

5130

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Beschaffung von Flugzeugen.

(Vom 21. Mai 1947.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

In der Botschaft des Bundesrates vom 27. September 1946 betreffend den Voranschlag für die Beschaffung des Kriegsmaterials im Jahre 1947 (Bundesbl. 1946, Bd. III, S. 695) haben wir darauf hingewiesen, dass unter anderem auch die Beschaffung von Jagdflugzeugen mit Düsenantrieb und die notwendige Fliegermunition nicht in das Kriegsmaterialbudget aufgenommen wurden, sondern dass die Kreditanforderung hierfür den eidgenössischen Räten in einer Sondervorlage unterbreitet werde. Damit wurde auch dem Wunsch der Militärkommission des Nationalrates Rechnung getragen.

1. Notwendigkeit der Flugwaffe.

Es erscheint uns überflüssig, auf die Notwendigkeit einer Flugwaffe im Rahmen eines modernen Heeres näher eintreten zu müssen. Es ist selbstverständlich, dass man heutzutage in keiner militärischen Organisation auf die Flugwaffe verzichten kann. Sowohl eine aktive Abwehr feindlicher Luftformationen wie auch besonders eine Unterstützung von Aktionen der Erdtruppen durch eigene Flieger ist unbedingt notwendig, dies um so mehr, als die Erdtruppen über wenig wirkungsvolle Panzerabwehrwaffen verfügen. Eine gut ausgebildete, wenn auch zahlenmässig geringe Flugwaffe kann diese Abwehraktionen wirksam unterstützen. Mehr als dies vielleicht bei andern Waffen der Fall ist, kann bei der Flugwaffe eine zahlenmässige Unterlegenheit zum Teil durch eine bessere Ausbildung und Ausrüstung der Flugformationen erreicht werden, vor allem aber, wenn diese in einem Lande zum Einsatz kommt, das, wie das unsrige, wegen seiner topographischen Beschaffenheit besondere Anforderungen an die Flugzeuge und die Flugbesatzungen stellt.

Zudem ist es bei der heutigen Kriegführung unerlässlich, dass auch schon in Schulen und Kursen der Erdtruppen bei jeder Gelegenheit auf die Einwirkung feindlicher Flieger Rücksicht genommen wird. Diese Spezialausbildung kann nicht nur theoretisch vorgenommen werden, es müssen unbedingt Flieger und Flugzeuge zur Verfügung stehen.

Es wäre auch eine ausserordentlich schwere moralische Belastung für eine Verteidigungsarmee, wenn sie nicht in der Lage wäre, feindliche Luftangriffe abzuwehren, eigene Erdtruppen in ihrem Abwehrkampf aus der Luft zu unterstützen, über die Front hinaus aufzuklären und gegnerische Bereitstellungen und Anmärsche anzugreifen. Es wäre nicht zu verantworten, dem Gegner ohne wirksame Abwehr zu erlauben, nach Belieben Strassen, Brücken, Bahnhöfe, Truppenansammlungen usw. zusammenzuschlagen. Die Flakwaffe kann die Luftwaffe in dieser Abwehr wohl ergänzen, nicht aber ersetzen.

In der Tatsache, dass unsere jahrhundertealte Neutralität, welche in der jüngeren Zeit bereits während drei an unseren Grenzen ausgefochtenen Kriegen von den kriegführenden Staaten anerkannt wurde, sehen viele eine gewisse Garantie, dass auch in einem zukünftigen Kriege unser Land verschont würde. Dazu gehört aber, dass wir bereit sind, die Unantastbarkeit unseres Landes wirksam zu verteidigen. Diese Aufgabe hat unsere Armee bis heute erfüllt. Keine Neutralitätserklärung würde bei der heutigen Kriegführung ernst genommen, wenn sich diese nur auf den Willen und die Möglichkeit stützen würde, einen eventuellen Gegner nur zu Lande, aber nicht auch in der Luft zu bekämpfen.

Es darf angenommen werden, dass die Schweiz in der nächsten Zukunft nur im Geschehen eines allgemeinen Konfliktes in einen Krieg hineingezogen würde und dass somit eine andere Macht oder Mächtegruppe mit unserem Angreifer ebenfalls im Kampf steht. Dennoch ist eine eigene Luftwaffe nicht entbehrlich. Wohl käme der Einsatz der strategischen Luftwaffe einer auf unserer Seite mitkämpfenden Macht auch uns zugute. Die Aufgaben der taktischen Luftwaffe könnten uns aber kaum abgenommen werden. Die taktische Luftwaffe eines Verbündeten könnte erst dann in Wirkung treten, wenn ihre Flugplätze genügend nahe, d. h. einige wenige hundert Kilometer von unserer Landesgrenze entfernt lägen. Die Benützung unserer eigenen Flugplätze durch seine taktische Luftwaffe würde zweifelsohne recht grosse Schwierigkeiten mit sich bringen, da das Landen und Starten auf unseren — nach ausländischen Begriffen kleinen — Flugplätzen sowie das Fliegen im Gebirge überhaupt für seine Piloten eine entsprechende Ausbildung verlangt, welche diese aber kaum besitzen.

