AZ B
3001 Bern
Adressänderungen an
Fach 369, 3000 Bern 14

Nr. 3/2017
4. September 2017

Pro Militia

UNABHÄNGIGE ZEITUNG FÜR EINE VERFASSUNGSMÄSSIGE UND GLAUBWÜRDIGE SCHWEIZER MILIZARMEE
PUBLICATION INDÉPENDANTE DÉFENDANT UNE ARMÉE DE MILICE CRÉDIBLE ET FIDÈLE À LA CONSTITUTION
PERIODICO INDIPENDENTE PER UN ESERCITO SVIZZERO DI MILIZIA CREDIBILE E CONFORME ALLA COSTITUZIONE

Die Schweizer Luftwaffe von 1970-2017 – Geschichte eines Sinkfluges

Peter Schneider

Im Jahr 1966 nahm die damalige Schweizer Flugwaffe, heute Luftwaffe genannt, 58 Mirage III in Betrieb. Zu diesem Zeitpunkt umfasste die schweizerische Militärflugzeugflotte neben den verschiedenen Mirage überdies 220 Vampire, 250 Venom und 160 Hawker Hunter. Ende der 1960er Jahre war man in der Schweiz der Ansicht, für eine glaubwürdige Luftverteidigung des Landes seien an die 700 Kampfflugzeuge notwendig. Und heute diskutieren wir heftig darüber, ob wir den Schutz unseres Luftraumes dereinst 20, 30 oder allenfalls 70 neuen Flugzeugen überlassen sollen.

Im Gefolge der Mirage-Beschaffung kam es zur so genannten «Mirage-Affäre», der zum Rücktritt des damaligen Chefs des Militärdepartements (damals EMD, heute VBS), Bundesrat Paul Chaudet, führte. Ausgelöst wurde die Affäre durch Kostenüberschreitungen, verursacht durch technische Änderungswünsche der Schweiz. Die Mirage III war ein hervorragendes Flugzeug, die letzten Mirage (die Aufklärer III RS) wurden erst 2003 ausgemustert. Gleichzeitig ist darin das erste Anzeichen des Niederganges zu erkennen: Denn trotz vielen Mahnungen hielt man es nicht für nötig, die RS-Version zu ersetzen. Die Konsequenz: Seit 2003 verfügt unsere Luftwaffe über keine Aufklärung aus der Luft mehr, die insbesondere weit über die Grenze hinaus von entscheidender Bedeutung sein könnte.

CORSAIR oder MILAN?

In der Folge der Mirage-Angelegenheit entschied das EMD 1972, dass die nächste Kampfflugzeuggeneration ausschliesslich für die direkte und indirekte Feuerunterstützung der Erdtruppen eingesetzt werden müsse.
Evaluiert wurden der A-7 Corsair II der Firma Ling-Temco-Vought, der ab 1965 bei der US Navy als Flugzeugträger-gestütztes, leichtes Unterschall-Angriffsflugzeug im Einsatz war, und der Dassault Milan S, eine geplante Weiterentwicklung der Mirage III.
Dieser Vergleich ist kaum nachvollziehbar, der Milan S war als Hochleistungsflugzeug (verbesserte Mirage III) konzipiert, der A-7 entsprach etwa dem damals schon in der Schweiz im Einsatz stehenden Hawker Hunter.

Es kam am 9. September 1972 zu einem berühmten Nullentscheid: weder Corsair noch der Milan wurden erworben. Dafür beschaffte die Schweiz zwei zusätzliche Serien von je 30 gebrauchten Hawker Hunter, ein Flugzeug, das zu diesem Zeitpunkt bereits nicht mehr auf der Höhe der Zeit war. *Dieser Nullentscheid markiert einen weiteren Schritt des Niederganges: man hat einfach nichts getan.*

