauf von sowjetischem Waffenmaterial verhindern würden», meint Hugo Wermelinger von der Gruppe für Rüstungsdienste.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37
BERNER ZEITUNG
AUSGABE STADT + REGION BERN
CH - BERN
Aufl.t. 61,070/Total 121,887
Argus Media No. 1403

5. September 1988

337

Reichtum der Schweiz für Flugzeuge vergeuden?

Beim Militär sparen

Die Schweiz als kleines Land braucht keine Luftwaffe und im Grunde genommen auch keine Armee. Wir würden uns im sogenannten Ernstfall zu Tode verteidigen. Zerstörte Atomkraftwerke in einem Krieg würden uns auch ohne Atombomben tödlich radioaktiv verseuchen. Meinungsumfragen haben immer wieder gezeigt, dass die meisten Schweizer zuerst beim Militär sparen wollen. Wenn jetzt die hohen Offiziere und der sozialdemokratische Finanzminister Otto Stich plötzlich auf unsere Kosten grosszügig für neue Kampfjets drei Milliarden ausgeben wollen, bin ich dagegen. Viele Schweizer leben unter dem Existenzminimum. Ein Bauarbeiter mit einer dreiköpfigen Familie mit einem Einkommen von 2553 Franken netto pro Monat lebt unter dem Existenzminimum. Der Minimalbedarf an Geld für eine dreiköpfige Familie beträgt monatlich 2855 Franken («Bau und Holz», 18.8.1988). Abgesehen davon, dass wir keine Luftwaffe und keine Armee brauchen, sollten wir doch zuerst einmal schauen, dass es in der Schweiz keine Leute mehr gibt, die unter dem Existenzminimum leben müssen. Es ist eine Schande, dass die Politiker den Reichtum der Schweiz für die Armee und Flugzeuge vergeuden, während alleinstehende Mütter und unsere Grosseltern kaum genügend Geld haben, die Miete zu bezahlen.

Im Grunde geht es doch nur um das Geschäft. Nachdem die Rüstungskonzerne nicht mehr den kriegführenden Irak und den Iran beliefern können, suchen sie neue Abnehmer für ihr Kriegsgerät, für ihre Flugzeuge, Kanonen und Bomben. Sie haben jetzt wieder einen Dummen gefunden, der ihre Kasse füllt: Die Schweiz.

HEINRICH FREI
Zürich

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

BASLER ZEITUNG
CH - BASEL
Auflage taeglich 114,413
Argus Media No. 1040

1. September 1988

3371

Pentagonskandal ohne Einfluss

Bern. SDA. Die Schweiz und die von ihr geplante Beschaffung eines neuen Kampfflugzeugs ist von der Pentagonskandal genannten amerikanischen Schmiergeldaffäre dieses Sommers nicht berührt. Wie der Bundesrat in seiner Antwort auf Einfache Anfragen der Nationalräte Jean Ziegler (SP, GE) und Cyrill Brügger (SP, FR) festhält, betreffen die Vorgänge innerhalb der Herstellerfirma des F-16 (General Dynamics) und des F-18 (McDonnell-Douglas) und der amerikanischen Verwaltung die Schweiz nicht. Die Schweiz sei denn auch in keinerlei Untersuchungen verwickelt.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

SCHWEIZER ILLUSTRIERTE
CH - ZUERICH
Auflage woechentl. 207,901
Argus Media No. 3008

5. September 1988

3371

Typ F/A-18: höhere Technologie bei tieferem Preis?

Gewisse Herren

Reportage über die teuerste Flugzeugbeschaffung (SI 34/88)

Es wird immer deutlicher, dass unsere Armee nicht in erster Linie der Landesverteidigung dient, sondern als Geschäftsgrundlage für gewisse Herren und Firmen. Wie schon bei früheren Anschaffungen kommt es nicht so sehr darauf an, das Beste zu kaufen, sondern darauf, dass möglichst viele Leute viel Geld verdienen.

Walter Beech, Filisur

Die Schweiz als kleines Land braucht keine Luftwaffe und auch keine Armee. Zerstörte Atomkraftwerke würden uns in einem Krieg auch ohne Atombomben radioaktiv tödlich verseuchen. **H. Frei, Zürich**

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

IL LAVORATORE
CH - LUGANO
Tiratura settiman. 1,800
Argus Media No. 3956

2. September 1988

/337 1

In margine all'acquisto dei nuovi caccia

Volo acrobatico del DMF

Il Dipartimento Militare Federale conosce l'arte di raccontare bugie. Con un vigoroso colpo di spugna, il DMF ha ignorato le accuse anonime e gli articoli della stampa che parlavano di uno scandalo legato all'acquisto del nuovo aereo da combattimento. Agli F-16 che si afferma voler acquistare, si preferirebbero oggi gli F/A-18, passando però sotto silenzio il fatto che questi costano il doppio!

«I prezzi validi negli Stati Uniti per gli aerei F-16 e F/A-18 non sono paragonabili», afferma arrabbiato il portavoce del DMF. «Inoltre la scelta sarà fatta solo in autunno e i 3 miliardi dell'operazione faranno parte del programma d'armamento 1990». Ciò significa che nessuno sa ancora quale caccia avvelenerà nei prossimi anni lo spazio aereo del nostro Paese.

«I prezzi definitivi non li conosciamo ancora», si continua a ripetere a Berna. Inoltre, precisano a Palazzo, si dovranno paragonare due insiemi che comprendono l'apparecchio, l'armamento, i pezzi di ricambio, i simulatori di volo e il materiale di formazione. Questo equipaggiamento rappresenta una parte importante del prezzo». Dunque, se abbiam capito bene, tutto aumenterà! L'F-16 è passato in un anno da 14,6 milioni di dollari a 19,1; l'F/A-18 da 27,2 a 31,7 milioni. «Ma, così cercano di convincere l'opinione pubblica, non si tratta più degli stessi apparecchi!»

Sarà per il DMF un vero volo acrobatico: o si rispetta la «somma» decisa e si comprano meno aerei del previsto, oppure si chiede un nuovo credito... Nei due casi, il popolo viene ingannato. Quaranta aerei da combattimento erano giudicati indispensabili, erano balle... I crediti verranno sorpassati, Pantalone pagherà.

L'ombra dei Mirages che erano stati all'origine delle dimissioni dell'allora consigliere federale P. Chaudet si allunga minacciosa su questo dossier.

F-16 o F/A-18! Nell'ora in cui le Grandi Potenze parlano di disarmo e i cannoni tacciono un po' ovunque, il dibattito ci sembra sorpassato. F-16 o F/A-18! Bisognerebbe smetterla con questa corsa al super-riarmo, con questa follia guerriera. Bisogna entrare finalmente nell'era dell'intelligenza. Gli stessi crediti per l'armamento sono uno scandalo! Pensate che, per la sola Svizzera, inghiottono 15 milioni di franchi al giorno.

Un F/A-18 (o 2 F-16) costano come una scuola, come un centro ospedaliero. Come...

E i pretesti cominciano a scarseggiare. Nel 1977 il brigadiere Jeanmaire l'aveva fornito, anche se involontariamente. Si era sbandierata la minaccia sovietica. Nel 1988, il DMF appare disarmato! Anche se... Non dimentichiamo che le spese militari sfuggono ancora al referendum!

gb.

3371 / 3312

SFR-Hearing am 20. August in Bern:

Welcher Widerstand gegen die neuen Kampfflugzeuge?

Bisher verlief die öffentliche Diskussion um das neue riesige Kampfflugzeug-Beschaffungsprogramm der Schweizer Armee allenfalls um die Frage, ob das eine oder andere der amerikanischen Erzeugnisse zu teuer sei. Ob das grösste Rüstungsprogramm aller Zeiten jedoch grundsätzlich verfehlt ist, stand kaum zur Debatte. Der Schweizerische Friedensrat hatte deshalb auf den 20. August zu einem Hearing in Bern eingeladen, an dem die eigentlichen Aspekte der Flugzeugbeschaffung im Vordergrund standen: Das jegliche finanzielle Grenzen sprengende fliegerische Aufrüstungsprogramm der 90er-Jahre und die ökologischen Konsequenzen seiner Verwirklichung. Nach einem Einführungsreferat von Peter Anderegg von der Dübendorfer Gruppe gegen Fluglärm, das die Auswirkungen des zunehmenden Fluglärmterrors skizzierte, ergänzt von den Beschreibungen des Lärmexports der Schweizer Flugwaffe in Sardinien, schätzten die beiden Nationalräte Hans Meier (GP) und Hansjörg Braunschweig (SP) ein, dass sich ihre Fraktionen mehrheitlich gegen die Kampfflugzeugbeschaffung aussprechen werden – nicht nur aus Kostengründen, sondern weil hochtechnologisierte Waffen weder mit dem Umweltschutz- noch mit dem Milizgedanken der Armee vereinbar seien. Zudem sei die Einsatzdoktrin unklar – das neue Flugzeug sei für die Luftraum-Verteidigung kaum, jedoch für die offensive Bekämpfung von Zielen im Ausland äusserst geeignet.

In der Diskussion um einen möglichen Widerstand ausserhalb des Parlaments zeichnete sich schnell die relative Ohnmacht gegenüber diesem Aufrüstungsprogramm ab: Nachdem die Rüstungsreferendumsinitiative vom Volk abgelehnt worden war, kann über eigentliche Rüstungskredite nach wie vor nicht abgestimmt werden. Hansjörg Braunschweig schlug deshalb vor, mittels der Lancierung einer Rüstungs*moratoriums*initiative, die eine fünfzehnjährige Einfrierung der Rüstungsausgaben bis zum Jahr 2003 fordert, einen gesamtschweizerischen Weg zur Bekämpfung der weiteren Aufrüstung zu suchen. Während dieses Moratoriums soll sich die Schweiz z.B. im Rahmen der KSZE um konkrete Abrüstungsvereinbarungen bemühen. Als weitere mögliche Stossrichtungen wurden eine Rüstungs*reduktions*initiative genannt, die z.B. eine jährliche Minderung der Rüstungskredite von 10% fordert – oder eine Initiative mit einer etwas erweiterten Stossrichtung, die sämtliche *Sonderrechte der Armee*, insbesondere gegenüber den Umweltschutzgesetzen, aufheben will. Die Fragen, inwieweit solche Projekte die Kampfflugzeugbeschaffung wirklich verhindern können und ob vor der Abstimmung über die GSoA-Initiative ein weiteres friedenspolitisches Volksbegehren lanciert werden soll, mussten offengelassen werden. Beschlossen wurde, alle Interessierten zu einer weiteren Besprechung auf Samstag, 29. Oktober in Bern einzuladen, an der über konkrete Vorschläge über Art und Weise eines Widerstandes gegen die Kampfflugzeuge diskutiert werden soll. Vorgängig wird auch in der welschen Schweiz im September ein Treffen zur gleichen Frage stattfinden. Informationen: SFR, Postfach 6386, 8023 Zürich, Tel. 01/242 93 21.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/262 40 07

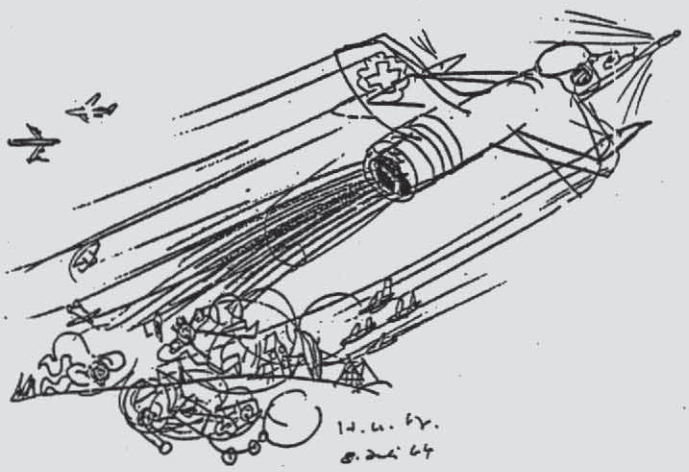
FRIEDENSZEITUNG
CH - ZUERICH
Auflage monatlich 5,800
Argus Media No. 3988

September 1988

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

FRIEDENSZEITUNG
CH - ZUERICH
Auflage monatlich 5,800
Argus Media No. 3988

September 1988



Friedensschalmeien aus dem Bundeshaus

'Frieden' ist in der Schweiz lange Zeit ein Schimpfwort gewesen. Bis 1945 hatte es als Synonym für die anfängliche Anpassungs-Politik Frankreichs und Englands gegenüber Hitlerdeutschland gegolten, als unschweizerisch also. Später galt es als Schimpfwort für Pazifisten, denen ebenfalls die angestrebte Anpassung – dannzumal an den Kommunismus – angedichtet wurde.

Heute brüstet sich die Landesregierung höchstselbst eines immer massiveren Friedenseinsatzes. Aktive Friedenspolitik wolle man betreiben, heisst es im jüngsten 'Bericht zur Friedens- und Sicherheitspolitik der Schweiz'. Was auf den ersten Blick wie eine Kehrtwendung aussieht, entpuppt sich auf den zweiten zu einem grossen Teil als ein eher simpler Trick mit der Terminologie:

Was für die Sicherheit nach innen getan wird, heisst gemäss dieser Sprachregelung 'Sicherheit' (oder Armee oder bewaffnete Neutralität). Was hingegen für die vermeintliche schweizerische Sicherheit nach aussen unternommen wird, läuft neuerdings unter der Rubrik 'Frieden'. So ist denn im Gesamten Sicherheit und Frieden dasselbe: die Armee eigentlich eine grosse Friedensbewegung, die Friedens- bzw. Aussenpolitik die «ausgreifende Komponente» der Sicherheitspolitik.

Die Skepsis gegen diese Friedensschalmeien richtet sich nicht gegen eine aktivere Haltung nach aussen. Nichts gegen eine allfällige Mission von alt Bundesrat Furgler bei den Genfer Golf-Verhandlungen, nichts gegen das Schweizer Flugzeug für das Uno-Überwachungsteam beim Golfkrieg-Waffenstillstand, nichts gegen einen steigenden Einsatz von ausgebildeten bzw. auszubildenden Schweizer Experten in Rüstungskontroll-Verhandlungen, nichts gegen erhöhte Schweizer Beiträge an Uno-Aktionen auf Zypern, im Libanon, nichts gegen den Versuch, die Bevölkerung endlich für die Erkenntnis zu motivieren, dass die Schweiz ein Teil der Welt ist.

Man könnte sogar noch weitergehen: Nichts gegen die endlich gestoppten Waffenausfuhren nach Guatemala, in den Nahen Osten, nichts gegen eine wirklich menschliche Asylpolitik der Behörden, welche die Flüchtlinge als Opfer einer auch von uns als Teil des Industrialismus mitverursachten weltweiten Ungleichheit zu begreifen versucht.. Nein, soweit sind wir noch nicht mit der 'friedlichen' Aussenpolitik.

Warum der Frieden darauf reduziert werden soll, einen Teilbereich der Schweizer Aussenpolitik zu bezeichnen, will nicht einleuchten. Der Frieden wird zwar vielleicht salonfähig, wenn man ihn in diplomatische Salons einsperrt. Der Preis: seine Isolierung von der Innenpolitik. Hier muss niemand mit dem Frieden kommen. Hier sind 11-Milliarden-Programme (Ausbauschritt 89-93), 2.2-Milliarden-Programme (Rüstungsprogramm 88) Trumpf, der eigenen Rüstung wird ein jährliches Wachstum von neun Prozent für die nächsten Jahre garantiert.

Die jüngste Univox-Umfrage zum Thema Staatsfinanzen hat zwar als eines der bemerkenswertesten Resultate erbracht, dass volle 76 Prozent (!) der Befragten glauben, sie profitierten «sehr wenig» oder «eher wenig» von den Ausgaben für Militär oder Polizei. Doch darauf wird kaum gehört. Nehmen wir den neuen Kampfflugzeug-Skandal als Beispiel:

Zwar mussten vor weniger als zwei Monaten bei 31 Exemplaren des meistfavorisierten neuen Kampfjets für die Schweizer Flugwaffe die Triebwerke ausgetauscht werden, weil die Gefahr von Rissen in der Turbinenschaufeln bestanden hat. Dies geschah, nachdem drei Maschinen des Skandal-Fliegers F-16 in der Bundesrepublik abgestürzt waren. Zwar ist die Herstellerfirma des einzig verbleibenden Konkurrenten, des Jets F-18, tief in den Washingtoner Schmiergeld-Rüstungsskandal verstrickt. Zwar kann bisher niemand garantieren, dass der angebliche Rahmen – 40 Flieger für 3 Milliarden Franken – je eingehalten wird, die Geschichte der helvetischen Flugzeugbeschaffungen (Mirage!) spricht solchen Annahmen wenig Wahrscheinlichkeit zu. Und all dem zum Trotz: Die Flugwaffe und ihre Lobby kommen arrogant wie eh und je daher. Protest gegen die blinde Zustimmung zum kommenden Milliardenkauf und militärunabhängige Erwägungen dazu sind für Fliegerchef Korpskommandant Dürig nichts anderes als ein Versuch, mit «sachfremden Überlegungen» den Apparat, bestehend aus «Dutzenden von höchstqualifizierten Fachleuten auszuspielen» (was selbstverständlich nicht gelinge), wie er soeben in Dübendorf erklärte. Wie gehabt: Rein militärisch soll hierzulande Militärisches bestimmt werden, die Demokratie wird eher als Störelement angeschaut.

Vom EMD kam auch ein sofortiges Njet, als die Fluglotsen das Begehren stellten, die militärischen Luftstrassen – sie machen in der Schweiz weit überdurchschnittliche rund 80 Prozent des gesamten Luftraumes aus – seien für den zivilen Verkehr teilweise zu öffnen. Im Gegensatz dazu sah sich die bundesdeutsche Flugwaffe durch die ständig wachsende Kampagne gegen die extremen Tief- und Überschallflüge gezwungen, diese zu reduzieren. Und in Zehntausender-Massen pilgern die Fans an die Flugmeetings nach Fehraltorf, nach Althenrhein, nach Dübendorf, nach Sion, und wie die Mekkas der Lärm-, High-Tech- und Abenteuerbegeisterten auch alle heissen. (Soeben erreicht uns die Nachricht vom fürchterlichen Unfall bei der Flugshow im bundesdeutschen Ramstein. Ein mindestens vorläufiges Verbot für derartig gefährliche Anlässe ist jetzt auch in der Schweiz überfällig).

Der 'Friedensbericht' der Regierung beinhaltet also solange keine echte Wende, als innenpolitisch weiterhin das eherne Gesetz der Rüstungsoffensive um jeden Preis gilt, und auch, solange die Aktivierung der Aussenpolitik nicht durch deren Entmilitarisierung (Beispiel: Leitende Gesichtspunkte der Schweizer KSZE-Delegationen) fundiert wird.

Redaktion *friedenszeitung*

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

AARGAUER TAGBLATT
AUSGABE AARAU
CH - AARAU
Auflage taeglich 31,017
Argus Media No. 1002

31. August 1988

3371

Feldgrüner Tour d'Horizon mit vielen Schattierungen

Bundesrat Koller bat zur Pressekonferenz

Wenn der Armee-Chef die Medien zur alljährlichen Fragestunde bittet, dann stilecht. Man traf sich zwar mitten in der Stadt, war aber, fast zwingend, umgeben vom satten Grünen der von der Decke hängenden Pflanzen-Vielfalt aus Plastik. Stilecht in Grün gehalten war auch das zur Abschirmung vor eventuellen neugierigen Blicken einkaufender Hausfrauen an die Eingangstür des Restaurantes zum «Äussern Stand» geklebte Krepp-Papier. Arnold Koller hingegen trat weder in «Grün» auf noch war er von den sonst obligaten «Grünen» umgeben: Er kam allein und im dezent-grauen Strassenanzug.

Dafür war das Thema, naturgemäss, feldgrün. Koller streifte in seinem knapp zweistündigen Tour d'Horizon alle Schattierungen dieser EMD-Farbe: Von den im Zusammenhang mit der Verurteilung eines Walliser Journalisten wegen Landesverrat und mit der Aufwärmung des Falles Jeanmaire ins Rampenlicht gerückten Geheimhaltungsvorschriften über personelle und materielle Bereitschaft der Truppe und dem Image der Armee bis hin zur «Abschaffungs»-Initiative der militärischen Grünen. Die seit einigen Jahren praktizierte zweigleisige – die bewahrende und die ausgreifende – Sicherheitspolitik erlaubten dem EMD-Chef sogar einen kurzen verbalen Ausflug in die internationale Politik. Trotz den weltweit «positiven Anzeichen» einer Entspannung habe ein «kleines Land im Herzen Europas keinen Anlass auf seine Rüstungsanstrengungen zu verzichten». Beruhigend fügte Oberstleutnant Koller aber hinzu, dass «wir nicht aufrüsten werden».

Militärischer Tour d'Horizon: Bundesrat Arnold Koller.

Die EMD-eigene Einkaufsliste für die kommenden Jahre ist aber trotzdem lang und teilweise mit gewichtigen Brocken bestückt. So sollen Rekruten bereits im nächsten Jahr das sehnlichst erwartete Beret erhalten; mit dem Rüstungsprogramm 89 wird der nach dem Zwiebelschalen-Prinzip aufgebaute Kampfanzug abgegeben, die leichte Fliegerabwehr-Lenkwaffe «Stinger» von den Amerikanern gekauft und, wahrscheinlich, mit dem «Super Puma» zwölf Transporthelikopter beschafft; 1990 wünscht sich die Armee neue Kampfflugzeuge – der Typenentscheid soll noch in diesem Herbst fallen; 1991 will man das Raketen-Rohr ersetzen und später soll noch die Artillerie verstärkt werden.

Arnold Koller konnte aber nicht nur auf materielle, sondern auch auf idelle Dissuasionsbemühungen verweisen. Trotz Volksinitiative «für eine Schweiz ohne Armee und für eine umfassende Friedenspolitik» hätten die Feldgrünen in der Bevölkerung einen grossen Rückhalt. Auch wenn «die Jungen nicht mehr jene emotionalen Bindungen zur Armee haben wie die Aktiv-Generation», seien laut Umfragen immer noch 80 Prozent der Eidgenossen von der militärischen Landesverteidigung überzeugt. Zwar habe er das Zustandekommen der Initiative «nicht geschätzt». Er gibt sich aber «zuversichtlich, dass dieser Urnengang eine Chance für die Armee bedeutet».

Peter Frey

LA LIBERTE
CH - FRIBOURG
Tirage quotidien 35,377
Argus Media No. 1110

31. August 1988

1/331 1

Séance d'information annuelle du DMF ou la grande quincaillerie

Le vélo, le béret, le missile...

L'armée suisse doit rester dans le coup. Le potentiel de menace n'a pas diminué dans le monde même si une certaine détente s'est instaurée entre les deux superpuissances. Le chef du Département militaire fédéral (DMF), le conseiller fédéral Arnold Koller, a rappelé la nécessité qu'il y a à maintenir notre force défensive au meilleur niveau de préparation et d'armement possible. C'est ainsi que le DMF s'est prononcé pour l'achat du «Stinger», ce missile contre avions (sol-air) très sophistiqué et qu'un seul homme porte à l'épaule. Cette arme américaine la emporté sur le modèle français «Mistral».

L'achat du Stinger figurera dans le programme d'armement 1989, a précisé le conseiller fédéral au cours de la séance d'information générale que le DMF donne chaque année à Berne. Une autre acquisition est en bonne voie: celle de 12 hélicoptères de transport. Le «Superpuma» français a de bonnes chances (contre le «Black Hawk». Pour ce qui est des hélicoptères de combat, il faudra attendre. L'acquisition n'est prévue qu'après celle du nouvel avion de combat.

Le béret

Le programme d'armement 89 comprendra aussi la tenue de combat du type «pelure d'oignon», tandis que la nouvelle tenue de sortie n'est prévue que pour la nouvelle législature (soit après 1991). Mais le choix de la coiffure est fait: le béret remplacera le bonnet de police (à partir de l'année prochaine pour les recrues et jusqu'en 1991 pour les autres militaires). L'achat d'un nouveau vélo militaire est aussi prévu dans un programme ultérieur (1990 ou 1991). Les maisons Condor et Villiger ont reçu le mandat de présenter 35 prototypes pour des essais à faire par la troupe. On achètera aussi un deuxième lot de fusils d'assaut et un nouveau lance-missiles antichars.

L'avion de combat

La polémique faite autour du nouvel avion de combat américain que la Suisse veut acheter fait sourire. Pour Arnold Koller, la différence de prix entre les deux avions en évaluation ne va pas du simple au double, comme des nouvelles «bizarres» l'avaient affirmé dans la presse. La différence de prix est d'environ 20%. Il faut bien dire que dans le prix entrent des éléments tels que l'infrastructure, les missiles et la logistique. De plus, pour l'évaluation, on considère la relation prix - performances de l'appareil. Le DMF n'a jamais décidé d'acheter 40 appareils. Il avait dit simplement qu'on remplacerait 30 «Mirage». Le nombre exact d'appareils dépendra du contrat.

L'évaluation finale est en cours et la décision du département (proposition d'achat au Conseil fédéral) tombera cet automne. En tous les cas, a souligné le chef du DMF, le jeu de la concurrence n'est nullement faussé entre le F-16 et le F-18.

Télécommunications: le nouveau système radio à l'essai depuis 20 ans et qui a coûté déjà plus de 100 millions de francs n'est pas «une opération brillante», M. Koller l'admet. La Suisse ne peut pas acheter tout son matériel militaire à l'étranger, elle doit développer certains équipements elle-même, ce qui implique des risques.

Keystone

Le secret militaire

Même une armée défensive comme celle de la Suisse doit sauvegarder le secret militaire. Pourtant, a admis Arnold Koller, l'affaire du «Walliser Bote» prête à la réflexion. On sait que le rédacteur en chef de ce journal, Pius Rieder, avait été condamné par les juges militaires pour avoir publié, en août 1986, un article consacré à un projet de l'armée dans le Haut-Valais. Il s'agissait d'une place d'instruction. L'article 86 du Code pénal militaire va peut-être trop loin. Il n'est plus adapté à la situation actuelle. Il prévoit la réclusion pour la divulgation de faits, procédés ou objets «tenus secrets dans l'intérêt de la défense nationale). L'emprisonnement n'est prévu que s'il y a eu négligence. Pius Rieder a été condamné à 45 jours de prison avec sursis. Mais il a fait recours. Il estime qu'il ne savait absolument pas qu'il trahissait des secrets militaires. Une cour de cassation militaire doit maintenant se prononcer. Arnold Koller attend son verdict. Il décidera ensuite de la procédure à adopter pour la révision de l'article 86. On peut, soit réviser celui-ci, soit inclure la réforme dans une révision plus large du code, en traitant à part le cas des révélations de la presse. Actuellement, révéler un secret au public dans un article ou une émission est aussi grave, dans le code, que de le livrer à un agent étranger! Un groupe de travail étudie cette question.

R.B.

LA SUISSE
CH - GENEVE 11
tir. q. 70032 / dim. 110522
Argus Media No. 1118

31. August 1988

337 1

■ Arnold Koller face à la presse

T(r)op secret!

BERNE — «Déchirez avant d'ouvrir!»: Jean-Pascal Delamuraz, ancien patron du Département militaire fédéral, aimait bien évoquer cette consigne fictive en souriant du secret militaire excessif. Son successeur au DMF, Arnold Koller, a admis, hier, que la manie du secret pouvait aller trop loin. Un groupe de travail interdépartemental étudie une redéfinition du secret militaire.

PAR WILLY BODER

Un assouplissement du secret militaire dans le sens d'une condamnation à des amendes au lieu des arrêts pour des délits mineurs est envisagé. Ce thème, mis en lumière par la récente condamnation à la prison de deux rédacteurs du «Walliser Bote» pour publication d'informations tenues secrètes mais largement connues, est l'un des nombreux sujets abordés hier par le chef du DMF au cours d'un tour d'horizon de son département.

En voici les principaux:

● **Avion de combat:** l'évaluation permettant de départager les deux appareils américains F-16 et F-18 aura lieu cet automne. Le nombre de quarante avions avancé dans la préévaluation sera revu en fonction des besoins de défense du territoire. La différence de prix de 20% entre les appareils n'est qu'un élément du coût de l'ensemble de l'acquisition.

● **Armement:** douze hélicoptères de transport seront achetés en 1989. Le choix entre le Super-Puma français et un autre type d'appareil n'est pas encore effectué. L'acquisition d'une flotte d'hélicoptères de combat ne figure pas en première priorité. Enfin, le missile sol-air Stinger, maniable par un seul homme, a été préféré au Mistral français.

● **Equipement:** le béret remplacera progressivement le bonnet de police dès l'année prochaine. Le nouvel uniforme de sortie ne sera pas introduit avant 1992. L'achat d'un nouveau vélo militaire est envisagé.

● **Guerre et paix:** «1988 sera sans doute considéré comme l'année de la paix», a constaté Arnold Koller, en relevant la résolution en cours de divers conflits régionaux. La réduction des missiles nucléaires de moyenne portée ne change cependant rien à la volonté de défense de la Suisse, toujours inquiète de l'accroissement des armes conventionnelles.

Une mobilisation partielle plus rapide des troupes suisses est étudiée. A cet effet, une troupe spéciale, sur le modèle des formations de défense des aéroports, est projetée. La contribution suisse aux efforts de paix pourrait prendre la forme d'un corps d'observateurs suisses mis à disposition de l'ONU.

Affaire Jeanmaire? «C'est l'affaire des tribunaux, pas des autorités politiques», a affirmé Arnold Koller en signalant que la divulgation du dossier dépendait également de la justice militaire.

W. Bo.

Arnold Koller a admis que la pratique du secret devait être nuancée. (AP)

COMMENTAIRE

Six cent neuf jours, déjà (!), qu'Arnold Koller est conseiller fédéral. Qu'a-t-il fait ou prouvé? Bien difficile de répondre à cette question. Est-ce dû à l'homme ou à la marche séculaire de ce Département militaire mammouth qui peut pratiquement fonctionner sans un civil à sa tête? L'impression d'immobilisme, de simple gestion de dossiers qui avancent tout seuls au rythme imprimé par les fourmis du DMF est la première qui venait à l'esprit.

Sentiment encore récemment renforcé par un homme terne dans ses contacts avec la presse. Rivé aux textes de ses discours, le poulain de Kurt Furgler semblait incapable de surprendre, figé dans une attitude rigide, sans doute par crainte d'en dire trop.

Hier, au lendemain de son cinquante-cinquième anniversaire, l'homme qui n'avait aucune expérience de gouvernement, s'est révélé sous un jour nouveau. Détendu, surpris à sourire, il a parlé durant plus de deux heures sur la base de quelques notes consultées discrètement. Cette aisance, comme l'apparente maîtrise des sujets abordés, a surpris plus d'un observateur.

A n'en pas douter l'Appenzellois, qui aurait préféré l'Economie publique ou Justice et police aux Affaires militaires, est monté en grade. Mais pas encore au point de donner l'impression de pouvoir imposer son rythme au DMF.

W. Bo.

DER BUND
CH - BERN
Auflage taeglich 62,926
Argus Media No. 1061

31. August 1988

Bundesrat Arnold Koller nimmt zu Fragen der schweizerischen Sicherheitspolitik Stellung

Instruktorenmangel hat Folgen

nse. Ohne Beseitigung des Instruktorenmangels in der Armee lässt sich die dringend nötige Verbesserung der Unteroffiziersausbildung nicht bewerkstelligen: Zu diesem Schluss ist Bundesrat Koller an seiner Jahrespressekonferenz gelangt.

«Die Katze beisst sich in den Schwanz». So fasste Bundesrat Koller die Schwierigkeiten der Armee auf dem Gebiet der Ausbildung zusammen. Der EMD-Chef bezeichnete dabei den Ausbau der Unteroffiziersausbildung und den Instruktorenmangel als die zurzeit drängendsten Probleme. Seit diesem Jahr werden in den Schulen denn auch Versuche in zwei Stossrichtungen unternommen: Zum einen werden die Unteroffiziere während ihres Abverdienens zusätzlich ausgebildet; zum anderen wird mit der Vorbereitung geeigneter Kandidaten bereits in der Rekrutenschule begonnen.

Nach Auskunft Kollers haben diese Versuche bestätigt, dass das Hauptproblem beider Lösungswege der Mangel an verfügbaren Instruktoren ist, denn eine Verlängerung der gesamten Dienstzeit der Unteroffiziere komme nicht in Frage. Deshalb habe er beim Bundesrat 45 zusätzliche Instruktorenstellen eingegeben. Koller erhält dabei Unterstützung von seiner Partei: Ein gestern veröffentlichtes Arbeitspapier der CVP verlangt die rasche Einstellung von 300 neuen Instruktoren.

Sicherheitspolitische Rundschau

An seiner Jahrespressekonferenz nahm der EMD-Vorsteher auch zu einer ganzen Palette weiterer Probleme aus seinem Departement Stellung:

Lagebeurteilung: «Es gibt Leute, die das Jahr 1988 als das Jahr des Friedens bezeichnen», sagte Koller, und tatsächlich könne man viele positive Anzeichen feststellen, wie die Entwicklungen in Kambodscha, in Afghanistan, am Golf, in Namibia oder bei der Frage der Rüstungskontrolle. Allerdings sei die Verschrottung der Mittelstreckenraketen bloss ein Tropfen auf den heissen Stein, und zudem bleibe in Europa das Problem des östlichen Rüstungsvorsprungs im konventionellen Bereich bestehen. «Die grossen Taten in der Abrüstung müssen noch kommen», meinte Koller, «und bis dahin hat die Schweiz keinen Anlass, in ihren Rüstungsanstrengungen nachzulassen. Als Verteidigungsminister darf ich mich nicht auf Stimmungslagen verlassen, die rasch wechseln können, sondern muss mich an den tatsächlich vorhandenen Bedrohungspotentialen orientieren. Wir wollen aber nicht aufrüsten, sondern die bestehende Kampfkraft der Armee erhalten und sie den wechselnden Bedrohungsbildern anpassen.»

