

Die schweizerischen Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in den Sechzigerjahren

Projekte - Probleme - Lehren

Vortrag an der Generalversammlung 1997 der
Schweizerischen Vereinigung für Militärgeschichte und Militärwissenschaft,
gehalten von Walter Dürig

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	1
Der sicherheitspolitische Hintergrund	2
Zum Zustand der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen im Jahre 1958.....	3
Die Flieger- und Fliegerabwehr-Projekte der Sechzigerjahre	4
Das Ausbauprogramm der Infrastruktur.....	5
Das «Mirage»-Projekt: Meilensteine.....	6
Das «Florida»-Projekt: Meilensteine	7
Rückblick auf die Arbeit der parlamentarischen « Mirage - Arbeitsgemeinschaft».....	8
Ein Zweifler an der Flugzeugvorlage von 1961	9
Zur Frage der nuklearen Bewaffnung.....	10
Projektkosten	11
Über die Entwicklung der Projektorganisationen.....	11
Über die Rolle von Pflichtenheften	13
Der Zustand der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen im Jahre 1972	14
Schlussbemerkung und Dank	16

Einleitung

Die Sechzigerjahre waren ein sicherheitspolitisch höchst interessanter Zeitabschnitt. Höhepunkte des Kalten Krieges, das Ringen um eine neue Konzeption der militärischen Landesverteidigung der Schweiz, einschliesslich der Frage der nuklearen Bewaffnung, die Mirageangelegenheit als staatspolitisches Ereignis sind einige Stichworte zu dieser Aussage.

Der Betrachtungszeitraum wird durch zwei hervorstechende Ereignisse begrenzt, die im Endeffekt ähnliche Attribute aufweisen:

⇒ Am 2. Juni 1958 beschloss der Bundesrat auf einstimmigen Antrag der Landesverteidigungskommission (LVK)¹ den Abbruch der Entwicklung des Kampfflugzeuges «P-16» der Flug- und Fahrzeugwerk Altenrhein AG. Dieser Entscheid bedeutete nach einer wechselvollen vierzigjährigen Geschichte den endgültigen Verzicht auf die Eigenentwicklung von Kampfflugzeugen.

⇒ Am 9. September 1972 entschied der Bundesrat, auf die Beschaffung des von der Kommission für militärische Landesverteidigung (KML)² vorgeschlagenen Kampfflugzeuges A-7G «Corsair» zu verzichten. Dieser Beschluss ging als «Nullentscheid» in die Geschichte ein.

¹ 28.05.58

² 24./25.08.72

Die schweizerischen Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in den Sechzigerjahren

Es geht mir in meinem Vortrag darum, Ihnen aus diesem Zeitabschnitt einige Fakten, welche die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen betreffen, *in Erinnerung zu rufen*. Aus zeitlichen Gründen muss ich mich dabei auf die Darstellung von einigen wenigen Zusammenhängen beschränken, die aus der heutigen Sicht wesentlich erscheinen.

Die Fülle der Unterlagen aus der Betrachtungszeit ist überwältigend, die Triage ein schmerzlicher Prozess. Mit sensationellen neuen Erkenntnissen oder Enthüllungen kann ich allerdings nicht aufwarten.

Nach einem Hinweis auf den sicherheitspolitischen Hintergrund wird der Zustand der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen im Jahre 1958 beschrieben. Danach werden wir uns den Projekten und einigen besonderen Umständen des Betrachtungszeitraums zuwenden um danach den Kreis mit der Beschreibung des Zustandes der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen im Jahre 1972 zu schliessen.

Der sicherheitspolitische Hintergrund

Schon bald nach dem 2. Weltkrieg entstand das, was Churchill 1946 «the Iron Curtain» nannte. Die amerikanische «Truman Doctrine» von 1947 sollte die Ausbreitung des kommunistischen Machtbereichs eindämmen. 1948 wurde als direkte Folge der Berlin-Blockade durch die Sowjetunion die «North Atlantic Treaty Organisation» (NATO) und 1955 im Gegenzug dazu der Warschauerpakt ins Leben gerufen.

Am 4. Oktober 1957 alarmierte das Piepsen des ersten künstlichen Erdsatelliten «Sputnik» der Sowjetunion den Westen. Nachdem die USA ihre strategischen Streitkräfte vor allem auf Langstrecken-Bombardierungsflugzeuge basierte, wurde nun das «Missile Gap» entdeckt. Die Folge davon war ein Wettrüsten zwischen den Blöcken nach dem Prinzip «balance of terror as pillar of peace» während drei Jahrzehnten.

Nicht zuletzt deswegen boomte in den Sechzigerjahren die Wirtschaft mit Dominanz der USA. Auch die Schweizer Wirtschaft florierte, was zu einem ausgesprochenen Mangel an Arbeitskräften führte.

Im August 1961 begann der Bau der Berliner-Mauer. Im Oktober 1962 stand die Welt infolge der Kubakrise am Rand eines nuklearen Krieges. Die 1963 eingeführte Hotline zwischen Washington und Moskau sollte das Risiko eines irrtümlichen Nukleareinsatzes bannen.

Nach der Tonking-Resolution von Präsident Lyndon B. Johnson vom 7. August 1964 wurden die US-Streitkräfte in Südvietnam aufgebaut und in zunehmendem Masse gegen die nordvietnamesischen Vietcong-Truppen engagiert. Die Tetoffensive von 1968 führte zu einem Desaster für den Vietcong und gleichzeitig zu einem psychologischen Fiasko der USA. Präsident Richard Nixon beendete das Vietnamengagement im Januar 1972 mit einem Waffenstillstand und einer schmerzlichen Niederlage der USA.

Im Nahen Osten nahm im Anschluss an die Suezkrise von 1956 die sowjetische Einflussnahme auf die arabischen Staaten und deren Aufrüstung zu. 1960 wurde angesichts des wachsenden Ölbedarfs Europas und der USA die OPEC gegründet.

Der 3. arabisch-israelische Krieg vom 5. bis 10. Juni 1967 (Sechstagekrieg) endete mit einer Niederlage der arabischen Seite und mit der Besetzung der Sinai-Halbinsel, des Westjordanlandes mit den Golanhöhen und von Jerusalem durch Israel. Dieser Konflikt offenbarte eindrücklich die zunehmende Bedeutung der Luftkriegskomponenten in der Kriegsführung.

Die schweizerischen Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in den Sechzigerjahren

Im August 1968 wurde Europa durch die Intervention der Sowjetunion in der Tschechoslowakei zur Beendigung des «Prager Frühlings» aufgeschreckt.

Im Jahre 1969 erfolgte der revolutionäre Umsturz in Libyen mit der Verstaatlichung der dortigen Ölfelder.

Erwähnenswert ist die grosse technologische Entwicklung im Laufe des Betrachtungszeitraumes, insbesondere im Bereich der Elektronik, mit entsprechenden Auswirkungen auf die Kriegstechnik.