NORTHROP F-5E/F TIGER

1976 beschloss das Parlament die Beschaffung von insgesamt 72 F-5E/F. Der Northrop F-5 setzte sich in der Evaluation gegen den F-4 Phantom II, den Dassault Mirage F1 und den Saab 37 Viggen durch. Auch dieser Entscheid ist in keiner Weise nachvollziehbar; die drei ausgeschiedenen Flugzeuge waren alle dem F-5 weit überlegen, der F-5 wurde damals in der Fachpresse als *«kostengünstiges [sprich zweitklassiges] Flugzeug für arme Partnerstaaten der USA»* bezeichnet. Im Jahr 1981 erwarb die Luftwaffe zusätzliche 32 F-5E und 6 F-5F.
Man wollte unbedingt 110 Flugzeuge (statt etwa 60–80 Stück der Gegenangebote). *Die Beschaffung des F-5* (statt eines wirklich leistungsfähigen, europäischen Jagdflugzeuges, wie Mirage F1 oder Viggen) *war ein weiterer, grosser Schritt Richtung Abgrund.*

F/A-18 C/D HORNET

Am 7. März 1988 genehmigte der Bundesrat den Antrag des Rüstungsausschusses, die Hauptevaluation für ein neues Kampfflugzeug mit den Typen F-16 C/D und F/A-18 C/D durchzuführen. Die Kandidaten Saab JAS-39 Gripen und Dassault Mirage 2000 schieden damit aus.
Im Mai 1989 orientierte Bundesrat Kaspar Villiger die Militärkommissionen; er legte grossen Wert darauf, das Endziel von etwa 100 Hochleistungsflugzeugen zu nennen. Im Frühjahr 1992 stimmten beide Kammern des Parlaments der Beschaffung von 34 F/A-18 C/D zu (von einer ersten – und späteren zweiten – Tranche war keine Rede mehr). Gleichzeitig mit der Schweiz beschaffte Finnland weitestgehend identische 57 F/A-18 C und 7 F/A-18 D.

Die Anzahl von 34 Flugzeugen entstand nicht etwa als Folge einer Bedrohungsanalyse, sondern wegen des Kostendaches von 3 Milliarden Franken. Es ging munter weiter nach unten: Zwar hatte man (im Gegensatz zum F-5) ein ohne jeden Zweifel ausgezeichnetes Flugzeug beschafft, aber:

- Die mindestens notwendige und geplante zweite Tranche wurde «vergessen»;
- obschon wir ein F/A Flugzeug beschafft haben, wurde die Erdkampfunterstützung (das «A» von «F/A») bis heute nicht realisiert – auch 2017 scheiterte sie im Nationalrat!

TIGER-Teilersatz (TTE)

Im Januar 2007 gab das VBS bekannt, dass die vier Flugzeughersteller Boeing (F/A-18E/F), Dassault (Rafale), EADS (Eurofighter) und Gripen International (Saab JAS-39 Gripen) eingeladen wurden, ihre ersten Offerten für einen Teilersatz der Tiger-Kampfflugzeuge bis Mitte des Jahres einzureichen. Die Flugerprobung würde voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte stattfinden. Effektiv fanden sie dann erst 2008 statt. Warum überhaupt eine Evaluation stattfand, ist an sich fraglich, da alle

Peter Schneider

Kandidaten a priori das Pflichtenheft erfüllten und der Bundesrat das Resultat der Evaluation gar nicht berücksichtigen wollte. Boeing zog konsequenterweise die Offerte für den F/A-18 E/F zurück. Die an sich sorgfältig durchgeführte Evaluation wurde nie publik gemacht; schade, denn das Resultat wäre auch in der kommenden zweiten Runde sehr nützlich. Das Resultat war aber allen, die sich ein wenig mit der Luftwaffe beschäftigen, zum Voraus klar: Rafale deutlich vorne, dann der Eurofighter und als dritter der JAS-39 Gripen E.

Drei Jahre später entschied der Bundesrat, 22 Gripen E zu kaufen, mit der fragwürdigen Begründung, es ginge immer noch um den Tiger-Teilersatz. In Wirklichkeit ging es um den schrittweisen Ersatz des F/A-18 und damit um die Forderung nach einem entsprechenden Hochleistungsflugzeug. Die Argumentation mit dem Preis war eine Unwahrheit: Mit der letzten Offerte lag Dassault praktisch gleichauf mit dem Gripen. Zudem hatte der Staat Frankreich ein einmaliges Begleitpaket angeboten (Benützung des gesamten französischen Luftraumes, aller Rafale-Basen, aller Schiessplätze, wenn gewünscht Unterhalt, wenn gewünscht alle Simulatoren, etc., wenn gewünscht auch für den F/A-18). Dies alles ab Payerne – ohne die aufwendigen und sehr kostspieligen Arbeiten und Transporte, die anfallen, wenn zum Beispiel in Skandinavien geflogen wird.