Uno-Beobachter: Die entspannte weltpolitische Lage gebe der Schweiz als neutralem Kleinstaat dennoch eine neue Chance in der Sicherheitspolitik, sagte Koller. Er nannte dabei vor allem das vermehrte Engagement bei friedenssichernden Aktionen der Uno; in einer ersten Phase mit Geld, Flugzeugen und Logistik und in einer zweiten Phase ab 1990 – sobald der nötige Ausbildungsstand erreicht ist – auch mit Uno-Beobachtern. Bei diesen handle es sich vorderhand mehr um einzelne Experten als um eigentliche Blauhelmkontingente, präzisierte Koller. Denn das geltende Recht verbiete solche Einsätze im Ausland; zudem erlaube unser Milizsystem nicht, Soldaten im Frieden über längere Zeit einzusetzen.

Rüstungsprobleme: Vor dem Hintergrund der wachsenden Auslandabhängigkeit der Schweiz auf dem Gebiet der Rüstung (keine eigenen Flugzeuge mehr, keine Panzer etc.) sprach Koller von einem eigentlichen Dilemma: Wenn man immer wieder das Billigste und Bewährte wolle, so könne man das eben am besten im Ausland einkaufen. Mit Eigenentwicklungen, auch in Zusammenarbeit mit anderen neutralen Staaten wie etwa Schweden oder Österreich, gehe man zwangsläufig ein Risiko ein. Als Beispiel dafür nannte Koller die langjährige Entwicklung des Funkgerätes SE-225, das nach grossen Investitionen von seiten des Bundes höchstens bei den Flieger- und Flabtruppen, und nicht wie vorgesehen bei den verbundenen Waffen Verwendung finden kann.

Bereitschaftstruppe: «Angesichts der verkürzten Vorwarnzeiten müssen wir den Bereitschaftsgrad unserer Milizarmee erhöhen», hielt Koller weiter fest. In erster Priorität soll dabei nach dem Muster der schon bestehenden Flughafenverbände vorgegangen werden, da sich solche Lösungen im Rahmen der Milizordnung verwirklichen lassen. Eine ständige Bereitschaftstruppe mache hingegen eine Änderung des Rechts nötig; zudem hänge ihre Notwendigkeit sehr stark von der internationalen Lage ab. In dieser Frage sei noch alles offen, betonte der EMD-Chef.

EMD-Chef Koller zu aktuellen Problemen seines Departements

Stinger und Bérets

ks. Der Entscheid ist gefallen: Für die Schweizer Armee soll die in Afghanistan erprobte und bewährte leichte Fliegerabwehr-Lenkwaffe Stinger aus den USA beschafft werden. Die Rekruten erhalten bereits ab 1989 statt der verpönten «Schiffli-Mütze» ein eleganteres Béret.

An der EMD-Jahrespressekonferenz gab Bundesrat Koller unter anderem einen Überblick über die bevorstehenden Beschaffungsvorhaben der Armee: Das Rüstungsprogramm 1989 wird neben der leichten Flab-Lenkwaffe Stinger zwölf Transporthelikopter, vermutlich vom Typ Super-Puma, und neue Kampfanzüge sowie eine Kampfwertsteigerung für die Mittelkaliber-Flab enthalten. Die neue Ausgangskleidung wird zurückgestellt mit Ausnahme des Bérets, das ab nächstem Jahr in den Rekrutenschulen abgegeben werden soll. Innert drei Jahren könnte die gesamte Armee damit ausgerüstet sein.

Schwergewichte in der Rüstungsbotschaft 1990 werden, neben der zweiten Tranche des neuen Sturmgewehrs, vc allem die als Mirage-Nachfolger vorge sehenen neuen Kampfflugzeuge sein. I EMD soll der Typenentscheid (F-1 oder F-18) noch in diesem Herbst falle Mit dem Rüstungsprogramm 1991 so das Raketenrohr, also die Panzerab wehrwaffe der untersten Stufe, ersetz werden. Erst die nächste Legislaturpe riode wird die Verstärkung der Artilleri (im Zusammenhang mit der Aufgaben teilung Artillerie/Flugwaffe) und di Beschaffung von Kampfhelis bringen. Für Truppenversuche werden je hunde Protocypen von neuen Militärvelo (Condor und Villiger) beschafft.

Auftritte der Patrouille Suisse

EMD-Chef Koller kündigte zudem an der Bundesrat werde sich heute mit de künftigen Auftritten der Patrouill Suisse an Flugmeetings befassen. Als fü die Einsätze der berühmten Flieger gruppe zuständiger Vorgesetzter sehe e jedoch «keinen Anlass, irgendein Verbo zu erlassen». Bei ihren Vorführungen se die Patrouille Suisse sehr auf Sicherheit bedacht; bei ihren bisher über 300 Vorführungen habe sich noch nie ein Unfall ereignet.

Seite 17

Nach der Wahl in ein «Popularitätsloch» gefallen

Von Redaktor Konrad Stamm

Mit viel Vorschusslorbeeren wurde der allseits geachtete und erfolgreiche Rechts- und Wirtschaftswissenschafter Arnold Koller im Dezember 1986 zum Bundesrat gewählt. Niemand hatte in den Jahren zuvor je bezweifelt, dass er in der Landesregierung der Nachfolger Kurt Furglers sein werde. «Auf Furgler folgt Koller! Wer denn sonst?» lautete eine Schlagzeile anlässlich Furglers Rücktrittsankündigung im Herbst 1986. Kaum jemand hätte der vorherrschenden Meinung widersprochen, dass der Appenzeller Nationalrat, der die grosse Kammer mit Bravour präsidiert hatte, auch einen brillanten Bundesrat abgeben werde. Mit dem Glanzresultat von 180 Stimmen im ersten Wahlgang war die Wahl Kollers eigentlich bloss noch eine Bestätigung der allseits gehegten und hochgesteckten Erwartungen.

Doch seit dieser Wahl ist es um Arnold Koller verdächtig still geworden. Von allen sieben Regierungsmitgliedern hat er in der Öffentlichkeit weitaus am wenigsten Profil entwickelt. Obwohl ihm Witz und Humor durchaus zugebilligt werden, vermag er keine Sprüche zu klopfen wie seinerzeit Willi Ritschard; obwohl er im persönlichen Gespräch einnehmend und charmant wirkt, ist er kein Volkstribun wie Jean-Pascal Delamuraz; obwohl er aus dem als volkstümlich geltenden Kanton Appenzell stammt, haftet ihm kein Stallgeruch an. Koller war nie ein Biertischpolitiker. Wenn er spricht, sind seine Worte nicht auf Wirkung angelegt, sondern sachliche, wohlbegründete und kompetente Diskussionsbeiträge. Die Dominanz der Ratio über die Emotio, analysierte ein Ostschweizer Parlamentarier, habe Koller den Weg an die Spitze des Staates geebnet. Aber gerade dort könnte er mit etwas mehr Emotionalität die Verbundenheit zum von ihm regierten Volk leichter bewerkstelligen. Doch das liegt nicht in Kollers Natur.

Was seinen Bekanntheitsgrad betrifft, ist Koller, wie Umfragen ergeben, von seinen amtsjüngeren Kollegen Felber und Ogi bereits ein- und überholt worden. Seit der überraschenden Annahme der Rothenthurm-Initiative haftet ihm zudem das Image eines Verlierers an. Koller leidet, wie seine engsten Mitarbeiter zu berichten wissen, selber am meisten unter seinem Unvermögen, den volksverbundenen Landesvater zu spielen. «Je mehr er sich seiner Kontaktprobleme bewusst wird, desto mehr ist er blockiert», rapportiert einer seiner Chefbeamten. In Militärverwaltung und Armee wird mancherorts offen zugegeben, man wäre lieber mit dem populären Adolf Ogi als mit dem zurückhaltenden Arnold Koller in den Abstimmungskampf über die Initiative «Schweiz ohne Armee» gezogen. «Er ist halt kein Delamuraz», seufzen seine Untergebenen, sich an den kontaktfreudigen, volksnahen, wortgewandten und trinkfesten früheren Departementschef erinnernd. Ob Koller in einem andern Departement besser zur Geltung käme als im EMD, wie mancherorts vermutet wird, ist allerdings zu bezweifeln. Es fehlt ihm ja weder an fachlicher Kompetenz noch am effizienten Führungsstil. Vermutlich verhielte er sich an der Spitze eines andern Ressorts genau so bescheiden.

Was Koller als Regierungsmitglied auszeichnet, ist die Tatsache, dass er im Gesamtbundesrat über den Bereich des EMD hinaus ein gewichtiges Wort mitzureden versteht. Zudem ist er kollegial, kompromiss- und koalitionsfähig; für eine auf dem Konkordanzsystem beruhende Regierung sind das gefragte Qualitäten. Und schliesslich können ja nicht alle sieben Regierungsmitglieder in der Öffentlichkeit mit Trompetensolos brillieren. Es braucht in einem harmonierenden Orchester auch Musiker, die mit gemässigter Lautstärke spielen. Ihr Beitrag zur Gesamtwirkung wird vom Publikum zwar weniger wahrgenommen, ist aber deshalb genau so wichtig.

TAGES-ANZEIGER
CH - ZUERICH
Auflage taeglich 259,490
Argus Media No. 1374

31. August 1988

«Das Geld fiel nicht einfach ins Senkloch»

Das für 106 Millionen entwickelte Funkgerät ist höchstens für die Fliegertruppen tauglich

Die Entwicklung eines neuen Funkgerätes für die Armee nahm Jahre – und 106 Millionen Franken – in Anspruch. Jetzt zeigt sich, wie Bundesrat Arnold Koller anlässlich der EMD-Jahrespressekonferenz erklärt, dass das Gerät SE-225 höchstens für die Flieger- und Flab-Truppen in Frage kommt. Womit sich das Auftragsvolumen für die Schweizer Fernmeldeindustrie erheblich verkleinert.

■ VON JÜRG SCHOCH

«Weil die verfügbaren Kanäle knapp sind: SE-225, ein Funkgerät der jüngsten Generation für die Schweizer Armee, bringt einen Ausweg» – so titelte Charles Scherrer, Chef der Abteilung Planung und Elektronik im Bundesamt für Übermittlungstruppen Ende 1983 einen ganzseitigen Artikel im «Bund»; dem SE-225 werde, heisst es darin, eine Funktion in allen Waffengattungen zufallen. Das war lange Zeit die Hoffnung all jener, die an der Entwicklung dieses Gerätes beteiligt waren: die Gruppe für Rüstungsdienste, das erwähnte Bundesamt und, als Auftragnehmer, das Firmenkonsortium Autophon, BBC und Zellweger (Uster), nunmehr in der Ascom Holding zusammengeschlossen. Die Ansprüche an das Funkgerät waren hoch, es sollte auf einer ganz neuen Technologie beruhen. Die herkömmlichen Funksysteme leiden nämlich ständig unter einem grossen Übel – dem Kanalmangel. Deshalb wurde ein völlig neues System entwickelt. Stichwort: Adressorientierte Funkgeräte mit selektiver Kanalwahl. Sie können, wie Scherrer im erwähnten Artikel schreibt, nicht mehr auf einem einzigen Exklusivkanal, sondern auf einer Reihe von Kanälen kurzfristig mit einer automatisch ausgesandten Adresse, gewissermassen einer Rufnummer, den gewünschten Partner auf dieser Kanalreihe finden. Nach den Gesprächen würde dann der Kanal, im Gegensatz zum hergebrachten System, für die übrigen Benützer wieder frei.

Stoppen oder weitermachen?

Die ersten Studien bezüglich dieses Projektes reichen in die sechziger Jahre zurück. 1976 konnten dann mit einigen Prototypen Truppenversuche gemacht werden. In all den Jahren zeigte sich bald, dass die Trauben sehr hoch hängen: Der Technologieschritt verschlang beträchtliche Entwicklungskosten, das Parlament bewilligte zu wiederholten Malen gesamthaft mehrere hundert Millionen Franken, damit die Armee nochmals mit den alten Geräten (SE-227/412) eingedeckt werden konnte. 1978 animierte aber ein Ausschuss der ständerätlichen Militärkommission den Bundesrat, eine Vorserie von 100 Stück des neuen Typs in Auftrag zu geben, denn nur so könnten «echte Betriebsergebnisse» erzielt werden. Der Bundesrat vergab diesen Auftrag an die drei erwähnten Firmen. Immer wieder traten Zweifel an der Machbarkeit und neue technische Probleme auf. Als die eidgenössischen Räte 1980 die Organisation des Rüstungsablaufes insgesamt unter die Lupe nahmen, schrieben die Geschäftsprüfungskommissionen im Schlussbericht zu den Schwierigkeiten bezüglich des Funkgerätes: «Auch dieses Verfahren leidet unter dem Stop-and-go-Vorgehen, bedingt durch Meinungsdifferenzen der beteiligten Partner und Instanzen, über denen keine kompetente Projektleitung stand.» Obwohl erste Truppenversuche negativ ausgefallen seien, habe man nicht den Abbruch der Übung verfügt: «Das Entwicklungsprojekt erlangte mit der Zeit eine Eigendynamik, die von der kollektiven Führung kaum mehr gestoppt werden konnte.»

Bundesrat Arnold Koller skizzierte an der EMD-Jahrespressekonferenz aktuelle Fragen der Armee und informierte über neue Rüstungsgeschäfte. (Bild Key)

Hohe Entwicklungskosten, kleiner Auftrag

Die Vorserie wurde dann 1982 bis 1985 realisiert, anschliessend fanden die Truppenversuche in grösserem Umfang statt. Das Resultat war für die Projektverantwortlichen enttäuschend: Nur die Flieger- und Flabtruppen zeigten sich vom neuen Gerät angetan, nicht aber die Infanterie, die Artillerie, die Mechanisierten und Leichten Gruppen. Es hatte sich nämlich herausgestellt, wie Charles Scherrer gegenüber dem TA erklärte, dass die Gefechtsabläufe im Kampf der verbundenen Waffen viel schneller geworden sind und das neue Gerät, obwohl gut funktionierend, den Anforderungen schon nicht mehr genügte.

Dabei hätte die gesamte Armee auf das SE-225 umgerüstet werden sollen. Nach Grobplanung war ursprünglich die Beschaffung von 15 000 Stück für insgesamt rund eine Milliarde Franken vorgesehen. Damit der Entwicklungsaufwand nicht ganz für die Katze ist, wird der Bundesrat in einem der nächsten Rüstungsprogramme einen Kredit von schätzungsweise 250 Millionen für knapp 3000 Geräte zuhanden der Flieger- und Flabtruppen vom Parlament verlangen. Hätte der Auftrag gemäss der ursprünglichen Zielsetzung abgewickelt werden können, so hätten die Entwicklungskosten rund 10 Prozent des Auftragsvolumens ausgemacht – ein gutes Verhältnis. Jetzt aber steht dieses Verhältnis ungefähr mit 1 zu 2,5 zu Buche, was eher miserabel ist. Trotzdem vermag Charles Scherrer dem ganzen Geschäft doch eine gute Seite abzugewinnen: «Das Geld ging nicht einfach das Senkloch hinunter», argumentiert er; denn immerhin habe die hiesige Fernmeldeindustrie viel Know-how erarbeitet, während Jahren Forscher beschäftigt, die wiederum Steuern bezahlt hätten etc.

Und was geschieht, wenn die hiesige Industrie das mit Bundesgeldern entwickelte Geräte auf ausländischen Märkten weiter verkaufen kann? In diesen Fällen sei es üblich, so Scherrer, dass die Entwicklungskosten gemäss einem Schlüssel zurückbezahlt würden. Vorderhand werden die Waffengattungen, die das SE-225 nicht gebrauchen können, mit den alten Geräten Vorlieb nehmen. Für ihre Bedürfnisse werden später ausländische Modelle evaluiert – womit das Ziel, in Sachen Übermittlungsgeräte autonom zu sein, verfehlt wurde.

«Das lange Ende mit Schrecken wird wohl noch zu reden geben», schrieb SP-Präsident Helmut Hubacher letzte Woche im Pressedienst seiner Partei. Tatsächlich ist ein parlamentarisches Nachspiel so gut wie sicher, nur wird es schwierig sein, im nachhinein die Verantwortlichkeiten klar auseinanderzuhalten. Denn ein Stück weit ist auch das Parlament selbst verantwortlich für den Gang dieses Geschäfts.

Koller: «Risiko von Eigenentwicklungen»

«Es kann niemand behaupten, das sei eine erfolgreiche Beschaffung, aber das ist das Risiko von Eigenentwicklungen», meinte Bundesrat Arnold Koller an der Jahrespressekonferenz des Militärdepartementes zu den Schwierigkeiten, ein neues Funkgerät für die Armee zu finden. Die schweizerische Rüstungspolitik stehe stets vor demselben Dilemma: Soll man Rüstungsgüter quasi von der Stange im Ausland kaufen, oder soll man auf eine Eigenentwicklung setzen, um nicht vollständig vom Ausland abhängig zu werden? Die Schweden würden beispielsweise immer noch 75 Prozent ihrer Rüstungsgüter im eigenen Land beschaffen, in der Schweiz mache der Anteil von Eigenentwicklungen noch 18 Prozent aus. Beim seinerzeitigen Entscheid sei man von der Überlegung ausgegangen, dass die Schweizer Armee wenigstens im Bereich der Übermittlung noch eigenständig sein müsse.

Ist es nur mit dem Entwicklungsrisiko zu erklären, dass teils dieselben Firmen, die im zivilen Bereich erfolgreiche Neuentwicklungen zustande gebracht haben, mit einer 100 Millionen teuren Eigenentwicklung eines militärischen Gerätes nicht zum gewünschten Ziel gelangen? Koller antwortete, dass der rasche technologische Wandel seines Wissens auch im zivilen Bereich Probleme aufgeworfen habe. Im übrigen sei die Frage, ob der «Leidensweg» früher hätte abgebrochen werden müssen, nur historisch relevant. «Ich habe nun zu entscheiden, ob wir das SE-225 für die Flieger- und Flab-Truppen beschaffen, wo sich gute Verwendungsmöglichkeiten abzeichnen», sagte der EMD-Chef. Neue Entwicklungskredite seien keine mehr bewilligt worden. (dl.)

AUSGABE STADT + REGION BERN
CH - BERN
Aufl.t. 61,070/Total 121,887
Argus Media No. 1403

31. August 1988

«Stinger» schlägt «Mistral» aus dem Feld

Die Schweizer Armee hat sich für den Kauf der amerikanischen Fliegerabwehr-Lenkwaffe «Stinger» entschieden. Die französische «Mistral»-Rakete zog gegenüber dem Afghanistan-erprobten Konkurrenzprodukt den kürzern.

EMD-Vorsteher Arnold Koller bestätigte gestern an der EMD-Jahrespressekonferenz, was die «New York Times» bereits Anfang Mai berichtet hatte: Die Schweizer Armee hat sich aus technischen und finanziellen Gründen für die amerikanische Fliegerabwehr-Lenkwaffe «Stinger» und gegen das französische Konkurrenzprodukt «Mistral» entschieden. Die «Stinger» ist eine tragbare Selbstlenkwaffe. Sie findet ihr Ziel dank Infrarot-Sensoren selbst. Unter anderem wurde sie erfolgreich von afghanischen Mujahedin gegen sowjetische Kampfhelikopter eingesetzt. Die für die Schweiz vorgesehene «Stinger POST» (Passive optische Sucher-Technik) ist jedoch eine Weiterentwicklung des «afghanischen» Modells und im Gegensatz zu diesem gegen elektronische Störmanöver abgesichert.

Die «Stinger»-Raketen sollen die Fliegerabwehrkanonen ergänzen, die zurzeit mit effizienterer Munition aufgemöbelt werden. Der Bundesrat wird dem Parlament nächstes Jahr im Rahmen des Rüstungsprogramms 89 den Beschaffungsantrag stellen. Die genaue Stückzahl und der Kostenumfang bleiben aus militärischen Sicherheitsgründen voraussichtlich Geheimnis des EMD und der Militärkommissionen von National- und Ständerat. Die von der New York Times genannte Stückzahl von 3500 stimme aber nicht, versichert EMD-Sprecher Christian Kurth. Das Gros der neuen Fliegerabwehr-Lenkwaffen werde in der Schweiz hergestellt werden teils in Lizenz von A bis Z, teils als Endmontage von Fertigbauteilen.

Mit dem «Stinger»-Entscheid ist die französische Rüstungsindustrie im EMD innert kurzer Zeit zum zweitenmal abgeblitzt, nachdem der Kampfjet «Mirage-2000» aus der Evaluation für das neue Kampfflugzeug gefallen ist. Die Franzosen kommen dafür bei der Kampfhelikopter-Beschaffung zum Zug: Im Rüstungsprogramm 89 ist «höchstwahrscheinlich», so Koller, die Beschaffung von 12 «Super Pumas» der Firma Aérospatiale vorgesehen, die damit den amerikanischen Konkurrenten Sikorsky und dessen «Black Hawk» überflügelt hat. *hac*

Eine verbesserte Version der «Stinger»-Rakete, die vom afghanischen Widerstand erfolgreich gegen sowjetische Helikopter eingesetzt wurde, will die Schweizer Armee beschaffen. *(Bild: Keystone)*

337/1

«Stinger» – Wunderwaffe

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

BLICK
CH - ZUERICH
Auflage taeglich 375,288
Argus Media No. 1365

31. August 1988

«Stinger»-Flab-System

von Afghanistan für unsere Armee

Mit dieser Waffe lehrten die afghanischen Rebellen die sowjetischen Kampfflieger das Fürchten.

VON THOMAS SUREMANN

Mit der Flab-Lenkwaffe «Stinger» brachten die Rebellen in Afghanistan die Grossmacht UdSSR an den Rand des militärischen Debakels. Jetzt kauft die Schweizer Armee die amerikanische Wunderwaffe, die Flugzeuge mit tödlicher Präzision aufspürt und abschiesst.

EMD-Chef Bundesrat Arnold Koller präsentierte gestern die Einkaufsliste der Armee für die nächste Zukunft: Brisantester Beschaffungsposten: die amerikanische Flab-Lenkwaffe «Stinger».

Die afghanischen «Mujaheddin»-Rebellen lehrten mit der Wunderwaffe, die leicht auf dem Rücken getragen werden kann, die Sowjets das Fürchten. Während der letzten anderthalb Kriegsjahre fügten sie mit dem «Stinger» der russischen Luftwaffe grosse Verluste bei.

Das EMD will nun die jüngste technische Version dieser Wunderwaffe kaufen.

Zur Diskussion stand anfänglich neben dem «Stinger»-System die französische Lenkwaffe «Mistral». Nach einer Erprobung schwang letztlich das «Stinger»-System obenauf – nicht zuletzt aus Preisgründen.

Pikantes Detail: Der «Stinger» wird von General Dynamics hergestellt. Die gleiche Firma hat zurzeit den F-16-Kampfflieger in der Schweiz im Rennen.

1989 will die Armee zudem zwölf Transporthelikopter vom Typ «Super-Puma»-einkaufen. Sie sollen die zusammengeschrumpfte Transportkapazität, die durch den Verlust von «Alouette»-Helis entstand, wieder herstellen.

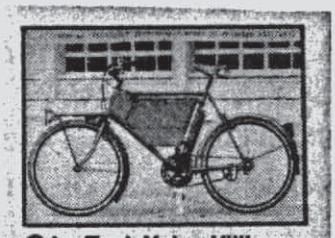
Gute Neuigkeiten in Sachen Armee-Velo: Das neue Rad wird demnächst in die Truppenversuche gehen. Die Armee entschied sich für zwei Prototypen von Condor und Villiger. Je 35 Räder sollen nun von der Truppe auf Herz und Nieren geprüft werden.

Laut Bundesrat Koller tüftelt die Armee weiter an einer Bereitschaftstruppe der Armee herum: Eine Truppe, die blitzartig aufgeboten werden kann und im Notfall wichtige zivile und militärische Einrichtungen schützt.

Die neue Bereitschaftstruppe wird sich am Beispiel der Flughafenregimenter Kloten und Genf orientieren.

Das EMD probt gegenwärtig an einer weiteren Änderung herum: Die Unteroffiziersausbildung soll deutlich verbessert werden. In sieben Rekrutenschulen liefen bisher Versuche. Sie waren, so Bundesrat Koller, nicht befriedigend, weil der Armee zuwenig Instruktoren zur Verfügung standen.

Nächstes Jahr wird der Ausbildungschef Bundesrat Koller definitive Vorschläge zur Reform der UO-Ausbildung vorlegen.



● Im Test: Velo «Villiger».

● Im Test: Velo «Condor».

● 12 «Super-Puma» sollen Transportkapazität erhöhen.

BASLER ZEITUNG
CH - BASEL
Auflage taeglich 114,413
Argus Media No. 1040

31. August 1988

3371

Sicherheitspolitik: EMD will aktiver werden

Das Eidgenössische Militärdepartement (EMD) will in der Sicherheitspolitik aktiver werden. Wie an der EMD-Jahrespressekonferenz in Bern weiter bekanntgegeben wurde, soll in diesem Herbst der Entscheid über ein neues Kampfflugzeug fallen.

Bern. SDA. EMD-Vorsteher Arnold Koller stellte der traditionellen Jahrespressekonferenz seines Departementes eine sicherheitspolitische Lagebeurteilung voran. Er wertete die jüngste internationale Entwicklung als ambivalent: Trotz sehr vielen positiven Anzeichen, die Optimisten bereits vom Jahr 1988 als vom «Jahr des Friedens» sprechen liessen, seien die Bedrohungspotentiale nicht geringer geworden.

Anfang 1990 sei die Schweiz bereit, der UNO gutausgebildete Beobachter für friedenserhaltende Aktionen wie zur Überwachung von Waffenstillstandsvereinbarungen zur Verfügung zu stellen, sagte der Chef des EMD. Das Lehrprogramm für sicherheitspolitische Experten habe international Anklang gefunden und werde ab übernächstem Jahr auch Ausländern geöffnet.

Das Image der Armee schätzte Koller insgesamt weiterhin als gut ein. Nach wie vor seien 80 Prozent der Bevölkerung von der Notwendigkeit der militärischen Landesverteidigung überzeugt. Gerade die jüngere Generation stelle aber zunehmend die Frage nach Sinn und Zweck der Armee. Das EMD habe es zwar zunächst nicht geschätzt, dass die Armeeabschaffungsinitiative zustande gekommen sei. Doch biete dieses Volksbegehren per saldo die grosse Chance, zu informieren und zu überzeugen.

Koller listete auch die grossen Brocken der kommenden Rüstungsprogramme (RP) auf. Im RP 1989 figuriert die neue Kampfbekleidung nach dem «Zwiebelschalensystem». Die neue Ausgangsuniform ist erst 1991 zu erwarten, doch wird die Abgabe des Bérets vorgezogen. Zum RP 1989 gehört weiter die amerikanische leichte Fliegerabwehrwaffe «Stinger» der dritten Generation, zwölf Transporthelikopter (voraussichtlich französische «Super Puma») sowie die Kampfwertsteigerung der Mittleren Flab.

Das RP 1990 soll neben einem zweiten Los neuer Sturmgewehre das neue Kampfflugzeug enthalten. Koller bestätigte, dass von den beiden im Endausstich stehenden amerikanischen F-16 und F-18 letzterer etwa 20 Prozent teurer sei. Ausschlaggebend sei aber das Leistungs/Kostenverhältnis. Über die genaue Zahl der zu kaufenden Flugzeuge werde erst mit dem Beschaffungsantrag entschieden, der für den Herbst geplant sei. Mit dem RP 1990 oder 1991 soll schliesslich der Ersatz des Raketenrohres beantragt werden. Die Firmen Condor und Villiger haben überdies den Auftrag erhalten, je 35 Prototypen für ein neues Militärfahrrad für Truppenversuche herzustellen.

Zurückgestellt wurde die von Generalstabschef Eugen Lüthy zur Diskussion gestellte Bereitschaftstruppe. Nach Auskunft Kollers fiel der Grundsatzentscheid, die Erhöhung der Bereitschaft vorerst im Rahmen des geltenden Wehrrechts nach dem Muster der Flughafenregimenter zu suchen.

Nach Vorliegen des Urteils des Militärkassationsgerichtes im Fall des «Walliser Boten» wird Bundesrat Koller entscheiden, ob er eine Revision des Militärstrafgesetzbuches einleiten will oder ob die Sanktionen bei Geheimhaltungsverletzungen im Rahmen des Medienstrafrechtes überarbeitet werden sollen. Jedenfalls sollen die Geheimhaltungsvorschriften des EMD vereinfacht werden.

Militärmode 1989: schwarzes Béret. *Foto AP*

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

BASLER ZEITUNG
CH - BASEL
Auflage taeglich 114,413
Argus Media No. 1040

31. August 1988

3347

Béret auf, die Welt bleibt unsicher . . .

Bern. Alle Welt spricht von nuklearer Abrüstung und Truppenreduktion. Seit die Supermächte «geschäftsmässige Beziehungen anstelle von Konfrontation» pflegen, wie Bundesrat Arnold Koller als Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartementes (EMD) gestern an einem Pressegespräch feststellte, ist auch die eidgenössische Sicherheitspolitik etwas facettenreicher geworden.

Doch keine Bange: Noch wird nichts verschrottet zwischen Gotthard und Grenzbefestigungen; nicht einmal verrotten lassen wird man die helvetische Wehr. Ganz im Gegenteil. «Wir wollen nicht aufrüsten, aber die Kampfkraft erhalten», so umreisst Verteidigungsminister Koller die künftige Sicherheitspolitik des neutralen Landes mitten in Europa mit Blick auf ungleichgewichtige konventionelle Waffenarsenale zwischen Ost und West.

Erster Schritt, eingereiht unter dem Rubriktitel «materielle Bereitschaft»: Ab nächstem Jahr erhalten vorerst die Rekruten anstelle der verhassten Narrenkappe ein todschickes baskenschwarzes Béret aufgesetzt. Das ändert indessen nichts an Kollers Sommerbefehl, wonach das Mützentragen im Ausgang dem individuellen Entscheid überlassen bleiben dürfe. Wenn dann binnen der nächsten drei Jahre sämtliche Wehrmänner ihre «Omelette» gefasst haben werden, dürfte sich der Oben-ohne-Look schon derart eingebürgert haben, dass kaum mehr auszumachen sein wird, wer was nicht mehr trägt. Immerhin: Als Akt der Aggression wird kein Nachbarland diese Aufrüstung missdeuten.

Auch die Suche nach dem Militärvelo der Zukunft erscheint völlig unbedrohlich, und von der dauernd sprungbereiten Einsatztruppe zwecks Verkürzung der Vorwarnzeiten wird offenbar nur noch im Konjunktiv gesprochen. Koller jedenfalls macht deren Wünschbarkeit ausdrücklich von der Entwicklung der internationalen Lage abhängig. Was dafür rollt, das sind die nachgebauten Leopard-2-Kampfpanzer, und zwar vom Montageband der einheimischen Lizenzproduzenten: Ein halbes Dutzend jeden Monat wird auf die Raupen gestellt, «problemlos und qualitativ gleichwertig wie das Original».

Irgendwann im Herbst möchte der EMD-Chef den Kampfflugzeug-Typenentscheid aus der Bundesratssitzung in sein Departement zurückbringen können. In diesem Zahlenspiel gibt's noch Bekannte und Unbekannte. Bekannt sind neuerdings die verbindlichen Offertpreise für die Typen F-16 und F/A-18, unbekannt ist die genaue Zahl der als Ersatz für die Mirage-III-S zu beschaffenden Kampfjets. Noch gehört das Kampfterrain also den Verkaufslobbyisten, bevor dann das Parlament zum Fechtboden über das beste Leistungs-Kosten-Verhältnis gemacht wird.

Wer Bundesrat Koller über Militärisches dozieren hört, stellt staunend fest, dass sich der oberste Kriegsherr und Chef aller «Generäle» im EMD nicht die Spur des sonst hausüblichen Armeejargons aneignete. Er redet noch immer wie ein Politiker, und er denkt auch so. Abschaffung der Armee? Koller sieht in dieser Volksinitiative «eine Chance zur breiten Argumentation über die schweizerische Landesverteidigung», deren Sinnfrage gerade von den Grosskindern der Zweit-Weltkriegs-Wehrmänner neu beantwortet werden müsse.

Peter Amstutz

ST.GALLER TAGBLATT
CH - ST.GALLEN
Auflage taeglich 27,640
Argus Media No. 1204

31. August 1988

3371

Armee will «Stinger» anschaffen

Bald Schweizer UNO-Beobachter

Das Militärdepartement (EMD) will die Reaktionszeit der Armee verbessern und in der Sicherheitspolitik aktiver werden. Wie Bundesrat Koller an der EMD-Jahrespressekonferenz erklärte, soll in diesem Herbst der Beschaffungsentscheid beim Mirage-Nachfolger fallen, und im nächsten Jahr sollen die amerikanischen «Stinger» als neue Flablenkwaffe sowie eine Staffel Transporthelikopter (wahrscheinlich französische «Super Puma») zur Beschaffung vorgeschlagen werden. Ab 1990 würden auch Schweizer der UNO als neutrale Beobachter zur Verfügung stehen.

HUBERT WILI

Bundesrat Koller beschränkte sich an der Jahrespressekonferenz des EMD-Vorstehers darauf, schriftlich eingereichte Fragen zu beantworten. Nur am Rande nannte er zwei Neuigkeiten.

Das EMD hat sich bei der Evaluation einer neuen Flablenkwaffe für die amerikanische «Stinger» (und somit gegen die französische «Mistral») entschieden. Die Waffe soll mit dem Rüstungsprogramm 1989 beschafft werden. Im weiteren werden ab kommendem Jahr die Rekruten nicht mehr mit Ausgangsmützen, sondern mit Berets ausgerüstet.