2. Bestand an Flugzeugen und Ersatzplanung.

Die Anzahl der im Verhältnis zur Stärke unserer Armee benötigten Flugzeuge wurde von der Landesverteidigungskommission auf ca. 500 festgesetzt. Diese Zahl ist niedrig angesetzt, wenn man bedenkt, dass im Kriege immer ca. $\frac{1}{3}$ der Frontflugzeuge nicht einsatzbereit sind, weil sie sich in Revision oder

Reparatur befinden und besonders bei Kriegsbeginn mit Abgängen gerechnet werden muss, die nicht oder nur erst später ersetzt werden können.

Viele der heute noch im Dienst stehenden Frontflugzeuge müssen innert kurzer Zeit ausgeschieden werden. Sie sind zum Teil den heutigen Anforderungen nicht mehr gewachsen oder zeigen Ermüdungserscheinungen, die die Betriebssicherheit in Frage stellen. Solche Flugzeuge dürfen nur noch mit starken Einschränkungen zu Trainingszwecken verwendet oder müssen aus dem Dienst genommen werden.

Der Ersatz dieser Abgänge ist dringend nötig. Als Ersatz der Flugzeuge, welche bereits am Ende des Aktivdienstes nur noch während der Nacht eingesetzt werden konnten, und derjenigen, welche erhebliche Ermüdungserscheinungen zeigten, wurden im Jahre 1944 bereits die Kredite für je 100 D-3802 und C-3604 in einem Gesamtbetrag von Fr. 140 600 000 bewilligt. In diesem Kredit war die Munition nicht enthalten, weil diese im allgemeinen Munitionskredit der Armee aufgenommen werden sollte. Diese beiden Flugzeugtypen mussten während des Krieges neu entwickelt werden, da es trotz mehrfacher Bemühungen nicht gelang, Kampfflugzeuge aus dem Ausland zu beschaffen. Besonders schwierig war es während des Krieges, einen neuen Motor mit grösserer Leistung zu entwickeln. In unserer Abgeschlossenheit fehlte es zum Teil an geeigneten Rohmaterialien, schweren Schmiedehämmern und vor allem auch an der Nutzbarmachung der Forschungsergebnisse des Auslandes.

Die beiden Prototypen erhielten als neues Triebwerk einen 1250-PS-Motor. Die damit erzielten Flugleistungen waren respektabel, reichten aber nicht an diejenigen ausländischer Flugzeuge der gleichen Verwendungsklasse heran. Mit Kriegsende wurde auf den Bau der C-3604-Flugzeuge (2-Sitzer) verzichtet, da die Kriegserfahrungen zeigten, dass zur Erfüllung der Aufgaben unserer Flugwaffe diese nur mit Einsitzern ausgerüstet zu sein braucht. Nach Kriegsende zeigte sich die Möglichkeit, im Auslande Flugzeuge neuester Bauart und mit grosser Leistungsfähigkeit zu erwerben. Das Militärdepartement verzichtete deshalb im Mai 1946 auch auf den Bau der bereits teilweise begonnenen Serie D-3802. Dieser Verzicht stützte sich auf die Überlegung, dass es nicht zweckmässig wäre, Flugzeuge zu bauen, deren Leistung bereits bei Beginn der Fabrikation als ungenügend zu betrachten ist. Der Entschluss, den Typ D-3802 nicht mehr zu bauen, wurde nach langer Überprüfung und im Einvernehmen mit der Militärkommission des Nationalrates von der Landesverteidigungskommission gutgeheissen. Die Kriegstechnische Abteilung wurde beauftragt, gemeinsam mit dem Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen die bereits begonnenen Studien ausländischer Kampfflugzeuge fortzusetzen und den Ankauf einer Serie ausländischer modernster Flugzeuge, eventuell auch Ankauf einer Baulizenz solcher Flugzeuge zu studieren. Von diesen Instanzen wurde auch geprüft, wie die weitere Versorgung unserer Flugwaffe mit Flugzeugen sich entwickeln könnte. Dabei musste danach getrachtet werden, die während der Mobilmachung aufgebaute oder verbesserte eigene Flugzeugindustrie zu erhalten.