Die Geschichte der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen spielte sich in den Sechzigerjahren zusammenfassend vor dem Hintergrund einer unsicheren und zeitweise gespannten machtpolitischen Lage im Umfeld der Schweiz ab. Die Neutralität wurde von keiner Seite ernsthaft in Frage gestellt. Dagegen klafften die Ansichten über die Entwicklung des Kriegsbildes und über die richtige Verteidigungsdoktrin weit auseinander.

Zum Zustand der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen im Jahre 1958

Der Zustand der *Flieger- und Fliegerabwehrtruppen* war im Jahre 1958 stark vom Aktivdienst geprägt. Die Führungsstrukturen waren seit 1945 nicht verändert worden. Eine zentrale Einsatzleitung existierte noch nicht.

Oberstdivisionär Etienne Primault war seit 1953 Kommandant und Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. Er nahm an den Sitzungen der Landesverteidigungskommission (LVK) teil, hatte aber dort kein Stimmrecht.

Die stürmische Entwicklung im Bereich des Luftkrieges wurde innerhalb und ausserhalb der Führungsinstitutionen der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen verfolgt und erkannt. Divergierende Ansichten über die richtigen operativen und materiellen Entscheide führten bis in die Sechzigerjahre zu Kontroversen und Streit innerhalb der «Flieger» sowie zwischen den «Fliegern» und den «Flabisten».

Die *Flugwaffe* hatte 1958 einen Bestand von 21 Fliegerstaffeln mit 425 Kampfflugzeugen. Die Flotte setzte sich aus 175 Flugzeugen DH-100 «Vampire» und 250 Flugzeugen DH-112 «Venom» zusammen. Diese Mittel waren zu einem Einsatz mit der Taktik des zweiten Weltkrieges befähigt. Zwar waren die Flugzeuge durch den Strahlantrieb schneller geworden. Sie eigneten sich aber nach wie vor ausschliesslich für die Bekämpfung von Erdzielen im Frontraum mit Kanonen, Bomben und un gelenkten Raketen.

Die *Piloten* waren weitgehend auf sich selbst gestellt. Ausser einem optischen Zielgerät verfügten die Kampfflugzeuge über ein Funkgerät, welches als Fortschritt die verbandsinterne Kommunikation sicherstellte. Die Verbindung zu den Bodenleitstellen war aber oft problematisch.

Das Gros der *Fliegerabwehr* verfügte 1958 über insgesamt rund 1500 20 mm Flab Kanonen. Daneben verfügte sie über 34 mm und 7.5 cm Fliegerabwehrkanonen ohne zeitgemässe Zielzuweisungs- und Feuerleitgeräte. Auch diese materielle Ausrüstung, welche von der Offiziersgesellschaft AVIA Fliegerabwehr stark kritisiert wurde, erlaubte nur eine inzwischen überholte Taktik des zweiten Weltkrieges. Der sich abzeichnenden Bedrohung aus der Luft auf dem operativen Gefechtsfeld hätte sich die Fliegerabwehr nicht stellen können.

Für die Bekämpfung der damals einsatzfähigen, nuklear bewaffneten Bombardierungsflugzeuge verfügten weder die Flugwaffe noch die Fliegerabwehr über geeignete Mittel.

Die schweizerischen Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in den Sechzigerjahren

Auf dem Gebiet der *Nachrichten- und Übermittlungsdienste* herrschten ebenfalls unbefriedigende Zustände. Die lokalen Telefonnetze aus der Aktivdienstzeit waren verrottet und kaum mehr zu gebrauchen. Die Fernverbindungen für die Führung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen basierten auf handvermittelten, unverstärkten Drahtverbindungen, welche die Verständigung oft erschwerten. Die verwendeten Kurzwellenverbindungen genügten den zunehmenden operativen Ansprüchen nicht mehr. Eine Überwachung des gesamten schweizerischen Luftraumes mit der Möglichkeit der Führung von Luftoperationen war erst in Ansätzen vorhanden.

In der Landesverteidigungskommission (LVK) war die «Anpassung der Armee an die Erfordernisse des modernen Krieges» ein Thema, um welches hart gerungen wurde. Die Beschaffung einer Serie von 100 Flugzeugen Hawker «Hunter» zum Ersatz der «Vampire»-Kampfflugzeuge, die Beschaffung von Zielzuweisungs- und Feuerleitgeräten für die schwere Fliegerabwehr sowie die Beschaffung einer Frühwarnradaranlage AN-FPS 20A waren beschlossen und vom Parlament bewilligt (Einführung ab 1959). Ferner befand sich ein umfangreiches Bauprogramm zur Verbesserung der Infrastruktur der Fliegertruppen im Ausführungsstadium.

Die *Beurteilung der Chancen und Risiken* des damaligen Zustandes der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen ergibt ein zwiespältiges Bild. Der Kräftevergleich mit den Nachbarländern fällt eher positiv aus. In einem Konflikt zwischen den USA und der Sowjetunion, der damals möglicherweise rasch zum nuklearen Krieg eskaliert hätte, erscheint die damalige schweizerische Fähigkeit zur Wahrung der Lufthoheit als sehr mangelhaft.

Die Flieger- und Fliegerabwehr-Projekte der Sechzigerjahre

Der von der Landesverteidigungskommission anerkannte Nachholbedarf in der Ausrüstung der Flieger- und Fliegerabwehr führte in der Zeit zwischen 1958 bis 1972 zu zahlreichen Rüstungs- und Bauprojekten. Von den insgesamt vom Parlament bewilligten Verpflichtungskrediten lauteten 43% der Rüstungskredite und 17% der Baukredite zu Gunsten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

Nachfolgend sind die wesentlichsten *Ausbauprojekte* erwähnt:

Mittel für die Flugwaffe (59% der Verpflichtungskredite)

⇒ Beschaffung von 59 Kampfflugzeugen (Projekt «Mirage»), inkl. Bauten. Dieses Vorhaben wird nachfolgend noch näher beleuchtet.

⇒ Beschaffung von 130 werkrevidierten Kampfflugzeugen «Hunter».

⇒ Beschaffung von Helikoptern und Leichtflugzeugen (20 «Alouette II», 84 «Alouette III», 12 PC-6 Pilatus «Porter»).

Mittel für die Fliegerabwehr (30% der Verpflichtungskredite)

⇒ Boden-Luft-Lenkwaffensystem «Bloodhound», inkl. Bauten (9 Batterien an 6 Standorten).

⇒ Mittlere Fliegerabwehrsysteme (Material für 64 Fliegerabwehrbatterien mit Fliegerabwehrkanonen 54 und Feuerleitsystemen «Super-Fledermaus»).

Die schweizerischen Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in den Sechzigerjahren

Mittel für die Führung und Übermittlung (11% der Verpflichtungskredite)

⇒ Verbesserung der Frühwarn- und Übermittlungsnetze (System «Florida»), inkl. Bauten.
Dieses Vorhaben wird nachfolgend ebenfalls noch näher beleuchtet.