Im Rahmen der sicherheitspolitischen Lageburteilung sieht der EMD-Chef viele positive Anzeichen für eine internationale Entspannung. In Europa selbst seien aber die Warschauerpaktstaaten der Nato bezüglich konventionellen Waffen klar überlegen. Friedenserhaltende Fortschritte seien in diesem Bereich nicht feststellbar. «Als kleines Land bleiben wir somit in den europäischen Asymmetrien sitzen», meint der EMD-Chef.

Positive Anzeichen

Die Wehranstrengungen dürften deshalb nicht nachlassen. Koller verwies auch auf die friedenerhaltenden Bemühungen der Schweiz: Der UNO werden Flugzeuge samt Personal für die Überwachung von Waffenstillstandsabkommen zur Verfügung gestellt. In Genf sind zudem sicherheitspolitische Experten in Ausbildung. Bis 1990 sollen auch neutrale Beobachter für Krisengebiete zur Verfügung stehen.

Eine klare Haltung nahm Koller auch zur Militärtdienstverweigerer-Frage ein, mit der sich eine Nationalratskommission befasst: «Auch wenn es jährlich nur rund 150 Verweigerer gibt, müssen wir einen gangbaren Weg zur Entkriminalisierung finden: dies steht einem liberalen Rechtsstaat gut an.»

Geheimhaltungsvorschriften

Beim Thema Geheimhaltungsvorschriften musste der EMD-Vorsteher auf den «Fall Jeanmaire» zu sprechen kommen. Er tat dies, und zwar kurz und prägnant: «Es wäre fatal, die Gewaltentrennung nicht einzuhalten.» Aus der Sicht des Bundesrates sei die Angelegenheit einzig und allein Sache der Gerichte. Jeanmaire stünden nach wie vor alle Rechtsmittel zur Verfügung.

Im Bereich der Rüstungsvorhaben konzentrierte sich die Diskussion erwartungsgemäss auf den Mirage-Nachfolger. Koller korrigierte dabei «seltsame Pressemeldungen». Die F-18 sei niemals doppelt so teuer wie ihr Konkurrent: die Preisdifferenz betrage lediglich rund 20%. Im EMD sei noch kein Entscheid zugunsten des F-16 oder F-18 gefallen. Dieser soll gemäss Kollers Wunsch im Herbst getroffen werden.

Will zupacken und Stinger-Raketen beschaffen: Bundesrat Arnold Koller

337

Conférence de presse annuelle du DMF

Détente, bérets, vélos et Leopard

Début 1990, la Suisse sera en mesure de mettre des observateurs militaires à disposition de l'ONU. L'état-major général a pris en main les préparatifs. Des contacts ont été noués avec la Suède et la Finlande, pays expérimentés en la matière. Le contingent comprendra une centaine de personnes. C'est ce qu'a révélé hier le conseiller fédéral Arnold Koller devant la presse, dans son tour d'horizon annuel consacré aux problèmes militaires. Le chef du DMF a souligné qu'il ne s'agissait pas, « pour l'instant », de créer un contingent de casques bleus. « Des interventions militaires à l'étranger se heurtent à des obstacles juridiques. Notre système de milice, d'autre part, est difficilement compatible avec des engagements permanents. »

L'armée se met au vert. Arnold Koller a reçu la presse dans un cadre inhabituel et plutôt décontracté. Keystone

BERNE
DENIS BARRELET

Si la Suisse n'est pas prête avant 1990, c'est qu'il a d'abord fallu répondre à ceux qui jugeaient que des missions d'observation étaient contraires à la décision populaire de ne pas adhérer à l'ONU. « Nous tenons d'autre part beaucoup à ce que la première mission soit un succès. Rassurez-vous, en 1990, les terrains de conflit actuels dans le monde n'auront pas été gagnés par la paix éternelle. »

La formation de spécialistes des problèmes de sécurité et de désarmement se poursuit. Un troisième cours s'ouvrira cet automne à Genève. Il sera ouvert aux pays qui nous entourent et aux pays neutres.

Si Arnold Koller se réjouit de voir la paix marquer des points à travers le monde, il rappelle qu'une défense nationale ne peut pas être aménagée selon l'atmosphère du moment. Trop de déséquilibres subsistent encore dans l'armement entre l'Est et l'Ouest. L'an dernier, les supergrands ont produit cinq fois plus de chars que la Suisse n'en possède.

Arnold Koller se félicite que, d'après les sondages, 80% des Suisses reconnaissent la nécessité de l'armée. Mais pas de doute : il faut, aujourd'hui, une argumentation plus développée que jadis pour convaincre. « Tout compte fait, l'initiative pour la suppression de l'armée est avantageuse. Elle nous offre la chance de raffermir la volonté de défense », se réjouit Arnold Koller.

Et les Romands?

Trop peu de Romands au sommet de la hiérachie militaire ? « Au sein de la Commission de défense militaire, ce printemps, j'ai réussi à rétablir l'équilibre, même s'il subsiste encore des points faibles, comme par exemple à l'état-major du groupement de l'état-major général. »

Au chapitre de l'équipement, bonnes nouvelles. Les chars Leopard arrivent comme sur des roulettes, au rythme de six par semaine. Entre l'avion F-16 et F-18, Arnold Koller choisira cet automne. Le second n'est que 20% plus cher que le premier. Dans le programme d'armement 1989, on inscrira douze hélicoptères de transport, probablement des Puma français. Défaite pour les Français à propos du missile DCA léger : le Stinger américain s'est avéré plus performant que le Mistral.

Les militaires n'aimant plus leur bonnet, décision a été prise d'équiper toute l'armée de bérets. Cela commencera avec les écoles de recrues du printemps prochain et se terminera dans trois ans.

Acheter suisse

« Ce serait fatal si l'industrie suisse ne pouvait plus assurer certains développements pour notre armée », a encore déclaré Arnold Koller. « La Suède s'approvisionne à raison de 75% auprès de sa propre industrie. La Suisse, qui veut acheter au meilleur compte possible, n'a que 18% de matériel indigène ». Le chef du DMF estime qu'il faut aussi savoir, parfois, dépenser de l'argent dans des développements, même si l'on prend des risques. Exemple : les appareils radio SE 225, qui ont englouti plus de cent millions à ce jour et qui, au mieux, pourraient être utiles à nos troupes de DCA et d'aviation. Exemple : la munition intelligente développée avec la Suède, et dont on ne sait pas si elle touchera le but un jour.

Mais, vaillamment, Arnold Koller reprend le guidon en main. Deux fabricants suisses de vélos ont reçu mandat de livrer chacun cent prototypes de la bécane de l'an 2000.

Patrouille suisse : ce n'est pas Arnold Koller qui lui interdira de se produire à l'avenir. En plus de 300 exhibitions, nos pilotes d'élite n'ont jamais connu d'accidents. « Il ne faut pas prendre de décision hâtive que nous devrions rapporter plus tard sous la pression des faits », estime le chef du DMF.

D. B.

Le chef aurait-il trahi?

L'art. 86 du Code pénal militaire punit de réclusion celui qui aura intentionnellement fait connaître au public des faits tenus secrets dans l'intérêt de la défense nationale. Ce crime porte le nom de trahison. Une angoissante question s'est posée hier lorsqu'on a entendu Arnold Koller révéler qu'une installation militaire souterraine est actuellement en construction à Kamor, dans le canton de Saint-Gall. Le chef du DMF allait-il être inculpé de trahison ?

Qu'on se rassure ! L'interprétation que le DMF donne de l'art. 86 a changé. Signaler l'existence d'une installation ne suffit plus à fonder la trahison. Encore faut-il dire l'usage qui en est fait. A l'âge des satellites-espions, on s'est avisé qu'il est vain de croire que l'étranger ignore l'emplacement d'installations militaires.

N'empêche que l'art. 86 reste terriblement sévère, notamment pour les journalistes, qui ne peuvent pas être condamnés à moins d'un an de réclusion, quels qu'aient été leurs mobiles. Le *Walliser Bote* en fait présentement l'expérience. Arnold Koller attend le jugement du Tribunal militaire de cassation. Suivant l'issue, il engagera une révision anticipée de cet article, actuellement inclus dans un paquet de révision dont la première ébauche est prévue pour 1992. Un peu long.

En outre, l'an prochain, Arnold Koller se fera remettre par le chef de l'état-major général un projet de simplification des dispositions sur le secret militaire.

D. B.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37
24 HEURES
EDITION NATIONALE + VAUDOISE
CH - LAUSANNE
tirage total q. 96,851
Argus Media No. 1411

31. August 1988

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

TAGES-ANZEIGER
CH - ZUERICH
Auflage taeglich 259,490
Argus Media No. 1374

31. August 1988

337.1

Entscheide über EMD-Rüstungsvorhaben

Bern. – Bundesrat Arnold Koller hat an der Jahrespressekonferenz des EMD verschiedene Entscheide über Rüstungsvorhaben bekanntgegeben.

● Die bisherige Militärmütze wird endgültig zum alten Hut. «Sie passt niemandem mehr», erklärte Arnold Koller. Bereits im nächsten Jahr wird deshalb jedem Rekruten ein schwarzes Béret aufgesetzt.

● Entschieden wurde auch die Frage, was für eine Waffe die 20-Millimeter-Flabkanone ersetzen soll. Das EMD hat den Typenentscheid gefällt. Es will die Ein-Mann-Flabwaffe Stinger kaufen. Die Flugabwehrrakete aus den USA wurde im Afghanistankrieg von den Widerstandskämpfern eingesetzt. In der Evaluation ausgeschieden wurde das französische Produkt Mistral. Die Vorlage geht mit dem Rüstungsprogramm vors Parlament.

● Ein Vorentscheid ist auch bei der Beschaffung des Militärvelos gefallen. Die Firma Condor aus dem Jura und der Betrieb des Luzerner FDP-Ständerates Kaspar Villiger werden je 100 Prototypen für die Truppenversuche bauen. Aus dem Rennen ausgeschieden ist der dritte Prototyp der Firma Cilo aus Lausanne.

● Erst im Verlaufe des Herbstes wird die Ausmarchung um das mit einem Aufwand von drei Milliarden Franken grösste Rüstungsgeschäft abgeschlossen. Dann wird das noch laufende Evaluationsverfahren zwischen den US-Kampfflugzeugen F-16 und F-18 abgeschlossen sein. (rwe.)

LE MATIN
EDITION NATIONALE
CH - LAUSANNE
tir.tot.q.53,774/dim.153,244
Argus Media No. 1299

31. August 1988

337.1

Grands dossiers du Département militaire fédéral

SUISSE

Le béret, arme absolue !

Prudent sur les perspectives de paix dans le monde, Arnold Koller estime que le potentiel de défense doit être adapté. De nouveaux engins et... un couvre-chef flambant neuf entrent dans la danse

Dès l'année prochaine, les recrues recevront un béret de sortie à la place du bonnet déjà démodé. Les soldats, eux, devront patienter, car les grands couturiers de notre armée ont besoin de trois ans pour satisfaire toutes les demandes. Autre bonne nouvelle : la bécane new-look arrive. Les troupes cyclistes pourront bientôt la tester. Arnold Koller a en effet chargé les maisons Condor, du Jura, et Villiger, de Lucerne, de livrer deux séries de 35 prototypes. C'est ce qu'a annoncé hier le chef du DMF, qui passait en revue les grands dossiers du Département militaire fédéral.

BERNE
Anne DOUSSE

Missile américain

Arnold Koller a également levé le voile sur d'autres options des militaires. Ainsi, ces derniers préfèrent le missile antiaérien américain Stinger — qui a notamment servi aux résistants afghans — à l'engin français Mistral. Le conseiller fédéral a laissé entendre que les militaires étaient favorables à l'hélicoptère français Super-Puma. Le Conseil fédéral devra encore se prononcer.

Deux hélicos sont en compétition : le français Super-Puma, construit par Aerospatiale, et l'américain Black Hawk. Une douzaine d'appareils devraient être acquis par notre armée. Ils devraient figurer dans le programme d'armement de 1990. Nos voisins de l'Hexagone pourraient ainsi prendre leur revanche. Ils avaient été évincés de la course concernant le nouvel avion de combat. Le Mirage 2000 de Dassault avait été écarté au profit du F-16 et du F-18.

A propos du nouvel avion de combat, la phase d'évaluation se poursuit jusqu'à cet automne. Arnold Koller a affirmé que le F-18 coûtait bel et bien 20% plus cher que le F-16. Mais il faudra attendre le résultat des essais pour déterminer le rapport prestation-coût. Et c'est alors que le nombre d'avions à acheter sera fixé. Dans un premier temps, il avait été question de l'achat de 40 appareils.

Politique active

Pour Arnold Koller, il n'est pas question de relâcher notre effort en matière d'armement, même si 88 pourrait être l'année de la paix. Le patron du DMF comme le Conseil fédéral a salué — avec une certaine prudence — le désarmement nucléaire et la détente au niveau international. Mais il a fait remarquer que des conflits subsistent et que l'armement nucléaire continue.

Toutefois, le conseiller fédéral a reconnu qu'il existait de véritables chances pour une politique active de la paix. Il a rappelé que le Conseil fédéral a décidé de renforcer la participation helvétique pour le maintien de la paix. Le département d'Arnold Koller pourrait envoyer des observateurs non armés mais volontaires sur les lieux des conflits. Ils vont recevoir des cours de formation spéciale. Et une partie pourra être opérationnelle dès 1990.

Quant à la question Jeanmaire, l'affaire est réglée pour le Conseil fédéral. A propos de la publication des actes du procès, il appartient aux tribunaux militaires de décider, a encore précisé Arnold Koller.

A. D.

☐ *AUX OUBLIETTES, LE BONNET SURANNÉ*
Mais les soldats devront encore patienter avant de « toucher » le fameux béret.

Luzern 26. Aug. 1988 Luzerner Neueste Nachrichten

Im Rennen um die Gunst der schweizerischen Rüstungsbeschaffer sind der Kampffalke und die Hornisse

Beide US-Kandidaten erfüllen die Bedingungen

Bei den Flieger- und Fliegerabwehrtruppen (FF Trp) stehen gewichtige Beschaffungsentscheidungen bevor: In diesem Herbst soll die Wahl des neuen Kampfflugzeuges getroffen werden – und noch vorher fallen die definitiven Entscheide für die Beschaffungen von Einmann-Flablenkwaffen und von Transporthelikoptern. Insgesamt geht es um Material im Wert von fast vier Milliarden Franken.

Bei der Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges ist das Rennen zwischen den beiden amerikanischen Kandidaten, die nach dem Ausscheiden des französischen Mirage 2000 übriggblieben, nach wie vor offen: Sowohl der F-16C

Von LNN-Redaktor Walter Schnieper

Fighting Falcon (Kampffalke) von General Dynamics wie auch der F/A-18 Hornet (Hornisse) von McDonnell Douglas dürften von den schweizerischen Evaluationsfachleuten das Zertifikat «truppentauglich» und «beschaffungsreif» erhalten, also die schweizerischen Anforderungen erfüllen. Während der einstrahlige und leichtere F-16C mit um Nuancen brillanteren Flugleistungen aufwarten kann, lag der zweistrahlige F/A-18 in bezug auf die Radarleistungen vorn. F-16-Hersteller General Dynamics hat aber mit der Version F-16C radartechnisch Terrain gutgemacht. Jedenfalls erklärte Walter Dürig, Kommandant der FF Trp, gegenüber der LNN auf Anfrage: «Beide Flugzeuge sind in der Lage, unsere Bedürfnisse zu decken.»

Konditionen entscheidend?

Der Kostenrahmen ist vorgegeben: Für die 40 Flugzeuge sind im langfristigen Budget des Eidgenössischen Militärdepartements (EMD) drei Milliarden Franken reserviert. Doch die Flugzeuge allein kosten weniger als einen Drittel der Gesamtbeschaffung. Für den F-16C beträgt der Stückpreis rund 15 Millionen US-Dollar, für den F/A-18 gut 25 Millionen Franken. Das ergibt bei 40 Stück und einem Dollarkurs von Fr. 1.60 Gesamtsummen von 1,024 beziehungsweise 1,6 Milliarden Franken – der grössere Rest ist aufzuwenden für die gesamte Infrastruktur, wozu neben modernsten Lenkwaffen auch (teure) Simulatoren für die Ausbildung gehören. Beim Systempreis rechnen die Fachleute lediglich noch mit einem Preisunterschied pro Einheit in der Höhe von 20 Prozent.

Das zeigt auch, dass der Flugzeug-Stückpreis bei der Typenwahl nicht eine entscheidende Grösse sein kann. Wichtiger werden die gesamten Konditionen sein, dabei vor allem auch die Beteiligungsmöglichkeiten (100prozentige Kompensationen oder Beteiligung an Fertigung und Montage?). Denkbar ist auch, dass die Betriebssicherheit Bedeutung erlangt; hier könnte der zweistrahlige F/A-18 Punkte buchen.

Die eigentliche Typenwahl muss der Rüstungsausschuss treffen, in diesem Fall Generalstabschef Eugen Lüthy, Ausbildungschef Rudolf Binder, Rüstungschef Felix Wittlin sowie der betroffene Korpskommandant Walter Dürig als Chef der FF Trp. Deren Wahl geht als Antrag an den Chef EMD, Bundesrat Arnold Koller, der wiederum den Typenentscheid dem Gesamtbundesrat unterbreiten dürfte. Die Bekanntgabe des Entscheides ist auf den kommenden November zu erwarten.

Nur Hochleistung

Für Walter Dürig hat die Evaluation die Richtigkeit der Philosophie der FF-Führung bestätigt: «Beide Typen sind High-Tech-Flugzeuge mit enormen Leistungen. Die Evaluation hat uns gezeigt, womit in einem Krisenfall im Luftraum zu rechnen wäre. Das wiederum bestätigt die Richtigkeit unserer These: Wir benötigen ein Hochleistungsflugzeug dieser Stufe. Alles andere wäre eine Fehlinvestition.» Für Walter Dürig ist auch klar, dass die beiden amerikanischen Typen für die Schweiz am kostengünstigsten sind: «Der F-16C und der F/A-18 Hornet bieten für ihren Preis am meisten Leistung von allen derzeit erhältlichen Flugzeugen.» Wobei anzumerken ist: Leistung heisst in diesem Fall nicht primär Schub und Geschwindigkeit, sondern Radartechnik, elektronische Abwehrfähigkeit usw. Mit zur Beschaffung gehören auch die modernsten, ihr Ziel selber suchenden Luft-Luft-Lenkwaffen mittlerer Reichweite (Amraam), wovon beide Flugzeugtypen mehrere aufs Mal losfeuern können. Hinzu kommen für die Schweiz neue Dimensionen in bezug auf die Einsatzfähigkeit im Tiefflug sowie bei Nacht.

Dennoch: Nach Meinung von Walter Dürig wird das neue Kampfflugzeug an der Front, bei der Truppe, «eher einfacher» zu warten sein als der von Schweizer Militärpiloten geflogene Tiger. Komplizierter, aufwendiger wird indessen der Unterhalt für die Mitarbeiter des Bundesamtes für Militärflugplätze (Bamf), die sich in eine neue Stufe von Hochtechnologie werden einarbeiten müssen.

Im Zusammenhang mit der geplanten Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges gab unter anderem die Tatsache zu reden, dass die neuen Jets in den bestehenden Kavernen nicht gewartet werden können. Dem ist so – aber auch das ist bloss von sekundärer Bedeutung. Die drei Staffeln sind auf drei Flugplätzen zu stationieren. Mindestens einer davon kann ein Mittelland-Flugplatz sein, wo zum Teil bereits neue, befestigte Unterstände bestehen. Weitere solche Unterstände müssen gebaut werden, und mittelfristig wären auch einzelne Kavernen auf die Bedürfnisse der neuen Flugzeuge anzupassen – wie schon in früheren Phasen: Die Kavernen wurden für die Venoms gebaut und für die Hunter angepasst. Später wurden die Mirages den Kavernen angepasst – das war eine teure «Helvetisation». Heute sind die Kavernen auch technisch nicht mehr up to date. Sie müssten also grundsätzlich wieder auf den neuesten Stand gebracht werden.

Im Rennen: Das zweistrahlige Kampfflugzeug F/A-18, die Hornet (= Hornisse), der US-Firma McDonnell Douglas. Werkfotos

Skandal?

ws. Fast ist es unvermeidlich: Eine milliardenschwere Flugzeugbeschaffung steht in einer entscheidenden Phase. Interessen sind im Spiel. Wer zu verlieren droht, ruft «Skandal!». Und Skandale sind immer medienträchtig.

Jetzt also soll der F/A-18 skandalträchtig viel teurer sein als der F-16C und überdies – noch schlimmer – vom Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Walter Dürig, forciert werden. Da drängen sich zwei Anmerkungen auf: Ei ist Walter Dürig kein Pilot, sondern ein Ingenieur und ohne Zweifel ein Elektronik- und Radarfreak. Es liegt auf der Hand, dass es dem Fliegerkommandanten der in dieser Hinsicht modernere F/A-18 angetan hat. Doch Walter Dürig hat allein rein gar nichts zu entscheiden. Wie die Typenwahl schliesslich definitiv gefällt wird, wird im nebenstehenden Text erläutert.

Und zweitens: Es kann sein (muss aber nicht), dass mit den für die Flugzeugbeschaffung maximal «reservierten» drei Milliarden Franken weniger F/A-18 als F-16C gekauft werden könnten. Doch entscheidend ist nicht die Stückzahl allein, sondern das Optimum an Kampfkraft und Einsatzmöglichkeiten. Das Optimum zu finden, war Aufgabe der abgeschlossenen Evaluation. Wenn sich herausstellte, dass 36 F/A-18 die gleiche militärische Wirkung erreichen wie 40 F-16C – wie wäre da die Wahl des teureren Flugzeuges skandalös?

Fazit: Zum Skandal gerät die Flugzeugbeschaffung nur, wenn Parlamentarier mit beschränkten Sachkenntnissen, aber vielseitigen Beziehungen und Interessen ihr Süppchen kochen wollten. Wetten, dass es dazu kommt?

Technologie entscheidend

ws. Flugleistungen (Geschwindigkeit, Wendigkeit, Steigleistung) sind bei modernen Flugzeugen nach wie vor wichtig, aber nicht mehr allein entscheidend. Entscheidend für die Kampfleistung und eigene Überlebensfähigkeit eines Flugzeuges ist die sogenannte Avionik, also gewissermassen das Leistungspotential der verschiedenen «schwarzen Kästen», Rechner und Computer. Wichtigste Komponente ist dabei das Radarsystem. Die Systeme der beiden zur Wahl stehenden US-Kampfflugzeuge können nicht nur Ziele vor, hinter und über dem eigenen Cockpit erfassen und bekämpfen, sondern auch Flugzeuge oder Helikopter, die tiefer fliegen und sich kaum vom Boden abgehoben haben.

Radarstrahl erkennen

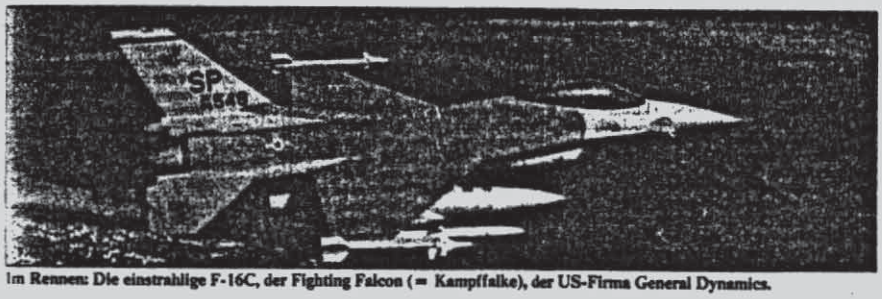
Gleichzeitig gehören zum Avionik-Potential verschiedenste elektronische Abwehrmöglichkeiten: Ein High-Tech-Flugzeug merkt, wenn es von einem fremden Radarstrahl erwischt wird, und reagiert darauf mit verschiedenen Stör- und Ablenkungsmassnahmen.

Einen entscheidenden technologischen Sprung bedeutet die zugehörige Beschaffung modernster Luft-Luft-Lenkwaffen vom Typ Amraam.

Diese Lenkwaffen mittlerer Reichweite sind allwettertauglich und suchen sich ihr Ziel mit Hilfe eines eigenen Navigationssystems selber. Dazu werden die Raketen während des Fluges bis unmittelbar vor dem Abschuss von den Flugzeugcomputern mit allen aktuellen Zieldaten gefüttert. F-16C und F/A-18 können mehrere Amraam-Raketen gleichzeitig auf verschiedene Ziele abfeuern und (wichtig!) sofort nach dem Abschuss abdrehen und die Raketen sich selbst überlassen (fire and forget).

Noch immer einsatzfähig

Neben diesen modernsten Lenkwaffen hat auch die bei der Schweizer Flugwaffe seit 1963 im Einsatz stehende und mehrfach modifizierte Kurzstrecken-Lenkwaffe Sidewinder nach wie vor ihren Sinn. Diese Infrarot-Lenkwaffe reagiert auf die Hitze, die andere Flugzeuge abstrahlen. Die heutigen Sidewinder-Versionen sind in der Lage, im Kurvenkampf auf dem Weg zum Ziel 180-Grad-Wendungen zu fliegen. Innerhalb ihrer Reichweite von zehn Kilometern erreichen sie ihr Ziel ebenfalls selbst.



Im Rennen: Die einstrahlige F-16C, der Fighting Falcon (= Kampffalke), der US-Firma General Dynamics.

Zwölf Super Puma

Während eben die Meldung die Runde machte, Frankreich kaufe wegen der Nichtberücksichtigung ihres Mirage 2000 keine Pilatus PC-7 Turbo-Trainer, kommt unser westliches Nachbarland aller Voraussicht nach mit dem Rüstungsprogramm 1989 doch wieder zum Zuge: Für die Beschaffung von zwölf französischen Super Puma liegt der Antrag bei EMD-Vorsteher Bundesrat Koller. Die Wahl fiel auf den Super Puma, weil sich die ersten drei Helikopter dieses Typs, die vor einem Jahr an die Schweizer Flugwaffe geliefert wurden, bewährt haben. Es liegt auf der Hand, dass sich daher ein Wechsel zum ursprünglichen amerikanischen Konkurrenzprodukt nicht aufdrängt.

So kommt die französische Herstellerfirma Aerospatiale zu einem Auftrag in der Höhe von mindestens 140 Millionen Franken (ohne Ersatzteile und ohne den zugehörigen Simulator für die Ausbildung). Da könnte die Schweiz ja auch ein bisschen Druck zugunsten des Pilatus PC-7 aufsetzen. Doch pikant ist da: Puma-Hersteller Aerospatiale besitzt die französische Vertretung des brasilianischen Turbo-Trainers Tucano, der wahrscheinlich anstelle des Stanser Produkts das Rennen machen wird ...

Stinger bewährter?

Schon lange im Gespräch ist die Beschaffung einer Einmann-Lenkwaffe. Seit März dieses Jahres wurden zwei Konkurrenzprodukte in der Schweiz erprobt, nämlich das französische System Mistral und das amerikanische Gegenstück Stinger. Die Mistral wird von einer zusammenklappbaren Lafette aus abgeschossen, die Stinger aus einem auf die Schulter gelegten Abschussrohr. Beide Lenkwaffen verfügen über einen Infrarot-Suchkopf; der Stinger-Suchkopf besitzt überdies eine Ultraviolettkomponente, welche die Erfassung beziehungsweise Unterscheidung von Zielen verbessert. Die Einsatzdistanz beträgt bei beiden Produkten maximal sechs Kilometer. Beide Lenkwaffen sind sogenannte Fire-and-forget-Systeme: Wenn der Soldat die Lenkwaffe abgefeuert hat, kann er sie vergessen; sie sucht sich ihr Ziel selber.

Diese leichten Flablenkwaffen sollen vor allem gegen tiefliegende Flugzeuge und Helikopter zum Einsatz gelangen. Ausgerüstet werden sollen die Flabeinheiten sämtlicher Divisionen und Kampfbrigaden sowie die Flabbrigade 33. Angesichts der beachtlichen Stückzahlen erreicht auch diese Beschaffung ein Volumen von gegen 500 Millionen Franken. Nach Auskunft von Fachleuten dürfte die amerikanische Stinger das Rennen machen. Diese Lenkwaffe, deren Grundversion unter anderem im Afghanistan-Krieg (in der Hand von Mudschaheddins, gegen die Sowjets) von sich reden machte, gilt als weiter entwickelt.

Kommentar

Keine Spielzeuge

Sobald die neuste Kampfflugzeugbeschaffung wieder aktuelle Phasen erreicht, sind Fragen und Kritiken gewiss: Drei Milliarden Franken für 40 Flugzeuge – können wir uns das leisten? Gäb's nicht Gescheiteres für unsere Armee? Würde man das Geld nicht besser in Einfamilienhäuser oder (zwecks «Landverteidigung statt Landesverteidigung», wie SPS-Präsident Helmut Hubacher so herrlich kalauerte) in den Umweltschutz investieren?

Die Fragen dürfen gestellt werden. Österreich hat schliesslich die letzten Jahrzehnte mit Occasions-Flugzeugen schadlos überstanden. Und weitere Entspannung ist in Sicht. Nur: Die Fragen müssten anders lauten. Beispielsweise: Wollen wir eine Flugwaffe, die technisch mithalten kann? Oder soll es eine Alibi-Flugwaffe sein, damit ein paar Handvoll Militärpiloten die schöne Eidgenossenschaft aus der Luft geniessen können?

Die jetzt bevorstehende Drei-Milliarden-Beschaffung ist lediglich die Konkretisierung des geltenden Armeeleitbildes: Der Entscheid, eine moderne Flugwaffe beizubehalten, wird vollzogen. Dass die Wahl auf Hochleistungsgerät fällt, ist logisch. Die Kosten-Nutzen-Rechnung gebietet dies.

Vor Jahren stand für die Schweizer Flugwaffe einmal ein britischer Leichtjet (Folland Gnat) zur Diskussion. Damals prägte ein Pilot den Begriff: Toys for the boys – Spielzeuge für die Buben. Bei der Beschaffung der Tiger machten ähnliche Bemerkungen die Runde. In der Tat: Der Tiger mag im Rahmen seiner Leistungsgrenzen ein gutes Flugzeug sein. Aber er half letztlich auch, die Zahl der Fliegerstaffeln beizubehalten und damit schmerzliche Eingriffe organisatorischer Art zu vermeiden.

Damit ist es vorbei: Mit der jetzigen Beschaffung soll die Schweiz Flugzeuge erhalten, die in der Luft bestehen können. Nach dem Motto: Wennschon, dennschon. Wenn wir eine Flugwaffe unterhalten, dann soll sie so leistungsfähig wie möglich sein. Toys for the boys, also mittelmässige Flugzeuge zum Plausch der Piloten – das wäre ein Luxus. Die Waffensysteme F-16C oder F/A-18 dagegen sind alles andere als Spielzeuge, weder für die Piloten noch für die Generäle!

Schliesslich ist einmal mehr festzuhalten: Mit einem Verzicht auf diese Beschaffung würde wohl weder für die AHV noch für den sozialen Wohnungsbau oder den Umweltschutz Geld frei. Einstweilen beharrt das EMD im Einklang mit einer Politiker-Mehrheit an seinem (prozentualen) Anteil am gesamten Bundesetat. Und das EMD hat unerfüllte Wünsche für weit mehr als drei Milliarden Franken aufgelistet in den Schubladen ...

Die aktuelle Frage lautet bloss: Bringt diese Beschaffung im Rahmen der militärischen Zielvorgaben das Optimum? Da kann die Antwort nur ein Ja sein. Und dass ein amerikanisches Flugzeug zum Zuge kommen wird, ist derzeit zwingend. Denn bei aller Sympathie für europäische Varianten: Das amerikanische Gerät ist einstweilen besser, weiter entwickelt und kostengünstiger als alles, was Frankreich, England oder Schweden anzubieten haben. Das ist allenfalls zu bedauern, aber nicht zu ändern. Walter Schnieper

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

WERDENBERGER &
OBERTOGGENBURGER
CH - BUCHS
Aufl. 5 x w. 9517 / Di 13484
Argus Media No. 1185

22. August 1988

Brief aus Bern

Luftschlacht um Mirage-Ersatz vorbei?

In den neunziger Jahren plant der Bundesrat den Ersatz des Schweizerischen Kampfflugzeugs Mirage, dessen Beschaffung seinerzeit zum Skandal geworden war und dem St.Galler Kurt Furgler mithalf, die Ehre eines Bundesrates zu erlangen, weil er als Präsident einer Untersuchungskommission für die Aufklärung des Falles viel politische Verantwortung trug. Das war vor 20 Jahren.

Der Ersatz dieser veralteten Maschinen entwickelt sich, wie erwartet zum grossen Konkurrenzkampf. Da allerdings der Vorentscheid, einen Bewerber aus den Vereinigten Staaten zu berücksichtigen, bereits diesen Frühling fiel, fehlt nun eine zwischenstaatliche Konkurrenz, die gewiss auch anspornenden Charakter gehabt hätte. So fiel der heisseste Entscheid bereits im März dieses Jahres, als auf die Mirage 2000 verzichtet wurde, womit Frankreich aus dem Rennen war.