Der vorstehend erwähnte Kredit wurde nur in geringem Umfange in Anspruch genommen.

Im Bau befinden sich heute lediglich noch je 10 Flugzeuge der vorerwähnten Typen, als sogenannte Anlauf- oder Nullserien, deren Fabrikation anlässlich der Entschlussfassung, die 100er-Serien nicht zu bauen; bereits soweit fortgeschritten war, dass deren Nichtbeendigung sinnlos gewesen wäre.

Seit 1945 hat kein nennenswerter Nachschub an neuen Flugzeugen mehr stattgefunden. Der Bestand wird zufolge der notwendig werdenden Abschreibungen in den nächsten Jahren stark zurückgehen, wenn nicht rasch Ersatz beschafft wird.

Erfahrungsgemäss darf die Verwendungsdauer eines Kampfflugzeuges in Friedenszeiten im äussersten Falle mit 10 Jahren angenommen werden. Es ist somit eine ständige Erneuerung älterer Flugzeuge nötig. Bei einem Bestand von 500 Kampfflugzeugen muss somit mit einem durchschnittlichen jährlichen Ersatz von 50 Flugzeugen gerechnet werden. Da die Entwicklung und Fabrikation mehrere Jahre dauert, ist auf weite Sicht zu planen, wenn grössere Unterbrüche in der Anlieferung und Unterbestände vermieden werden sollen.

In der Ersatzplanung stehen uns drei verschiedene Wege offen, die alle gleichzeitig zu beschreiten wir angesichts der heutigen Situation empfehlen müssen, und zwar:

1. Beschaffung eines Teils der Flugzeuge durch direkten Ankauf im Ausland;
2. Erwerbung der Baulizenz und Fabrikation eines Teils der Flugzeuge in der Schweiz, bis zu dem Zeitpunkt, da der weitere Bedarf aus eigenen Entwicklungen gedeckt werden kann;
3. Entwicklung eigener Flugzeugtypen, unter weitgehender Anpassung der Typen an unsere besondern Verhältnisse und Bedürfnisse.

Damit die neuen Flugzeuge ab einem bestimmten Zeitpunkt zur Verfügung stehen, muss deren Beschaffung ziemlich weit voraus in die Wege geleitet werden. Es sind zu rechnen:

- Bei Ankauf einer Serie von ca. 100 Flugzeugen im Ausland, basierend auf kürzlich durchgeführten Verhandlungen:

Ablieferung des ersten Flugzeuges	12—15 Monate nach Vertragsabschluss.
Ablieferung von ca. 100 Flugzeugen, weitere	12—15 Monate.
Totaler Zeitaufwand.	<u>ca. 2—2½ Jahre.</u>

- Bei Lizenzbau in der Schweiz:

Zeitaufwand für Lizenzvorbereitungen.	9—12 Monate.
Ablieferung des ersten Flugzeuges	12—15 Monate.
Ablieferung einer Serie von 100 Flugzeugen, weitere	12—15 Monate.
Totaler Zeitaufwand.	<u>ca. 2¾—3½ Jahre.</u>

- Bei eigener Entwicklung von Flugzeugen:

Bis zum Beginn der Ablieferung	<u>ca. 5—6 Jahre.</u>
--	-----------------------

3. Flugzeugbeschaffung im Ausland.

Neben der gewaltigen Leistungssteigerung der mit Kolbenmotoren ausgerüsteten Kriessflugzeuge vollzog sich namentlich in England, den Vereinigten Staaten von Amerika und Deutschland während des Krieges eine Neuentwicklung: das propellerlose Flugzeug mit Düsen- oder Reaktionsantrieb. Diese Entwicklung wurde überall streng geheimgehalten. Mit der Verwendung der Flügelbombe V 1 gegen England wurde erstmals der kriegsmässige Einsatz des Rückstossantriebes, an dem bereits schon vor dem Kriege gearbeitet wurde, bekannt. Am Ende des Krieges kamen in Deutschland ebenfalls die ersten Jagdflugzeuge mit Rückstossantrieb zur Verwendung, ohne dass man über die Leistungsmöglichkeiten dieser Flugzeuge im klaren war. Wohl wusste man, dass ihre Geschwindigkeit (800—850 km/h) bedeutend höher sein musste als die der bis dahin verwendeten Flugzeuge und dass sie für den Start und die Landung sehr lange Rollpisten benötigten. Auf Grund dieser Feststellungen musste angenommen werden, dass es kaum möglich sein werde, jemals Düsenflugzeuge auf unseren relativ kurzen Gebirgsflugplätzen, die zum Teil in verhältnismässig engen Gebirgstälern liegen, zweckmässig einzusetzen.