⇒ Landeradaranlagen für alle Kriegsflugplätze, inkl. Bauten.

⇒ Ausbau des Flieger-Höhennetzes und Verbesserung des Flugfunksystems mit Übergang zum UHF-Frequenzband, inkl. Bauten.

Ich werde mich nun einigen besonderen Aspekten aus der Liste dieser Projekte zuwenden.

Das Ausbauprogramm der Infrastruktur

Unter dem Mantel der Geheimhaltung und deshalb von der Öffentlichkeit kaum beachtet wurde in den Fünfzigerjahren ein ambitioniertes *Infrastrukturprogramm* in die Wege geleitet. Auf sechs Flugplätzen wurde mit dem Bau von Kavernen für die Unterbringung von Kampfflugzeugen begonnen. Auf 12 Flugplätzen sind Kommandoposten unter Fels und zwei Kilometer lange Pisten in Angriff genommen worden.

Parallel dazu wurde das so genannte «Flieger-Höhennetz» gebaut. Ein unterirdischer Kommandoposten, vier Radaranlagen unter Fels sowie vier grosse und zahlreiche kleinere geschützte Übermittlungsanlagen gehörten zu diesem umfangreichen Programm. Die Beschaffung des Materials für die elektronische Ausrüstung all dieser Anlagen erfolgte im Rahmen von Rüstungsprogrammen. Die operationelle Bereitschaft dieser Infrastruktur wurde im Jahre 1972 erreicht und überprüft.

Hauptinitiant dieser wichtigen baulichen Aktivitäten war Oberstbrigadier Walter Burkhard, Direktor der Militärflugplätze seit 1936. Er war mit dem Vollzug des nachfolgenden Befehls von General Guisan³ an den «Kdt. der Fl. und Flab. Trp.» aus dem Jahre 1943 beauftragt: «Sämtliche Flugplätze im Zentralraum sind unverzüglich so auszubauen, dass sie bei jeder Witterung voll verwendungsfähig sind», und weiter: «Gleichzeitig hat auf allen Reduitflugplätzen der Bau sämtlicher Schutzanlagen für die Unterbringung von Material und Personal [...] zu erfolgen». Es bestehen gewichtige Gründe für die Annahme, dass Walter Burkhard diesen Auftrag bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1960 als gültig und rechtskräftig erachtete. Er verfügte über gute Beziehungen zur Generalstabsabteilung und über fähige Mitarbeiter, welche mit Hingabe an diesem Werk arbeiteten.

Hauptinitiant des Flieger-Höhennetzes war Oberst Armin Ettinger, seit 1953 bis 1968 Ausbildungschef der Flieger-Nachrichtentruppen. Er fand in Oberstbrigadier Burkhard einen Verbündeten für dieses Werk, das auch zukünftig für die Führung und den Einsatz der Luftwaffe das Rückgrat darstellt und heute kaum mehr realisierbar wäre (Gesetze, Vorschriften, Kosten, Verbandsbeschwerden).

³) Der Chef des Generalstabes, Schreiben Nr. 310/1 6/Lü/at. vom 22.2.43, Ziffer A.1.

Das «Mirage»-Projekt: Meilensteine

- August 1958 Nach dem Abbruch des «P-16»-Projekts durch den Bundesrat übertrug der Vorsteher des Eidg. Militärdepartements, Paul Chaudet, dem Generalstabschef, Oberstkorpskommandant Jakob Annasohn, die Leitung der Vorarbeiten für die Flugzeugbeschaffung. Als «Organ für die Fragen der Beschaffung» setzte er eine «Arbeitsgruppe für militärische Flugzeugbeschaffung» (AGF) ein.
- Vorsitzender war Oberst Oskar Keller, Chef der Materialsektion in der Generalstabsabteilung. Zu Mitgliedern wurden Oberst Othmar Bloetzer, Chef der Planungssektion in der Abteilung für Militärflugwesen und Fliegerabwehr (AFLF) und Ingenieur Richard Greinacher, Sektionschef in der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) ernannt.
- Dezember 1959 Die Landesverteidigungskommission (LVK) beantragt mit zwei Gegenstimmen die Beschaffung des französischen Flugzeuges «Mirage III». Als Beschlussgrundlage lag der AGF-Bericht vom Oktober 1959 und ein zustimmender Mitbericht des Chefs KTA vom 27.11.59 vor.
- April 1961 Nach einer Wiedererwägung des schwedischen Flugzeuges Saab J 35H (Helvetica) «Draken» verabschiedet der Bundesrat die Botschaft zur Beschaffung von 100 Flugzeugen Mirage III.
- Juni 1961 Bundesbeschluss des Parlaments mit vier Objektkrediten im Gesamtbetrag von 871 Millionen Franken für die Beschaffung von 100 Kampfflugzeugen Mirage III mit Zubehör auf der Basis: «Mirage IIIC».
- Juli 1961 Der Vorsteher des EMD unterzeichnet die Verträge mit Avion Marcel Dassault. Er wurde zuvor über Mehrkosten in der Höhe von 85 Millionen Franken orientiert.
- Oktober 1961 Wahl der Taran-Elektronik mit der Radar-Luft-Luft-Lenkwanne Falcon durch die AGF.
- Januar 1962 Der Bundesrat beschliesst die Zusammenlegung von drei Objektkrediten (827.9 Millionen Franken) und beauftragt das EMD, in der ersten Hälfte 1963 (gleichzeitig mit der Vorlage über die Einsatzführung) ein Zusatzkreditbegehren vorzubereiten.
- Juli 1963 Der Generalstabschef orientiert die LVK über Mehrkosten der «Mirage»-Beschaffung in der Höhe von 200 Millionen Franken.
- April 1964 Der Bundesrat verabschiedet eine Botschaft für Mehrkosten im «Mirage» Projekt von 676 Millionen Franken.
Die Botschaft «löst in Parlament, Presse und Bevölkerung Erbitterung und Empörung aus».
- 19.Juni 1964 Die vom Nationalrat mit 20 und vom Ständerat mit 12 Mitgliedern bestellten Spezialkommissionen zur Untersuchung der Mirageangelegenheit vereinigen sich zu einer Arbeitsgemeinschaft mit Nationalrat Kurt Furgler als Präsident und Ständerat Gion Darms als Vizepräsident.