Der Rafale war über alles nicht nur die klar beste, sondern auch die günstigste Lösung! Es ist bemerkenswert, dass der Bundesrat das Volk nie über das Gesamtangebot «Frankreich + Dassault» informiert hat. Hingegen wurde ein Finanzierungsmodell auf die Beine gestellt, das scheitern musste: Es sollten über 10 Jahre je 300 Millionen Franken zurückgestellt werden, um die geforderten 3 Milliarden finanzieren zu können. Dazu war ein Gesetz erforderlich, das – weil nicht Rüstungsprogramm – dem fakultativen Referendum unterlag, das dann auch prompt ergriffen wurde. Am 18. Mai 2014 lehnte die Stimmbevölkerung mit 53,4% der Stimmen nicht etwa den Gripen E als solchen, sondern das vorgeschlagene Finanzierungsmodell für ein Flugzeug ab.

Ganz unten gelandet

Nun sind wir bald ganz unten angekommen: Zum ersten Mal wurde eine Rüstungsvorlage vom Volk abgelehnt, wegen eines unbrauchbaren Finanzierungsmodelles und des fragwürdigen Verhaltens des VBS. Besonders tragisch ist die Tatsache, dass viele Armeebefürworter ablehnten, weil sie zwar ein Flugzeug, aber eben nicht den Gripen E, wollten.
Nach mehreren Zwischenfällen wissen die Bürgerinnen und Bürger, dass zeitweise ganze 7 F/A-18 einsatzbereit sind, dass der F-5 hoffnungslos veraltet ist und dass rund um die Uhr gar nichts stattfindet. Das hat alles nicht zur Vertrauensbildung beigetragen, sondern im Gegenteil zum Image, dass alles sei gar nicht wichtig, es gehe ja auch ohne (wie «bewiesen» mit der nicht mehr vorhandenen Luftaufklärung und Erdkampfunterstützung).

Im Mai 2017 erschien der Expertenbericht «Luftverteidigung der Zukunft», der vier Optionen prä-

Ende des Artikels auf Seite 2

Inhaltsverzeichnis
Table des matières
Indice

Die Luftwaffe von 1970–2017 – Geschichte eines Sinkfluges 1
Le Forze aeree svizzere – Storia di un volo discendente 2
Les Forces aériennes suisses – Récit d'un naufrage 3
Truppenbesuch 2017 – Sasso San Gottardo 4
Keine halben Sachen! 5
AWM: Mindestens 70 neue Flugzeuge 5
Sezione della Svizzera italiana 6
Buchempfehlungen Recommendations de livres 7
Randbemerkung 7
proTELL: Bestehendes Waffenrecht nicht verhandelbar! 8
Impressum 8
Werden Sie Mitglied!/ Devenez membre!/Diventate soci! 8

Le Forze aeree svizzere dal 1970 al 2017 – Storia di un volo discendente

Peter Schneider

Nel 1966 l'Aviazione militare svizzera (le attuali Forze aeree) ha iniziato a impiegare 58 Mirage III. A quel tempo la flotta di aerei militari comprendeva, oltre ai Mirage, 220 Vampire, 250 Venom e 160 Hawker Hunter. Alla fine degli anni 1960 in Svizzera era diffusa l'idea che per una difesa aerea credibile fossero necessari circa 700 aerei da combattimento. Oggi discutiamo animatamente se impiegare per la difesa del nostro spazio aereo 20, 30 o eventualmente 70 nuovi aviogetti ...

L'acquisto degli aerei francesi provocò il cosiddetto «Affare dei Mirage», che portò alle dimissioni dell'allora capo del Dipartimento militare federale (DMF) Paul Chaudet. All'origine dell'«Affare» vi furono i costi aggiuntivi dovuti alle modifiche tecniche volute dalla Svizzera. Il Mirage III era un aereo eccellente e gli ultimi Mirage (i ricognitori III RS) furono radiati dal servizio soltanto nel 2003. Questo fu anche il primo segno di decadenza: malgrado i molti avvertimenti, non si ritenne necessario sostituire la versione RS. Di conseguenza, dal 2003 le nostre Forze aeree non dispongono più di aviogetti da ricognizione, i quali potrebbero rivelarsi di importanza decisiva in particolare per la ricognizione a lunga distanza.