Nach Beendigung des Krieges wurde dann aber auch das Geheimnis über die Düsenflugzeuge mehr und mehr gelüftet, und so zeigte sich, dass auf dem Gebiet des Flugzeugantriebes eine gewaltige Umwälzung im Gange war und dass bereits, namentlich in England, grosse Fortschritte erzielt wurden. Ob schon dort gegen Ende des Krieges Kolbenmotoren mit über 3000 PS herausgebracht wurden, zeichnete sich dennoch die Entwicklung immer deutlicher dahin ab, dass das Rückstossantriebswerk den Kolbenmotor für Kampfflugzeuge innert kurzer Zeit verdrängen werde. Es erwies sich ferner, dass in England tatsächlich Flugzeuge mit Düsenantriebwerk konstruiert und zum Teil schon bei der Truppe eingeführt wurden, die auf wenige hundert Meter gestartet und gelandet werden konnten; ferner dass Maximalgeschwindigkeiten im Horizontalflug von 850 bis 900 km/h erreicht werden, dass diese Flugzeuge aber auch im langsamen Flug mit Geschwindigkeiten von weniger als 200 km/h sicher geflogen werden können. Diese Daten wiesen darauf hin, dass voraussichtlich solche Flugzeuge auch für die Lösung der unserer Flugwaffe zufallenden Aufgaben in unserem Gelände, das eine gute Kurvenwendigkeit verlangt, sich gut eignen könnten.

Zur Nachprüfung dieser Angaben wurde vorerst eine technische und später eine Pilotenkommission nach England gesandt. Diese Missionen hatten Gelegenheit, verschiedene moderne Flugzeuge im Bau und im Betrieb zu besichtigen, sowie im Flug zu erproben. Beide Kommissionen kamen einstimmig zum Ergebnis, dass von allen geflogenen Typen der Düsenjäger De Havilland DH-100 Vampire die besten Leistungen aufweise und zudem für unsere Verhältnisse sehr geeignet sei.

In der weitem Verfolgung dieser Angelegenheit beschlossen die zuständigen Stellen, drei Musterflugzeuge der Type Vampire für die Erprobung auf breiterer

Grundlage sofort anzukaufen. Davon wurden die ersten zwei Flugzeuge Ende Juli und das dritte Ende September 1946 nach der Schweiz überflogen, während das vierte Flugzeug noch in England mit der Installation für die Mitnahme von Bomben und Flugzeugraketen ausgerüstet und daher erst im Frühjahr 1947 geliefert wird. (Dieses vierte Flugzeug ersetzt dasjenige, welches bei den ersten Versuchen in der Schweiz im Monat Juli 1946 beim Start in Dübendorf stark beschädigt wurde.)

Die in unserem Lande durchgeführten Erprobungen ergaben äusserst günstige Resultate. Rein fliegerisch stellt das Flugzeug keine besonderen Anforderungen an den Piloten, dagegen verlangt es vermehrte Fähigkeit zu raschen Entschlüssen zufolge der hohen Fluggeschwindigkeit.

Die gute Wendigkeit, das Steigvermögen sowie die grosse Spanne zwischen der maximalen und der minimalen Fluggeschwindigkeit erlauben den Einsatz auf allen Flugplätzen im Zentralraum.

Fliegerisch eignet sich das Flugzeug für den Einsatz in den Erdkampf zufolge seiner günstigen Sichtverhältnisse, der Beweglichkeit, starken Bewaffnung und des grossen Steigvermögens sehr gut. Es kann aber dank seiner grossen Geschwindigkeit auch im Luftkampf zum Einsatz gelangen.

Die während der Erprobung gemachten Betriebserfahrungen können allgemein als gut bezeichnet werden. Besonders hervorzuheben ist der störungsfreie Gang des Triebwerkes. Bezüglich Bereitstellung und Unterhalt stellt der Vampire keine besonderen Anforderungen an das Bedienungspersonal. Es ist verhältnismässig ökonomisch im Betrieb und nicht auf hochwertige Betriebsstoffe angewiesen.

Gestützt auf die Resultate der bisherigen Erprobung kann gesagt werden, dass das Flugzeug Vampire sich für unsere Verhältnisse in jeder Beziehung gut eignet.