Die schweizerischen Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in den Sechzigerjahren

1. September 1964 Nach 51 Befragungen und sechs dreitägigen Sitzungen verabschiedet die Arbeitsgemeinschaft den Schlussbericht.
24. September 1964 Der Nationalrat stimmt nach dreitägiger Debatte den Anträgen der Kommission mit Mehrheitsbeschluss zu: Beschaffung von 57 Flugzeugen (Reduktion der Flugzeuge Mirage IIIS um 43) und Überbrückungskredit von 200 Millionen Franken.
7. Oktober 1964 Zustimmung des Ständerates zum Bericht der Arbeitsgemeinschaft (einstimmig). Bekanntgabe der Entlassung von Oberstdivisionär Primault durch den Bundesrat und Rücktritt von Oberstkorpskommandant Annasohn.
- Februar 1995 Nach der interimistischen Kommandoführung durch Oberstbrigadier Fritz Gerber übernimmt Korpskommandant Eugen Studer das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen.
8. Oktober 1965 Bundesbeschluss für einen Zusatzkredit für die Beschaffung der Flugzeuge «Mirage III» von 150 Millionen Franken.
- März 1968 Zwei Miragestaffeln des Überwachungsgeschwaders sind operationell.
- 1970 Die Lizenzproduktion der Flugzeuge Mirage IIIS/RS ist abgeschlossen. Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich inkl. zwei zusätzlichen Doppelsitzerflugzeugen auf 1184.9 Millionen Franken.

Das «Florida»-Projekt: Meilensteine

- März 1962 Bericht der «Arbeitsgruppe für Führungs- und Einsatzleitsysteme»⁴ (Vorsitzender: Oberst i Gst Bloetzer). Es wird beantragt, drei von acht Firmenvorschlägen weiter zu verfolgen (General Electric, Univac, Hughes).
- 4./5. April 1962 Genehmigung des taktischen Pflichtenheftes «Florida; Halbautomatisches Luftüberwachungssystem und Führungssystem der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen für Flugzeuge und Fliegerabwehrrenk Waffen» durch die LVK und Unterzeichnung durch den Generalstabschef.
12. April 1962 Ernennung von Oberstleutnant i Gst Kurt Bolliger zum Projektleiter Florida (beim Unterstabschef Planung der Generalstabsabteilung) durch den Generalstabschef⁵.
- Februar 1964 Festlegung der LVK für den Kostenplafonds («Florida»- Systembeschaffung, ohne Bauten) auf 200 Millionen Franken.
- Oktober 1964 Der Vorsteher EMD verlangt die Durchführung einer Aussprache über «Florida» mit der Fliegerabwehrkommission. Nach Orientierung durch den Projektleiter stimmt diese dem Vorhaben zu.

⁴ Bericht der Arbeitsgruppe für Führungs- und Einsatzleitsysteme über die primäre Beurteilung von Vorprojekten und Lösungsvorschlägen, März 1962

⁵ Schreiben vom 12.4.62

Die schweizerischen Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in den Sechzigerjahren

April 1965	Die LVK stimmt der Wahl der Firma Hughes Aircraft Company als Hauptlieferant und Generalunternehmer für das «Florida»-System zu.
Dezember 1965	Bundesbeschluss vom 16.12.65 für «die Verbesserung des Frühwarn- und Übermittlungsnetzes sowie der Einrichtungen der zentralen Führung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen» mit einem Verpflichtungskredit von 203 Millionen Franken.
Juni 1969	Nationalrat Helmut Hubacher verlangt im Nationalrat auf Grund von vertraulichen Unterlagen aus dem EMD ein «Florida»-Hearing
Oktober 1969	Orientierung des Nationalrates durch den Vorsteher des EMD über die «Florida»-Indiskretion. Ein Beamter der Abteilung für Militärflugplätze hat die Unterlagen an Nationalrat Hubacher zugestellt.
April 1970	Formelle Übergabe des «Florida»-Systems durch die Gruppe für Rüstungsdienste an die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen.

Rückblick auf die Arbeit der parlamentarischen «Mirage - Arbeitsgemeinschaft»⁶

Die parlamentarische «Mirage-Arbeitsgemeinschaft» hat unter dem Vorsitz von Nationalrat Kurt Furgler innert zwei Monaten mit ihren 32 Mitgliedern neun dreitägige Sitzungen durchgeführt und 51 Personen angehört. Der 76-seitige Bericht ist sachlich abgefasst und enthält den Entwurf zu einem Bundesbeschluss und drei Motionen, welche vom Parlament angenommen wurde (Nationalrat 139 zu 31 Stimmen, Ständerat einstimmig).

Die Arbeitsgruppe erhielt vom Bundesrat das Recht, alle relevanten Dokumente einzusehen, was in der KML zu einer gewissen Irritation führte. Die Beschreibung der Abläufe und der Verantwortlichkeit ist nach heutigen Kenntnissen nicht anfechtbar. Die Chronologie des Berichtes⁷ muss als historische Grundlage anerkannt werden.

Die Gesamtkosten des «Mirage»-Projekts mit 57 Flugzeugen waren im Rückblick um mindestens 226 Millionen Franken tiefer als bei der «Hunderterlösung». Damit konnte das «Florida»-System im Rahmen des Finanzplans beschafft werden. Der Bericht erwähnte dieses «Führungs- und Einsatzleitsystem für die Luftverteidigung und die Koordination des militärischen mit dem zivilen Luftverkehr»⁸ explizite und ebnete damit den Weg dieses Vorhabens. Insbesondere wurden auch die Integration der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen und eine Verstärkung der Fliegerabwehr postuliert⁹.

Der Systempreis pro beschafftes Flugzeug erhöhte sich mit der Reduktion effektiv um etwa 40%. Dieser Effekt des Antrages wurde nicht verschwiegen¹⁰.

⁶ Bericht der vom Nationalrat und vom Ständerat eingesetzten Kommissionen an die Eidgenössischen Räte über die Abklärung der Mirageangelegenheit vom 1. September 1964

⁷ 2. Kapitel

⁸ 3. Kapitel VI. Schlussfolgerungen

⁹ 4. Kapitel II. Die Konzeption unserer Luftverteidigung, Ziffer 5

¹⁰ 3. Kapitel VI. Schlussfolgerungen

Die schweizerischen Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in den Sechzigerjahren

Die Verantwortlichkeitsfrage nimmt im Bericht einen breiten Raum ein¹¹. In den Schlussbemerkungen¹² wird festgehalten: «Bei allen Fehlern, die gemacht wurden, hat die Untersuchung in keinem Fall einen Anhaltspunkt für unehrenhaftes Handeln oder ein Streben nach persönlichen Vorteilen ergeben. Die Arbeitsgemeinschaft ist namentlich von der persönlichen Integrität des Vorstehers des Militärdepartements und des Generalstabschefs [...] überzeugt».

Es wird aber, ohne Namensnennung, die Frage der «durch die Verfassung gebotenen Loyalität gegenüber der Bundesversammlung» gestellt. Im Bericht wurden keine Sanktionen gegen die im Text genannten Verantwortlichen gefordert. Das «Köpferollen» wurde erst am 23. September 1964, dem zweiten Tag der Nationalratsdebatte über den Bericht, in Gang gesetzt. Die Entlassung von Oberstdivisionär Primault, der Rücktritt von Oberstkorpskommandant Annasohn und, ein Jahr später, von Bundesrat Chaudet waren die direkten und indirekten Folgen dieser Debatte.

Da den Flieger- und Fliegerabwehrtruppen der Ernstfalleinsatz erspart geblieben ist, lässt sich die Auswirkung des Reduktionsentscheids auf die operative Potenz der Landesverteidigung nicht beurteilen.