CORSAIR o MILAN?

In seguito all'«Affare dei Mirage», nel 1972 il DMF decise che la prossima generazione di aerei da combattimento doveva essere impiegata esclusivamente per l'appoggio di fuoco diretto e indiretto delle truppe di terra.
Furono valutati l'A-7 Corsair II della Ling-Temco-Vought, che dal 1965 era impiegato dalla US Navy come velivolo imbarcato leggero subsonico da attacco e il Dassault Milan S, che si intendeva sviluppare sulla base del Mirage III.
Questo confronto è difficilmente comprensibile: il Milan S era concepito come un aereo di elevate prestazioni (Mirage III migliorato), mentre l'A-7 corrispondeva all'incirca all'Hawker Hunter già in servizio in Svizzera.

Il 9 settembre 1972 si giunse alla famosa decisione di non acquistare né il Corsair né il Milan. La Svizzera acquistò invece due serie supplementari di 30 Hawker Hunter ciascuna. Si trattava di aerei che già all'epoca non erano più al passo con i tempi. *Questa decisione segnò un ulteriore passo nella decadenza: non si è fatto semplicemente niente.*

NORTHROP F-5E/F TIGER

Nel 1976 il Parlamento decise l'acquisto di 72 F-5E/F. Nella valutazione il Northrop F-5 si era imposto nei confronti dell'F-4 Phantom II, del Dassault Mirage F1 e del Saab 37 Viggen. Anche questa decisione non è assolutamente comprensibile; i tre velivoli eliminati erano tutti ampiamente superiori all'F-5, il quale allora era presentato dalla stampa specializzata come *«un velivolo economico [leggi: di seconda categoria] destinato agli Stati poveri partner degli USA»*. Nel 1981 le Forze aeree acquistarono ulteriori 32 F-5E e 6 F-5F.
Si volevano a tutti i costi 110 velivoli (invece dei 60–80 delle contro offerte). *L'acquisto dell'F-5* (invece di un caccia europeo veramente potente come il Mirage F1 o il Viggen) *fu un altro grande passo nella decadenza*.

F/A-18 C/D HORNET

Il 7 marzo 1988 il Consiglio federale approvò la proposta della Commissione dell'armamento di procedere alla valutazione principale per un nuovo aereo da combattimento con i due modelli F-16 C/D e F/A-18 C/D, eliminando quindi gli altri candidati (Saab JAS-39 Gripen e Dassault Mirage 2000).
Nel maggio 1989 il consigliere federale Kaspar Villiger informava le Commissioni militari che attribuiva grande valore all'obiettivo finale di una flotta di un centinaio di aerei di elevate prestazioni. Nella primavera del 1992 le Camere federali approvavano l'acquisto di 34 F/A-18 C/D (non si accennava assolutamente più all'acquisto di una prima serie e poi di una seconda). Contemporaneamente alla Svizzera, la Finlandia acquistò 57 F/A-18 C e 7 F/A-18 D, quasi identici ai nostri.
Il numero totale di 34 aerei non era il risultato di un'analisi della minaccia, ma era determinato dal limite di spesa predefinito di 3 miliardi di franchi. La decadenza continuava allegramente: certo, a differenza dell'F-5, era stato acquistato un aereo eccellente, ma:
• l'acquisto di almeno una (prevista) seconda serie fu «dimenticato»;
• anche se è stato acquistato un aereo in versione F/A, l'appoggio al combattimento al suolo (a cui fa riferimento la «A» di «F/A») fino ad oggi non è stato concretizzato – e la concretizzazione di tale capacità è fallita in Consiglio nazionale anche nel 2017!