Technische Daten des Düsenflugzeuges De Havilland «Vampire»:

- Bauart:* Freitragender Mitteldecker in Holz/Leichtmetallkonstruktion. Doppeltes Seitenleitwerk und Bugradfahrwerk.
- Triebwerk:* Düsentriebwerk, Bauart De Havilland, Type Goblin.
- Flugleistungen:* Maximale Horizontalgeschwindigkeit:
 — in Bodennähe: 840 km/h,
 — in 5500 m/M.: 865 km/h.
 Sichere Minimalgeschwindigkeit: 170 km/h.
 Steigfähigkeit bis 5500 m/M.: 1280 m/Min.
 Praktische Dienstgipfelhöhe: ca. 13 000 m/M.
- Bewaffnung:* 4 Kanonen Hispano, Kaliber 20 mm, Schussfolge ca. 750 Schuss pro Minute und pro Lauf. Munition 150 Schuss pro Lauf.
 8 Flugzeugraketen Kaliber 6/7,5 cm.
 2 Bomben zu 200 kg.

Abfluggewicht: Ohne Bomben und Raketen: ca. 8980 kg.

Flugdauer, ohne

Zusatztanks: $\frac{3}{4}$ bis $1\frac{1}{4}$ Stunden, je nach Triebwerkbelastung und Flughöhe.

Um das Zusammenschmelzen der Flugzeugbestände zu verhindern, wurde bereits auf Ende 1946 eine Vorlage vorbereitet zum Ankauf einer Serie von 100 Düsenflugzeugen «Vampire» sowie für die Beschaffung der Baulizenz zwecks Fabrikation von solchen Flugzeugen in der Schweiz.

Es wurde dann aber bekannt, dass die Möglichkeit bestehen solle, aus Kriegsquellungsbeständen der USA-Luftwaffe Jagdeinsitzer, die als die modernsten gegen Ende des vergangenen Krieges galten, zu verhältnismässig geringen Kosten beschaffen zu können.

Bei den in Frage stehenden Jagdflugzeugen handelt es sich um die Type «Mustang» P-51, mit einem Kolbenmotor von 1650 PS, Maximalgeschwindigkeit von 680—700 km/h, Bewaffnung: 6 Mg, 12,7 mm sowie 2 Bomben zu 250—500 kg und 6 bzw. 10 Raketen geschossen.

Obschon die Leistungsfähigkeit an Bewaffnung und Geschwindigkeit des Mustang nicht an jene des Vampire heranreicht, schien das Geschäft im Hinblick auf die verhältnismässig geringen Beschaffungskosten und in der Erwartung, dass diese Flugzeuge uns bald zur Verfügung stehen würden, interessant zu sein.

Gemäss den von der Kriegstechnischen Abteilung ermittelten Kosten würde eine Serie von 100 Flugzeugen vom Typ «Mustang» P-51, inklusive Transport, Montage und Bereitstellung zur Abgabe an die Truppe, jedoch ohne die sogenannte Kriegsmunition, auf ca. 9,1 Millionen Franken zu stehen kommen. Es wäre deshalb nicht zu verantworten gewesen, diese Beschaffungsmöglichkeit nicht eingehend abzuklären, bevor weittragende Beschlüsse gefasst würden. Wir haben alle Mittel angewendet, um rasch zu einer Abklärung zu gelangen.

Dennoch zogen sich die angestellten Erhebungen über die Liefermöglichkeiten stark in die Länge, und anfangs Mai 1947 gab die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika die Erklärung ab, dass keine Flugzeuge für die Schweiz disponibel gemacht werden könnten. Es dürfte sich hierbei weniger um kaufmännische, denn um militärpolitische Aspekte gehandelt haben.

Dieses Beispiel zeigt erneut, wie es mit der Flugzeugbeschaffung bestellt sein kann, wenn man sich ganz darauf verlegt, den Bedarf nur durch Ankauf im Ausland zu decken.

Wir haben uns nach gründlicher Prüfung aller Verhältnisse entschlossen, Ihnen zu beantragen, eine Serie von Vampire-Flugzeugen in England zu erwerben, um die entstandene Lücke in unserem Flugzeugbestand möglichst bald, wenigstens teilweise, decken zu können. Anfänglich sahen wir vor, eine Serie von 100 solchen Flugzeugen zu erwerben. Der Kaufpreis dieses Flugzeuges beträgt Fr. 700 000, inbegriffen Reserveteile und Zugehör. Mit Rücksicht auf die hohen Kosten und um nicht andere dringende Massnahmen für

den Ausbau unserer Landesverteidigung zu erschweren, erklärte sich die Landesverteidigungskommission damit einverstanden, dass wir uns vorerst mit einer Serie von 75 neuen Flugzeugen begnügen, selbst wenn mit dieser Neubeschaffung der normale Bestand von 500 Flugzeugen nicht erreicht werden kann. Wir hoffen, den vorübergehenden Unterbestand später aufholen zu können, z. B. durch vermehrte Eigenfabrikation in Zeiten von Arbeitslosigkeit.