Es sei die Überlegung gestattet, dass ein Durchziehen des «Mirage»-Projekts mit 100 Flugzeugen zum Verzicht auf das «Florida»-System oder zum langjährigen Aufschub für dessen Beschaffung hätte führen können. Der Wert der Mirageflotte wäre dabei um wesentlich mehr als 40% herabgesetzt und das «Bloodhound»-System in seiner Wirkung fast paralysiert worden.

Heute, 33 Jahre nach dem denkwürdigen Parlamentsentscheid, stehen von den 36 in Lizenz produzierten Flugzeugen «Mirage IIIS» noch 30 und von den 18 «Mirage IIIRS»-Flugzeugen noch 17 im Truppeneinsatz. Avionik und Lenkwaffen entsprechen im wesentlichen der ursprünglich beschafften Ausrüstung. Beide Flugzeugtypen genossen in den Siebziger- und Achtzigerjahren als exzellente Waffensysteme international hohe Anerkennung.

Eine Besonderheit ist das so genannte «Kommissarmaterial», welches in Ennetmoos eine Lagerhalle füllt. Das sind überzählige Bauteile, welche für 100 Systeme plus Reserve bestellt und nach dem Parlamentsentscheid vom 7. Oktober 1964 geliefert und eingelagert wurden.

Ein Zweifler an der Flugzeugvorlage von 1961

Unter den Zweiflern an der Flugzeugvorlage von 1961 sticht Korpskommandant Georg Züblin, Kommandant des Gebirgsarmeekorps 3, hervor. Er war bis zuletzt *gegen* den Lizenzbau und *gegen* die Wahl des Flugzeuges «Mirage» und vertrat in der LVK die Ansicht, man dürfe das Risiko nicht eingehen, ein Flugzeug zu beschaffen, das über keine Elektronik verfüge.

Es dürfte diese kritische Haltung von Korpskommandant Züblin gewesen sein, welche Bundesrat Chaudet veranlasste, ihm am 14. Oktober 1964 das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen anzubieten. Er erhielt mit einem Brief vom 15. Oktober 1964 eine Absage mit der Begründung des zu fortgeschrittenen Alters (60).

¹¹ 2. Kapitel

¹² 2. Kapitel VI. Schlussbemerkungen

Die schweizerischen Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in den Sechzigerjahren

Am 9. November 1964, einen Monat nach Abschluss der «Mirage»-Debatte im eidgenössischen Parlament, äusserte er sich in einem Vortrag bei der Allgemeinen Offiziersgesellschaft Zürich (AOG) über die Fragen der Luftverteidigung. Er erwähnte den «Streit der Flieger unter sich» und den «Streit der Flieger und der Fliegerabwehr» und sagte dazu: «Wenn wir bis ca. 1975 zu einer vernünftigen Luftraumverteidigung unter der Berücksichtigung der Gesamtbedürfnisse der Armee gelangen wollen, müssen die internen und höchst unnötigen Reibereien aufhören».

Er erwähnte drei Faktoren der Zukunft unserer Luftverteidigung:

⇒ Das Hochleistungsflugzeug («Es braucht kein Mirage zu sein»).

⇒ Abgesehen von der eigentlichen Truppenfliegerabwehr die Raketen-Fliegerabwehr.

⇒ Ein gemeinsames Führungssystem.

Er äusserte sich danach in einem Votum *für* die Luftraumverteidigung und *gegen* die Meinung, ein «nur Unterschall fliegendes Erdkampfflugzeug» genüge.

«Es kümmert mich wenig, dass ich mich mit dieser Feststellung einer Tatsache dem Vorwurf der Uneinsichtigkeit aussetze. In militärischen Angelegenheiten kenne ich mich aus, und die Zukunft wird mir recht geben, wie sie mir in militärischen Dingen schon manchmal recht gegeben hat».

Es sei die Anmerkung erlaubt, dass diese Vision eigentlich erst heute zur Realität wird.

Zur Frage der nuklearen Bewaffnung

Am 29. November 1957 erklärte Oberstdivisionär Etienne Primault in der Landesverteidigungskommission (übrigens völlig unrealistisch): «Wenn man ein Flugzeug hätte wie beispielsweise den Mirage, der fähig sei, mit Atombomben bis nach Moskau zu fliegen, so könne man sich einen Einsatz auch in Feindesland vorstellen».¹³

Im Jahre 1958 kam in der Landesverteidigungskommission bei der Beratung der Flugzeugbeschaffung die Frage der nuklearen Bewaffnung mehrmals zur Sprache. Die nachfolgenden geäusserten Ansichten blieben dabei unwidersprochen:

⇒ Ein Krieg in Europa werde zwangsläufig ein nuklearer Krieg sein.

⇒ Die Bekämpfung operativer Ziele, darunter auch Abschussrampen für Atomwaffen, in 300 bis 400 km Tiefe des feindlichen Raumes, mit Kampfflugzeugen sei notwendig (indirekter Erdkampfeinsatz). Zu diesem Zwecke müssten Lenkwaffen und Atombomben eingesetzt werden können.

⇒ Für den Neutralitätsschutz seien Boden-Luft-Lenk Waffen für den Einsatz in grosser Höhe und Distanz, ausgerüstet mit Atomsprengkopf, erforderlich.

Im Tagesanzeiger vom 5. Mai 1995 wurde die These aufgestellt, das «Mirage»-Geschäft sei mit der Frage der nuklearen Bewaffnung der Schweizer Armee gekoppelt gewesen. Im Spiegel Nr. 22/1995 wurde diese These übernommen. Im Fernsehen DRS behaupteten Helmut Hubacher am 4. April 1995 und Erich Varrone am 4. Januar 1996, das Kampfflugzeuge «Mirage» sei nur wegen der nuklearen Bewaffnung beschafft worden.

¹³ Historischer Abriss zur Frage einer Schweizer Nuklearbewaffnung, Jürg Stüssi-Lauterburg, Silvester 1995

Die schweizerischen Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in den Sechzigerjahren

Diese Aussagen sind unzutreffend. Aus den Protokollen der Landesverteidigungskommission geht eindeutig hervor, dass die «Vampire»-Flotte durch ein Kampfflugzeug nach dem Stand der damaligen Technik dringend ersetzt werden musste. Dieses Flugzeugprojekt und das Flab-Lenkaffenprojekt waren in einer Zeit aktuell, als die nukleare Bewaffnung der Schweiz als notwendig beurteilt wurde.