Sostituzione parziale della flotta di Tiger (SPFT)

Nel gennaio 2007 il DDPS ha reso noto che quattro costruttori di aerei – Boeing (F/A-18E/F), Dassault (Rafale), EADS (Euro-fighter) e Gripen International (Saab JAS-39 Gripen) – erano stati invitati a presentare entro la metà dell'anno le loro prime offerte per una sostituzione parziale della flotta di Tiger. Le prove in volo avrebbero avuto luogo probabilmente nella seconda metà dell'anno (ebbero però effettivamente luogo soltanto nel 2008). Il fatto che abbia avuto luogo una valutazione è in sé discutibile, poiché tutti i candidati soddisfacevano a priori i requisiti e il Consiglio federale non intendeva minimamente tenere conto del risultato della valutazione. Boeing ritirò coerentemente l'offerta per l'F/A-18 E/F. La valutazione, eseguita accuratamente, non venne mai resa pubblica; peccato, perché il risultato sarebbe stato molto utile anche per il successivo secondo turno di valutazioni. Per tutti coloro che si interessano un poco di aeronautica militare, il risultato era però chiaro sin dall'inizio: il Rafale inequivocabilmente primo, seguito dall'Eurofighter e dal JAS-39 Gripen E.

Tre anni dopo il Consiglio federale decise di acquistare 22 Gripen E con la discutibile motivazione che si trattava sempre ancora della sostituzione parziale del Tiger. In realtà si trattava della sostituzione graduale dell'F/A-18 e quindi dell'esigenza di un moderno aereo di elevate prestazioni. L'argomento relativo al prezzo era una menzogna: con la sua ultima offerta Dassault si situava praticamente al medesimo livello del Gripen. Inoltre, lo Stato francese offriva un pacchetto di accompagnamento unico (utilizzazione dell'intero spazio aereo francese, di tutte le basi dei Rafale, di tutte le piazze di tiro; manutenzione, se desiderata; tutti i simulatori, se desiderati ecc. e, se auspicato, anche per l'F/A-18). Tutto questo da Payerne – senza gli impegnativi e costosi lavori e trasporti necessari per esempio quando si vola in Scandinavia.

Il Rafale era non solo il migliore di tutti, ma anche la soluzione più economica! È degno di nota il fatto che il Consiglio federale non abbia mai informato sull'offerta completa «Francia + Dassault». Per contro, è stato creato un modello di finanziamento destinato a fallire: per finanziare i 3 miliardi di franchi necessari si sarebbero dovuti accantonare 300 milioni di franchi l'anno per dieci anni. A tale riguardo era necessaria una legge, la quale, a differenza di un programma d'armamento, era soggetta al referendum facoltativo, che è stato prontamente lanciato. Il 18 maggio 2014 il Popolo ha rifiutato con il 53,4% dei voti non il Gripen E in quanto tale, ma il modello di finanziamento proposto per un aereo.

Caduti proprio in basso

Eccoci dunque caduti proprio in basso: per la prima volta il Popolo ha rifiutato un progetto d'armamento a causa di un modello di finanziamento inutilizzabile e del discutibile comportamento del DDPS. Particolarmente tragico è il fatto che molti sostenitori dell'esercito hanno votato contro perché volevano un nuovo aereo, ma non il Gripen E.
Dopo numerosi incidenti, le cittadine e i cittadini adesso sanno che in determinati momenti sono pronti per l'impiego solo 7 F/A-18 in tutto, che l'F-5 è irrimediabilmente obsoleto e che non vi è alcun servizio di polizia aerea operativo 24 ore su 24. Questo non ha certo contribuito a rafforzare la fiducia, anzi, al contrario, ha rafforzato l'idea che tutto ciò non è assolutamente importante, perché tutto funziona anche senza (come «dimostrano» le non più esistenti capacità in materia di ricognizione aerea e appoggio al combattimento al suolo).