Wir unterbreiten Ihnen deshalb den Antrag für den Ankauf einer Serie von 75 Düsenflugzeugen Vampire. Die Beschaffungskosten für diese Flugzeuge, die von der Kriegstechnischen Abteilung in direkten Verhandlungen mit der englischen Lieferfirma De Havilland errechnet wurden, belaufen sich unter Einbezug eines angemessenen Stocks an Reservematerial franko Schweiz geliefert auf Fr. 52 500 000.

4. Beschaffung von Bodenfunkstationen.

Die zu beschaffenden «Vampire»-Flugzeuge sind mit modernen VHF-Bordfunkgeräten ausgerüstet. Hierfür fehlen uns die entsprechenden Bodenfunkstationen, die zur Führung und Befehlsgebung durch die Kommandostellen am Boden notwendig sind. Da wir nicht in der Lage sind, solche Bodenfunkstationen innert nützlicher Frist selbst herzustellen, müssen dieselben ebenfalls von auswärts beschafft werden, und zwar:

- Sende/Empfangs-Stationen, 150—250 Watt, in Motorfahrzeuge eingebaut;
- Sende/Empfangs-Stationen, 150—250 Watt, für ortsfesten Betrieb;
- Empfangsanlagen;
- Peilanlagen, in Motorfahrzeugen eingebaut.

Die Beschaffungskosten für dieses Material belaufen sich gemäss den durch die Kriegstechnische Abteilung gemachten Erhebungen auf Fr. 8 000 000.

5. Beschaffung von Munition.

Damit die Kriegsflugzeuge einsatzbereit sind und ihre Aufgaben erfüllen können, muss ein Stock an Munition, eine sogenannte Kriegsdotation, bereitgestellt werden, wie dies für alle übrigen Waffenarten der Armee ebenfalls gehandhabt wird. Den erforderlichen Bedarf hat die Fliegertruppe auf Grund ihrer militärischen Erwägungen ermittelt. Normalerweise basiert die Munitionsberechnung auf einem Beschaffungsansatz von 70 %, d. h. es wird nur die Munition für 70 % des Flugzeugbestandes voll in Rechnung gestellt, indem erfahrungsgemäss mit einem Kampfeinsatz von nur ca. $\frac{2}{3}$ aller Flugzeuge gerechnet werden kann. Im vorliegenden Fall wird vorläufig ca. die Hälfte der notwendigen Munition zur Beschaffung vorgesehen.

Die Preise sind von der Kriegstechnischen Abteilung ermittelt worden; wobei es sich nur um approximative Schätzungen auf Grund der heutigen Preislage handeln kann. Wir verfügen zur Zeit noch nicht über genügende Unterlagen, um die Kosten für die Herstellung von Flugzeug-Raketengeschossen genau berechnen zu können. Um im Rahmen des hier ermittelten Kredites zu bleiben, müsste gegebenenfalls eine etwas kleinere Anzahl beschafft werden.

Hierzu ist zu bemerken, dass die Beschaffung dieser Munition nur zum Teil in direktem Zusammenhang steht mit dem Ankauf der «Vampire»-Flugzeuge. Es betrifft dies nur die 20-m-Patronen der Hispanokanonen. Raketen-geschosse und 200-kg-Bomben (Sprengbomben) müssten ohnehin auch für die bereits im Dienst stehenden Flugzeuge noch beschafft werden. Über Raketen-geschosse verfügen wir bis anhin überhaupt nicht. Diese Munitionsarten sind auch für zukünftig noch zu beschaffende Flugzeuge verwendbar.

Die von der Kriegstechnischen Abteilung für die Beschaffung von 20-mm-Geschossen für die Kanonen, für Raketen und Sprengbomben errechneten Kosten belaufen sich auf Fr. 8 950 000.

6. Beschaffung von Düsen-Jagdflugzeugen im Inland.

Mit dem Ankauf von 75 Düsenflugzeugen «Vampire» kann der Ersatz für die in der nächsten Zeit zur Abschreibung vorgesehenen Flugzeuge noch nicht voll gedeckt werden. Wie wir eingangs feststellen konnten, ist der Ankauf von Militärflugzeugen im Ausland recht problematisch und weitgehend von militärpolitischen Belangen abhängig. Dies veranlasst uns, den Nachschub an neuen Flugzeugen auf eine grössere Sicherheit bietende Grundlage zu stellen.