Mittlerweile sind die Probeflüge der beiden Typen abgeschlossen, die Auswertung ist im Gang. Vieles deutet aber darauf hin, dass die F-16 die Nase vorne hat. Das Flugzeug aus dem Hause General Dynamics soll auf unsere Fliegertruppen den besseren Eindruck gemacht haben als die F/A 18 von Mc Donnel-Douglas. Doch es ist vor allem der Preisunterschied, der Anlass gibt zur Vermutung, das Rennen sei bereits gelaufen. Dieser ist nämlich ausserordentlich gross. Für das Jahr 1989 beträgt die finanzielle Vorgabe des US-Verteidigungsministeriums für den F 16 nur gerade 19,1 Millionen Dollar, was rund 28,65 Millionen Schweizer Franken entspricht. Der F/A 18, ein Flugzeug, das in der Marine zum Einsatz kommt, viel Elektronik enthält und von Flugzeugträgern starten kann, kostet dagegen 31,8 Millionen Dollar (47,7 Millionen Franken). Diese Differenz von beinahe 20 Millionen Franken lässt zumindest aufhorchen, wird doch die Beschaffung vollumfänglich aus Steuermitteln bestritten.

*

Dies sind zwar Preise für das Flugzeug ohne Zubehör, ohne Übungs-Simulatoren und Infrastruktur. Wie das EMD verlauten lässt, sind aber die Zubehörteile für beide Typen etwa gleich teuer, was vermuten lässt, die Typenwahl beeinflusse den Endpreis bei einer Beschaffung von 40 Stück um rund 800 Millionen Franken. Bei einem Rüstungsgeschäft, dessen Grössenordnung sich um drei Milliarden Franken bewegt, ist dies keine zu vernachlässigende Differenz.

Im Oktober will der Bundesrat seine endgültige Typenwahl treffen. Es wäre eine grosse Überraschung, wenn nicht gar ein Politikum, wenn sich die Landesregierung für die F/A 18 aussprechen würde. Mit allergrösster Wahrscheinlichkeit beschafft die Schweizer Armee in den neunziger Jahren die F-16.

Bruno Hofer

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

SARGANSERLAENDER
CH - MELS
Aufl. 5x w. 9746 / Di 13,592
Argus Media No. 1192

22. August 1988

Im Banne der Flugzeugbeschaffung

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

Unter dem Titel Rüstungsskandal wurden in der Schweizer Boulevardpresse 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. Die von der Presse gemachten Preisvergleiche seien aber schlicht unzulässig und für entsprechende Flugzeugtypen der US-Navy respektive der US Air Force berechnet.

1988 kostet ein F-16 in der US-Air-Force-Konfiguration 14,6 Mio. Dollar (Stückpreis), ein F/A-18 nach Version der US-Navy 27,2 Mio. Dollar. Für 1989 werden die Preise für einen F-16 auf 19,1 Mio. Dollar und für einen F/A-18 31,8 Mio. Dollar steigen. Die Preisunterschiede werden kleiner.

Ganzes System massgebend

Kurth wies gegenüber der spk auch darauf hin, dass innerhalb des Beschaffungsrahmens von 3 Mrd. Franken für das Rüstungsprogramm 1990 nicht auf die Stückpreise abgestellt werden dürfe, wird sich die Schweiz doch ein ganzes System mit Bewaffnung, Bestandteilen etc. beschaffen müssen. Obwohl die Preise der einzelnen Beschaffungsteile nicht bekannt sind, dürfte die Differenz zwischen den beiden Flugzeugtypen laut Kurth schliesslich noch knapp 20 Prozent betragen. Der Typenentscheid dürfte im Verlaufe dieses Herbstes fallen.

Dürig kritisiert

Im Zusammenhang mit der Beschaffung des Mirage-Nachfolgers war von anonymen Briefschreibern die Rede, die schwere Vorwürfe gegen Korpskommandant Walter Dürig erhoben. Dürig treibe ein unsauberes Spiel. Er habe eine «taktische Preisabsprache» mit der US Air Force getroffen. Dank dieser Preisabsprache seien die schwedische JAS-39 Gripen und die französische Mirage 2000 aus der Konkurrenz gedrängt worden. Dürig selbst bezeichnete die Vorwürfe als «hahnebüchend und unsinnig».

Eidgenössisches Militärdepartement
Département militaire fédéral
Dipartimento militare federale
Departament federal militar

Information
Information
Informazione
Infurmaziun

3oo3 Bern, 22. August 1988

Zur Flugzeugbeschaffung

Die Vorarbeiten zur Beschaffung eines neuen Kampfflugzeugs verlaufen programmgemäss. Das Militärdepartement ist zur Zeit daran, die Ergebnisse der mit den Flugzeugtypen F-16 und FA-18 durchgeführten Abklärungen und Versuche auszuwerten. Es sollte möglich sein, den Typenentscheid auf Stufe Departement noch in diesem Herbst zu treffen. Das Departement verfügt erst seit wenigen Tagen über detaillierte Preisangaben der amerikanischen Luftwaffe und der amerikanischen Marine, dh der beiden Stellen, die für den Verkauf der Flugzeuge zuständig sind. Da die Resultate aller Abklärungen noch nicht vorliegen, können zur Zeit keine endgültigen Preisvergleiche gemacht werden. Schon heute kann indessen gesagt werden, dass sich der Preisunterschied bezüglich der für uns allein massgeblichen Systempreise in der Grössenordnung von unter 2o Prozent bewegen wird. Dass der FA-18 teurer ist als sein Mitkonkurrent F-16, war schon aus der Vorevaluation bekannt. Bei komplexen Waffensystemen - wie Kampfflugzeugen - haben Preisvergleiche nur dann eine brauchbare Aussagekraft, wenn genau definiert ist, für welche Flugzeugkonfiguration eine Preisangabe zutrifft, welche Zusatzausrüstung und Bewaffnung mitberücksichtigt sind, und in welchem Umfang auch die Logistik eingeschlossen ist.

Was das schwedische Kampfflugzeug JAS Gripen betrifft, das ebenfalls in der Vorevaluation geprüft wurde, muss - entgegen anderslautenden Presseberichten - festgehalten werden, dass er nach unseren Beschaffungsvorschriften in keiner Weise beschaffungsreif ist. Der Gripen hat noch nicht einmal seinen Erstflug absolviert.

zkw
C+KP
CinfoD
CFC
SC
DB[illegible]
DBAMF

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37
AGÈFI - AGENCE ECONOMIQUE
ET FINANCIERE
CH - LAUSANNE
Tirage 5 x p. sem. 5,900
Argus Media No. 4292

19. August 1988

337.1

Nouvel avion de combat
Offres américaines en cours d'évaluation

Berne. – Le groupement de l'armement dispose depuis quelques jours d'offres concrètes pour les deux avions pré-sélectionnés en vue de l'achat du nouvel avion de combat de l'armée suisse.

Les offres de l'armée de l'air américaine pour le F-16 et de la marine américaine pour le FA-18C sont actuellement en cours d'évaluation, a indiqué le porte-parole du Département militaire fédéral Hans Rudolf Strasser. Le choix reste encore entièrement ouvert, mais la décision devrait tomber cette année encore.

Selon le quotidien de boulevard alémanique «Blick», la différence de prix entre les deux avions irait presque du simple au double. M. Strasser a confirmé que selon les chiffres publiés dans le budget 1989 des Etats-Unis, le F-18 (31,8 millions de dollars/50,9 millions francs) est sensiblement plus cher que le F-16 (19,1 millions/30,6 millions).

Mais le F-16 proposé à la Suisse correspond pas au modèle américain, a-t-il déclaré. Il s'agit d'un modèle amélioré et donc forcément plus cher. Par ailleurs, le prix par unité n'est pas le seul critère à retenir.

Le DMF a prévu de consacrer 3 milliards de francs à l'achat de 40 avions de combat, ce qui met le prix de l'unité à 75 millions. Ce prix comprend non seulement l'avion, mais aussi l'infrastructure, l'armement, les pièces de rechange, les simulateurs. Tant le F-16 que le F-18 peuvent s'insérer dans ce cadre financier, affirme M. Strasser.

Les nouveaux avions de combats sont appelés à remplacer les quelque 30 Mirage IIIS de l'armée suisse dont la technologie date de la fin des années 50. Leur acquisition sera proposée au Parlement dans le Programme d'armement 90 et ils devraient être opérationnels dans les années 1994-97.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37
DER BUND
CH - BERN
Auflage taeglich 62,926
Argus Media No. 1061

19. August 1988

337.1

Neues Armee-Kampfflugzeug

Offerten eingetroffen

sda. Die Gruppe für Rüstungsdienste verfügt seit einigen Tagen über die konkreten Offerten für die beiden in der Hauptevaluation für ein neues Kampfflugzeug der Schweizer Armee stehenden Typen. Stückpreisvergleiche, die der «Blick» gestern angestellt hatte, seien jedoch verfrüht, erklärte EMD-Pressechef Hans Rudolf Strasser. Der Typenentscheid sei weiterhin völlig offen. Strasser bestätigte, dass in den amerikanischen Budgetzahlen 1989 der F-18 mit 31,8 Mio. Dollar (50,9 Mio. Fr.) deutlich über dem F-16 mit 19,1 Mio. Dollar (30,6 Mio. Fr.) liegt. Allerdings handle es sich beim der Schweiz angebotenen F-16 um eine wesentlich verbesserte und damit teurere Version mit einem anderen Triebwerk.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37
24 HEURES
EDITION NATIONALE + VAUDOISE
CH - LAUSANNE
tirage total q. 96,851
Argus Media No. 1411

19. August 1988

337.1

Avion de combat

Des offres concrètes

Le groupement de l'armement dispose depuis quelques jours d'offres concrètes en vue de l'achat du nouvel avion de combat de l'armée suisse. Les offres pour le F-16 et le FA-18C sont actuellement en cours d'évaluation. Le choix reste encore entièrement ouvert, mais la décision devrait tomber cette année encore.

Selon le quotidien de boulevard alémanique *Blick*, la différence de prix entre les deux avions irait presque du simple au double. Hans Rudolf Strasser, porte-parole du DMF, a confirmé que selon les chiffres publiés dans le budget 1989 des Etats-Unis le F-18 (50,9 millions de francs) est sensiblement plus cher que le F-16 (30,6 millions de francs). Mais le F-16 proposé à la Suisse ne correspond pas au modèle américain, il s'agit d'un modèle amélioré et donc forcément plus cher. Par ailleurs, le prix par unité n'est pas le seul critère à retenir.

Le DMF a prévu de consacrer 3 milliards de francs à l'achat de 40 avions de combat, ce qui met le prix de l'unité à 75 millions. Ce prix comprend non seulement l'avion, mais aussi l'infrastructure, l'armement, les pièces de rechange, les simulateurs, etc. — (ats)

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

CORRIERE DEL TICINO
CH - LUGANO
Tir. giornaliera 34,115
Argus Media No. 1247

19. August 1988

/3371

Considerate concorrenziali le offerte giunte dagli Stati Uniti

Per i nuovi aerei da combattimento si spende fino a 75 milioni al pezzo

Il velivolo F-16 della General Dinamic, molto più vantaggioso dell'F/A-18 della McDonnel-Douglas.

BERNA, 18 – L'aggruppamento dell'armamento è da alcuni giorni in possesso di offerte concrete per i due velivoli americani pre-selezionati in vista dell'acquisto del nuovo aereo da combattimento per la nostra aviazione militare. Le offerte dell'aviazione americana per l'«F-16» e della marina americana per l'«FA-18C» sono ora in fase in valutazione. Lo ha indicato giovedì il portavoce del Dipartimento militare federale Hans Rudolf Strasser. La scelta rimane dunque completamente aperta, anche se la decisione dovrebbe essere presa ancora quest'anno.

Secondo il quotidiano svizzero-tedesco «Blick», la differenza di prezzo fra i due apparecchi corrisponderebbe quasi al doppio. Strasser ha confermato che, secondo le cifre del bilancio 1989 degli Stati uniti, l'F-18 (31,8 milioni di dollari, pari a 50,9 milioni di franchi) è sensibilmente più caro dell'F-16 (19,1 milioni di dollari, pari a 30,6 milioni di franchi). Tuttavia, l'F-16 proposto alla Svizzera non corrisponde al modello americano. Si tratta – ha detto Strasser – di un modello migliorato e, quindi, forzatamente più caro. D'altra parte, il prezzo di ogni singolo apparecchio non costituisce l'unico aspetto preso in considerazione. Il DMF ha previsto di dedicare 3 miliardi di franchi all'acquisto di 40 velivoli da combattimento, ciò che porta il prezzo unitario a 75 milioni di franchi. Il prezzo comprende non soltanto l'apparecchio, ma anche l'infrastruttura, l'armamento, i pezzi di ricambio, i simulatori, ecc.. Sia l'F-16, sia l'F-18 – ha precisato Strasser – possono dunque essere finanziariamente presi in considerazione.

I nuovi aerei da combattimento sono destinati a sostituire i circa 30 Mirages IIIS dell'esercito svizzero, la cui tecnologia data della fine degli anni Cinquanta. L'acquisto dei nuovi caccia sarà proposto al Parlamento nel programma d'armamento 90. Gli aerei dovrebbero essere operanti negli anni 1994-97. (Ats)

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 42 37

LE MATIN
EDITION NATIONALE
CH - LAUSANNE
tir.tot.q.53,774/dim.153,244
Argus Media No. 1299

19. August 1988

3371

La suspicion règne

Le «Blick» parle de scandale en affirmant que le F/A-18 est deux fois plus cher que le F-16. Au DMF, on rétorque qu'entre les Etats-Unis et la Suisse, comparaison n'est pas raison

Le Département militaire fédéral a rejeté les accusations anonymes et les articles de presse faisant état d'un scandale lié à l'acquisition de nouveaux avions militaires. Les prix valables aux Etats-Unis pour les avions F-16 et F/A-18 ne sont pas comparables, a souligné Christian Kurth, porte-parole du DMF, prenant pour cible un article du *Blick*, paru hier affirmant que le F/A-18 est deux fois plus cher que le F-16.

L'avion que souhaite acheter l'armée suisse n'est pas le même que celui utilisé par l'armée américaine. Depuis quelques jours, le groupement de l'armement dispose d'offres de prix et les soumet à examen, selon M. Kurth. Le choix de l'avion sera opéré cet automne. La demande de crédit de trois milliards de francs, à adresser au Parlement pour l'acquisition de 40 nouveaux avions, fera partie du programme d'armement de 1990.

Vingt appareils au lieu de quarante ?

Selon le *Blick*, toute l'affaire menace de tourner au scandale. Le chef du DMF, Arnold Koller aurait en effet caché que le F/A-18 coûterait 31,7 millions de dollars la pièce (environ 50 millions de francs), soit deux fois plus que son concurrent le F-16. L'armée ne pourrait ainsi acheter que 20 appareils au lieu des 40 prévus, selon le quotidien zurichois.

Le DMF, quant à lui, rejette ces accusations. D'une part, un choix n'a pas encore été fait et, d'autre part, les prix définitifs ne sont pas connus. Le constructeur du F-16, General Dynamics, aurait répandu lui-même les comparaisons de prix américains entre les deux types d'avions. Selon M. Kurth, le DMF n'a d'ailleurs jamais caché que le F/A-18 de McDonnell Douglas coûte plus cher que le F-16.

Une comparaison des prix pratiqués aux Etats-Unis n'est pas pertinente, selon le DMF. Doivent être comparés deux ensembles comprenant notamment la machine, l'armement, les pièces de rechange, les simulateurs de vols et le matériel de formation. Cet équipement — différent en Suisse de ce qu'il est aux Etats-Unis — représente une part importante du prix.

Querelle de chiffres

Dans le budget américain pour 1988, le prix d'un F-16 Fighting Falcon se montait à 14,6 millions de dollars selon le constructeur. Le F/A-18 Hornet était lui devisé à 27,2 millions de dollars. Il s'agit toutefois là uniquement des appareils, sans l'équipement dit périphérique, selon Christian Kurth. Pour l'année prochaine, les deux avions sont budgétisés respectivement 19,1 et 31,7 millions de dollars, selon des données américaines.

Mais il ne s'agit plus des mêmes appareils, ceux-ci étant constamment améliorés. Le *Blick*, quant à lui, a avancé des coûts respectifs de 16,2 et de 31,7 millions de dollars par avion dans le budget du Ministère américain de la défense.

Lettre anonyme

Une comparaison réaliste des prix ne sera possible, selon Christian Kurth, que lorsque les offres auront été examinées, y compris les commandes compensatoires. Au début d'août, 20 experts dirigés par le chef de projet du groupement de l'armement, René Scherrer, se sont rendus aux Etats-Unis. Il y ont discuté non seulement de technique mais également des aspects commerciaux. Ce voyage n'a aucun rapport avec l'affaire des pots-de-vin découverte au Pentagone, selon le porte-parole du DMF. L'acquisition de nouveaux avions — que le Parlement discutera en 1990 — a également suscité la diffusion auprès d'organes de presse d'une lettre anonyme. Celle-ci parle d'un nouveau scandale et accuse ouvertement de corruption un haut fonctionnaire et un officier supérieur. Le ou les auteurs de la lettre promettent une suite à leurs révélations. — (ap-LMe)

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

LA SUISSE
CH - GENEVE 11
tir. q. 70032 / dim. 110522
Argus Media No. 1118

19. August 1988

33X

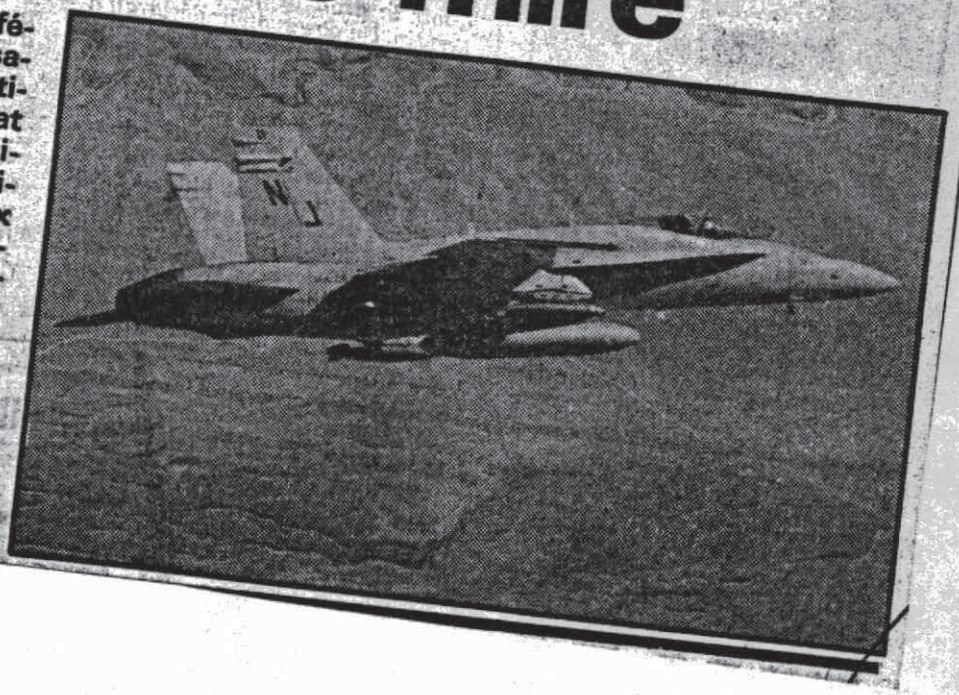
Nouveaux avions militaires

Le DMF en point de mire

Le Département militaire fédéral a rejeté les accusations anonymes et les articles de presse faisant état d'un scandale lié à l'acquisition de nouveaux avions militaires. Les prix valables aux Etats-Unis pour les avions F-16 et F-18 « ne sont pas comparables », a souligné un porte-parole du DMF, prenant pour cible un article du « Blick », paru hier, affirmant que le F-18 est deux fois plus cher que le F-16.

Page 34

Le F-18: cher... (LDD)



ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 4
LA SUISSE
CH - GENEVE 11
tir. q. 70032 / dim. 1
Argus Media No. 1118
19. August 1988

■ Nouveaux avions militaires: que cache le DMF?

Les accusations volent haut

BERNE (AP) — Le Département militaire fédéral a rejeté les accusations anonymes et les articles de presse faisant état d'un «scandale» lié à l'acquisition de nouveaux avions militaires. Les prix valables aux Etats-Unis pour les avions F-16 et F-18 «ne sont pas comparables», a souligné un porte-parole du DMF, prenant pour cible un article du «Blick», paru hier, affirmant que le F-18 est deux fois plus cher que le F-16.

Selon le «Blick», toute l'affaire menace de tourner au scandale. Le chef du DMF, Arnold Koller, aurait en effet caché que le F-18 coûterait 31,7 millions dollars la pièce (environ 50 millions de francs), soit deux fois plus que son concurrent le F-16. L'armée ne pourrait ainsi acheter que 20 appareils au lieu des 40 prévus, selon le quotidien zurichois.

Le DMF, quant à lui, rejette ces accusations. D'une part, un choix n'a pas encore été décidé et, d'autre part, les prix définitifs ne sont pas connus. Le constructeur du F-16, General Dynamics, aurait répandu lui-même les comparaisons de prix américains entre les deux types d'avions. Selon Christian Kurth, le DMF n'a d'ailleurs jamais caché que le F-18 de McDonnel Douglas coûte plus cher que le F-16.

Equipement suisse

Une comparaison des prix pratiqués aux Etats-Unis n'est pas pertinente, selon le DMF. Doivent être comparés deux ensembles comprenant notamment la machine, l'armement, les pièces de rechange, les simulateurs de vol et le matériel de formation. Cet équipement représente une part importante du prix.

Dans le budget américain pour 1988, le prix d'un F-16 Fighting Falcon se montait à 14,6 millions de dollars, selon le constructeur. Le F-18 Hornet était, lui, devisé à 27,2 millions de dollars. Il s'agit toutefois là uniquement des appareils, sans l'équipement dit périphérique, selon Christian Kurth. Pour l'année prochaine, les deux avions sont budgetés respectivment 19,1 et 31,7 millions de dollars, selon des donnés américaines. Mais il ne s'agit plus des mêmes appareils, ceux-ci étant constamment améliorés. Le «Blick», quant à lui, a avancé des coûts respectifs de 16,2 et 31,7 millions de dollars par avion dans le budget du Ministère américain de la défense.

Offres à examiner

Une comparaison réaliste des prix ne sera possible, selon Christian Kurth, que lorsque les offres auront été examinées, y compris les commandes compensatoires. Au début d'août, 20 experts dirigés par le chef de projet du groupement de l'armement, René Scherrer, se sont rendus aux Etats-Unis. Ils y ont discuté non seulement de technique mais également des aspects commerciaux. Ce voyage n'a aucun rapport avec l'affaire des pots-de-vin découverte au Pentagone, selon le porte-parole du DMF.

Selon le «Blick», le DMF aurait caché que le F-18 (notre photo) coûterait deux fois plus que son concurrent, le F-16. (AP)

COMMENTAIRE

Scandale ou pas dans la procédure d'acquisition du nouvel avion de combat? Rien ne permet de l'affirmer, dans l'état actuel des choses. Mais les explications du porte-parole du Département militaire fédéral ne sont pas tout à fait convaincantes: l'un des appareils encore en lice, le F-18 en l'occurrence, est bel et bien plus cher que l'autre. S'il était choisi, soit on respecte l'enveloppe et l'on acquiert moins d'appareils que prévu, soit on demande une rallonge...

Dans les deux cas, le citoyen-contribuable est piégé. Dans le premier, on lui aura raconté des histoires sur le nombre d'avions absolument nécessaire pour assurer notre défense; dans le second, il aura l'impression qu'on lui a «bourré le mou», et c'est son portefeuille qui en fera les frais.

Voilà qui rappelle un peu une certaine affaire Mirage des années 60, qui avait amené la démission du conseiller fédéral Paul Chaudet. A force de tergiversations, on avait fini par commander moitié moins d'avions que prévu. Au moins ceux-ci ont fait leurs preuves, puisqu'ils voleront jusqu'à ce que leurs successeurs arrivent!

Philippe ROY

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

BLICK
CH - ZUERICH
Auflage taeglich 375,288
Argus Media No. 1365

19. August 1988

337 1

Neuer Kampfjet: Politiker greifen Bundesrat Koller an

VON THOMAS SUREMANN

●●● Bundesrat Arnold Koller und sein Militärdepartement lagen gestern unter schwerem Beschuss. Die eigenartige Informationspolitik Berns im Zusammenhang mit der Beschaffung des neuen Kampfflugzeugs stiess bei bürgerlichen Politikern auf Kritik.

● BLICK hatte gestern enthüllt, dass der heimliche Favorit für die «Mirage»-Nachfolge, der US-Jäger F/A-18, mit einem Stückpreis von rund 50 Millionen Franken doppelt so teuer sein wird wie sein Mitkonkurrent, der F-16. Dies sind die Preise, die heute für die USA verbindlich sind.

● Mit keinem Wort war vom EMD auf diese riesige Differenz hingewiesen worden.

● «Man hätte von Anfang an auf die Grössenordnung der Preisdifferenz hinweisen müssen», meinte der St. Galler CVP-Nationalrat Edgar Oehler. «Transparenz ist in einem Geschäft dieser Grössenordnung von allem Anfang an unabdingbar.»

● Und FDP-Nationalrat Urs Scheidegger (SO) doppelte nach: «Man kann nicht auf der einen Seite für eine klare Linie in der Finanzpolitik plädieren und bei diesem Rüstungsgeschäft zwar anfänglich Leistungsdaten vergleichen, aber nicht vom Geld reden.»

● «Die Preisdifferenz hätte schon in einem ersten Vergleich zur Sprache kommen müssen», kritisierte SVP-Nationalrat Albrecht Rychen (BE).

● Das EMD, in einer Reaktion auf die BLICK-Enthüllungen, erklärte gestern, die Preisdifferenz zwischen den beiden Maschinen sei ja nie verheimlicht worden. Zudem sei letztlich der Preis des ganzen Waffensystems entscheidend. Und hier sei eine Differenz von lediglich 20 Prozent in Sicht.

● «Ich hoffe nur, dass beim Herunterhandeln des Systempreises nicht soviele Abstriche gemacht werden, dass wir in ein paar Jahren Nachkredite brauchen, um das Fehlende wieder einzukaufen», argwöhnte ein bürgerlicher Politiker.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

BERNER ZEITUNG
AUSGABE MITTELLAND/OBERLAND
CH - MUENSINGEN
Aufl.t. 29,504/Total 121,887
Argus Media No. 1401

19. August 1988

337

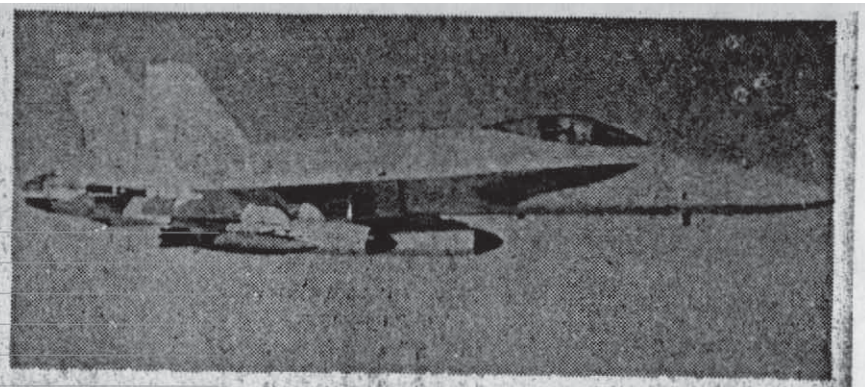
Neues Kampfflugzeug: Offerten sind da

sda. Die Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) verfügt seit einigen Tagen über die konkreten Offerten für die beiden in der Hauptevaluation für ein neues Kampfflugzeug der Schweizer Armee stehenden F-16C und FA-18C. Die Angebote der amerikanischen Luftwaffe für den F-16 und der amerikanischen Marine für den F-18 würden jetzt ausgewertet, teilte gestern EMD-Pressechef Hans Rudolf Strasser mit. Stückpreisvergleiche, die der «Blick» gleichentags angestellt hatte, seien verfrüht. Der Typenentscheid sei weiterhin völlig offen. Strasser bestätigte, dass in den amerikanischen Budgetzahlen 1989 der F-18 deutlich über dem F-16 liegt. Allerdings entspreche der der Schweiz angebotene F-16 nicht dem amerikanischen Modell.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

JOURNAL DE GENEVE
CH - GENEVE 11
Tirage quotidien 22,254
Argus Media No. 1117

19. August 1988



LE F-16 ET LE F-18: une grosse différence de prix (Photo Keystone)

AVION DE COMBAT

F-16 et F-18: premières indications sur le prix

La différence de prix entre le F-16 et le F-18 annoncée comme énorme par un quotidien de boulevard est relativisée par le porte-parole du DMF

Emoi hier matin en Suisse alémanique: entre les deux avions de combat américains des années 90 actuellement soumis à la procédure d'évaluation au sein du Département militaire fédéral (DMF), le F-18 coûterait près de deux fois plus que son concurrent direct le F-16. C'est ce qu'indique le quotidien de boulevard «Blick», en ajoutant dans le même souffle que deux anciens collaborateurs du DMF s'activeraient dans les coulisses pour promouvoir le F-18 en leur qualité de consultants pour son fabricant, l'entreprise McDonnell-Douglas.

A l'origine, ils étaient quatre à briguer les faveurs du Groupement de l'armement et du DMF en quête d'un nouvel avion de combat appelé à remplacer la trentaine de Mirage IIIS datant des années 50 d'ici aux années 90: le Gripen suédois produit par Saab-Scania, le Mirage 2000 français de la société Dassault, ainsi que deux appareils américains, le F-16 Fighting Falcon fabriqué par General Dynamics et le F-18 Hornet mis au point par McDonnell-Douglas. Ils ne sont aujourd'hui plus que deux à rester en lice pour la phase d'évaluation, actuellement en cours au DMF. Ces deux avions ont été testés en Suisse par des pilotes suisses ce printemps au cours de 23 vols, dont 15 consacrés à des essais tactiques et techniques et 9 en vue de vérifier leur comportement et leurs performances. Selon Hans-Rudolf Strasser, porte-parole du DMF, la décision sur le choix de l'appareil devrait intervenir cette année encore. Il appartiendra ensuite aux Chambres fédérales de se prononcer sur l'ouverture des crédits nécessaires, dans le cadre du Programme d'armement 1990. Les unités de l'avion sélectionné pourraient normalement être livrées à l'armée entre 1994 et 1997.

Les prix: une question d'interprétation

Jusqu'à présent, on ne disposait pas d'indication quant au prix de ces avions. Prenant pour référence le budget de la Défense aux Etats-Unis, le «Blick» a signalé dans son édition d'hier que le F-16 coûterait 16,2 millions de dollars, (26 millions de francs suisse) tandis que le F-18 reviendrait, lui, à 31,7 millions de dollars (50 millions de francs).

M. Strasser convient que, sur la base des offres concrètes qui viennent de parvenir au DMF, le F-18 coûte environ 20% de plus que le F-16. Il cite comme référence les chiffres publiés dans le budget américain pour 1989 qui donnent 19,1 millions pour le F-16 et 31,8 millions pour le F-18. Il ajoute que le prix de l'avion n'est pas représentatif en tant que tel, car il faut y ajouter l'infrastructure, les pièces de rechange, les simulateurs et l'armement, définis selon les besoins spécifiques de la Suisse. Le DMF a prévu de consacrer 3 à 4 milliards de francs suisses à l'achat de 40 avions de combat.

M. Strasser s'inscrit en faux contre les affirmations du quotidien de boulevard relatives au «lobbying» en faveur du F-18 pratiqué par Arthur Moll, ancien chef de l'aviation et Heiner Schulthess, ancien chef de l'armement. M. Moll, indique-t-il, a été consultant auprès de la firme américaine Northrop, laquelle n'est pas directement intéressée aux deux sociétés américaines en concurrence, mais il a renoncé à ces fonctions. Quant à M. Schulthess, il y a une dizaine d'années qu'il a quitté le DMF.

A l'heure où s'édifie l'Europe, d'aucuns continuent de déplorer que le Mirage 2000 n'ait pas été retenu pour l'évaluation. M. Strasser souligne à ce propos que le Mirage 2000 a été écarté, en mars dernier, parce que son avionique – système de navigation et armement – était encore au stade de la planche à dessin. Or, conclut-il, les fabricants américains ont été en mesure de fournir du matériel en grandeur réelle qui fonctionne quand on le teste. Et c'est ce qui a été déterminant pour la sélection.

Anne-Marie Lev

TAGES-ANZEIGER
CH - ZUERICH
Auflage taeglich 259,490
Argus Media No. 1374

19. August 1988

337 1

Kampfflugzeugentscheid bereits gefallen?

In der Evaluation um die Mirage-Nachfolge hat die F-16 die Nase vorn

Im Kopf-an-Kopf-Rennen um den Mirage-Nachfolger sind massgebende Entscheidungskriterien bekanntgeworden: Der Kampffalke (F-16) notierte bei der Truppenerprobung in der Schweiz einige Pluspunkte mehr als die Hornisse (F-18). Ausserdem wird der Preis der F-18 um rund 20 Prozent höher als beim Konkurrenzprodukt ausfallen.

■ VON MARCEL WAEBER

Die Truppenversuche im April dieses Jahres ab dem Militärflugplatz Payerne und ab Kriegsflugplätzen in den Alpen haben ergeben, dass die F-16 des US-Herstellers General Dynamics die besseren Steigleistungen hat. Dieser Vorteil, der für den Mirage-Nachfolger in der Rolle als Abfangjäger sehr wichtig ist, hat nebst weiteren die F-18 von McDonnell Douglas auf den zweiten Platz verwiesen. Bessere Leistungen erbringt die F-18-Hornisse lediglich im Radarbereich. Der Umstand, dass die F-18 über zwei Triebwerke verfügt und deshalb mehr Sicherheit bietet, ist offenbar nicht ins Gewicht gefallen. Zur weiteren Abklärung und Vervollständigung der Dossiers, die den Umfang von Büchern haben, befand sich eine Delegation der Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) Anfang August in den USA. Die Beschaffungsinstanz unter der Projektoberleitung von René Scherrer hat die Zusicherung erhalten, dass bis zur Beschaffungsreife das Radarmanko der F-16 korrigiert wird, zumal konkrete Aufdatierungsprogramme für die Maschine bestehen.