Projektkosten

Das «*Mirage*»-Projekt ist an der Kostenentwicklung gescheitert. Diese hat sich wie folgt abgespielt:

- ⇒ Im Erprobungsbericht der AGF vom Oktober 1958 wurden die Kosten für die Lizenzproduktion von 100 Flugzeugen «*Mirage*» mit 1077.56 Millionen Franken angegeben.
- ⇒ An der Sitzung der Landesverteidigungskommission vom 13. Juli 1960 hat der Vorsitzende der AG die entsprechenden Kosten auf 976 Millionen Franken beziffert.
- ⇒ Der Bundesbeschluss für die Beschaffung von 100 Kampfflugzeugen «*Mirage*» vom 21. Juni 1961 lautete auf 871 Millionen Franken.
- ⇒ Mit der Mehrkostenbotschaft des Bundesrates vom 26. Februar 1964 hätten die Gesamtkosten für die Beschaffung von 100 Kampfflugzeugen «*Mirage*» 1447 Millionen Franken betragen. Die Kostenübersicht war auch im damaligen Zeitpunkt noch nicht vollständig.

Für das «*Florida*»-Projekt hatte die Landesverteidigungskommission am 26. Februar 1964 ein Kostendach von 200 Millionen Franken festgelegt. Dieser Betrag war für alle an der Materialbeschaffung beteiligten Stellen verbindlich. Mit dem Bundesbeschluss vom 16. Dezember 1965 wurde durch das Parlament ein Verpflichtungskredit von 203.0 Millionen Franken bewilligt und bei der Realisierung des Projekts eingehalten.

Nach den Angaben von Korpskommandant Arthur Moll als Zeitzeuge erfolgte die Kostenplafonierung im «*Mirage*»-Projekt auf Grund eines einsamen Entschlusses des Generalstabschefs, vermutlich in der Sorge um die Akzeptanz eines Betrages in der Nähe einer Milliarde Franken im Parlament. Im Gegensatz zum «*Florida*»-Projekt war die Verantwortlichkeit nicht klar geregelt. Es fühlte sich niemand zur Einhaltung des Kostendaches von 871 Millionen Franken verpflichtet. Damit war der Grundstein zu den anschliessenden Problemen gelegt.

Über die Entwicklung der Projektorganisationen

Von 1945 bis Mitte 1958 verfügte der Generalstabschef über die «Kommission für militärische Flugzeugbeschaffung» (KMF) als beratendes Organ. Vorsitzender war Prof. Dr. J. Akeret. Die Mitglieder setzten sich aus dem Direktor der Militärverwaltung, den Chefs der beteiligten Dienstabteilungen sowie Experten aus Wissenschaft und Wirtschaft zusammen. Die Entwicklungs- und Beschaffungsgeschäfte wurden in der Stab-Linien-Organisation abgewickelt. Projektorganisationen waren damals im EMD noch nicht eingesetzt worden.

Das änderte sich 1958. Nach dem Abbruch des «*P-16*»-Projekts trat Prof. Akeret zurück, die KMF wurde formlos aufgehoben. Der Generalstabschef bezeichnete die «Arbeitsgruppe für militärische Flugzeugbeschaffung» (AGF), welche ihn in der «Leitung der Vorarbeiten für die Beschaffung von Militärflugzeugen» unterstützen solle. Der Vorsitzende und die zwei Mitglieder wurden ad personam gewählt. Sie sollten für den Generalstabschef als oberste Instanz die notwendigen Unterlagen beschaffen und Anträge über die zu erprobenden und beschaffenden Flugzeugmodelle stellen.

Die schweizerischen Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in den Sechzigerjahren

Die AGF verfügte «über die Dienste» der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr (AFLF), einschliesslich der Direktion der Militärflugplätze (DMP) sowie der Kriegstechnischen Abteilung (KTA), einschliesslich des Flugzeugwerkes Emmen (F+W). Bei der AGF handelte es sich somit um eine «*reine Projektorganisation*» mit Weisungsbefugnissen, welche die Linienorganisation übersteuern konnte. Im Falle der DMP wurde allerdings eine interne Regelung der Zuständigkeit angeordnet, um das Geschehen unter Kontrolle zu behalten.

Ein Merkmal dieser Projektorganisation bestand in der sich laufend ändernden Teilnahme an den Projektsitzungen. Es wurden keine festen und verantwortlichen Vertreter der beteiligten Dienststellen bezeichnet. Für die Entscheidungsfindung stimmten die jeweils Anwesenden mit.

Der Kommandant und Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen erhielt den zusätzlichen Auftrag, das Pflichtenheft für die Modellwahl sowie einen Mitbericht zum Beschaffungsantrag der AGF zu erstellen. Ein Pflichtenheft lag allerdings bei der Modellwahl nicht vor (und wurde auch nicht moniert) und der «Mitbericht» erfolgte nur mündlich an den Sitzungen der LVK.

Der Chef KTA erstellte mit Datum vom 27. November 1959 auftragsgemäss einen Mitbericht zum Beschaffungsantrag der AGF, welcher an der LVK-Sitzung vom 3. Dezember 1959 erstmals behandelt wurde. Er enthält zusammengefasst folgendes:

- ⇒ Die AGF wird (entgegen früheren Zweifeln) in aller Form anerkannt. Ihr Vorgehen sei «das einzig richtige und zweckmässige».
- ⇒ Der Antrag der AGF und die Lizenzfabrikation werden unterstützt.
- ⇒ Die Entfremdung mit den Fachleuten der ETH wird bedauert.
- ⇒ Es wird beantragt, die Beschaffung des neuen Kampfflugzeuges, der Fliegerabwehr-Lenkaffen und der Einsatzzentrale in ein- und dieselbe Vorlage aufzunehmen.

Das unrühmliche Ende dieser Projektorganisation ist bekannt. Im «Florida»-Projekt wurde dann ein neuer Weg beschritten.

Mit Schreiben vom 12. April 1962 setzte der Generalstabschef (Oberstkorpskommandant Annasohn) Oberstleutnant im Generalstab Kurt Bolliger als *Projektleiter Florida* ein. Er wurde dem Unterstabschef Planung für die Florida-Obliegenheiten mit dem Auftrag unterstellt, die Tätigkeiten aller Dienststellen (Sektionen der Generalstabsabteilung und die Abteilungen des Militärdepartements) für die Erfüllung der «komplexen Aufgaben» im Rahmen der geltenden Vorschriften laufend zu koordinieren.

Der Projektleiter fühlte sich anfänglich in dieser Funktion des Projektkoordinators einfluss- und machtlos. Er verstand es aber, mit einem Verantwortlichkeitsdokument für alle Beteiligten Klarheit zu schaffen. Ferner führte er ein umfassendes Kontrollinstrumentarium auf Netzplanbasis ein, mit welchem eine wöchentliche detaillierte Übersicht des Projektstandes möglich war. Für alle Entscheide wurden kompetente Delegierten *aller* Stellen angehört und beigezogen, was oft sehr aufwendig aber notwendig war. Eine weitere Massnahme war der Beizug von Experten, welche dem Projektleiter gegenüber den Oberinstanzen die notwendige Sicherheit der Argumentation verschaffte.

Dieses Projekt-Koordinationsmodell erwies sich als Erfolg. Es ging im wesentlichen in die Verfügung des EMD über den Einsatz von Projektoberleitungen vom 26. August 1969 ein. Seither haben die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen zahlreiche, zum Teil komplexe Projekte ohne Probleme durchgeführt.