Seit einiger Zeit werden durch die schweizerische Flugzeugindustrie die notwendigen Vorstudien durchgeführt, um eigene moderne Düsen-Jagdflugzeuge zu konstruieren. Über diese Neuentwicklungen, welche auf modernen Grundsätzen basieren und zum Teil schon recht fortgeschritten sind, wurden die Fachkommissionen wie die Landesverteidigungskommission, die Kommission für militärische Flugzeugbeschaffung und die Studienkommission für Luftfahrt an der ETH fortlaufend orientiert. Letztere ist dabei massgebend an diesen Neuentwicklungen beteiligt, insbesondere durch die ihr übertragene wissenschaftliche Überprüfung der Projektunterlagen.

Die Anlieferung von Flugzeugen aus eigener Entwicklung wird kaum vor 1952 möglich sein.

Es muss deshalb die Beschaffung einer weiteren Serie von Flugzeugen im Ausland oder der Erwerb der Lizenz für einen modernen Düsenjäger und die Eigenfabrikation solcher Flugzeuge erwogen werden. Der Erwerb der Lizenz für «Vampire»-Flugzeuge, den wir vorerst ins Auge fassten, würde auf 5,1 Millionen Franken zu stehen kommen. Wir glauben aber, dass es sich verantworten lässt, mit der Entschlussfassung noch etwas zuzuwarten, um all-fällige Neuentwicklungen berücksichtigen oder günstige Kaufgelegenheiten ausnützen zu können. Inzwischen soll die Eigenentwicklung beschleunigt werden.

Es ist schon wiederholt und von verschiedenen Stellen dargelegt worden, dass die eigene Entwicklung von Flugzeugen notwendig ist, und wir glauben uns bei dieser Gelegenheit mit dem Hinweis auf die Erfahrungstatsache be-

gnügen zu dürfen, dass in Zeiten politischer Spannung und während des Krieges mit dem Erhalt geeigneter Lizenzen oder Ankauf wirklich moderner Flugzeuge in genügender Zahl nicht gerechnet werden darf. Aus dieser Erkenntnis heraus muss grundsätzlich entschieden werden, ob überhaupt Flugzeuge in der Schweiz entwickelt und hergestellt werden sollen. Wird diese Frage bejaht, so müssen entsprechende Entwicklungs- und Fabrikationsaufträge unserer seinerzeit geschaffenen Flugzeugindustrie, welche bereits über Forschungsanlagen verfügt, in Aussicht gestellt werden. In diesem Zusammenhang müssen wir auf die bei uns auf dem Gebiete der Flugzeugentwicklung und des Flugzeugbaues herrschenden Schwierigkeiten hinweisen. Es ist daran zu erinnern, dass seit dem Winter 1945/46 innert kurzer Frist die Serien C-3604, D-3802 und die Entwicklung des zweimotorigen Jägerprojektes N-6 und damit auch die Entwicklung der Kolbenmotoren gestoppt worden sind. Es ist einigermaßen begreiflich, wenn sich die Industrie nur unter gewissen Bedingungen bereit erklärt, an der Entwicklung und Fabrikation von Militärflugzeugen in Zukunft weiter mitzuarbeiten. Diese Bedingungen lauten:

- a. Entwicklungsarbeiten werden nur übernommen, wenn ausser der Bureauarbeit auch die Herstellung einiger Prototypen in den Vertrag aufgenommen und der Vertrag mithin für die ganze Dauer der Entwicklungsarbeit abgeschlossen wird.
- b. Die technischen Bedingungen des Pflichtenheftes müssen mit dem Abschluss des Hauptvertrages definitiv vereinigt und festgelegt werden und sind dann endgültig; das auf die technischen Möglichkeiten abgestimmte Truppenprogramm bleibt verbindlich.
- c. Entwicklungsarbeiten werden nur übernommen, wenn Zusicherungen dahin gegeben werden, dass anschliessend Beschäftigung für die Werkstätten zu erwarten ist aus der Serierstellung des entwickelten Prototyps, eventuell eines anderweitig gewählten Typs.

Die Firmen bezeichnen es als Hauptzweck ihrer Entwicklungsbureaux, für die Werkstätten Arbeit zu beschaffen. Werden keine Zusicherungen gemäss Punkt c. gegeben, so ziehen es die Firmen vor, auf frei gewählten Gebieten, also nicht im Flugzeugbau, nach eigenem Ermessen die ihnen zweckmässig scheinenden Studien in ihren Entwicklungsabteilungen durchzuführen.