«Letzte Offerte» eingereicht

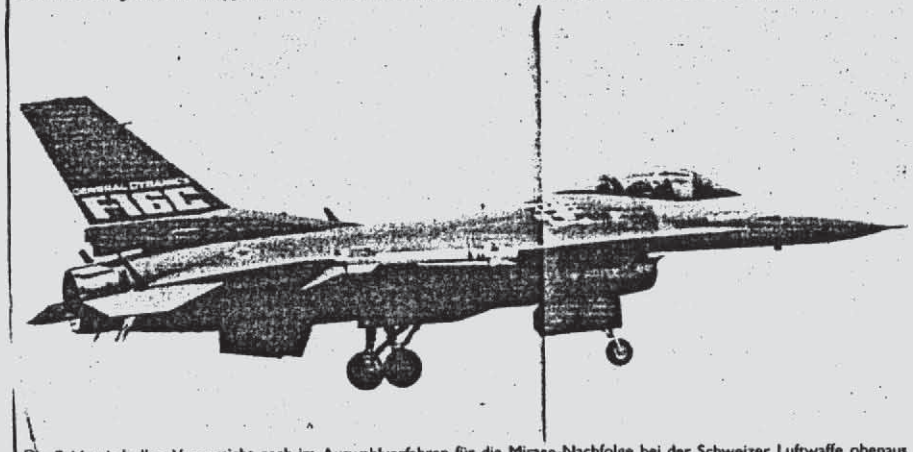
Aufgrund der in den USA geäusserten Vorstellungen der GRD über die Kompensationsgeschäfte, die zu 100 Prozent erfolgen müssen, haben die beiden Hersteller vor wenigen Tagen in Bern der Beschaffungsinstanz die übliche «letzte Offerte» überreicht. «In diesem Zusammenhang von einem Rüstungsskandal zu sprechen, ist in den Nebel geschossen», kommentierte EMD-Informationschef Hans Rudolf Strasser einen entsprechenden Bericht der Zeitung «Blick» vom Donnerstag. Das Blatt hatte behauptet, die F-18 käme doppelt so teuer wie die F-16. Strasser korrigierte die Zahlen des «Blicks», der bei der F-16 den Preis für 1988, bei der F-18 aber den von 1989 zugrunde legte. Gemäss den amerikanischen Budgetzahlen 1989 kostet die F-16 bei einer geplanten Abnahme von 160 Stück 19,1 Millionen Dollar (30,6 Mio. Fr.) pro Einheit; die F-18 kostet 31,8 Millionen Dollar (50,9 Mio. Fr.) pro Stück. Darunter ist indessen bloss der sogenannte Fly-away-Preis ohne Ersatzteile, Munition, Lenkwaffen, Simulatoren, Instruktion etc. zu verstehen. Die «Peripherie» wird noch einmal mindestens 50 Prozent der Grundkosten betragen. Allein für einen Flugkörper des Typs AMRAAM (Advanced Medium-Range Air-to-Air Missile), den die Schweiz zwingend beschaffen muss – sonst wird die ganze Mirage-Ablösung zu einem Hornberger Schiessen –, zahlt die Eidgenossenschaft pro Rakete gegen 150 000 Dollar. Wie viele solche selbstzielsuchende Waffen die Schweiz kaufen will, unterliegt der Geheimhaltung.

«Unter dem Strich wird die F-18 um rund 20 Prozent teurer werden als die F-16», sagte EMD-Pressechef Strasser aufgrund der letzten Hochrechnungen der GRD. Es darf davon ausgegangen werden, dass die US-Planungszahlen für 1989 realistisch sind und dass der Schweiz kein «Freundschaftspreis» gemacht wird, denn das käme einer Desavouierung der US Air Force und der Marine gleich, und diese würden augenblicklich den Kongress mobilisieren. Damit ist aber der Unterschied von 20 Millionen Franken und die angebliche Differenz von 20 Prozent nicht ausreichend erklärt. Strasser: «Die F-16 hat einiges nicht, was in der F-18 enthalten ist, und umgekehrt». Die Schlussfolgerung in diesem Informationsverhinderungspuzzle ist wohl, dass die F-16 teurer werden wird, als gegenwärtig offiziell gesagt werden kann.

Problem für Bundesrat Koller

Ungeschickt war, dass die Beschaffungsinstanzen im Vorfeld der Evaluation und auch die angesprochenen Vertreter von McDonnell Douglas den Stückpreis immer in der Nähe der F-16 ansiedelten. Der grössere Finanzbedarf macht es EMD-Chef Bundesrat Arnold Koller praktisch unmöglich, die F-18 als Nachfolger für die Mirage in Erwägung zu ziehen. Viele Bürgerinnen und Bürger, aber auch viele Parlamentsvertreter betrachten den Kostenrahmen von maximal 3,5 Milliarden Franken für das ganze Geschäft als «Schmerzensgrenze».

Die Flugwaffe indessen ist darauf angewiesen, über mindestens 40 Flugzeuge zu verfügen, da Erfahrungen bei der Nato (F-16) und in Spanien/Australien (F-18) ergaben, dass nur 50 Prozent der Maschinen rund um die Uhr einsatzbereit sein können. Die Zeit drängt: Noch in diesem Herbst muss der formelle Typenentscheid getroffen werden, wenn der Flugwaffe in den Jahren 1994 bis 1997 die erste Beschaffungstranche geliefert werden soll. Schon jetzt steht fest, dass dannzumal nicht mehr die beiden US-Flugzeuge für ein zweites «Los» in Frage kommen werden, sondern die schwedische JAS 39 Gripen, die leider nicht mehr in die laufende Beschaffung einbezogen werden konnte.



Die F-16 wird aller Voraussicht nach im Auswahlverfahren für die Mirage-Nachfolge bei der Schweizer Luftwaffe obenaus schwingen. (Bild Keystone)

337 1

Neues Kampfflugzeug: F-16 hat Nase vorne

Bern/Zürich. – Die F-16 (Kampffalke) des US-Herstellers General Dynamics scheint das Rennen um die Mirage-Nachfolge gemacht zu haben. Das amerikanische Kampfflugzeug und Basisfluggerät der Nato hat im Rahmen von Truppenversuchen in der Schweiz seine besonderen Qualitäten im Steigflug unter Beweis gestellt und damit die F-18 (Hornisse) von McDonnell Douglas auf den zweiten Platz verwiesen.

In den letzten Tagen sind bei der Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) als Beschaffungsinstanz auch die sogenannten letzten Offerten eingegangen. EMD-Pressechef Hans Rudolf Strasser: «Die vom ‹Blick› gemeldeten 100 Prozent Preisunterschied sind in den Nebel geschossen.» Strasser bezifferte den Unterschied auf den Systempreis bezogen auf 20 Prozent. In diesem Preis sind Ersatzteile, Munition, Lenkwaffen, Simulatoren, Instruktion etc. inbegriffen. Aus US-Quellen ist in Form von Planungsgrundlagen der Air Force und der Navy bekannt, dass der Unterschied für die Fluggeräte 20 Millionen Franken beträgt. *(wae)*

Seite 7: Kampfflugzeugentscheid bereits gefallen? — S. 7

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

BERNER ZEITUNG
AUSGABE STADT + REGION BERN
CH - BERN
Aufl.t. 61,070/Total 121,887
Argus Media No. 1403

19. August 1988

337
1

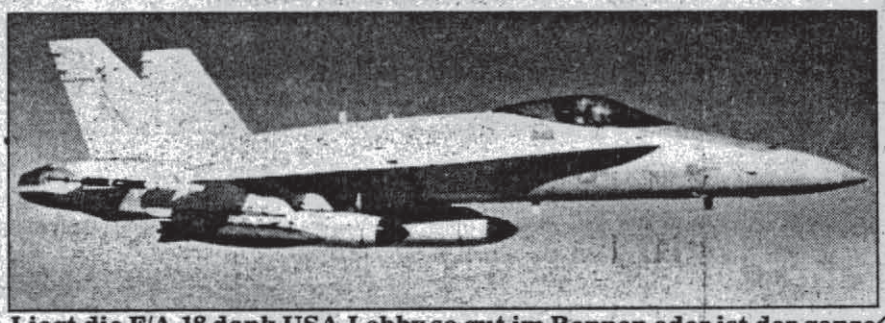
KAMPFFLUGZEUG

Fleissige Lobbyisten oder Skandal-Aufdecker ?

Sind die beiden in der Evaluation stehenden amerikanischen F-16- und F/A-18-Kampfflugzeuge zu teuer und steckt hinter der ganzen Beschaffung ein handfester Skandal ?

Die Schweiz ist auf der Suche nach einem Ersatz für die Mirage III. Dabei waren ursprünglich die französische Mirage 2000, die schwedische JAS-39 Gripen und die beiden jetzt in der Endausscheidung stehenden Amerikaner F-16 und F/A-18 im Gespräch. Jetzt scheint sich im Eidgenössischen Militärdepartement (EMD) eine Lobby für die Mirage stark zu machen. Ein anonymer «Offener Brief Nr. 1» greift Walter Dürig, den Chef der Flieger- und Flabtruppen, massiv an und wirft ihm Amerikafreundlichkeit vor. Dabei wird unter anderem auch angeführt, der Preis der «Amerikaner», vor allem des F/A-18, sei höher als bisher zugegeben.

Vom EMD werden sämtliche Vorwürfe kategorisch zurückgewiesen. Dürig erklärte, der Brief mische auf perfide Weise die Systempreise (Flugzeug plus Lenkwaffen, plus Ausbildungsmaterial) mit den «nackten» Flugzeugpreisen. EMD-Sprecher Christian Kurth sagte, seit einigen Tagen erst besitze die Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) konkrete Preisofferten, die nun ausgewertet würden. Der Antrag ans Parlament ist für die Rüstungsbotschaft 1990 vorgesehen. Der F-16 «Fighting Falcon» kostet nach Angaben des Herstellers 14,6 Millionen Dollar, der F/A-18 «Hornet» war laut EMD mit 27,2 Millionen Dollar budgetiert. Ein Preisvergleich ist jedoch laut Kurth erst möglich, wenn alle Angaben inklusive Kompensationsgeschäfte ausgewertet seien. Es sei aber nie verheimlicht worden, dass der von McDonnell Douglas hergestellte F/A-18 teurer sei als der F-16. EMD-Pressesprecher Hans-Rudolf Strasser bestätigte dies gestern und betonte, der Typenentscheid sei – entgegen den Behauptungen – noch völlig offen. Bei der Vorevaluation war das EMD von 40 Flugzeugen zum Preis von drei Milliarden Franken ausgegangen. *BZ*



Liegt die F/A-18 dank USA-Lobby so gut im Rennen oder ist der ganze Wirbel nur das Werk einer Frankreich-Lobby ? *(Bild: Keystone)*

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 42 37

BADENER TAGBLATT
CH - BADEN
Aufl. t. 40,274 / Mi 55,103
Argus Media No. 1006

19. August 1988

3371

Offerten für Mirage-Ersatz liegen vor

F-16 und F-18 als einzige im 3-Milliarden-Geschäft noch dabei

Die Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) verfügt seit einigen Tagen über die konkreten Offerten für die beiden in der Hauptevaluation für ein neues Kampfflugzeug der Schweizer Armee stehenden F-16C und FA-18C.

(sda) Die Angebote der amerikanischen Luftwaffe für den F-16 und der amerikanischen Marine für den F-18 würden jetzt ausgewertet, teilte EMD-Pressechef Hans Rudolf Strasser gestern mit. Der Typenentscheid sei weiterhin völlig offen.

Strasser bestätigte, dass in den amerikanischen Budgetzahlen 1989 der F-18 mit 31,8 Mio. Dollar (50,9 Mio. Franken) deutlich über dem F-16 mit 19,1 Mio. Dollar (30,6 Mio. Franken) liegt. Allerdings entspreche der der Schweiz angebotene F-16 *nicht* dem amerikanischen Modell: Es handle sich um eine wesentlich verbesserte und damit teurere Version mit einem anderen Triebwerk. Auch könne nicht vom Stückpreis allein ausgegangen werden.

Bei der Vorevaluation war das EMD von 30 bis 40 neuen Kampfflugzeugen mit einem Gesamtpreis von 3 Mrd. Franken ausgegangen, was einen Systempreis von 75 Mio. Franken erlaubt. Dieser enthält auch die Kosten für die Infrastruktur, die Bewaffnung, Ersatzteile, Simulatoren usw. In diesem Kostenrahmen hätten sowohl der F-16 wie der F-18 Platz, sagte Strasser.

Die neuen Kampfflugzeuge sollen in den Jahren 1994 bis 1997 die Aufgabe der dannzumal rund 30jährigen Mirage IIIS übernehmen und bestandesmässig die Hunter ersetzen. Der Typenentscheid soll noch in diesem Jahr fallen und der Beschaffungsantrag mit dem Rüstungsprogramm 1990 gestellt werden. Die Evaluation hatte 1985 mit sieben Typen begonnen. Nach der letztjährigen Vorevaluation war der französische Mirage 2000 ausgeschieden, so dass jetzt nur noch der F-16 «Fighting Falcon» der Firma General Dynamics und der F-18 «Hornet» der Firma McDonnell Douglas weiterverfolgt werden.

Trau, schau, wem!

Schüsse aus dem Hinterhalt in Bauch und Rücken der Verantwortlichen sind in der Schweiz bei allen grösseren Rüstungsvorhaben bedauerlicherweise die Regel. Und ebenso regelmässig sind handfeste wirtschaftliche Eigeninteressen der Auslöser. Dass dabei die eigentlichen Heckenschützen in Deckung bleiben, versteht sich von selbst. Aber auch wenn sie jedes Mal ein anderes Vorgehen wählen, sind sie unschwer zu erraten.

Im neuesten Fall, der von «Blick» zum angeblichen Skandal hochstilisierten Kampfflugzeugbeschaffung, ist die Handschrift der F-16-Lobby, angeführt vom cleveren General-Dynamics-Vertreter Oats Schwarzenberger (einem Amerikaner schweizerischer Abstammung), unverkennbar. Die dabei gewählte «Abschussmethode» ist allerdings weder neu noch besonders originell: Kaum sieht man seine Felle davonschwimmen, wird rundherum von Schiebung gesprochen und nach Art einer Milchbüchlein-Rechnung mit unsinnigen Stückpreisen operiert, die bei einem so komplexen Waffensystem sowieso rein theoretisch sind. Dass das eigene Produkt im technisch-taktischen Direktvergleich mit dem Konkurrenten F-18 offenbar unterlegen ist, wird hingegen schamhaft verschwiegen.

Der neueste Versuch, die Spitzen von EMD, GRD und FF-Truppen «abzuschiessen» und zugleich das Parlament, das ja letztlich entscheiden wird, unter Druck zu setzen, ist nicht der erste im Lauf der jetzigen Kampfflugzeug-Evaluation und wird auch nicht der letzte bleiben: Als der «Mirage 2000» aus dem Rennen zu fallen drohte, wurden die Franzosen sofort aktiv, luden flugs eine Journalistenschar ins Dassault-Werk ein und doppelten mit der Absichtserklärung nach, den Pilatus PC-9 als Trainer beschaffen zu wollen. Und hinter den Kulissen wetzt bereits die Schweden-Lobby ihre Messer, um für den nach wie vor nichtflüggen «Gripen» Zeit zu schinden.

Man merkt, gottlob, stets die Absicht und ist, zu Recht, verstimmt.

Klaus Streif

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

LUZERNER TAGBLATT
CH - LUZERN
Auflage taeglich 26,012
Argus Media No. 1154

19. August 1988

Tagblatt **Kommentar**

537 A

Ein Skandal ist nicht in Sicht

Die Beschaffung von neuen Kampfflugzeugen für die Armee ist ein Milliardengeschäft – unabhängig davon, auf welchen Flugzeugtyp schliesslich die Wahl fällt. Es stehen also erhebliche wirtschaftliche Interessen auf dem Spiel – und auch das Prestige der Schweizer Armee. Ein Flugzeug verkaufen zu können, wird in der Branche als recht hoch eingestuft. Es ist also nicht verwunderlich, dass die beteiligten Firmen alles daran setzen, den Auftrag aus Bern schliesslich für sich buchen zu können. Und jene, die im Rennen bereits unterlegen sind – sei es aus sachlichen Gründen (Mirage aus Frankreich) oder aus Gründen der mangelnden Serienreife (Gripen aus Schweden) – wird es zweifellos ärgern, das Geschäft verpasst zu haben. Alles in allem ist also klar, dass bei jeder derartigen Beschaffung ein Klima härtester Konkurrenz herrscht, dass vielleicht sogar Neid und Missgunst mit im Spiel sind, dass gerade jetzt erhebliche Nervosität herrscht.

In diesem Zusammenhang sind wohl auch die haltlosen Aussagen von einem angeblichen Beschaffungsskandal im EMD und die unqualifizierten Angriffe gegen den EMD-Chef und den Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen zu sehen, die in den letzten Tagen die Runde machten. Seriös aussehende Preisvergleiche zwischen den beiden noch in Frage kommenden amerikanischen Typen «beweisen» nämlich weder einen Skandal noch mangelnde Offenheit des EMD. Es ist schlicht eine Binsenwahrheit – die von Anfang an feststand –, dass der F/A-18 teurer ist als der F-16. Darüber vom EMD-Chef genaue Aufklärung zu erwarten, war bisher weder erforderlich noch möglich. Nicht erforderlich war diese Information, weil man ja derzeit daran ist, alle Vor- und Nachteile der beiden Varianten zusammenzustellen – da wird selbstverständlich auch vom Preis die Rede sein. Nicht möglich war diese Auskunft, weil der definitiv verrechnete Preis erst nach der letzten Offerte feststeht und zudem noch davon abhängig ist, für welche genaue Ausstattung man sich entscheiden wird. Die grosse Preisdifferenz ist auch keine «Enthüllung», wie sie gestern dargestellt wurde. Ein einfacher Anruf bei den Produktionsfirmen könnte jederzeit Aufschluss darüber geben, wie teuer diese Flugzeuge etwa sind – vorausgesetzt, der Anrufer kann genaue Angaben über seine Wünsche machen. Es ist wie bei einem Autokauf: Auch jedes Fahrzeug gibt es schliesslich in unterschiedlichen Preislagen – Ledersitze, Klimaanlage und leistungsstarker Motor wirken sich ja auch dort im Preis aus.

Nebst der Nervosität bei Herstellern und Interessenvertretern so kurz vor der entscheidenden Phase dieser Beschaffung könnten die Gerüchte noch eine zweite mögliche Herkunft haben: Beginnen hier etwa schon Leute aus dem extremistischen Umfeld der Anhänger der Armee-Abschaffungsinitiative ein Süppchen zu kochen? Oder haben militante Befürworter des abgelehnten Rüstungsreferendums ihre Niederlage noch nicht verdaut? Diesen Kreisen käme nämlich ein Skandal zum jetzigen Zeitpunkt als willkommene Schützenhilfe für das Volksbegehren wie gerufen.

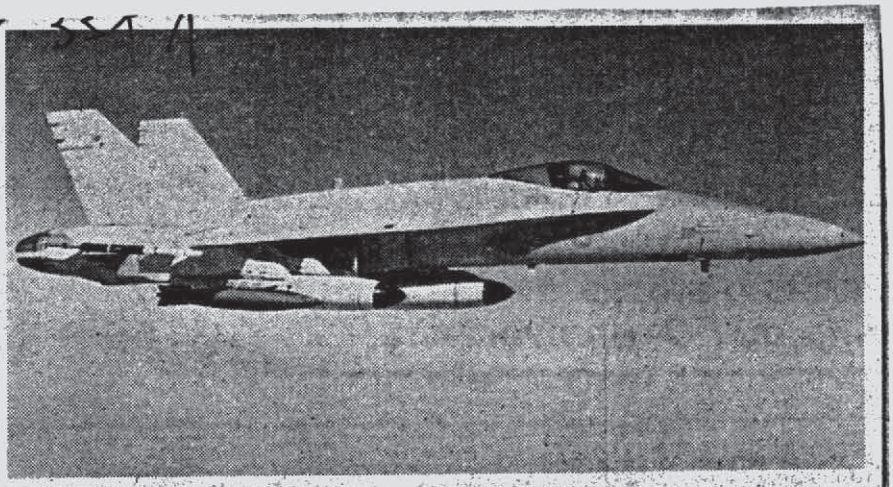
Aber es gibt heute keinen Anlass, an der Seriosität der Schweizer Flugzeugevaluation zu zweifeln. Die Armee wird sich für das aus militärischer Sicht zur Erfüllung des ihm zugedachten Auftrags am besten geeignete Flugzeug aussprechen. Es ist durchaus möglich – muss aber nicht zwangsläufig so sein –, dass sich vor dem Schlussentscheid etwas bessere Eignung und etwas günstigerer Preis gegenüberstehen werden. Dann wird der Bundesrat einen politischen Entscheid zu treffen haben – ganz genau gleich, wie das in vielen anderen Fragen auch passiert. Und schliesslich hat das Parlament das letzte Wort. An all dem ist beim besten Willen nichts Anrüchiges zu bemerken.

Werner Stetzmann

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

LA LIBERTE
CH - FRIBOURG
Tirage quotidien 35,377
Argus Media No. 1110

19. August 1988



Le F-18 est le chouchou des militaires et des pilotes. Au point d'intriguer en coulisses pour orienter les procédures d'évaluation en direction de leur favori?
Keystone

Scandale autour des avions de combat?

Vol d'essai

Le Département militaire fédéral a rejeté les accusations anonymes et les articles de presse faisant état d'un «scandale» lié à l'acquisition de nouveaux avions militaires. Les prix valables aux Etats-Unis pour les avions F-16 et F/A-18 «ne sont pas comparables», a souligné jeudi Christian Kurth, porte-parole du DMF, prenant pour cible un article de «Blick», paru hier, affirmant que le F/A-18 est deux fois plus cher que le F-16.

L'avion que souhaite acheter l'armée suisse n'est pas le même que celui utilisé par l'armée américaine. Depuis quelque jours, le Groupement de l'armement dispose d'offres de prix et les soumet à examen, selon Kurth. Le choix de l'avion sera opéré cet automne. La demande de crédit de trois milliards de francs, à adresser au Parlement pour l'acquisition de 40 nouveaux avions, fera partie du programme d'armement de 1990.

Non pertinent

Selon «Blick», toute l'affaire menace de tourner au scandale. Le chef du DMF, Arnold Koller, aurait en effet caché que le F/A-18 coûterait 31,7 millions de dollars la pièce (environ 50 millions de francs), soit deux fois plus que son concurrent le F-16. L'armée ne pourrait ainsi acheter que 20 appareils au lieu des 40 prévus, selon le quotidien zurichois.

Le DMF, quant à lui, rejette ces accusations. D'une part, un choix n'a pas encore été décidé et, d'autre part, les prix définitifs ne sont pas encore connus. Le constructeur du F-16, General Dynamics, aurait répandu lui-même les comparaisons de prix américains entre les deux types d'avions. Selon Kurth, le DMF n'a d'ailleurs jamais caché que le F/A-18 de McDonnel Douglas coûte plus cher que le F-16. Une comparaison des prix pratiqués aux Etats-Unis n'est pas pertinente, selon le DMF. Doivent être comparés deux ensembles comprenant notamment la machine, l'armement, les pièces de rechange, les simulateurs de vols et le matériel de formation. Cet équipement – différent en Suisse de ce qu'il est aux Etats-Unis – représente une part importante du prix.

Dans le budget américain pour 1988, le prix d'un F-16 «Fighting Falcon» se montait à 14,6 millions de dollars, selon le constructeur. Le F/A-18 «Hornet» était lui devisé à 27,2 millions de dollars. Il s'agit toutefois là uniquement des appareils, sans l'équipement dit périphérique, selon Christian Kurth. Pour l'année prochaine, les deux avions sont budgetés respectivement 19,1 et 31,7 millions de dollars, selon les données américaines. Mais il ne s'agit plus des mêmes appareils, ceux-ci étant constamment améliorés. «Blick», quant à lui, a avancé des coûts respectifs de 16,2 et 31,7 millions de dollars par avion dans le budget du Ministère américain de la défense.

Corruption

Une comparaison réaliste des prix ne sera possible, selon Christian Kurth, que lorsque les offres auront été examinées, y compris les commandes compensatoires. Au début d'août, 20 experts dirigés par le chef de projet du Groupement de l'armement, René Scherrer, se sont rendus aux Etats-Unis. Il y ont discuté non seulement de technique, mais également des aspects commerciaux. Ce voyage n'a aucun rapport avec l'affaire des pots-de-vin découverte au Pentagone, selon le porte-parole du DMF. L'acquisition de nouveaux avions - que le Parlement discutera en 1990 – a également suscité la diffusion auprès d'organes de presse d'une lettre anonyme. Celle-ci parle d'un nouveau scandale et accuse ouvertement de corruption un haut fonctionnaire et un officier supérieur. Le ou les auteurs de la lettre promettent une suite à leurs révélations. (AP)

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

BUENDNER ZEITUNG
CH - CHUR
Aufl. t. 38,521 / Do 56581
Argus Media No. 1126

19. August 1988

EMD: «Keine Rede von einem Rüstungsskandal»

(ap) Das Eidgenössische Militärdepartement (EMD) hat anonyme Vorwürfe und Presseberichte über einen angeblichen «Rüstungsskandal» bei der Beschaffung des neuen Kampfflugzeugs für die Flugwaffe zurückgewiesen. Die in den USA geltenden Preise für die in der Evaluation stehenden Typen F-16 und F/A-18 seien «nicht vergleichbar», betonte EMD-Sprecher Christian Kurth am Donnerstag zu einem Bericht im «Blick», wonach der F/A-18 rund doppelt so teuer sei wie sein Konkurrent. Das Flugzeug, das die Schweiz beschaffen werde, sei nicht identisch mit jenem, das von den amerikanischen Streitkräften verwendet werde. Seit einigen Tagen habe die GRD konkrete Preisofferten, die jetzt ausgewertet würden, sagte Kurth. Der Typenentscheid soll noch diesen Herbst fallen. Der Antrag an das Parlament für die Beschaffung von rund 40 neuen Abfangjägern als Ersatz für die dannzumal 30jährigen 36 Mirage III S mit einem Kreditvolumen von drei Milliarden Franken ist für die Rüstungsbotschaft 1990 vorgesehen.

Laut «Blick» droht die Beschaffung des neuen Kampfflugzeugs «zum Skandal zu verkommen». EMD-Chef Arnold Koller habe verschwiegen, dass der Favorit F/A-18 mit einem Preis von 31,7 Millionen Dollar (rund 50 Millionen Franken) doppelt so teuer sei wie sein Mitkonkurrent. Damit könnte nur etwa die halbe Stückzahl, also 20 Maschinen gekauft werden, schreibt die Zeitung.

Im EMD wird der Vorwurf eines Skandals zurückgewiesen. Davon könne «keine Rede sein», sagte Kurth, zumal weder ein Typenentscheid noch ein Antrag mit konkreten Preisen vorliege. Dem Vernehmen nach habe der Hersteller des F-16, also General Dynamics, die in den USA geltenden Preisvergleiche zwischen den beiden Typen gestreut. Der EMD-Sprecher wies zudem darauf hin, dass nie verheimlicht worden sei, dass der von McDonnell Douglas hergestellte F/A-18 teurer sei als der F-16. Ein Preisvergleich mit den USA sei «nicht zulässig», da in der Schweiz nicht das gleiche Flugzeug beschafft werde, wie es bei den amerikanischen Streitkräften verwendet werde. Verglichen werden müsse zudem das ganze System, das heisst das Flugzeug inklusive Bewaffnung, Ersatzteile, Simulatoren, Ausbildungsmaterial, Logistik und so weiter. Diese sogenannte Peripherie, die für die Schweiz nicht identisch sei mit jener in den USA, mache erfahrungsgemäss einen recht hohen Anteil an den Beschaffungskosten aus. Beim Systempreis werde damit die Preisdifferenz relativiert, erläuterte Kurth.

Im US-Budget 1988 belief sich der Stückpreis für einen F-16 Fighting Falcon nach Angaben des Herstellers General Dynamics auf 14,6 Millionen Dollar. Der F/A-18 Hornet war laut EMD mit 27,2 Millionen Dollar budgetiert. Dabei handelt es sich aber nach Kurth um das Flugzeug ohne Peripherie. Für nächstes Jahr stehen die beiden Typen laut Vorgabe der US-Regierung mit 19,1 und 31,8 Millionen Dollar zu Buche. Dabei müsse es sich aber nicht um die gleichen Flugzeuge handeln, sagte Kurth, da die Maschinen laufend angepasst würden. «Blick» schrieb von Kosten von 16,2 beziehungsweise 31,7 Millionen Dollar im Budget des US-Verteidigungsministeriums.

Ein konkreter Preisvergleich der beiden Systeme ist nach Kurth erst möglich, wenn alle Angaben und die seit einigen Tagen vorliegenden Offerten samt Kompensationsgeschäften ausgewertet sind.

13371

19. Aug. 1988
Bündner Zeitung

s: (er «Kar offalke» ' 1 Au w'nd?

Amerika-Schweizer will den Militärs die F-16 schmackhaft machen

Die Schweizer Flugwaffe will ein neues Kampfflugzeug beschaffen. Zwei Typen stehen zur Wahl: die F-18 Hornet und die F-16 Fighting Falcon. Um den Generälen und Politikern im Bundeshaus die F-16 schmackhaft zu machen, hat der US-Konzern General Dynamics einen Repräsentanten nach Bern geschickt – mit Erfolg: Die F-16 «Kampffalke» ist im Aufwind.

Von Hans R. Amrein

Oats Schwarzenberger (58), Direktor des US-Konzerns General Dynamics, hat sein Büro an der Berner Aarstrasse 98, direkt unter dem Bundeshaus. Der Repräsentant und Flugzeug-Ingenieur der grössten amerikanischen Waffenschmiede (9 Milliarden Dollar Jahresumsatz) weiss die zentrale Lage seines Büros zu schätzen: «In nur fünf Minuten bin ich von hier aus im Pentagon!»

Im Berner «Pentagon» (Zentrale des Eidgenössischen Militärdepartements, EMD) hat der gebürtige Schweizer, der 1953 in die USA ausgewandert ist und dort bei General Dynamics Karriere gemacht hat, «sehr gute Kontakte» zu hohen Militärs und vor allem zur Gruppe für Rüstungsdienste (GRD). Die GRD ist nämlich zuständig für das Auswahlverfahren und die Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges für die Schweizer Armee.

Zwei Typen stehen zur Wahl und wurden kürzlich auf dem Militärflugplatz Payerne auf Herz und Nieren getestet: die F-18 Hornet («Hornisse») von McDonell Douglas und die F-16 Fighting Falcon («Kampffalke») von General Dynamics. Einer dieser beiden Jets soll in den 90er Jahren die rund 30jährige «Mirage III S» als Abfangjäger ablösen. In einer ersten Phase will die Armee 40 neue Kampfflugzeuge für 3,5 Milliarden Franken kaufen.

General Dynamics-Mann Schwarzenberger gibt sich jedenfalls zuversichtlich: «Mein Flugzeug, die F-16, ist der idealste Flieger für die Schweizer Luftwaffe.» Die Schweiz habe sich «schon 1974, als die erste F-16 in den Himmel stieg, sehr interessiert für unser Flugzeug», sagt Schwarzenberger stolz. «Divisionär Paul Leuthold, der heutige Waffenchef der Schweizer Fliegertruppen, war 1976 der erste ausländische Pilot, der die damals neue F-16 fliegen konnte.» Also kein Problem: Der «Kampffalke» von General Dynamics wird das Rennen machen und voraussichtlich Ende Oktober vom Bundesrat ins Rüstungsprogramm 1990 aufgenommen. Oats Schwarzenberger winkt ab: «Nein, soweit sind wir noch nicht. Da liegt noch eine Menge Arbeit vor uns.»

Arbeit für Schwarzenberger. Er ist der Mann in Bern, der die F-16 den Schweizer Generälen und Rüstungsexperten «verkaufen» muss. Er ist der Kontaktmann zwischen den Schweizer Militärs und den Fachleuten von General Dynamics in Fort Worth (Texas). Er klärt in Bern die «Bedürfnisse der Schweizer Luftwaffe» ab.

Kontakte schaffen

Eine weitere «sehr wichtige Aufgabe» von Oats Schwarzenberger sind die Abklärungen für einen möglichen Lizenzbau der F-16 in der Schweiz («da müssen zahlreiche Kontakte zur Schweizer Industrie hergestellt werden»). Wenn die Eidgenossenschaft nämlich ein neues Kampfflugzeug kauft, spielen auch politische und wirtschaftliche Faktoren eine Rolle: Wer der Schweizer Industrie bessere Gegengeschäfte offerieren kann, hat die grösseren Chancen. Für Oats Schwarzenberger ist das kein Problem: «Wir bieten in der Schweiz ein volles Beteiligungsprogramm für die Industrie an.»

Solche Kompensationsgeschäfte sind nicht neu: Bei der Beschaffung der F-5 Tiger der US-Firma Northrop im Jahr 1971 wurden Kompensationen im Wert von über 200 Millionen Dollar (rund 60 Prozent der Kaufsumme) erzielt. Damals konnte zum Beispiel die Firma Thommen in Biel Instrumente für die Cockpit-Ausrüstung liefern.