Über die Rolle von Pflichtenheften

Nach den Weisungen des Generalstabschefs an die Arbeitsgruppe für Flugzeugbeschaffung (AGF) vom 12. August 1958 hatte die Modellwahl «auf Grund eines vom Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen erstellten Pflichtenheftes» zu erfolgen. Dieser Weisung wurde nicht nachgelebt. Bei der Modellwahl lag kein Pflichtenheft vor.

Im Bericht der AGF über die Erprobung ausländischer Flugzeuge in den Jahre 1958/59 (Oktober 1959) wird in Ziffer 3.1. auf «verschiedene Entscheide der LVK in der Zeit zwischen dem 1.7.58 und dem 1.5.59, speziell bezüglich der Luftverteidigung [...]die für die AGF als Richtlinie für die Erprobung der Flugzeuge dienen», hingewiesen. In Ziffer 3.3. steht wörtlich: «Aus diesen Richtlinien¹⁴ hätte nun zuerst ein militärisches Pflichtenheft erstellt werden sollen. Dies war aber nicht möglich, weil einerseits die Zeit hierfür nicht zur Verfügung stand und andererseits die technischen Grundlagen der erhältlichen Flugzeuge nicht genügend eingehend bekannt waren.

Die Richtlinien der LVK genügten aber, um auch ohne ein vorher aufgestelltes und genehmigtes Pflichtenheft die Arbeit zu beginnen, durchzuführen und zu einem Antrag zu gelangen».

Diese Ansicht wurde weder von der Landesverteidigungskommission noch im Mitbericht des Chefs KTA bemängelt. Oberstdivisionär Primault leitete daraus ab, er sei vom Auftrag entbunden.

Die parlamentarische Arbeitsgemeinschaft kam zum Schluss, das Fehlen eines Pflichtenheftes habe zu vielen Unklarheiten Anlass gegeben¹⁵. Sie befasste sich auch mit dem Pflichtenheft für die Elektronik¹⁶. Zu diesem Thema liegt ein Bericht über die «Taran»-Chronologie vom 25. Juli 1964 vor, der von Oberstdivisionär Primault, Oberstbrigadier Bloetzer und Oberst Ettinger unterzeichnet ist. Darin wird festgehalten, das Pflichtenheft des Waffenchefs über die elektronische Ausrüstung «Mirage» vom 7.10.61 sei an «Taran» angelehnt. Daraus schliesst die Arbeitsgemeinschaft, das Pflichtenheft hätte bloss die Funktion erfüllt, die Wahl des «Taran» zu rechtfertigen.

Als Mitverfasser dieses Pflichtenheftes muss ich diesen Zusammenhang korrigieren. Auf der Sachbearbeiterstufe fehlte uns für die Evaluation der Elektronik und der Lenkwaffen eine verbindliche Grundlage. Wir verfassten zu Handen von Oberst Ettinger ein Pflichtenheft, welches auf die Einsatzbedürfnisse und nicht auf das «Taran»-System ausgelegt war und von Oberstdivisionär Primault am 7.10.61 unterzeichnet wurde. Die Evaluationsitzung der AGF fand in der Nacht vom 11./12. Oktober 1961 im Bundeshaus in Bern statt. Ich habe vorher auf Grund des Pflichtenheftes ein Beurteilungsschema erstellt, welches an der Sitzung zur Anwendung kam und allen drei evaluierten Systemen gleiche Chancen einräumte.

¹⁴ gemeint sind die «verschiedenen LVK-Entscheide»

¹⁵ Bericht 2. Kapitel I.3.

¹⁶ Bericht 2. Kapitel I.4.

Die schweizerischen Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in den Sechzigerjahren

Wie wurde die Pflichtenheft-Frage im «Florida»-Projekt behandelt?

In einer Vorphase liess in den Jahren 1960 bis 1962 eine «Arbeitsgruppe für Führungs- und Einsatzleitsysteme» unter dem Vorsitz von Oberstbrigadier Bloetzer durch acht Firmen Vorprojekte ausarbeiten. Der Generalstabschef verlangte in seinem Auftrag vom 25. Januar 1960 die Ausarbeitung eines Pflichtenheftes «welches in- und ausländischen Firmen zur Ausarbeitung konkreter Vorschläge zu dienen habe». Die Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr war offenbar auch in diesem Falle der Meinung, die Ausarbeitung eines Pflichtenheftes sei vor dem Vorliegen von Offerten nicht möglich. Im Bericht der Arbeitsgruppe (Oktober 1962) wird dann die *Unvergleichbarkeit* der eingegangenen Vorschläge erwähnt. Die Generalstabsabteilung, Untergruppe Planung habe inzwischen in Zusammenarbeit mit der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr ein taktisches Pflichtenheft ausgearbeitet, womit der Auftrag des Generalstabschefs erfüllt sei.

Dieses grundlegende Pflichtenheft des «Florida»-Systems wurde am 4. April 1962 von der LVK verabschiedet und am 5. April 1962 vom Generalstabschef unterzeichnet. Dies war der erste Schritt und die Grundlage des am 12. April 1962 ernannten Projektleiters «Florida» für eine professionelle Projektabwicklung. Bei der Bearbeitung der Botschaft des Bundesrates «für die Verbesserung der Frühwarn- und Übermittlungsnetze (System Florida)» im Jahre 1965 war ein ganzes Grundlagengebäude von taktischen Konzeptionen und Pflichtenheften für das vielschichtige Führungssystem verfügbar. Im «Florida»-Projekt wurde der Beweis angetreten, dass es möglich und auch notwendig ist, ein Pflichtenheft *vor* Projektbeginn als solide Arbeitsbasis bereitzustellen.

Der Zustand der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen im Jahre 1972

Seit Februar 1968 stand Oberstkorpskommandant Eugen Studer in der Verantwortung als Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. Er war Mitglied der Kommission für militärische Landesverteidigung (KML) mit vollem Stimmrecht. Im Rahmen einer Neuorganisation hatte er sich auch mit neuen Führungskräften umgeben.

In erstmaligen und seither in diesem Umfang nicht mehr wiederholten «*Korpsmanövern*»¹⁷ führten die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen vom 25. September bis 4. Oktober 1972 eine umfassende operative Erprobung der Führungsstrukturen, der neuen Infrastruktur und der neu eingeführten Waffensysteme durch. Heute würde man sagen, diese Übung hätte zahlreiche Synergieeffekte aufgewiesen. Stäbe, Truppen und die Verwaltung bemühten sich, in der monatelangen Vorbereitungszeit alles zu tun, um die Prüfung gut zu bestehen. Oberstkorpskommandant Studer hat diese Nebenwirkungen wie folgt beschrieben:

- ⇒ Die beschleunigte Fertigstellung von zahlreichen Bauten und Installationen der FF Truppen.
- ⇒ Die erstmalige Schaltung und Inbetriebnahme der gesamten Führungs- und Koordinationsnetze.
- ⇒ Die Inbetriebnahme aller «Florida»-Anlagen und deren durchgehender Betrieb während 10 Tagen.
- ⇒ Der gleichzeitige Betrieb sämtlicher Funknetze, womit Klarheit über allfällige gegenseitige Störungs- und Interferenzprobleme gewonnen werden konnte.