Nel maggio 2017 è apparso il rapporto, redatto da un gruppo di esperti, «La difesa aerea del futuro» (pubblicato in tedesco e francese n.d.r.), il quale presenta quattro opzioni (55–70 aerei, 40, 30 o 20) *«che permettono di raggiungere il livello di prestazioni auspicato dal Consiglio federale per le Forze aeree e che si distinguono per la loro entità e i corrispondenti rischi»*. È quindi chiaro che parliamo di 30 aerei al massimo, in quanto secondo il rapporto in questione manifestamente ne sarebbero sufficienti anche solo 20. Per una capacità di difesa effettiva e credibile, oggi 100 velivoli di elevate prestazioni (70 nuovi aerei e 30 F/A-18 C/D aggiornati, con capacità di appoggiare il combattimento al suolo) rappresentano un minimo assoluto – per questo compito un tempo avevamo quasi 700 aviogetti!
Ora si pagano le conseguenze del fatto che 1975 abbiamo acquistato F-5 di seconda categoria e nel 1992 un numero troppo esiguo di F/A-18 C/D, anche se eccellenti, e da allora non abbiamo più acquistato nulla.

La presentazione a fine maggio 2017 della valutazione del nuovo aereo da combattimento è stata così poco professionale che, a mio parere, l'acquisto è minacciato già sin da ora. Siamo quindi giunti alla fine: dopo l'F/A-18 la Svizzera non disporrà più di aerei da combattimento, sempre che non si proceda, finalmente, con la massima chiarezza:

- manca un rapporto sulla politica di sicurezza utilizzabile, che in 30 pagine al massimo presenti una valutazione strategica della situazione e illustri le conclusioni essenziali;
- manca un'analisi utilizzabile e concreta delle minacce dalla quale sia deducibile un fabbisogno per quanto possibile concreto di aerei;
- manca un'analisi utilizzabile e concreta delle minacce dalla quale sia deducibile un esercito per quanto possibile concreto – dopo la soluzione transitoria «USEs»;
- mancano modelli di finanziamento convincenti per l'immenso fabbisogno che si delinea in materia di acquisti;
- manca sempre ancora una comunicazione comprensibile, conforme ai livelli e credibile.

Non solo le Forze aeree, ma l'intero nostro esercito è seriamente minacciato. Inoltre, esso dovrebbe abbandonare rapidamente la soluzione transitoria «USEs» e, in considerazione della minaccia, incrementare l'effettivo fino a raggiungere un totale di circa 300'000 militari.
Che ci sarà una prossima guerra in Europa è poco ma sicuro. Evidentemente dovrà anche ripetersi che la Svizzera, come nel 1870, nel 1914 e nel 1939, non si trovi preparata nemmeno per questa prossima guerra europea. Se ci sarà possibile restarne fuori un'altra volta, lo sa solo il destino.

Peter Schneider,
colonnello SMG a riposo,
è vicepresidente di Pro Militia.

Ende des Artikels von Seite 1

sentiert (55–70 Flugzeuge, 40, 30 respektive 20) mit welchen *«das vom Bundesrat angestrebte Leistungsniveau der Luftwaffe mit unterschiedlichen Ausprägungen und damit verbundenen Risiken umgesetzt werden kann»*. Damit ist wohl klar, dass wir von höchstens 30 Flugzeugen reden, nachdem laut diesem Bericht offenbar ja auch 20 ausreichend wären. Für eine effektive, glaubwürdige Verteidigungsfähigkeit stellen heute 100 Hochleistungsflugzeuge (70 neue Flugzeuge und 30 aufdatierte F/A-18 C/D mit Erdkampffähigkeit) ein absolutes Minimum dar – wir hatten für diese Aufgabe einst gegen 700 Jets!
Nun rächt sich, dass man 1975 den zweitklassigen F-5 und 1992 den zwar erstklassigen F/A-18 C/D, aber in viel zu kleiner Stückzahl, beschafft hat und seither nichts mehr.

Die Vorstellung der neuen Kampfflugzeug-Evaluation Ende Mai 2017 war so unprofessionell, dass aus meiner Sicht diese Beschaffung schon jetzt gefährdet ist. Wir sind nun am Ende angekommen, nach dem F/A-18 wird die Schweiz keine Kampfflugzeuge mehr besitzen, wenn nicht endlich mit aller Deutlichkeit und rasch vorgegangen wird:

- Es fehlt ein brauchbarer Sicherheitspolitischer Bericht, der auf maximal 30 Seiten eine strategische Beurteilung der Lage vornimmt und die wesentlichen Schlüsse darlegt;
- Es fehlt eine brauchbare und konkrete Bedrohungsanalyse aus der sich ein möglichst konkreter Bedarf an Flugzeugen ableiten lässt;
- Es fehlt eine brauchbare und konkrete Bedrohungsanalyse aus der sich ein möglichst konkretes Heer – nach der Übergangslösung WEA – ableiten lässt;
- Es fehlen überzeugende Finanzierungsmodelle für die immensen Beschaffungsbedürfnisse die nun anstehen;
- Es fehlt nach wie vor eine verständliche, stufengerechte und glaubwürdige Kommunikation.