Flugzeugverkäufer Schwarzenberger hat gegenüber der Konkurrenz noch einen weiteren «Trumpf» auf Lager: Der

Oats Schwarzenberger mit «seinem» F-16. *(Bild Markus Senn)*

Schweizer Luftwaffe bietet er eine speziell auf helvetische Bedürfnisse zugeschnittene F-16-Version an. Diese schweizerische F-16 C/D soll mit dem modernsten Navigationsradar, das gegenwärtig von der amerikanischen Luftwaffe entwickelt wird, ausgerüstet werden. Dafür verfügt die Konkurrenz, die F-18 Hornet von McDonell Douglas, über zwei Triebwerke, was die Sicherheit nach einem Triebwerksausfall entscheidend verbessert. Dazu Schwarzenberger: «Statistiken der US-Air-Force beweisen, dass unsere F-16 mit nur einem Triebwerk nicht mehr Pannen hat als die F-18 mit zwei Motoren!»

Kein Zweifel, dieser Mann weiss, wie man ein Kampfflugzeug verkauft: «Mit nackten Zahlen und Fakten», so Schwarzenberger. Und diese sprechen im Moment offenbar eher für die F-16. Dies bestätigen jedenfalls hohe Beamte und Offiziere; «Die F-16 gilt EMD-intern als klarer Favorit.»

Laut GRD-Informationen hat der «Kampffalke» von General Dynamics gegenüber seinem Konkurrenten F-18 «eindeutige Vorteile». Zum Beispiel der Preis (siehe Kasten). Ein anderes Kriterium ist die von Schweizer Fliegergenerälen geforderte Miliztauglichkeit. Vielen Piloten sei die F-18 Hornet mit ihren vielen technischen Finessen «etwas zu kompliziert», tönt es aus dem EMD. Auch in der Konstruktion sei die Hornet im Vergleich zur F-16 «wesentlich anspruchsvoller», was sich für eine Lizenzproduktion eher negativ auswirken könnte.

Und trotzdem wünschen sich angeblich viele Schweizer Milizpiloten die F-18. Dass dieses Kampfflugzeug ebenfalls ein technologisches Spitzenprodukt ist, davon konnte sich eine Gruppe Schweizer Aviatikjournalisten überzeugen. Neil L. Edins, Repräsentant von McDonell Douglas (ein früherer Zwei-Stern-General der US-Air-Force), scheute keine Spesen und lud die Journalisten auf eine F-18-Basis der Nato in Deutschland ein.

SCHAFFHAUSER NACHRICHTEN
CH - SCHAFFHAUSEN
Auflage taeglich 24,789
Argus Media No. 1218

19. August 1988

Das neue Kampfflugzeug der Schweizer Armee:

Konkrete Offerten aus den USA eingetroffen

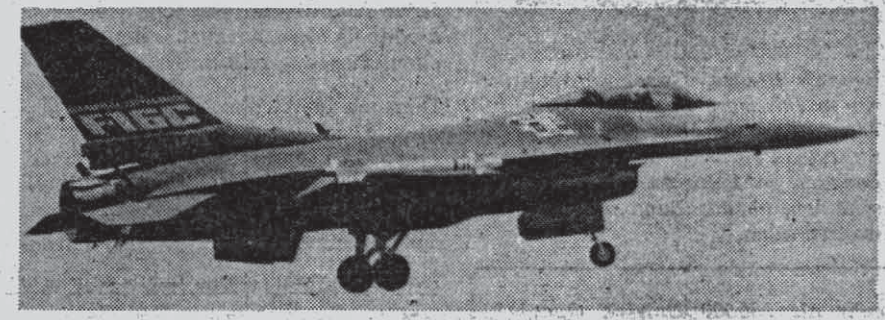
Die Gruppe für Rüstungsdienste verfügt seit einigen Tagen über die konkreten Offerten für die beiden in der Hauptevaluation für ein neues Kampfflugzeug der Schweizer Armee stehenden F-16C und FA-18C. Die Angebote der amerikanischen Luftwaffe für den F-16 und der amerikanischen Marine für den F-18 würden jetzt ausgewertet.

Bern (sda) Das teilte EMD-Pressechef Hans Rudolf Strasser am Donnerstag auf Anfrage mit. Stückpreisvergleiche, die der «Blick» gleichentags angestellt hatte, seien verfrüht. Der Typenentscheid sei weiterhin völlig offen.

Preisvergleich noch unmöglich

Strasser bestätigte, dass in den amerikanischen Budgetzahlen 1989 der F-18 mit 31,8 Millionen Dollar (50,9 Millionen Franken) deutlich über dem F-16 mit 19,1 Millionen Dollar (30,6 Millionen Franken) liegt. Allerdings entspreche der der Schweiz angebotene F-16 nicht dem amerikanischen Modell. Es handle sich um eine wesentlich verbesserte und damit teurere Version mit einem anderen Triebwerk. Auch könne nicht vom Stückpreis allein ausgegangen werden.

Ein konkreter Preisvergleich der beiden Systeme ist erst möglich, wenn alle Angaben und die seit einigen Tagen vorliegenden Offerten samt Kompensationsgeschäften ausgewertet sind.



Die Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) verfügt seit einigen Tagen über die konkreten Offerten für die beiden in der Hauptevaluation für ein neues Kampfflugzeug der Schweizer Armee stehenden F-16C (Bild) und F-18C. Der Typenentscheid sei aber weiterhin völlig offen.

Preisrahmen von 75 Millionen pro System

Bei der Vorevaluation war das EMD von 40 neuen Kampfflugzeugen mit einem Gesamtpreis von drei Milliarden Franken ausgegangen, was einen Systempreis von 75 Millionen Franken erlaubt. Dieser enthält auch die Kosten für die Infrastuktur, die Bewaffnung, Ersatzteile, Simulatoren und so weiter. In diesem Kostenrahmen hätten sowohl der F-16 wie der F-18 Platz, sagte Strasser.

Hierzu unser Kommentar unten

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

Auswertung von Preisofferten für das neue Kampfflugzeug

EMD-Reaktion auf Vorwürfe in Presseberichten

Bern, 18. Aug. (ap) Das *Eidgenössische Militärdepartement* (EMD) hat anonyme Vorwürfe und Presseberichte über einen angeblichen «Rüstungsskandal» bei der Beschaffung des neuen Kampfflugzeugs zurückgewiesen. Die in den USA geltenden Preise für die in der Evaluation stehenden Typen F-16 und F/A-18 seien «nicht vergleichbar», betonte EMD-Sprecher *Christian Kurth* am Donnerstag zu einem Bericht im «Blick», wonach der F/A-18 rund doppelt so teuer sei wie sein Konkurrent.

Das Flugzeug, das die Schweiz beschaffen werde, sei *nicht identisch* mit jenem, das von den amerikanischen Streitkräften verwendet werde. Seit einigen Tagen habe die GRD *konkrete Preisofferten*, die jetzt ausgewertet würden, sagte Kurth. Der Typenentscheid soll noch diesen Herbst fallen.

Laut «Blick» droht die Beschaffung des neuen Kampfflugzeugs «zum Skandal zu verkommen». EMD-Chef Arnold Koller habe verschwiegen, dass der Favorit F/A-18 mit einem Preis von 31,7 Millionen Dollar (rund 50 Millionen Schweizerfranken) doppelt so teuer sei wie sein Mitkonkurrent. Damit könnten *nur etwa die halbe Stückzahl*, also 20 Maschinen gekauft werden, schreibt die Zeitung. Im EMD wird der Vorwurf eines Skandals zurückgewiesen. Davon könne «keine Rede sein», sagte Kurth, zumal *weder ein Typenentscheid noch ein Antrag* mit konkreten Preisen vorliege. Der EMD-Sprecher wies zudem darauf hin, dass nie verheimlicht worden sei, dass der von McDonnell Douglas hergestellte F/A-18 teurer sei als der F-16.

Ein *Preisvergleich* mit den USA sei «nicht zulässig», da in der Schweiz nicht das gleiche Flugzeug beschafft werde, wie es bei den amerikanischen Streitkräften verwendet werde. Verglichen werden müsse zudem *das ganze System*, das heisst das Flugzeug inklusive Bewaffnung, Ersatzteile, Simulatoren, Ausbildungsmaterial, Logistik und so weiter. Diese sogenannte Peripherie, die für die Schweiz nicht identisch sei mit jener in den USA, mache erfahrungsgemäss *einen recht hohen Anteil* an den Beschaffungskosten aus. Beim Systempreis werde damit die Preisdifferenz relativiert, erläuterte Kurth.

Im US-Budget 1988 belief sich der Stückpreis für einen *F-16 «Fighting Falcon»* nach Angaben des Herstellers General Dynamics auf *14,6 Millionen Dollar*. Der *F/A-18 «Hornet»* war laut EMD mit *27,2 Millionen Dollar* budgetiert. Dabei handelt es sich aber nach Kurth um das Flugzeug ohne Peripherie. Für nächstes Jahr stehen die beiden Typen laut Vorgabe der US-Regierung mit 19,1 und 31,8 Millionen Dollar zu Buche. Dabei müsse es sich aber nicht um die gleichen Flugzeuge handeln, sagte Kurth, da die Maschinen *laufend angepasst* würden. Ein konkreter Preisvergleich der beiden Systeme ist nach Kurth erst möglich, wenn alle Angaben und die seit einigen Tagen vorliegenden *Offerten samt Kompensationsgeschäften* ausgewertet sind.

-3371 Teil 2

Schluss von Seite 1

Rüstungs-Skandal

Sie finden Unterstützung bei vielen Schweizer Militärpiloten, die den F/A-18 favorisieren.

Eigenartig, dass bisher niemand über die Preise der beiden Millionen-Vögel gesprochen hat ..

BLICK hat recherchiert – und stiess auf erstaunliche Zahlen. Im Budget des US-Verteidigungsministers sind schwarz auf weiss die Preise für die beiden Maschinen aufgeführt. Preise, die für die US-Streitkräfte – und damit wohl auch für die Schweiz – verbindlich sind.

Danach betragen die Anschaffungskosten für den F-16 von General Dynamics 16,2 Millionen Dollars. Der F/A-18 dagegen ist fast doppelt so teuer: 31,7 Millionen!

Angesichts dieser Zahlen ist es erstaunlich, dass die französische Mirage 2000 aus dem Rennen flog. Als Begründung hätte man im EMD nicht zuletzt Kostengründe geltend gemacht.

Was nun, wenn sich die Schweiz im Herbst tatsächlich für die superteure F/A-18 entscheidet? Die Rechnung ist einfach. Da sie das Doppelte kostet, könnte nur etwa die halbe Stückzahl gekauft werden. 20 Maschinen – kann sich unsere Flugwaffe eine solche Mini-Präsenz am Himmel überhaupt leisten?

ARGUS

CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

BLICK
CH - ZUERICH
Auflage taeglich 375,288
Argus Media No. 1365

18. August 1988

-3371 Teil 3

Blick

Das meint

Fliegerbeschaffung: Wieder Bruchlandung?

Rüstungsvorhaben, vor allem Flugzeugbeschaffungen, waren in der Schweiz immer hochbrisante, oft von Skandalen umwitterte Geschäfte.

● In den 60er Jahren erschütterte die «Mirage-Affäre» die Schweiz. Ein Bundesrat (Paul Chaudet) musste den Hut nehmen.

Zehn Jahre später – es ging um die Beschaffung des US-Jägers «Corsair» – kam es zu einem spektakulären «Null-Entscheid».

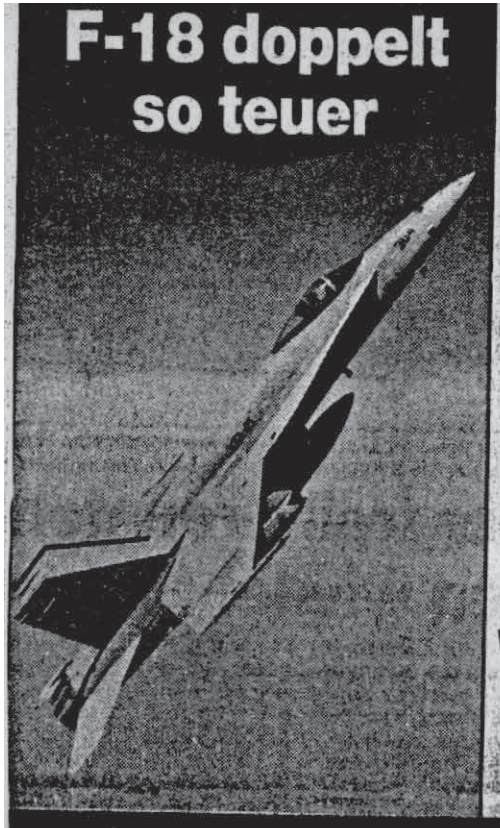
● Und jetzt der F/A-18? Gibt es wieder eine Bruchlandung?

Bevor die erste Maschine abgehoben hat, wird sie schon von finanziellen Turbulenzen gebeutelt.

● Wieviele Maschinen wird die Flugwaffe für die drei Milliarden Franken nun wirklich erhalten? 40? Nur 20? Oder was?

Herr Koller, legen Sie jetzt die Zahlen und die Fakten auf den Tisch!

P.B.



F-18 doppelt so teuer

Neuer Rüstungsskandal droht

Warum verschweigt Bundesrat Koller die Wahrheit?

VON THOMAS SUREMANN

Eines der grössten Rüstungsgeschäfte der Schweizer Geschichte, die Beschaffung des neuen Kampfflugzeug , droht zum Skandal zu verkommen.

■ Der amerikanische Jäger F/A-18 – der Favorit, für den sich hinter den Kulissen eine mächtige Lobby stark macht – ist nämlich mit 31,7 Millionen Dollar (rund 50 Millionen Franken) doppelt so teuer wie sein Mitkonkurrent, der F-16.

■ Diese Tatsache, die BLICK in den Akten des US-Verteidigungsministeriums recherchierte, hat uns EMD-Chef Arnold Koller bisher verschwiegen. Wieso?

■ 40 Maschinen will das EMD für die drei Milliarden Franken kaufen, die für die Beschaffung des «Mirage»-Nachfolgers unserer Flugwaffe eingeplant sind. Noch im März hatte Bun rat Koller erklärt: «D beiden amerikansch Typen F-16 und F/A-18 liegen in der Gesamtwertung zl lich nahe beieinander.»

■ Kein Wort von der Riesendifferenz, die zwisch den Preisen der beiden Maschinen klafft!

■ Inzwischen wurde in der Schweiz die Werbetrommel für die zweistrahlige F/A-18 der US-Marine, die eigentlich für Flugzeugträger-Landungen konzipiert ist, gerührt.

■ Die Drahtzieher sind der ehemalige Fliegerchef Arthur Moll und der einstige Rüstungschef Heiner Schulthess. Beide sind direkt oder indirekt als Berater für den F-18-Hersteller McDonnell Douglas g.

[redacted]

Blick 18. Aug. 1988

(Teil 1)

Eidgenössisches Militärdepartement
Département militaire fédéral
Dipartimento militare federale
Departament federal militar

Information
Information
Informazione
Infurmaziun

3003 Bern, 18.August 1988

Sprachregelung (nur auf Anfrage von Journalisten)

Von "Blick" behaupteter Rüstungsskandal.

Wir wissen, dass General Dynamics (F-16) Preisvergleiche, die für die USA gelten, in der Schweiz gestreut haben. (Die von "Blick" genannten Preise für den F-16 entsprechen indessen nicht einmal diesen Zahlen.)

Diese Preisvergleiche sind für das von der Schweiz zu beschaffende Flugzeug indessen nicht zulässig, weil der in den US-Streitkräften verwendete F-16 nicht dem von der Schweiz zu beschaffenden Flugzeug entspricht.

Wir haben nie verheimlicht, dass der F-18 teurer ist als der F-16. Man darf aber nicht auf Stückpreise abstellen, sondern muss den Systempreis mit der ganzen Peripherie (Bewaffnung, Ersatzteile, Simulatoren usw) vergleichen.

Das wird erst möglich sein, wenn die konkreten Preisofferten von US-Airforce und US-Navy, die seit einigen Tagen bei der GRD sind, ausgewertet sind.

Im übrigen: Was heisst Skandal, nachdem nicht einmal ein Typenentscheid getroffen ist, geschweige denn irgend ein Antrag formuliert wurde?

Jaure

Geht an:
- EMD Info (Str/Cm/Ku)
- GRD Info (FAX, auch zK RC und andere Interessierte in GRD)
- KFLF Info (FAX)

zK:
- DC
- E

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

ST.GALLER TAGBLATT
CH - ST.GALLEN
Auflage taeglich 27,640
Argus Media No. 1204

16. August 1988

Interne Intrigen bei den Flieger- und Fliegerabwehrtruppen?

337.1

Mauschelei-Vorwurf an Fliegerchef

Interne Intrigen bei den Flieger- und Fliegerabwehrtruppen (FF Trp)? Mit einem «Offenen Brief Nr. 1», dem weitere folgen sollen, wenden sich anonyme «Flieger» an Adressaten in der Öffentlichkeit. Thema des Papiers: Korpskommandant Walter Dürig, der Chef der FF Trp, treibe ein unsauberes Spiel im Zusammenhang mit der Beschaffung des neuen Kampfflugzeuges.

MÉLANIE RIETMANN

Im «Offenen Brief» wird einleitend darauf hingewiesen, dass Korpskommandant Walter Dürig, der Chef der FF Trp, schon vor 20 Jahren seine Amerika-Freundlichkeit demonstriert habe, indem er seinerzeit den Einbau eines amerikanischen Radargeräts in die Mirage durchzusetzen wusste.

Im ersten Abschnitt ist dann die Rede vom Preis der zu beschaffenden amerikanischen Kampfflugzeuge: «Es ist Eingeweihten, zu denen auch die Schreiber dieser Zeilen gehören, völlig offensichtlich, dass zwischen den zwei amerikanischen Herstellern und dem amerikanischen Projektleiter, der US Air Force, eine totale taktische Preisabsprache stattgefunden hat. Da praktisch nur ein Anbieter da war, die US Air Force, konnte gar keine Konkurrenz entstehen...»

«Bei Mirage ohne Einfluss»

Korpskommandant Dürig, von unserer Zeitung auf die Vorwürfe angesprochen, findet dies Machenschaften «aus der untersten Schublade». Den Radareinbau bei der Mirage habe er schon deshalb nicht durchsetzen können, weil er, als damals junger Hauptmann, gar nicht Projektleiter gewesen sei. Sein Einfluss sei – wie der jedes jungen Sachbearbeiters bei solchen Vorhaben – so gut wie nicht vorhanden gewesen.

Was den Vorwurf der manipulierten Konkurrenzsituation in der Voreva-luation betrifft, verweist Dürig darauf, dass der schwedische JAS-39 Gripen wegen der Verzögerung im gesamten Produktionsprogramm ausgeschieden sei, die französische Mirage 2000 wegen technischer Unterlegenheit. Das habe auch die Fachpresse so festgehalten.

«Vor einem Preisanstieg»

Den Vorwurf, beide amerikanischen Flugzeuge, der F/A-18 wie der F-16, würden von ein- und demselben Anbieter präsentiert, weist Dürig ebenfalls zurück: «Das entspricht nicht den Tatsachen. Der F-16 wird durch die Air Force, der F/A-18 durch die Navy angeboten.» Es sei bekannt, dass zwischen den beiden Teilstreitkräften eine grosse Rivalität besteht.

Im «Offenen Brief» wird dem Fliegerchef weiter vorgeworfen, er sei ein miserabler Geschäftsmann: «Wie bei allen Geschäften des Herrn Dürig wird auch diesmal kurzfristig der Preis der F-18 anfangen zu steigen. Das Budget für die Anschaffung des Kampfflugzeuges liegt bei 2 Mrd Fr. (...). Schon jetzt wird unter unseren Freunden vom Rüstungsamt von 3 bis 4 Mrd Fr. für die Beschaffung der F-18 gesprochen, Stückpreis etwa 24 bis 28 Mio Dollar. Somit werden dann anstatt 40 eben nur 20 Maschinen gekauft (...).»

Dürig meint dazu, der Brief mische auf perfide Art die beiden Begriffe Systempreis (Flugzeug plus Ausbildungsmaterial plus Lenkwaffen usw., die sogenannte «Peripherie») und Stückpreis (das «nackte» Flugzeug). Zudem stimme nicht, dass die Beschaffung je mit 2 Mrd Fr. beziffert worden sei. Es sei immer vom Betrag von 3 Mrd ausgegangen worden.

Andernorts Abbestellungen?

Dass die anonymen Schreiber keine Freunde amerikanischer Flugzeuge sind, zeigt ein weiterer Passus im «Offenen Brief»: Australier und Kanadier, heisst es, versuchten derzeit, ihre Bestellungen zu annullieren. «Das Gegenteil ist der Fall», sagt Dürig dazu. «Die beiden Länder sind eben dabei, weitere Bestellungen bei den Amerikanern aufzugeben.»

Schliesslich kommen die Verfasser des Briefes auch noch auf die Kavernen zu sprechen, von denen inzwischen in der Öffentlichkeit bekannt ist, dass keines der beiden amerikanischen Flugzeuge hineinpasst, die gegenwärtig in der Hauptevaluation stehen.

Wie schon vor Monaten meint Dürig auch diesmal, die Kavernenfrage dürfe nicht im Mittelpunkt der Beschaffungsfrage stehen.

ST. GALLER TAGBLATT 16.8.88

Interne Intrigen bei den Flieger- und Fliegerabwehrtruppen?

Mauschelei-Vorwurf an Fliegerchef

Interne Intrigen bei den Flieger- und Fliegerabwehrtruppen (FF Trp)? Mit einem «Offenen Brief Nr. 1», dem weitere folgen sollen, wenden sich anonyme «Flieger» an Adressaten in der Öffentlichkeit. Thema des Papiers: Korpskommandant Walter Dürig, der Chef der FF Trp, treibe ein unsauberes Spiel im Zusammenhang mit der Beschaffung des neuen Kampfflugzeuges.

MÉLANIE RIETMANN

Im «Offenen Brief» wird einleitend darauf hingewiesen, dass Korpskommandant Walter Dürig, der Chef der FF Trp, schon vor 20 Jahren seine Amerika-Freundlichkeit demonstriert habe, indem er seinerzeit den Einbau eines amerikanischen Radargeräts in die Mirage durchzusetzen wusste.

Im ersten Abschnitt ist dann die Rede vom Preis der zu beschaffenden amerikanischen Kampfflugzeuge: «Es ist Eingeweihten, zu denen auch die Schreiber dieser Zeilen gehören, völlig offensichtlich, dass zwischen den zwei amerikanischen Herstellern und dem amerikanischen Projektleiter, der US Air Force, eine totale taktische Preisabsprache stattgefunden hat. Da praktisch nur ein Anbieter da war, die US Air Force, konnte gar keine Konkurrenz entstehen...»

«Bei Mirage ohne Einfluss»

Korpskommandant Dürig, von unserer Zeitung auf die Vorwürfe angesprochen, findet dies Machenschaften «aus der untersten Schublade». Den Radareinbau bei der Mirage habe er schon deshalb nicht durchsetzen können, weil er, als damals junger Hauptmann, gar nicht Projektleiter gewesen sei. Sein Einfluss sei – wie der jedes jungen Sachbearbeiters bei solchen Vorhaben – so gut wie nicht vorhanden gewesen.

Was den Vorwurf der manipulierten Konkurrenzsituation in der Vorevaluation betrifft, verweist Dürig darauf, dass der schwedische JAS-39 Gripen wegen der Verzögerung im gesamten Produktionsprogramm ausgeschieden sei, die französische Mirage 2000 wegen technischer Unterlegenheit. Das habe auch die Fachpresse so festgehalten.

«Vor einem Preisanstieg»

Den Vorwurf, beide amerikanischen Flugzeuge, der F/A-18 wie der F-16, würden von ein- und demselben Anbieter präsentiert, weist Dürig ebenfalls zurück: «Das entspricht nicht den Tatsachen. Der F-16 wird durch die Air Force, der F/A-18 durch die Navy angeboten.» Es sei bekannt, dass zwischen den beiden Teilstreitkräften eine grosse Rivalität besteht.

Im «Offenen Brief» wird dem Fliegerchef weiter vorgeworfen, er sei ein miserabler Geschäftsmann: «Wie bei allen Geschäften des Herrn Dürig wird auch diesmal kurzfristig der Preis der F-18 anfangen zu steigen. Das Budget für die Anschaffung des Kampfflugzeuges liegt bei 2 Mrd Fr. (...). Schon jetzt wird unter unseren Freunden vom Rüstungsamt von 3 bis 4 Mrd Fr. für die Beschaffung der F-18 gesprochen, Stückpreis etwa 24 bis 28 Mio Dollar. Somit werden dann anstatt 40 eben nur 20 Maschinen gekauft (...).»

Dürig meint dazu, der Brief mische auf perfide Art die beiden Begriffe Systempreis (Flugzeug plus Ausbildungsmaterial plus Lenkwaffen usw., die sogenannte «Peripherie») und Stückpreis (das «nackte» Flugzeug). Zudem stimme nicht, dass die Beschaffung je mit 2 Mrd Fr. beziffert worden sei. Es sei immer vom Betrag von 3 Mrd ausgegangen worden.

Andernorts Abbestellungen?

Dass die anonymen Schreiber keine Freunde amerikanischer Flugzeuge sind, zeigt ein weiterer Passus im «Offenen Brief»: Australier und Kanadier, heisst es, versuchten derzeit, ihre Bestellungen zu annullieren. «Das Gegenteil ist der Fall», sagt Dürig dazu. «Die beiden Länder sind eben dabei, weitere Bestellungen bei den Amerikanern aufzugeben.»

Schliesslich kommen die Verfasser des Briefes auch noch auf die Kavernen zu sprechen, von denen inzwischen in der Öffentlichkeit bekannt ist, dass keines der beiden amerikanischen Flugzeuge hineinpasst, die gegenwärtig in der Hauptevaluation stehen.

Wie schon vor Monaten meint Dürig auch diesmal, die Kavernenfrage dürfe nicht im Mittelpunkt der Beschaffungsfrage stehen.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

TAGES-ANZEIGER
CH - ZUERICH
Auflage taeglich 259,490
Argus Media No. 1374

15. August 1988

INLAND

F-16: Kompensationsgeschäfte Schweiz–USA

Zürich. – Eine Gruppe von Vertretern des US-Rüstungskonzerns General Dynamics weilt während dieser Woche in der Schweiz, um für das F-16-Flugzeug und die «Stinger»-Raketen zu werben. Vor Mitgliedern der Handelskammer Schweiz–USA erläuterte der Chef der Konzernleitung, Herbert Rogers, am Freitag in Zürich die Position von General Dynamics. Eine verstärkte Zusammenarbeit mit ausländischen Partnern, vor allem im Bereich Forschung und Entwicklung, sei beschlossene Sache. Rogers würdigte den hohen technischen Standard der Schweizer Industrie und bekräftigte den Willen seines Unternehmens, im Falle eines positiven Entscheids der Schweizer Armee zugunsten des F-16-Flugzeugs Kompensationsgeschäfte aller Art zu fördern und anzubahnen. Auch wenn es nicht einfach sei, die Interessen von Industrie, Militär und den jeweiligen Regierungen unter einen Hut zu bringen, gäben solche gegenseitigen Geschäfte Gelegenheit zum Know-how-Austausch und zur Auslastung von Produktionskapazitäten. Seit 1975, als der erste F-16-Jet ausgeliefert wurde, sind solche Austauschprogramme mit mittlerweile 10 europäischen Ländern realisiert worden. Im Verlauf der Goodwill-Tour der US-Manager sind auch Gespräche mit Vetretern des Militärs, der Bundesverwaltung und der Schweizer Industrie vorgesehen. (dst.)

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

NEBELSPALTER
CH - RORSCHACH
Auflage woechentl. 52,152
Argus Media No. 3018

15. August 1988

Luftschlacht entschieden?

Die Allgemeine Schweizerische Militärzeitschrift (ASMZ) hat neue, potente Inserenten gefunden. Die Seiten 457 und 458 der Ausgabe von Juli/August 1988 sind nicht nur etwas dicker als die andern der Nummer, sondern kommen in Vielfarbendruck und Hochglanz daher. Beim teuersten Blatt im Heft geht es um Inserate der beiden letzten US-Firmen, die noch im Rennen sind für den Milliardenauftrag der Schweiz zum Ersatz des Mirage-Jagdflugzeuges. Die Vorderseite präsentiert nun die Firma General Dynamics, die mit ihrer F 16 im Rennen ist: «Über 100 000 Frauen und Männer bei General Dynamics fühlen sich verpflichtet, den befreundeten Nationen der ganzen Welt höchste Qualitätsprodukte für ihre Verteidigungsaufgaben zur Verfügung zu stellen.» Erst auf der Rückseite hingegen erscheint der Mitkonkurrent, die Firma McDonnell Douglas, die den Schweizern ihre FA 18 (Hornet) verkaufen will. Womit wohl klar ist, welches der beiden Flugzeuge das Rennen machen wird.

Lisette Chlämmerli

BASLER ZEITUNG
CH - BASEL
Auflage taeglich 114,413
Argus Media No. 1040

4. August 1988

Kurz berichtet

3371

Kampfflugzeuge: 20 Schweizer Militärflugzeugexperten informieren sich derzeit in den USA über die Kampfflugzeuge F-16 und F-18. Diese beiden Typen von General Dynamics und McDonnel Douglas sind die einzigen noch verbliebenen Auswahlmodelle, die in den neunziger Jahren den Abfangjäger Mirage III ersetzen sollen. Die Delegation werde einen Bericht ausarbeiten, aufgrund dessen eine endgültige Auswahl getroffen werden solle, gab die Gruppe für Rüstungsdienste am Mittwoch in Bern bekannt.

Gegen billigeres Benzin: Die Schweizer Auto-Partei (APS) ist gegen eine weitere Senkung des Zollzuschlags auf bleifreiem Benzin. Billigeres Benzin treibe den Kauf von Autos mit Katalysator nicht voran, meint die APS in einem Communiqué vom Mittwoch.

Für billigeres Benzin: Dem Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und der Schweizerischen Verkehrsstiftung (SVS) sind billigeres Benzin lieber als der Ausbau des Strassennetzes. In einem Communiqué vom Mittwoch schreiben VCS und SVS, die Verbilligung von Bleifrei stelle zwar keine effiziente Umweltschutzmassnahme dar, sie sei jedoch einer Weiterzahlung ausserordentlicher Strassenbeiträge an die Kantone vorzuziehen.

Keine Retortensiedlung: Die umstrittene Retortensiedlung «Klein Matterhorn» in der Gemeinde Randa (VS) wird wohl nie gebaut: Die Trägerschaft des 90-Millionen-Projektes, die Feriendorf Klein Matterhorn AG, ist nach Angaben des «Schweizerischen Handelsamtsblattes» mangels Aktiven in Konkurs gegangen.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

CORRIERE DEL TICINO
CH - LUGANO
Tir. giornaliera 34,115
Argus Media No. 1247

4. August 1988

3371

Aereo da combattimento: delegazione svizzera negli USA

BERNA, 3 – Una delegazione, formata da una ventina di specialisti e capeggiata dal direttore generale del progetto per l'acquisto di nuovi aerei da combattimento, si trova attualmente negli Stati Uniti per raccogliere informazioni sui due apparecchi ancora in lizza, l'«F-16» e l'«F-18», prodotti rispettivamente dalla «General Dynamics» e dalla «Mc Donnel Douglas». Ne ha dato notizia mercoledì un portavoce dell'Aggruppamento dell'armamento. Alla luce del rapporto della delegazione, il Consiglio federale dovrà scegliere l'aereo da combattimento chiamato a sostituire il «Mirage III», la cui tecnologia risale agli anni '50.

Il «Fighting Falcon F-16C» e l'«Hornet F-18C» hanno compiuto prove di volo in Svizzera agli inizi di maggio. I tecnici e gli specialisti dell'Aggruppamento dell'armamento hanno il compito di risolvere gli inconvenienti sorti durante i voli di dimostrazione nel nostro paese e di discutere una compensazione economica totale. La delegazione dovrebbe tornare a Berna alla fine della settimana. (Ats)

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

JOURNAL DE GENEVE
CH - GENEVE 11
Tirage quotidien 22,254
Argus Media No. 1117

4. August 1988

ARMÉE 3371

Nouvel avion de combat: délégation suisse aux Etats-Unis

Berne, 3 (ATS). – Une délégation d'une vingtaine de spécialistes, emmenée par le directeur général du projet d'acquisition de nouveaux avions de combat pour l'armée suisse, M. René Scherrer, se trouve actuellement aux Etats-Unis. Elle a pour tâche de recueillir les informations concernant les deux avions encore en lice, le F-16 et le F-18, auprès des constructeurs de ces appareils, General Dynamics et Mc Donnel Douglas, a indiqué mercredi un porte-parole du Groupement de l'armement (GdA). Elle devra ensuite établir un rapport, sur la base duquel s'opérera le choix définitif de l'avion appelé à remplacer le Mirage III.

Le Fighting Falcon F-16C/D de General Dynamics et le Hornet F/A 18 C/D de Mc Donnel Douglas ont fait un passage en Suisse au début du mois de mai pour effectuer des essais de vol. Les techniciens et spécialistes du Groupement de l'armement actuellement aux Etats-Unis ont pour mission de trouver des réponses aux questions qui ont pu se poser après ces démonstrations en Suisse. Ils sont aussi chargé de discuter des marchés compensatoires possibles entre les deux pays.

Processus normal

Cette mission de la délégation était prévue de longue date et fait partie du processus de décision normal quant au choix d'un avion de combat, a encore précisé le porte-parole du GdA. A leur retour, prévu à la fin de cette semaine, les spécialistes sont chargés d'établir un rapport sur la base duquel le Conseil fédéral fixera définitivement son choix. Celui-ci devrait intervenir cette année encore.