Da zudem infolge des Verzichtes auf die Seriefabrikation der C-3604, D-3802 und die Weiterentwicklung des Prototyps N-6 sowohl beim Flugzeugwerk Emmen als bei den Privatfirmen eine starke Abwanderung von Bureau- und Werkstattpersonal bereits stattgefunden hat und noch andauert, so ist bei Fehlen von langfristigen Zusagen die Bereitschaft und die Möglichkeit der Flugzeugindustrie zur Übernahme von Entwicklungsaufträgen nicht gross, da dann dem neu einzustellenden Personal keine entsprechenden Zusagen gemacht werden können.

In der Personalfrage liegt gegenwärtig die grösste Schwierigkeit für die Flugzeugentwicklung, wobei natürlich die Überkonjunktur in der schweizerischen Industrie erschwerend wirkt.

Um die geplante Entwicklung von Düsenjägern durchzuführen, muss überall von den hiefür in Betracht fallenden Werken erheblich Personal gesucht und neu eingestellt werden. Viele Fachleute sind nicht mehr gewillt, zur Flugzeugindustrie zurückzukehren, wenn nicht langfristige Zusagen gemacht werden. Auch streben die Firmen nach mehr Stetigkeit im Personal-körper durch Abschluss von Anstellungsverträgen mit längerer Kündigungsfrist als sonst üblich.

Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich die Notwendigkeit, auf dem Gebiet der Flugzeugentwicklung möglichst bald zu einem der Sache dienlichen Kreditmodus zu gelangen, der eine langfristige Planung und den Abschluss entsprechender Gesamtverträge erlaubt. Andernfalls sehen wir keine Möglichkeit, den vorliegenden Aufgaben bezüglich Eigenentwicklung von Jagdflugzeugen nachzukommen. Wir möchten hier darauf hinweisen, dass die gegenwärtigen Entwicklungsarbeiten zum Teil schon interessante Resultate ergeben haben.

Es darf noch besonders erwähnt werden, dass sich die Schweiz als rohstoff-armes Land in besonderem Masse für den Flugzeugbau eignet, da es sich um einen Industriezweig handelt, der arbeitsintensiv ist und vielen gelernten Arbeitern Verdienstmöglichkeiten zu bieten vermag. Auch ist die schweizerische Wissenschaft durchaus in der Lage, mit dem Auslande Schritt zu halten.

7. Gesamtkosten und voraussichtlicher Geldbedarf.

Für die zur Zeit beantragten Neuanschaffungen sind, vorausgesetzt dass die Bestellungen im Sommer 1947 erfolgen können, folgende Mittel erforderlich:

Gegenstand	Total	1947 notwendig	1948 notwendig	1949 notwendig	1950 notwendig
Millionen Franken					
1. 75 Flugzeuge «Vampire»	52,5	13,5	12,0	25,0	2,0
2. Bodenfunkstationen	3,0	1,0	1,5	0,5	—
3. Munition	8,95	1,5	3,4	3,45	0,6
Total	64,45	16,0	16,9	28,95	2,6

Antrag:

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen empfehlen wir Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 21. Mai 1947.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Etter.

Der Bundeskanzler:

Leimgruber.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss
über
die Flugzeugvorlage 1947.
(Beschaffung von Flugzeugen für die Armee.)

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 21. Mai 1947,

beschliesst:

Art. 1.

Dem Bundesrat werden folgende Materialbeschaffungen im nachgenannten Umfange bewilligt:

A. Ankauf einer Serie von 75 «Vampire»-Flugzeugen	Fr. 52 500 000
B. Ankauf von Bodenfunkstationen für die vorerwähnten Flugzeuge	» 3 000 000
C. Beschaffung von Munition	» 8 950 000
Zusammen	<u>Fr. 64 450 000</u>

Art. 2.

Vom Bundesrat sind die nötigen Mittel ab 1947 dem Geldbedarf entsprechend in die jeweiligen Voranschläge oder Nachträge aufzunehmen, im Maximum bis zur Höhe des vorstehend aufgeführten Gesamtbetrages.

Art. 3.

Dieser Bundesbeschluss tritt als nicht allgemein verbindlicher Natur sofort in Kraft. Der Bundesrat wird mit seinem Vollzug beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Beschaffung von Flugzeugen. (Vom 21. Mai 1947.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1947
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5130
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.05.1947
Date	
Data	
Seite	139-151
Page	
Pagina	
Ref. No	10 035 871

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.