Nicht nur die Luftwaffe, sondern unsere ganze Armee ist ernsthaft gefährdet. Zudem sollte sie sich möglichst rasch von der Übergangslösung WEA lösen und wieder auf den bedrohungsgerecht notwendigen Gesamtbestand von etwa 300 000 Personen aufgestockt werden.

Der nächste Krieg in Europa wird dereinst kommen, das ist so sicher wie das Amen in der Kirche. Offenbar muss es so sein, dass die Schweiz wie 1870, 1914 und 1939 für den nächsten europäischen Krieg wieder nicht bereit sein wird. Ob wir uns auch aus diesem Kriege werden heraushalten können, steht freilich auf einem anderen Blatt geschrieben.

Peter Schneider, Oberst i Gst a D ist Vizepräsident von Pro Militia.

Les Forces aériennes suisses 1970–2017 – Récit d'un naufrage

Peter Schneider

En 1966 l'aviation militaire suisse, aujourd'hui appelée Forces aériennes, ont mis en activité 58 Mirages III. A cette époque, la flotte aérienne militaire suisse comprenait, en plus des Mirages, 220 Vampire, 250 Venom et 160 Hawker Hunter. A la fin des années soixante on était convaincu en Suisse qu' une défense aérienne crédible du territoire nécessitait de pouvoir disposer de 700 avions de combat. Aujourd'hui, d'âpres discussions portent autour de la question de savoir si la protection de notre espace aérien doit être assurée par 20, 30 ou très éventuellement 70 nouveaux avions de combat.

L'acquisition des Mirages fut suivie de la dite « affaire des Mirages » qui conduisit au retrait du conseiller fédéral Paul Chaudet, chef du Département militaire fédéral (DMF aujourd'hui DDPS).

« L'affaire » avait été provoquée par des dépassements de dépense, eux-mêmes dus à des modifications techniques particulières souhaitées par la Suisse. Le Mirage III était un appareil remarquable, les derniers exemplaires (avions de reconnaissance III RS) ne furent mis hors service qu'en 2003. C'est juste à ce moment qu'apparût le premier signe du naufrage à venir car, en dépit de nombreuses mises en garde, on décida de ne pas procéder au remplacement de cette composante essentielle de la défense. En conséquence: nos Forces aériennes ne disposent depuis 2003 de plus aucun moyen de reconnaissance aérienne susceptible en particulier de fournir des renseignements décisifs sur la situation bien au-delà de nos frontières.

CORSAIR ou MILAN ?

Le DMF décida en 1972, suite à « l'affaire des Mirages », que la nouvelle génération des avions de combat ne devait être engagée exclusivement qu'au profit de l'appui direct et indirect des troupes au sol. Les appareils évalués furent le A-7 Corsaire II de la firme Ling-Temco-Vought, un avion de combat léger volant en dessous de la vitesse du son et positionné dès 1965 sur les porte-avions de l'US Navy et un deuxième modèle, le Dassault Milan S, un développement planifié du Mirage III. Cette comparaison est à peine compréhensible, le Milan S était conçu comme un avion hautement performant (un Mirage III amélioré) alors que le A-7 était assez comparable au Hawker Hunter déjà engagé à l'époque en Suisse.

La fameuse non-décision du 9 septembre 1972 intervint alors : ni l'un ni l'autre, ni Corsaire, ni Milan ne furent retenus. En contre partie, la Suisse commanda deux nouvelles séries de 30 appareils d'occasion Hawker Hunter, un avion qui ne répondait déjà plus aux exigences du moment. *Cette non-décision était en fait une étape supplémentaire sur le chemin du naufrage : on a tout simplement rien fait.*

NORTHROP F-5E/F TIGER

Le Parlement décida en 1976 d'acquérir en tout 72 F-5 E/F. Le Northrop F-5 était parvenu à s'imposer lors de l'évaluation face au F-4 Phantom, au Mirage Dassault F1 et au Saab 37 Viggen. Une décision juste incompréhensible ; les trois avions non retenus étaient de facto largement supérieurs au F-5, le F-5 était alors jugé dans la presse spécialisée comme *« appareil avantageux au niveau du coût (soit de deuxième catégorie) et donc approprié pour les états partenaires les plus désargentés des USA »* En 1981, les Forces aériennes acquirent 32 F-5E et 6 F-5 supplémentaires.