ARGUS
CH-8030 Zürich, Telefon 01/252 49 37

AARGAUER TAGBLATT
AUSGABE AARAU
CH - AARAU
Auflage taeglich 31,017
Argus Media No. 1002

28. Juli 1988

337.1

Amerika-Schweizer vermittelt neuen Kampfjet – offenbar mit Erfolg

Der Mann, der dem EMD den «Falken» schmackhaft macht

hra. Die Schweizer Flugwaffe will ein neues Kampfflugzeug beschaffen. Zwei Typen stehen zur Wahl: die F-18 Hornet und die F-16 Fighting Falcon. Um den Generälen und Politikern im Bundeshaus die F-16 schmackhaft zu machen, hat der US-Konzern General Dynamics einen Repräsentanten nach Bern geschickt – mit Erfolg: die F-16 «Kampffalke» ist im Aufwind!

Oats Schwarzenberger (58), Direktor des US-Konzerns General Dynamics, hat sein Büro an der Berner Aarstrasse 98, direkt unter dem Bundeshaus. Der Repräsentant und Flugzeug-Ingenieur der grössten amerikanischen Waffenschmiede (9 Milliarden Dollar Jahresumsatz), weiss die zentrale Lage seines Büros zu schätzen: «In nur fünf Minuten bin ich von hier aus im Pentagon!»

Im Berner «Pentagon» (Zentrale des Eidgenössischen Militärdepartementes, EMD) hat der gebürtige Schweizer, der 1953 in die USA ausgewandert ist und dort bei General Dynamics Karriere gemacht hat, «sehr gute Kontakte» zu hohen Militärs und vor allem zur Gruppe für Rüstungsdienste (GRD). Die GRD ist nämlich zuständig für das Auswahlverfahren und die Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges für unsere Armee.

Zwei Typen stehen zur Wahl und wurden kürzlich auf dem Militärflugplatz Payerne auf Herz und Nieren getestet: Die F-18 Hornet («Hornisse») von McDonell Douglas und die F-16 Fighting Falcon («Kampffalke») von General Dynamics. Einer dieser beiden Jets soll in den neunziger Jahren die rund 30jährige «Mirage III S» als Abfangjäger ablösen. In einer ersten Phase will die Armee 40 neue Kampfflugzeuge für 3,5 Milliarden Franken kaufen.

Grosser Optimismus

General-Dynamics-Mann Schwarzenberger gibt sich jedenfalls zuversichtlich: «Mein Flugzeug, die F-16, ist der ideale Flieger für die Schweizer Luftwaffe!» Die Schweiz habe sich «schon 1974, als die erste F-16 in den Himmel stieg, sehr interessiert für unser Flugzeug», sagt Schwarzenberger stolz. «Divisionär Paul Leuthold, der heutige Waffenchef der Schweizer Fliegertruppen, war 1976 der erste ausländische Pilot, der die damals neue F-16 fliegen konnte.»

Also kein Problem: Der «Kampffalke» von General Dynamics wird das Rennen machen und voraussichtlich Ende Oktober vom Bundesrat ins Rüstungsprogramm 1990 aufgenommen. Oats Schwarzenberger winkt ab: «Nein, soweit sind wir noch nicht! Da liegt noch eine Menge Arbeit vor uns.»

Arbeit für Schwarzenberger. Er ist der Mann in Bern, der die F-16 den Schweizer Generälen und Rüstungsexperten im «Pentagon» «verkaufen» muss. Er ist der Kontaktmann zwischen den Schweizer Militärs und den Fachleuten von General Dynamics in Fort Worth (Texas). Er klärt in Bern die «Bedürfnisse der Schweizer Luftwaffe» ab.

«Der idealste Flieger»: Oats Schwarzenberger, F-16-Verkäufer.

Eine weitere «sehr wichtige Aufgabe» von Oats Schwarzenberger sind die Abklärungen für einen möglichen Lizenzbau der F-16 in der Schweiz («da müssen zahlreiche Kontakte zur Schweizer Industrie hergestellt werden»). Wenn die Eidgenossenschaft nämlich ein neues Kampfflugzeug kauft, spielen auch politische und wirtschaftliche Faktoren eine Rolle: Wer der Schweizer Industrie bessere Gegengeschäfte offerieren kann, hat die grösseren Chancen. Für Oats Schwarzenberger ist das kein Problem: «Wir bieten in der Schweiz ein volles Beteiligungsprogramm für die Industrie an.»

Solche Kompensationsgeschäfte sind nicht neu: Bei der Beschaffung der F-5 «Tiger» der US-Firma Northrop im Jahr 1971 wurden Kompensationen im Wert von über 200 Millionen Dollar (rund 60 Prozent der Kaufsumme) erzielt. Damals konnte zum Beispiel die Firma Thommen in Biel Instrumente für die Cockpit-Ausrüstung liefern.

Flugzeugverkäufer Schwarzenberger hat gegenüber der Konkurrenz noch einen weiteren «Trumpf» auf Lager: Der Schweizer Luftwaffe bietet er eine speziell auf helvetische Bedürfnisse zugeschnittene F-16-Version an. Diese schweizerische F-16 C/D soll mit dem modernsten Navigationsradar, das gegenwärtig von der amerikanischen Luftwaffe entwickelt wird, ausgerüstet werden.

Dafür verfügt die Konkurrenz, die F-18 «Hornet» von McDonell Douglas, über zwei Triebwerke, was die Sicherheit nach einem Triebwerkausfall entscheidend verbessert. Dazu Schwarzenberger: «Statistiken der US-Air-Force beweisen, dass unsere F-16 mit nur einem Triebwerk nicht mehr Pannen hat als die F-18 mit zwei Motoren!»

Kein Zweifel, dieser Mann weiss, wie man ein Kampfflugzeug verkauft: «Mit nackten Zahlen und Fakten», so Schwarzenberger. Und diese sprechen im Moment offenbar eher für die F-16! Dies bestätigen jedenfalls hohe Beamte und Offiziere im Berner «Pentagon»: «Die F-16 gilt EMD-intern als klarer Favorit.»

Wünschen Piloten eher den F-18?

Laut GRD-Informationen hat der «Kampffalke» von General Dynamics gegenüber seinem Konkurrenten F-18 «eindeutige Vorteile». Zum Beispiel der Preis: Die F-16 ist mit rund 15 Millionen Dollar (ohne Ersatzteile, Lenkwaffen, Munition usw.) wesentlich billiger als die F-18, die mehr als 20 Millionen kosten soll.

Ein anderes Kriterium ist die von Schweizer Fliegergenerälen geforderte Miliztauglichkeit. Vielen Piloten sei die F-18 «Hornet» mit ihren vielen technischen Finessen «etwas zu kompliziert», tönt es aus dem EMD. Auch in der Konstruktion sei die «Hornet» im Vergleich zur F-16 «wesentlich anspruchsvoller», was sich für eine Lizenzproduktion eher negativ auswirken könnte.

Und trotzdem wünschen sich angeblich viele Schweizer Milizpiloten die F-18. Dass dieses Kampfflugzeug ebenfalls ein technologisches Spitzenprodukt ist, davon konnte sich eine Gruppe Schweizer Aviatikjournalisten überzeugen. Neil L. Edins, Repräsentant von McDonell Douglas (ein früherer Zwei-Stern-General der US-Air-Force), scheute keine Spesen und lud die Journalisten auf eine F-18-Basis der Nato in Deutschland ein.

Von solchen PR-Aktionen hält Oats Schwarzenberger nichts. Er hält auch nichts von «irgendwelchen Essen mit Politikern und hohen Militärs». Er sagt: «Einem Parlamentarier verkauft man nicht ein Kampfflugzeug, indem man ihn in ein teures Restaurant führt, ihm einen Prospekt in die Hand drückt und sagt: Hier sehen Sie das beste Flugzeug der Welt...»

F-16 und F-18: Vergleich

F-16 Fighting Falcon

Spannweite: 9,45 Meter. Länge: 15 Meter. Max. Startgewicht: 11 t. Max. Startschub: 11 350 kp. Max. Geschwindigkeit: Mach 2+. Max. Belastung: 9 g. Preis: 15 Mio. Dollar.

Der Prototyp flog 1974, die erste Maschine wurde 1978 an die US Air Force abgeliefert. Bis heute wurden 2000 Exemplare für 17 Länder gebaut.

Die F-18 Hornet

Spannweite: 11,4 Meter. Länge: 17 Meter. Max. Startgewicht: 16 t. Max. Startschub: 14 500 kp. Max. Geschwindigkeit: Mach 1,8. Max. Belastung: 9 g. Preis: 22 Mio. Dollar.

Der Hornet von McDonell Douglas steht seit 1980 mit 1377 Exemplaren bei der US Navy auf Flugzeugträgern im Einsatz. Weitere Kunden sind Australien, Kanada und Spanien.

ARGUS

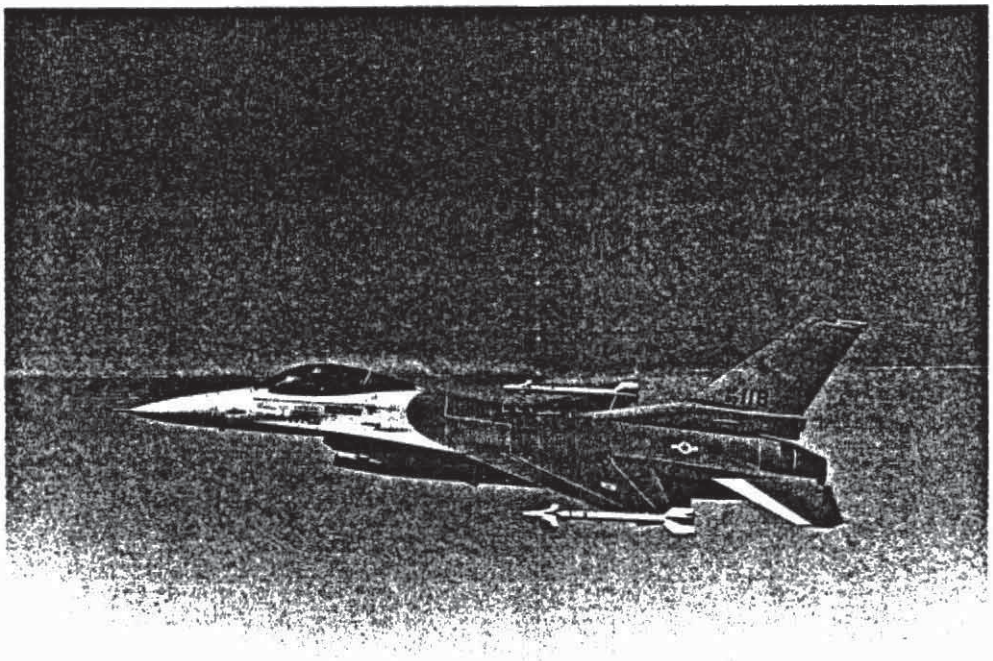
SCHWEIZER JOURNAL /
DER OEFFENTLICHE BAU
CH - STAEFA
Auflage monatlich 6,200
Argus Media No. 3201

Juni 1988

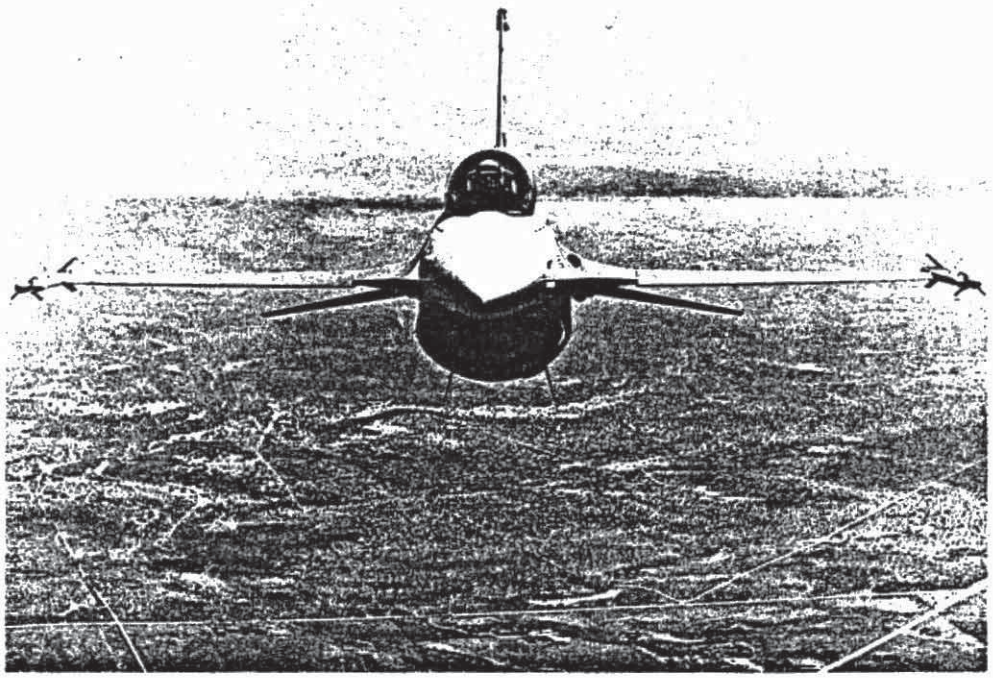
3371

Evaluation eines neuen Kampfflugzeuges

Anfang März dieses Jahres bestimmte der Bundesrat auf Antrag des EMD die Flugzeugtypen Fighting Falcon F-16C und Hornet FA-18C als Kandidaten für die Hauptevaluation.
Im Bild der Abfangjäger F-16C von General Dynamics, der mit einer 20-mm-Bordkanone und mit Luft-Luft-Lenkwaffen ausgerüstet ist.



Frontansicht des einsitzigen, aerodynamischen und technisch modernen Kampfflugzeuges F-16C im Flug über Texas. Der F-16 steht bereits in unterschiedlichen Ländern im Einsatz, so unter anderem bei der U.S. Air Force und der U.S. Navy, in Belgien, den Niederlanden, Israel und Ägypten.



ARGUS
(Postfach) Zürich, Telefon 01/252 49 17
SCHWEIZER JOURNAL /
DER OEFFENTLICHE BAU
CH - STAEFA
Auflage monatlich 6,200
Argus Media No. 3201

Juni 1988

337 1

Die Evaluation eines neuen Kampfflugzeuges

An einer Presseorientierung am 7. März dieses Jahres führte der Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartements, Bundesrat Arnold Koller, unter anderem aus:

Der Bundesrat hat sich heute einverstanden erklärt, dass das Eidgenössische Militärdepartement die Flugzeugtypen Fighting Falcon F-16C und Hornet FA-18C als Kandidaten für die nun folgende Hauptevaluation eines neuen Kampfflugzeuges (NKF) bestimmt hat. Der ebenfalls evaluierte französische Mirage 2000 steht zurzeit nicht in einer Variante zur Verfügung, die unsere militärischen Anforderungen zu erfüllen vermag. Der schwedische Gripen JAS-39 hat seinen Erstflug noch nicht absolviert und kommt deshalb aus zeitlichen Gründen für eine Beschaffung im Ausbauschritt 1988–1991 nicht in Frage.

Ziel: Wirksamer Schutz des Luftraums

Über die militärische Notwendigkeit der Beschaffung eines NKF heute nur soviel: In der Durchsetzung des Prinzips der «Kriegsverhinderung durch Verteidigungsbereitschaft» besitzt die Fähigkeit zum Kampf im Luftraum eine ausgeprägte dissuasive Wirkung. Die Möglichkeit, fremden Flugzeugen das Eindringen und Benützen unseres Luftraumes zu verwehren, ist auch neutralitätspolitisch von grosser Bedeutung.
Mit unseren heutigen Mitteln sind wir aus technischen Gründen zunehmend ausserstande, diese Aufgaben erfolgversprechend wahrzunehmen. Heute verfügen wir für die Luftverteidigung noch über 30 Interzeptoren des Typs Mirage IIIS, deren Technologie aus den späten fünfziger Jahren stammt, und über rund 100 Raumschutzflugzeuge Tiger, deren Waffeneinsatz Sichtkontakt zum Ziel voraussetzt.
Die schwerwiegendste Lücke besteht in der fehlenden Nacht- und Schlechtwetter-Einsatzfähigkeit. Von grosser Bedeutung ist auch die zunehmende Unterlegenheit unserer Jäger in ihren reinen Flugleistungen und in ihren mangelhaften Fähigkeiten zur elektronischen Kriegführung. Nur Waffensysteme neuester Bauweise können im Verbund mit diesen Eigenschaften einen erfolgreichen Abwehrkampf in der Luft garantieren.

Zeitaufwendiges Verfahren

Es geht in einem ersten Schritt darum, den Mirage IIIS in seiner Rolle als Interzeptor zu ersetzen, wobei er jedoch diese Funktion in jedem Fall noch bis 1995 beibehalten muss. In Anbetracht der Lieferfristen und des Zeitbedarfs für die Einführung bei der Truppe wird nämlich die erste Staffel eines neuen Kampfflugzeugs bei einer Beschaffung mit dem Rüstungsprogramm 1990 nicht vor diesem Zeitpunkt operationell sein.
Die Evaluation eines neuen Kampfflugzeugs begann 1986. Geprüft wurden zunächst Fighting Falcon F-16, Gripen JAS-39, Hornet FA-18, Lavi, Mirage 2000, Rafale, Tigershark F-20. Nach einer ersten Definitionsphase wurde der Rafale gestrichen, da dieser Typ die operationelle Reife nicht vor Mitte der neunziger Jahre erreichen kann. Lavi und Tigershark wurden in ihren Herkunftsländern aufgegeben.
Beim französischen Mirage 2000 wurde die von Dassault offerierte neue Exportversion «Flex» bewertet, die noch wichtiger Entwicklungen bezüglich Radar, Einrichtungen für die elektronische Kriegführung (EKF) und Cockpitgestaltung bedarf. Der schwedische Gripen JAS-39, der seinen Erstflug noch nicht absolviert hat, kann insgesamt erst als ein Entwicklungsvorhaben eingestuft werden.
Die beiden amerikanischen Typen F-16C und FA-18C liegen in der Gesamtwertung ziemlich nahe beieinander. In einem nächsten Schritt wird es bei diesen darum gehen, noch offene Punkte unter typisch schweizerischen Einsatzbedingungen zu klären.
Als Mitglied unserer Landesregierung war es für mich selbstverständlich, diesen Typenvorentscheid in einen gesamtpolitischen Rahmen zu stellen. Ich bedaure mit dem Bundesrat, dass aus dem Kreise unserer Nachbarstaaten oder dem uns in Rüstungsbelangen nahe stehenden neutralen Schweden keine beschaffungsreifen konkurrenzfähigen Angebote vorliegen.

Typenentscheid noch in diesem Jahr

Bei grossen Beschaffungsvorhaben im Ausland streben wir möglichst einen hundertprozentigen wirtschaftlichen Ausgleich in Form direkter und indirekter Beteiligung unserer Industrie an. Die Hersteller der nun in die Hauptevaluation einbezogenen Flugzeugtypen sind, gestützt auf ihre Erfahrung in der internationalen Koproduktion ihrer Flugzeuge sowie auf ihre beträchtliche Grösse und breite Diversifikation, in der Lage und gewillt, diese Forderungen zu erfüllen. Entsprechende Zusicherungen liegen vor.
Die Frage, ob jetzt zwischen den beiden amerikanischen Flugzeugtypen noch eine echte Konkurrenzsituation besteht, wurde sorgfältig geprüft und kann bejaht werden. Unsere Beschaffung wird zu gegebener Zeit voraussichtlich über das US-Verteidigungsministerium abgewickelt. Die strengen gesetzlichen Einkaufsvorschriften der USA betreffend Einhaltung des Wettbewerbs kommen dann auch zu unsern Gunsten voll zur Anwendung.
Die Hauptevaluation, während der die beiden verbleibenden Flugzeugtypen im Frühjahr in der Schweiz erprobt werden, soll noch im Lauf dieses Jahres zum Typenentscheid führen, damit dieses wichtige Beschaffungsvorhaben – nach weiteren nötigen Abklärungen – in das Rüstungsprogramm 1990 aufgenommen werden kann. ◻

Die Rüstungsindustrie im neutralen Kleinstaat

Marc C. Cappis

Für die oft nur oberflächlich orientierte Öffentlichkeit hat die Tätigkeit der Herstellung von Rüstungsgütern einen zweifelhaften Ruf. Einesteils werden die erzielbaren Erträge als überdurchschnittlich angenommen und das Cliché, dass man mit aktiven Beiträgen an den «Völkermord» hohe Profite erziele, ist weitverbreitet. Gewisse Gruppierungen betrachten es schlicht als amoralisch und mit unserer Neutralität unvereinbar, dass wir in unserem Land Rüstungsgüter herstellen. Sie erachten die heute schon sehr einschneidenden Gesetze und die Kriegsmaterialverordnung betreffend Rüstungsexport als ungenügend und verlangen ein absolutes Rüstungsausfuhrverbot.

Rückläufige Schweizer Rüstungsindustrie

Viele Kreise stehen auch unter dem Eindruck, dass unsere Industrie sehr stark mit der Rüstung vernetzt und von ihr abhängig sei. Dass der Export von Rüstungsgütern in den letzten Jahren unter zwei Prozent des Exports der schweizerischen Maschinenindustrie ausmacht, die ja nur knapp die Hälfte des Gesamtexports unseres Landes bestreitet, ist nur wenigen bekannt, ebensowenig wie die Tatsache, dass die gesamte Rüstungstätigkeit in unserem Lande rund 0,7 Prozent des Bruttosozialproduktes entspricht und demzufolge aufs Ganze gesehen völlig unbedeutend geworden ist. Während der Gesamtexport in den letzten zehn Jahren um über sechzig Prozent zunahm, verharrten die Rüstungsexporte sowie die Inlandtätigkeit stets leicht schwankend auf demselben Niveau. In der Schweiz arbeiten heute noch 15 Firmen, die einen gewichtigen Anteil Rüstungsprodukte im Gesamtprogramm führen. Ausschliessliche Rüstungsfirmen gibt es in der Schweiz nicht mehr. Etwa 100 Firmen werden von der Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) als Hauptlieferanten betrachtet, und etwas über 2500 Firmen erhalten in unterschiedlichem Ausmass Aufträge von ihr. Die GRD vergibt heute rund 55 Prozent ihres Auftragsvolumens an die Privatindustrie, fertigt rund 13 Prozent im eigenen Haus und bezieht nur knapp einen Drittel aus dem Ausland. Neben den Regiebetrieben des Bundes dürften in der Schweiz etwa 7000 Menschen in der Rüstung beschäftigt sein, dies bei einem Gesamtbestand in der Metall- und Maschinenindustrie von über 330000 Arbeitnehmern, also wieder nur etwas mehr als zwei Prozent.

Diese Zahlen müssen in Erinnerung gerufen werden, wenn ich mich mit der Frage der Bedeutung der Tätigkeit in der Rüstung für unsere Industrie auseinandersetze. Mit allen Mitteln gilt es aber, sich dem Bestreben von Pazifisten, Rüstungs- und Armeegegnern auf Einschränkung der Rüstungstätigkeit zu widersetzen, auch wenn die quantitative Bedeutung laufend geringer wird.

Marc C. Cappis, Präsident des Arbeitgeberverbandes schweizerischer Maschinen- und Metallindustrieller, Zürich

Schwierige Marktbedingungen

Gottlob hat das Volk auch wieder gesundes Urteilsvermögen bewiesen, als es das Rüstungsreferendum der Sozialdemokraten ablehnte. Die Rahmenbedingungen sind heute schon derart, dass mit Fug und Recht nicht von gleichen Spiessen gesprochen werden kann, wenn wir unsere Rüstungsindustrie und ihre Möglichkeiten mit denjenigen der ausländischen Konkurrenz vergleichen.

Nach der Kriegsmaterialverordnung dürfen Rüstungsgüter nicht an kriegführende Länder geliefert werden. Auf den privaten Sektor übertragen dürfen Produkte nur an Kunden geliefert werden, die momentan dafür keine Verwendung haben. Nicht gerade optimale Marketingbedingungen! Gleichzeitig macht unser Neutralitätsstatus aber auch den Know-how-Austausch auf diesem Sektor nicht gerade leicht, und von einer aktiven Unterstützung von Rüstungsproduktion und -export durch den Staat, wie dies in anderen Ländern gang und gäbe ist, kann überhaupt nicht gesprochen werden.

Wenn dann Unternehmen auf eigenes Risiko Entwicklungsprojekte aufnehmen und sich dafür in gewisse High-tech-Gebiete regelrecht einkaufen müssen, ist der Erfolg in der heutigen Zeit immer mehr in Frage gestellt. Selbst wenn technische Spitzenleistungen erbracht werden, kommt es doch nicht zu Aufträgen, weil sich politische Gründe, Überschuldungen oder Kreditkonditionen dagegenstellen. Vielfach kommt erschwerend dazu, dass Schweizer Entwicklungen in der eigenen Armee aus verschiedensten Gründen nicht zur Beschaffung kommen, was die Exportchancen auch nicht sonderlich verbessert. Schliesslich sind in der westlichen Hemisphäre die Rüstungsbudgets einem immer grösseren Druck ausgesetzt, und die Tendenz nimmt zu, diese zum Teil umfangmässig beachtlichen Produktionsvolumina zur Arbeitsbeschaffung wenn immer möglich im eigenen Land zur Wirkung zu bringen.

Weshalb ist aber die Aufrechterhaltung eines Industriepotentials für Rüstungsgüter in der Schweiz trotzdem so wichtig und warum vorteilhaft?

Rüstungswettlauf der Grossmächte

Verschiedene Beweggründe sind es, die den Menschen zu Kreativität anregen, ihn forschen und entwikkeln lassen. Den Überlebenskampf zu gewinnen hatte zu allen Zeiten hö-

L' IMPACT
CH - GENEVE 11
Tirage mensuel 15,800
Argus Media No. 3004

Juni 1988

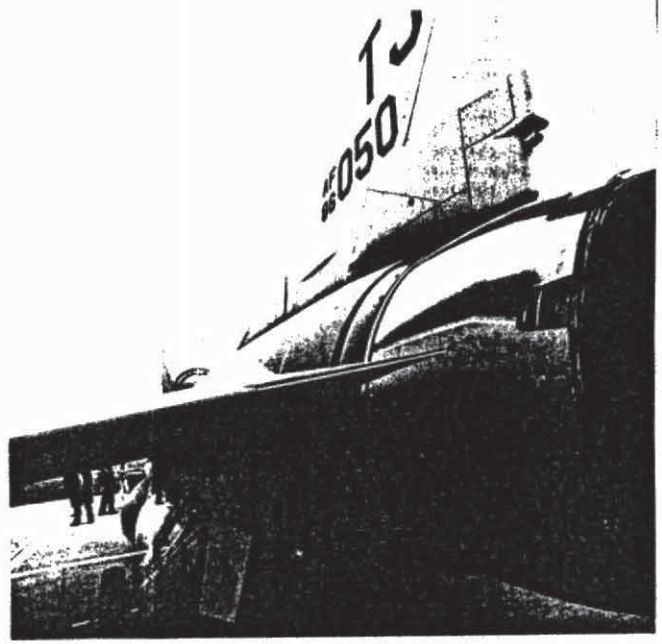
337 1

Images volantes

La seule relation qui existe ici entre Payerne et Marseille est que nous étions récemment sur leur aérodrome, la caméra en bandoulière. Mais point par hasard. Ainsi, notre troisième œil a-t-il fixé des moments, voire des événements aéronautiques, dont nous espérons interessant de commenter l'image. C'est pourquoi notre article se bornera à émerger de la légende, ce qui est une façon de faire un peu l'histoire (journalistique en tout cas). Et de le faire à travers des légendes sans doute plus longues que de raison.

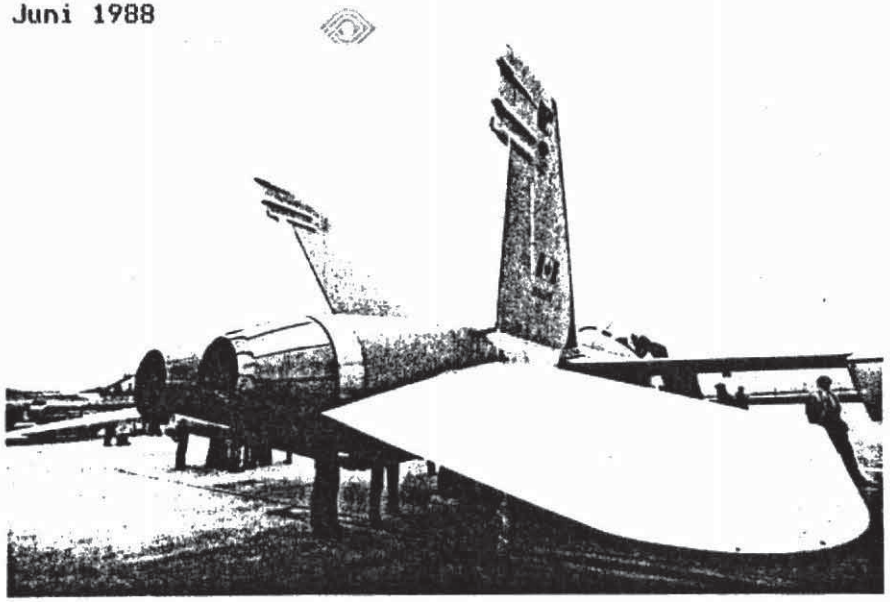
Le dernier round du futur avion de combat suisse est américano-américain

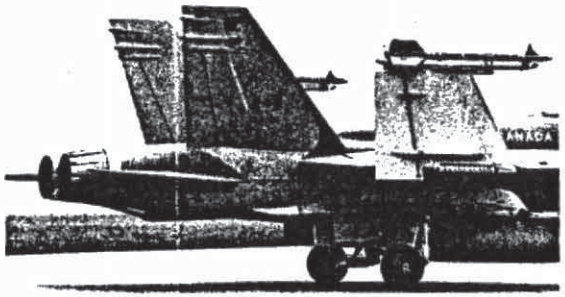
Nous abordons par ces illustrations un aspect particulier de l'ultime sélection de l'appareil de combat de 1995, à savoir, à côté de certaines images des machines, celles de leur «monture» américaine. Ce qui nécessite des explications: les pilotes-ingénieurs des troupes d'aviation, par définition suisses, ne voleront que sur la version biplace du F-16 et du F-18. Et cela pour la raison que ces machines, prêtées par le Gouvernement américain, effectueront tous les tests requis sous la responsabilité d'un pilote d'essais du constructeur, respectivement General Dynamics et McDonnell-Douglas (Question d'assurances). Pilote qui occupera la place arrière. A noter que sur la commande d'une quarantaine d'appareils, vraisemblablement 6 à 8 versions biplaces seront retenues, non seulement parce que la formation et l'entraînement sont des activités majeures mais aussi parce que leur intérêt opérationnel est grand, par exemple pour certaines missions où il convient de libérer le pilote des tâches de navigation et de recherche de l'objectif. Chacune des opérations destinées à tester les caractéristiques et comportements respectifs des concurrents sera confiée au même pilote d'essais-ingénieur sur les deux avions, afin d'assurer à l'établissement des comparaisons le maximum de rigueur, de même que le dépouillement des données sera toujours établi strictement «en parallèle».



Ils ne manquent pas de souffle

Sans doute le très grand angulaire déforme-t-il sensiblement la vision, mais en accusant parfois — comme dans une caricature — l'essentiel. Ainsi l'impression de puissance dégagée par la tuyère d'éjection des gaz du monoréacteur F-16 est-elle saisissante, de même qu'est forte l'image du bi-jet F-18, surmonté des deux gouvernes de direction inclinées. On distingue au bas et entre les tuyères la crosse d'appontage de la version «navalisée», dont nous croyons savoir que, si l'appareil était retenu, la crosse disparaîtrait (remplacée par un parachute de queue)... mais nous n'en sommes pas encore là!





Histoire de caverne?

Parce que conçu pour être «embarqué», c'est-à-dire destiné aux porte-avions, le «Hornet» est capable de plier et de redresser les extrémités de sa voilure, tout en roulant, ainsi que l'atteste cette vue prise tandis que, sitôt posé à Payerne, il fait du «taxi». Est-il besoin de préciser qu'un verrouillage automatique rend cette manœuvre absolument impossible en vol? L'on se souvient peut-être de la vaine controverse lancée par Serge Dassault à propos de nos cavernes militaires («seul le Mirage 2000 y pénètre»). De toute façon ces cavernes seront modifiées, ce qui n'empêche pas le repliage des ailes du F-18 d'y être un avantage.

3337 1

Un sourire mal dissimulé

«Enfin là!» semble exprimer, comme soulagé, le Colonel-Brigadier Fernand Carrel, chef d'Etat-Major de nos troupes d'aviation, lors de l'atterrissage, à Payerne, des deux avions américains retenus pour l'ultime choix technique. «Jusqu'à présent — nous a confié le Brigadier Carrel — notre équipe d'experts a travaillé dur. Pour cette épreuve finale (en ce qui nous concerne, à travers notre responsabilité d'ultime choix technique), nous devrons travailler plus dur encore, avec la constante volonté de mener à bien, objectivement, les études comparatives programmées avec

rigueur scientifique. Une rigueur que se plaisent à reconnaître les Américains, et qui contribue certainement à la valeur exceptionnelle qu'ils accordent d'ores et déjà à notre décision». Une tâche exaltante, accomplie à l'écart des médias. Lesquels n'en apprécient que davantage d'avoir été conviés à l'arrivée — hélas par brouillard — des deux avions de combat «papables». C'était le 6 avril. Jusqu'à l'automne, les paris sont ouverts.

Un sympathique trio américain

Chacun de ces aviateurs est un chef pilote d'essais. Nous les présentons ici — Glen Larson, de McDonnell-Douglas, Joe Sweeney et Joe Bill Dryden, de General Dynamics — bien que leur nom et celui de leur firme soient inscrits en toutes lettres sur leur blouson. Glen et les deux Joe participeront de façon «passive», de leur place arrière, aux missions de tests comparatifs de nos pilotes, ce qui ne les empêcherait pas, au besoin, en cas de pépins ou de fausses manœuvres (l'improbable n'est pas impossible), d'intervenir sur les commandes. Ils demeureront, tout au long des essais, responsables des deux appareils. Seulement *prêtés* pour la circonstance, ne l'oublions pas ●

Et maintenant?