¹⁷ Bericht über die FF Manöver 72, Bern, Juni 1973

Die schweizerischen Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in den Sechzigerjahren

Die Leistungen der Truppe und den Verlauf der Manöver hat er wie folgt zusammengefasst:

- ⇒ Die obersten Führungsstäbe der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen und ihre umfangreichen Nachrichten und Führungswerkzeuge haben gut und zuverlässig gearbeitet. Die Beweglichkeit der Führung ist praktisch nachgewiesen worden.
- ⇒ Die «Florida»-Anlagen erfüllten gesamthaft während 95,6 % der Manöverzeit gemäss Pflichtenheft die geforderten Aufgaben.
- ⇒ Die Flugwaffe erreichte in ihren Teilaufgaben Luftverteidigung, Erdzielbekämpfung und Aufklärung im Mittel gute bis sehr gute Einzel- und Gesamtergebnisse. Alle Aufgaben wurden - soweit es das Wetter zuließ - mindestens gemäss den Erwartungen erfüllt.
- ⇒ Die Flieger- Bodentruppen erbrachten in allen Aufgabengebieten (Flugzeugbereitstellung, Behebung von supponierten Kriegsschäden und normaler Störungen, Flugsicherung, Geniearbeiten, Sicherheitsdienste, Flugplatzverteidigung) fast durchwegs Leistungen, die als gut qualifiziert werden dürfen.
- ⇒ Die Flab-Verbände erwiesen sich als einsatzbereit. Die Probleme der Koordination von Flieger und Fliegerabwehr, d.h. der Schutz der eigenen Flugzeuge vor dem Feuer der Fliegerabwehr, bedürfen weiterer Verbesserungen bezüglich Ausbildung aller Beteiligten, Organisation und Mittel.

Das Selbstvertrauen der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen wurde durch die Übung gefördert, der grösste Teil der früheren Querelen begraben. Oberstkorpskommandant Studer hat mit seiner starken Persönlichkeit zu diesem Ergebnis sehr viel beigetragen.

Die neue *Führungsstruktur* mit einem Element für die Einsatzleitung erwies sich als gut brauchbar. Das Führungsinstrumentarium bestand den Test im Rahmen seiner physikalischen Grenzen. Das Zeitalter der Kommunikation war angebrochen.

Die Flugwaffe war nun in der Lage, mit ihren rund 380 Kampfflugzeugen und 100 Leichtflugzeugen und Helikoptern *vier Einsatzarten* sicherzustellen.

- ⇒ Mit 36 Flugzeugen «Mirage IIIS», geführt aus einer Einsatzzentrale, konnte die *Luftpolizei* und die *Luftverteidigung* gegen hoch und schnell fliegende Eindringlinge wahrgenommen werden. Ein Teil der Hunterflotte war in der Lage, mit Infrarot-Luft-Luft-Lenk Waffen «Sidewinder» in der Luftverteidigung subsidiär mitzuwirken.
- ⇒ Mit den 100 Kampfflugzeugen Hunter wurde die direkte *Feuerunterstützung* der Armee durchgeführt. Die 200 Venom-Flugzeuge konnten im Erdkampf nur noch subsidiär verwendet werden. Sie hätten ja schon Jahre zuvor ersetzt werden sollen.
- ⇒ Für die wichtige Rolle der *Luftaufklärung* standen 18 Flugzeuge Mirage III RS zur Verfügung. Die 8 Venom-Aufklärer spielten ebenfalls eine subsidiäre Rolle.
- ⇒ Für den *Lufttransport* standen 100 Helikopter Alouette II und III und 12 Leichtflugzeuge Pilatus-Porter PC-6 zur Verfügung.

Die schweizerischen Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in den Sechzigerjahren

Die Fliegerabwehr war nun zur differenzierten Luftverteidigung gerüstet.

⇒ Auf sechs ortsfesten Lenkwaffenstellungen waren neun «Bloodhound» Batterien einsatzbereit. Nach einer digitalen Zielzuweisung durch die zentralisierte Einsatzleitung können mit diesem System (auch heute noch) hoch und schnell fliegende Einzelziele mit Zielsuchenden Lenkwaffen auf eine Distanz von 100 km mit hoher Wahrscheinlichkeit bekämpft werden. Das Bloodhoundsystem war zur damaligen Zeit eine eigenwillige britische Konstruktion mit beeindruckenden Leistungsmerkmalen.

⇒ Für den Objektschutz nach den damaligen Anforderungen standen 64 mittlere Fliegerabwehrbatterien mit je vier 35 mm-Zwillingsgeschützen und zwei Super-Fledermaus-Radargeräten zur Verfügung. Diese Systeme haben eine Wirkungsdistanz von rund vier Kilometern.

⇒ Nach wie vor verfügte die Armee auf dem Gefechtsfeld über rund 1500 20 mm-Fliegerabwehrkanonen. Diese Waffen erhielten damals mit dem Aufbau der Luftmobilität auf dem Gefechtsfeld eine neue Bedeutung.

Auf Grund der Truppenübung vom Herbst 1972 ergibt die *Beurteilung der Chancen und Risiken* des Zustandes der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen ein eher günstiges Bild. Der Kräftevergleich mit den Nachbarländern fällt positiv aus. Die Elemente Schutzgrad, integriertes Führungssystem, diversifizierte Luftverteidigung waren Stärken der Schweiz. In einem Konflikt zwischen der NATO und dem Warschauerpakt (WAPA), in welchem möglicherweise taktische Nuklearwaffen zum Einsatz gekommen wären, erscheint die damalige schweizerische Fähigkeit zur Wahrung der Lufthoheit und zur Luftverteidigung als Stärke. Die Unterstützung der Erdtruppe mit Feuer, Aufklärung und Lufttransporten befand sich auf einem befriedigenden Stand. Der Einsatzwert der «Venom»-Flotte wurde allerdings schon seit Jahren bezweifelt.

Eine Schwachstelle war die fehlende Kompatibilität und Integrierbarkeit mit den Nachbarluftwaffen, welche infolge der strikten Auslegung der Neutralität nicht zur Diskussion stand.

Schlussbemerkung und Dank

Mit dem vorliegenden Essay ist die Geschichte der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in den Sechzigerjahren nicht abschliessend behandelt. Es harren noch zahlreiche Fragen der vertieften Abklärung.

Ich möchte allen, die mich in der Bearbeitung dieses Textes unterstützt haben, herzlich danken. Der Dank richtet sich insbesondere an die Herren Dr. Jürg Stüssi-Lauterburg, Martin Reber und Felix Meier sowie an die Herren Korpskommandanten Kurt Bolliger, Arthur Moll und Ernst Wyler.

* * * * *