En 1995, en principe, les premiers des quarante avions de combat de nouvelle génération entreront en service. Ce sera donc soit le F-16 «Falcon», soit le F-18 «Hornet». Sans doute l'Etat-Major des troupes d'aviation fera-t-il connaître ses conclusions au Conseil fédéral en octobre. Puis, sur recommandation fédérale (logiquement dans le même sens, mais pas nécessairement), le Parlement tranchera (même parenthèse). Selon que l'Armée estime les deux avions proches l'un de l'autre quant à leur capacité de remplir le cahier des charges, ou au contraire l'un se détachant nettement de l'autre, le poids des accords de compensation, du prix (etc....) sera plus ou moins lourd. Quoi qu'il en soit, la décision finale devrait intervenir fin 89, printemps 90 au plus tard, pour que soit respecté le compte à rebours permettant l'apparition des premiers exemplaires du vainqueur de la compétition en 1995 (et non en 1992, ainsi qu'imprimé par erreur dans notre précédent article). Il n'y a pas de temps à perdre si l'on veut que l'étape de Payerne-6-avril signifie que ce futur a déjà commencé.

J.-P. D.

SONNTAGSZEITUNG 18.9.88

10

Armeemützen als Politikum

Dringliche Anfrage im Parlament

BERN – Unsere Parlamentarier sind nicht zu beneiden: Ab morgen ist wieder Session in Bern, und mindestens ein Thema auf der Traktandenliste lässt die Sitzungsperiode zur Beschäftigungstherapie verkommen. Es geht um Armeemützen und Nationalrat Willy Loretans Sorge um die Landesverteidigung.

Der FDP-Volksvertreter und Stadtammann im aargauischen Zofingen hat eine Dringliche Einfache Anfrage eingereicht zum Beschluss des Eidgenössischen Militärdepartements, Soldaten das Tragen der Uniformmütze in der Freizeit nicht mehr vorzuschreiben. Loretan wittert in der Änderung der entsprechenden Vorschrift offenbar einen anmassenden Alleingang des EMD-Chefs Arnold Koller, denn er will wissen, ob der Gesamtbundesrat vor dem Entscheid konsultiert worden ist. Zudem würde ihn auch dringend interessieren, ob die Kommission für militärische Landesverteidigung Gelegenheit hatte, sich zur Änderung vernehmen zu lassen.

Die Verfügung war am vergangenen 1. Juli erlassen und sofort in Kraft gesetzt worden. Laut Loretan hat der Entscheid «Erstaunen bis hin zum Kopfschütteln» ausgelöst. Mit seiner Anfrage hat Loretan in dieser Hinsicht mit Bundesrat Koller gleichgezogen.

BLICK

19.9.88

von turi honegger

Mut ist Mangelware in Bern

Vorstösse unserer Parlamentarier können manchmal schon grotesk sein: Nationalrat Willi Loretan (FDP/AG) macht sich grosse Sorgen um die Kopfbedeckung unserer Soldaten.

In einer Dringlichen Anfrage an den Bundesrat möchte der Parlamentarier wissen, ob der Entscheid, dass die Soldaten in der Freizeit ihre Mützen nicht mehr tragen müssen, wohl ein Beschluss des Gesamtbundesrates sei oder ob EMD-Chef Koller dies allein entschieden habe. Und ferner, ob die Kommission für militärische Landesverteidigung dazu gehört worden sei.

Bundesrat Koller wird in der heute beginnenden Session der Eidgenössischen Räte dazu Stellung nehmen müssen. Wird dazu noch Diskussion beantragt, dann werden wir Bürger/innen wieder einmal in den Genuss eines Hornberger-Schiessens par excellence kommen. Denn Dringenderes hat ja unser Parlament sicher nicht zu tun, als über die Kopfbedeckung unserer «Dätel» zu reden.

Es mutet reichlich komisch an, dass das möglicherweise die einzigen Kümmernisse des Nationalrates Loretan sind, die er mit der Landesverteidigung hat. Wären die Mützen wirklich schön, also eine Zierde, nach der sich alle Mädchen umdrehen würden, dann, nun dann könnte man es ja verstehen. Aber bei dieser antiquitiert anmutenden Police-Mütze?

Wie viel interessanter und effektiver wäre eine Dringende Anfrage zum Beispiel über die Kosten der neuen «Donnervögel», die neuen Militärjets, die langsam zu «Dornenvögeln» werden. Aber für eine Mützen-Anfrage braucht es eben nicht so viel Mut, wie Bundesrat Koller mit dem momentan brennendsten Finanzproblem unserer Landesverteidigung zu konfrontieren, bevor es vollends in den Skandal abdrudelt.

Mut, so scheint es, ist zur Mangelware geworden – auch in Bern.

WALLSTREET JOURNAL 9./10.9.88 25.

Jet Sale to Swiss Requires Right Stuff

Alps and Army Put General Dynamics, McDonnell to Test

By Margaret Studer
Special to The Wall Street Journal

ZURICH – Two U.S. warplanes are locked in a dogfight over the narrow skies of neutral Switzerland.

General Dynamics Corp.'s F-16C Falcon and McDonnell Douglas Corp.'s F A-18C Hornet are the final contenders for a three billion Swiss franc (1.9 billion) contract to supply the Swiss air force with 40 fighters. The U.S. jets beat out France's Mirage 2000 and Sweden's JAS-39 Gripen for the final round.

With the Swiss Defense Department set to choose this fall, the contest looks close. Says spokesman Hans Rudolf Strasser: "Both planes are good. We'll take what suits Switzerland's special needs best."

The contract isn't large by international defense standards. But what Switzerland chooses will get noticed. The country previously ordered a new jet, the U.S. Tiger, in the 1970s. Swiss demands for top technology, durability and economy, as well as the country's small size and mountainous terrain, make "selling to the Swiss a trademark," says Oats Schwarzenberger, a General Dynamics director.

In the Swiss air force, where a son sometimes flies the same plane his father did, jets stay in action for as long as 30 years. As with their famed military bikes, the Swiss also make sure they can get plane replacment parts for decades.

"In no other country do military planes grow so old yet remain so hale and hearty as in Switzerland," the Zurich daily Neue Zuercher Zeitung wrote recently. "When they're considered ready for the museum in other armies, the planes are put through a rejuvenation cure with us, to emerge strengthened and fit for new tasks."

On-the-Spot Executives

Mr. Schwarzenberger says he sold the F-16 to Turkey by commuting from the U.S., but he couldn't do that here. Instead, he has set up an office a minute's train ride downhill from the federal government complex in Bern. "Don't get this wrong," he warns. "I'm not lobbying the politicians in Parliament House up there. I've got a big enough job supplying information . . . When they get down to something like this, the Swiss are meticulous and intensely demanding."

Not to be outdone, McDonnell Douglas's program development director, Neil Eddins, is also installed in Bern to oversee his company's efforts. "The evaluation is extremely thorough," he concurs. "The decision is wide open and I think it's going to be a very close thing."

What's more, the neck-and-neck U.S. battle takes place amid strong grass-roots interest in a country where every able adult male is in the Swiss army. "We've got 650,000 military experts in this country. And that doesn't include the retired soldiers," notes the Defense Department's Mr. Strasser.

Fan Letters

When the two rival planes were displayed at an airshow this summer, thousands of families turned out to judge for themselves. Letters from students arrive regularly at the Swiss offices of General Dynamics and McDonnell Douglas, written in careful English and taking sides.

"I'm fond of aviation. I will be a pilot in the Swiss air force. I saw the F-16. It's a fantastic plane. I hope the Swiss air force will buy it," wrote a 15-year-old to General Dynamics.

From a McDonnell Douglas fan: "I hope to see the Hornet over the skies of Switzerland."

With both companies offering so-called offset contracts equal to 100% of the order's value, Swiss industry is also following the events with acute interest. Potential business could include production of parts and defense-related items, joint ventures, direct U.S. purchases of Swiss goods or assistance in marketing them in the U.S.

"Several hundred companies should benefit," says Kurt Eckstein, secretary of the Swiss Association of Machinery Manufacturers.

In a speech to Swiss businessmen in Zurich last month, General Dynamics President Herbert Rogers said his company had developed a contract package that includes final assembly of the F-16 in Switzerland plus extensive parts manufacture and subassembly work. General Dynamics also is investigating joint opportunities between Swiss and U.S. companies. It has been made clear, Mr. Rogers added, that Switzerland isn't interested in cheap and easy, low-tech offset business.

Diplomats, too, have an interest in the sale. Swiss Trade Ambassador David de Pury denies any link between the fighter purchase and further U.S. landing rights for Swissair, the national airline. But Swiss and U.S. officials meet in Bern later this month to discuss a new destination for Swissair on the U.S. West Coast. And bilateral relations "can't be viewed fully in the abstract," Mr. de Pury concedes.

Coveted Airspace

The founding of the Swiss air force in 1914 was controversial. Because many citizens objected to the expense, pilots had to supply their own planes and remain unmarried, to avoid the state cost of supporting surviving relatives of any crash casualties.

But today the Swiss consider their air force, with some 60,000 men and women, essential not only to Switzerland's policy of armed neutrality, but also to European security. Says Air Force Cmdr. Walter Duerig: "We are convinced that the capability of Switzerland to safeguard its airspace at any time and in every situation has a peace-keeping effect in the central European theater."

On a map of Europe, Cmdr. Duerig points to the neutral bloc of Switzerland and Austria, bordered in the north and south mostly by nations of the North Atlantic Treaty Organization. To the east, the Warsaw Pact is only 15 minutes flying time from Switzerland. In the Alps, many areas are dead to radar surveillance, offering an open invitation to jets seeking to elude enemy defenses. "Swiss airspace represents a tempting operational field for foreign air forces," says Cmdr. Duerig.

To prevent this, Swiss skies represent a self-contained defense sector at Europe's core. From fully equipped shelters – many of them underground in solid rock caverns – Swiss planes lie ready to intercept any penetrators. A surveillance patrol is always on alert. During the Aeroflot boycott after the Soviets shot down a Korean airliner in 1983, Swiss pilots sat strapped into their planes, capable of reaching any point in Switzerland in minutes. Switzerland has 600 fighter pilots in its militia army, some 300 of whom also fly for Swissair.

"The Swiss are superb pilots," says General Dynamics' Mr. Schwarzenberger. "The cream of the crop are picked for the job."

Watching technological advances in the NATO and Warsaw blocs, the Swiss concluded that their current fleet of 3 fighters wasn't up to the task of the 199 The air force wanted a new generation planes capable of flying low through st prise attacks, day or night in any weath backed by refined electronics.

Sticklers for Price

Swiss Defense Minister Arnold has e pressed regret that Switzerland couldn buy from a neighbor with France's Mira or another neutral country with Swede Gripen. But officials are also frank abo the reasons. The Gripen, still under develo ment, doesn't have a proven record. As f the Mirage, "the F-16 and the F A-18 have higher technology for a lower price," sa Cmdr. Duerig.

The Swiss have exactly SFr3 billion f the purchase. After a scandal in the 19 with Mirage cost overruns, they are sticki to it. The contenders "are the cheapest this performance category," says Cm Duerig. "The Tornado and the F-15 a almost double the price and therefore out the question."

The F-16 is said to be about 20% le costly than the F A-18, though no fir price has been made public for eithe General Dynamics calls the F-16 the faste interceptor available – crucial in Switze land's limited terrain. But McDonn Douglas's F A-18 has two engines that pilo like in case of flame-outs, as well the on-board radar capacity needed counter alpine interference.

But in April, when Zurich pilots public favored the F A-18, they were quickly pull back into formation. In a letter to his 6 pilots, Cmdr. Duerig asked for "discipli and complete discretion in connection wi the evaluation of the two fighter planes

U.K. Retailers Expect Sales To Stay Strong in September

AP-Dow Jones News Service

LONDON – U.K. shopkeepers and store managers are optimistic that consumer sales growth will remain strong in September as it did in August, according to a survey by the Confederation of British Industry.

But the survey of distributive trades said "it is too soon to be confident about prospects for next year."

Nigel Whittaker, chairman of the survey panel, said the results show that interest-rate increases have had a limited effect in slowing the growth of consumer demand. "This is to be expected as rises in mortgage rates have barely begun to hit the consumer," he said. Nevertheless, "their impact on consumer confidence could be quite substantial," he said. "Retailers are becoming increasingly cautious about the prospects for 1989."

The government engineered an increase in bank base lending rates to their current level of 12% from 7.5% in early June, prompting a rise in mortgage rates to between 11.5% and 11.7%. Mortgage rates are expected to rise further in October.

All the same, Mr. Whittaker reported that retail sales growth continued at a relatively fast pace in August, "reflecting the strong growth of real personal disposable income."

The U.K. Department of Trade and Industry will release provisional August retail sales data on Monday.

BaZ 20.9.88

Geheimbericht veröffentlicht: Das neue Kampfflugzeug wird für Frankreich zu teuer

«Rafale» garantiert Überschall und rote Zahlen

Kann sich Frankreich die Entwicklung und Produktion seines neuesten Militärjets «Rafale» überhaupt leisten? Ein Bericht der Parlamentskommission für Verteidigungsfragen setzt ein grosses Fragezeichen. Falls nicht europäische Partner gefunden wer-

Von Rudolf Balmer, Paris

den, ist die Fortsetzung des Programms für den französischen Staatshaushalt eine Nummer zu gross. Der Kommissionsbericht lag seit Anfang 1988 in einer Schublade. Die damalige Regierung von Premier Jacques Chirac hatte kurz vor den Präsidentschaftswahlen die Publikation verhindert. Die Zeitschrift «L'Express» stöberte das explosive Dokument auf und veröffentlichte am Wochenende die wichtigsten Informationen.

Neben dem Fernsehsatellitenprogramm von TDF hat die Regierung von Michel Rocard nun ein zweites Dossier auf dem Schreibtisch, welches jede ausgeglichene Budgetpolitik umwerfen könnte. Aus dem Regierungssitz Matignon wurde der «Rafale»-Bericht mit pessimistischen Tönen kommentiert. Das Projekt sei «sehr schlecht lanciert» worden, sagte Rocard, und Präsident Mitterrand verlangte zusätzliche Auskünfte. Bei der Finanzierung der bisherigen Entwicklung des französischen Kampffliegers hatte die vorherige Regierung jongliert und den Nachfolgern eine gesalzene Rechnung hinterlassen. Einmal mehr stellt sich die Frage, ob es nicht billiger käme, trotz bisheriger hoher Ausgaben, einen Schlussstrich unter das Projekt zu ziehen.

In den Flugzeugwerken Dassault ist man stolz. Der Jet «Rafale» entspricht in seinen Flugleistungen den hochgesteckten Erwartungen. An Flugmeetings erntete der Prototyp viel Applaus. Die Konstrukteure können nichts für seinen Schönheitsfehler: Die Entwicklung dieser hochmodernen fliegenden Kriegsmaschine kommt unheimlich teuer. 350 Millionen Francs (85 Millionen Franken) dürfte voraussichtlich der Preis für ein Exemplar in der Grundausstattung sein. Höchstens zwei Drittel würde das amerikanische Konkurrenzprodukt, der F-18, kosten. Und der Jet von McDonnell-Douglas ist nicht der einzige Rivale auf dem Rüstungsmarkt. In Grossbritannien wird parallel dazu in Kooperation mit der Bundesrepublik, Italien und Spanien der «European Fighter Aircraft» (Europäisches Kampfflugzeug) gebaut. Frankreich hätte sich daran beteiligen können. Doch der Nationalstolz und die Aussicht auf die eventuellen Profite aus der Kommerzialisierung eines eigenen Jets hatten Vorrang vor der europäischen Partnerschaft.

Dieser Alleingang kommt Frankreich nun teuer zu stehen. Im günstigsten Fall 120 Milliarden Francs, eher aber mehr als 150 Milliarden für 336 «Rafale»-Maschinen. Reichlich spät und ohne grosse Chancen auf Erfolg sucht Frankreich jetzt Partner in Europa, welche die Suppe mit auslöffeln sollen.

Bei der französischen Luftwaffe und der Marine ist man überdies nicht sonderlich begeistert. Die hohen Militärs der Marine möchten für ihre Flugzeugträger als Ersatz für die veralteten «Crusader»-Abfangjäger lieber den amerikanischen F-18. Der Flugzeugträger «Clèmenceau» wurde bei der letzten Revision mit Liften ausgerüstet, die auf den F-18 zugeschnitten sind. Die Luftwaffe ihrerseits mag nicht auf den «Rafale» warten, dem immer noch das definitive Triebwerk und das neueste Radarsystem fehlen. Als «Zwischenlösung» bekommen die Militärpiloten ein modernisierte Version des «Mirage 2000».

Ist überhaupt ein Bedarf vorhanden für den «Rafale»? Serge Dassault ist davon überzeugt. Die Firma (halb Staats-, halb Familienunternehmen) die er von seinem Vater geerbt hat, beliefert seit den fünfziger Jahren Frankreich exklusiv mit Militärflugzeugen. Damals entstand gemäss General de Gaulles Doktrin die eigenständige französische Rüstung, die in den folgenden Jahren zu einem wichtigen Wirtschaftssektor wurde. Die goldenen Zeiten sind am Vorabend der europäischen Einigung offensichtlich vorbei. Das hätte Dassault und mit ihm die Rüstungsverantwortlichen eigentlich schon nach dem mässigen Erfolg des «Mirage-2000» einsehen müssen ...

9

La Suisse 17.9.88

■ *Avion de combat français*

Rafale de critiques

Le Rafale est-il un gouffre financier? «L'Express» a déclenché la polémique en publiant un rapport parlementaire à la conclusion nette: la France n'a pas les moyens de s'offrir son futur avion de combat, Serge Dassault a aussitôt apporté un démenti catégorique.

DE PARIS,
BARBARA SPEZIALI

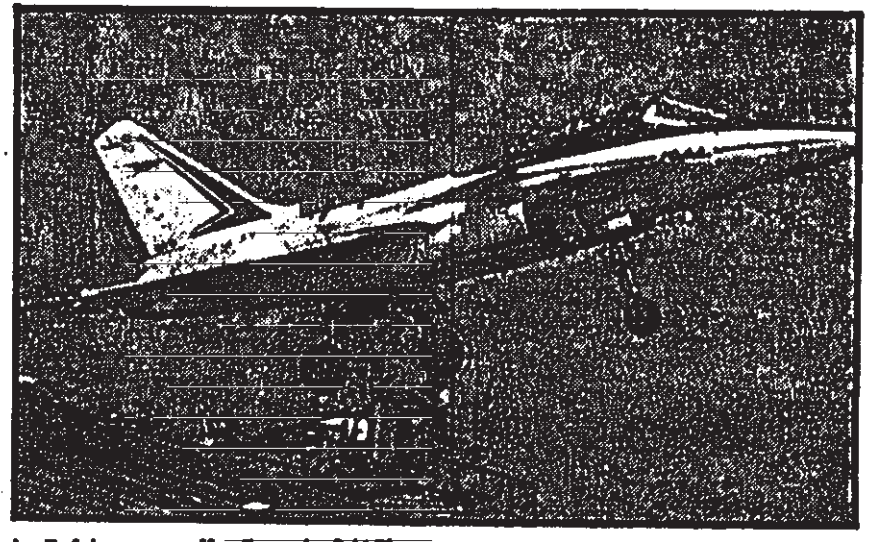
Le rapport, rédigé au début de l'année par un député RPR, Michel Bernard, alors membre de la commission de la Défense à l'Assemblée nationale, était, révèle «L'Express», «tellement explosif qu'André Giraud, ministre de la Défense, avait préféré l'enterrer». Selon l'hebdomadaire — qui ne publie aucun extrait du rapport — «le développement du Rafale était financé par des astuces qui conduiraient n'importe quel chef d'entreprise en correctionnelle pour cavalerie».

(AP)

Sur les 40 milliards de francs français prévus pour mettre l'avion au point, l'Etat n'en avancerait que 30, les 10 milliards restant devant être comblés par des industriels français et par des sociétés étrangères. Or, personne, contrairement aux espoirs du gouvernement Chirac qui a passé une commande ferme à la société Dassault en avril dernier, ne s'est précipité sur le projet. Contactées, la Belgique et l'Espagne doivent donner leur réponse.

Dossier accablant

Le dossier de l'«Express», très sévère à l'égard de Dassault, est tombé comme le pavé dans la mare. Serge Dassault a immédiatement répliqué que l'Etat avait tout à fait les moyens de se payer le Rafale. Le premier ministre, de son côté, reconnaissait que le «dossier était dans un état de sinistre avancé», mais de préciser: «Je n'aime pas le mot de gouffre quand il s'agit de la défense nationale, donc de l'indépendance nationale de la France. Cela a toujours été un gouffre de financer des armées, mais il arrive, hélas, qu'elles servent, même en temps de paix, à intimider



Le Rafale: un gouffre financier? (AP)

Quant à Michel Bernard, l'auteur du rapport, il a tenu des propos très prudents, soulignant, au contraire, que le Rafale était nécessaire à la France». Nous devons le faire, a-t-il expliqué, comme la France a fait le paquebot «France» et le Concorde, parce que cela sert à d'autres technologies. Le Rafale est le seul avion qui puisse résister aux Américains, il faut que la France reste au top-niveau technologique, en se rappelant que les Américains ont coulé l'avion japonais et l'avion israélien. Le premier adversaire pour eux reste le Rafale.

Un gouffre financier, le Rafale l'est sans doute. Mais il est impossible, pour la France, de reculer et d'annuler la commande. Le coup serait catastrophique pour l'industrie aérospatiale.

B.S.

Going It Alone: Sweden Builds the Gripen Jet

INT. HERALD TRIBUNE
17./18.9.8

Pride Is Behind Development of Costly Warplane

By Barry James
International Herald Tribune

PARIS — With new fighter planes so complex and expensive that multination consortia often have to be organized to build them, can a single country with a small population hope to build a credible competitor?

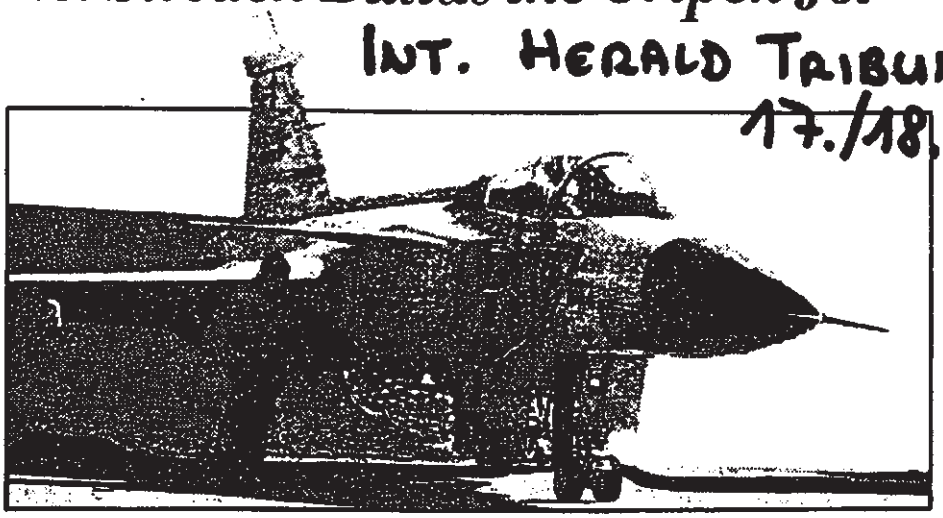
Sweden believes it can. In fact it is building a three-in-one fighter, bomber and reconnaissance aircraft, the JAS-39 Gripen, that it thinks will be more than a match for any potential rival.

"It looks like an aerospace designer's dream," said Aaron Karp, who directs the arms-trade research program at the Stockholm International Peace Research Institute. "Everything is in there. Never has anyone tried to put so much advanced technology and so much capability into such a small package."

But at an authorized cost of 24.9 billion kronor at the currency's 1983 value — for five prototypes and the first 30 production models — the project is likely to tax Sweden's financial and technological resources to the limit. At current rates of exchange, 24.9 billion kronor is $3.85 billion.

Sweden's military budget for 1986-87 was 27.3 billion kroner.

"The Swedes have always prided themselves on being the only small nation that can make big aerospace projects work," said Mr. Karp. "This time they've bitten off a lot and it is hard for them to chew it down."



A prototype of Sweden's JAS-39 Gripen, which is scheduled to fly by the end of the year.

But even though work on the aircraft's computerized fly-by-wire controls is 18 months behind schedule, Mr. Karp said he was certain the plane "will come in on schedule and on cost."

The JAS industrial group, formed to build the plane, includes Saab-Scania AB's Saab Aircraft Division for the airframe and main systems; Volvo Flygmotor AB for the engine, in cooperation with General Electric Co. of the United States; Ericsson Radar Electronics AB for the radar, cockpit displays and electronic counter measures; and FFV Aerotech for the maintenance equipment. The plane is being assembled at the Saab plant at Linkoping.

The first prototype is scheduled to fly by the end of this year, and the first production model is due to be delivered to the Swedish Air Force in 1992.

Aviation industry sources estimate the cost of building the 30 planes ordered by the Swedish Air Force and a further 110 on option could total $6.4 billion, yielding a unit cost of more than $45 million per aircraft.

However, if the air force decides to replace existing Viggen and Draken aircraft with the Gripen, domestic orders could total another 350 to 400. This, and export orders, if any, would bring down the unit cost.

Although the manufacturers are already quoting an export price of $15 million to $20 million a plane, Sweden's neutrality policy effectively limits the potential export market to other Nordic or neutral countries.

In the past, Sweden has sold Draken fighters to Finland, Denmark and Austria — all considered by Stockholm to be countries having no kind of hostile intent.

Switzerland, although neutral, has been ruled out as a potential market by its decision to buy either General Dynamics Corp.'s F-16 or McDonnell Douglas's F-18 fighter from the United States. The hope is that Finland will replace its fleet of Soviet MiG-21 and Draken fighters with MiG-29s and Gripens.

But export sales are icing on the cake as far as Sweden is concerned. The prime aim is to build a plane dedicated to the country's

See FIGHTER, Page 11

FIGHTER: *Sweden Goes It Alone in Developing the Gripen Warplane*

(Continued from first finance page)

own needs and maintain an independent aerospace industry.

"It is not economic in the sense in which we would use the word," said Don Kerr, an aerospace expert with the International Institute for Strategic Studies in London. "But a brief and compact answer to the question of why they do it is because they are Scandinavians.

"Their sense of social responsibility tends to extend to defense. People have simply decided to have the planes and spend the money."

As a combat plane, the Gripen looks "credible," Mr. Kerr said. "The Swedes have had good operational aircraft coming out of Saab for quite long time. The Viggen is no slouch at all."

Harald Schroder, director of the JAS group, said in an interview at the recent Farnborough air show that extremely close cooperation between the air force and industry made it possible to define production goals precisely.

"If you live in a small country, you learn about people, you can discuss matters very openly," he said. "That means we can define goals which take into consideration the fact we are a small nation, and that we don't have to build the world's best fighter.

"But we can build an aircraft which is suitable for Sweden, and a good one too."

JAS says the fighter will be the first of a new generation of compact warplanes to make full use of advanced technologies in engines, new composite materials, electronics and fly-by-wire control systems. Although heavier at 18,000 pounds (about 8,180 kilograms) than the F-16 fighter, the Gripen promises to incorporate all three combat roles in a single aircraft.

> **'A brief and compact answer to the question of why they do it is because they are Scandinavians.'**
>
> **Don Kerr, an aerospace expert**

JAS stands for *jakt, attack* and *spaning* — or interception, attack and reconnaissance. Its predecessor, the Viggen, was built in several versions, each specializing in a single role.

Mr. Karp said that while previous Swedish warplanes, such as the Viggen, made heavy use of off-the-shelf technology and concepts, "this time, they are on the cutting edge for the first time."

To enable the aircraft to carry out different combat roles, the makers have packed in about 40 separate computers to break down the various data-processing tasks. The plane, designed for supersonic operation at all altitudes, has the same configuration as the Viggen — a delta wing with smaller wings, known as canard wings, toward the front of the aircraft.

The Gripen is intended to be not only flexible but simple to operate, so that it can be maintained by conscript airmen.

The price for all this, aviation experts say, is a limited range. But this is seen as a political asset by many in Sweden, since it means that the aircraft is not obviously provocative.

"We have only to defend ourselves, and it is not intended that we should fly over enemy territory," Mr. Schroder said.

The Gripen will rely heavily on foreign technology — including the U.S.-designed engine and fly-by-wire system and the British-designed wing — and Sweden has agreed to comply with NATO restrictions on the transfer of technology out of the Western camp.

"It isn't necessary to re-invent the wheel every time," Mr. Schroder said, explaining the decision to import key parts of the aircraft's technology.

Indeed, Sweden could have saved itself a lot of money and protected jobs in its aerospace industry by entering into a co-production deal to build a foreign fighter.

But, Mr. Karp said, "Sweden feels that if it co-produced a Western plane, it would become symbolically a part of the Western alliance."

Despite its foreign content, the Gripen will visibly uphold the appearance and the fact of Swedish neutrality, he said.

But although the Swedes feel they have to go it alone, Mr. Karp added, "A lot of people question whether it will be able to afford to do so much longer."

TAGWACHT 24.9.88

6.

Der Flugzeugbeschaffung droht eine finanzielle Bruchlandung

Startverbot — Übung abbrechen

Selten brachte das EMD eine Flugzeugbeschaffung zu einem Happy-landing. Auch diesmal scheint sich die Pannentradition fortzusetzen. HELMUT HUBACHER macht sich dazu einige Gedanken.

Die Generäle geben sich im EMD die Türfallen. Keiner bleibt für längere Zeit auf seinem Kommandoposten, alle drei bis fünf Jahre wechseln in den letzten Jahrzehnten der Generalstabs-, Ausbildungs- oder Flieger- und Flabchef. Der EMD-Vorsteher wurde zeitweise zum Durchgangsposten, und die Beförderung zum «General» verkam zum Altersbonus. Die kurzen Amtszeiten begünstigen nicht gerade eine kontinuierliche Planung. Ein Beispiel: Korpskommandant Hans Wildbolz forcierte als Ausbildungschef den «Bürger in der Uniform», sein Nachfolger Roger Mabillard predigte «Härte» und «Zack-Zack», d.h. Mabillard versuchte, den von Vorgänger Wildbolz hochgeschätzten «Bürger in Uniform» auszutreiben. Gleich widersprüchlich operieren andere Befehlshaber.

In nur zehn Jahren lösten sich drei Flieger- und Flabkommandanten ab. Die einzige Konstante für Flugzeugbeschaffungen ist Ing. René Scherrer, Abteilungschef EMD für «Projektoberleitung Flab und neues Kampfflugzeug». René Scherrer überstand schon einige Abstürze erfolgreich, d.h. er ist auf dem Gebiet der Pannen unschlagbar. Da seine «Oberen» ständig wechseln, hat er ein einflussreiches Spiel: «Mystère»- und «Corsair»-Beschaffungsversuche endeten auf der Blindlandepiste, dem neuen Vorhaben droht finanzielle Überlastung. Das EMD hat sich vor einiger Zeit entschieden, die US-Kampfmaschinen F-16 und F-18 in die Endauswahl zu nehmen. Das schwedische Kampfflugzeug GRIPEN J-36 beispielsweise wurde mit der falschen Begründung aus dem Rennen genommen, es sei nicht beschaffungsreif. Ein Telefonanruf beim Verteidigungsministerium in Stockholm brachte Klarheit: Schweden hat 140 GRIPEN J-36 bestellt. «Wir können Sie versichern», erklärte mir der Schwedenmann aus dem Verteidigungsministerium, «dass wir keine Phantomflugzeuge kaufen wollen.»

Für die Amerikaner hat das Vorgehen des EMD unbezahlbare Vorteile: Sie kommen sicher ins Geschäft und können sich absprechen. Statt bei den Ammerikanern mit europäischer Konkurrenz Preisdruck zu machen, gaben die EMD-Unterhändler diesen Trumpf unnötig vorzeitig aus der Hand. Aber das ist noch nicht alles. Das EMD hat sich einzig auf die Zahl drei Milliarden Franken festgelegt. Soviel Geld wollen unsere EMD-Strategen nämlich für das neue Kampfflugzeug ausgeben. Was der F-16 oder F-18 genau kosten, darüber herrscht im EMD Schweigen und Ungewissheit. Am 22. August 1988 teilte dieses Departement mit, es verfüge «erst seit wenigen Tagen über detaillierte Preisangaben der amerikanischen Luftwaffe und der amerikanischen Marine, d.h. der beiden Stellen, die für den Verkauf der Flugzeuge zuständig sind.»

Das EMD legte sich demnach auf den F-16 oder F-18 fest, ohne zu wissen, was sie kosten. Das ist die sicherste Methoden, in Washington Höchstpreise bezahlen zu müssen. Die Preisangaben differieren denn auch gehörig. Im EMD wird mit einem Durchschnittspreis von 75 Millionen Franken pro Kampfflugzeug (!) kalkuliert. Für die drei Milliarden könnten demnach 40 Flieger gekauft werden. Der «Tages-Anzeiger» schreibt von 125 Millionen das Stück, das ergäbe dann 24 Maschinen für drei Millarden, Ersatzteile und Munition inbegriffen. Immerhin...

Fazit: Man dürfte die EMD-Verantwortlichen wirklich nicht allein wurstein lassen. Besser noch: die Bruchlandung dieser Flugzeugbeschaffung ist vorprogrammiert. Unsere Devise: Startverbot, Übung abbrechen.