On voulait à tout prix acquérir 110 avions (au lieu d'une contreproposition prévoyant 60 à 80 appareils. L'acquisition du F-5 (en lieu et place d'un avion de chasse européen tel le Mirage F1 ou le Viggen) *était une nouvelle étape de la descente aux enfers.*

F/A-18 C/D HORNET

Le Conseil fédéral approuva le 7 mars 1988 la proposition de la Commission de l'armement de procéder à une évaluation d'un nouvel avion de combat sur la base des types F-16 C/D et F/A-18 C/D. Les candidats Saab JAS-39 et Dassault Mirage 2000 étaient ainsi recalés. Le conseiller fédéral Kaspar Villiger informait en mai 1989 les Commissions militaires qu'il accordait une grande importance à atteindre le but final d'une centaine d'avions hautement performants. Les deux Chambres du Parlement votaient en début d'année 1992 l'acquisition de 34 F/A-18 C/D (il n'était alors plus question d'une première suivie plus tard d'une seconde tranche). Dans le même temps, la Finlande procédait à l'acquisition de 57 F/A-18 et de 7 F/A-18 D pratiquement similaires.

Le nombre de 34 avions n'avait pas été fixé sur la base d'une analyse de la menace mais en fonction d'un plafond de dépense de 3 milliards de francs.

On poursuivait ainsi sans relâche sur la pente descendante: on avait pourtant fait le choix, contrairement au précédent cas du F-5, d'un avion incontestablement excellent mais voilà :

- La seconde tranche d'acquisition aussi nécessaire que planifiée avait été « oubliée »,
- Même si l'on avait acquis un avion F/A, l'appui du combat au sol, si essentiel, demeurait inexistant – une proposition allant dans ce sens fut même rejetée par le Conseil national en 2017.

Le remplacement partiel des Tiger.

En janvier 2007, le DDPS informait que quatre constructeurs d'avions Boeing (F/A-18 E/F), Dassault (Rafale), EADS (Euro-fighter) et Gripen International (Saab JAS-39 Gripen) avaient été invités à présenter leurs offres d'ici le milieu de l'année pour un remplacement partiel de la flotte d'avions de combat Tiger. Les essais en vol ayant lieu en principe durant la seconde partie de l'année. Ils se déroulèrent de facto seulement en 2008. La question de la nécessité d'une telle évaluation pouvait se poser. En effet, tous les candidats remplissaient de fait le cahier des charges et le Conseil fédéral n'entendait pas attendre le résultat d'une évaluation pour se décider. Boeing décida en conséquence de retirer son offre pour le F/A-18 E/F. Les résultats de l'évaluation, en soit bien orchestrée, ne furent jamais rendus public; dommage car le résultat aurait été bien utile à connaître pour aborder la phase suivante. En fait, pour tous ceux qui s'intéressaient quelque peu à l'aviation, l'ordre d'arrivée était évident : le Rafale clairement devant, suivi de l'Eurofighter et enfin du JAS-Gripen E.

Trois ans plus tard, le Conseil fédéral décida d'acquérir 22 Gripen en prétextant qu'il s'agissait toujours du remplacement partiel des Tiger. En réalité, il s'agissait de remplacer par étape le F/A-18 et donc de respecter les exigences posées à un avion capable de hautes performances.

L'argumentation du prix était fausse : Dassault avait fait une dernière offre pratiquement au niveau de celle du Gripen.
De plus, l'Etat français avait proposé des mesures d'accompagnement et autres compléments intéressants (utilisation de l'entier de l'espace aérien français, de toutes les bases de Rafale, de l'ensemble des places de tir, de l'entretien des appareils et de l'utilisation des simulateurs si demandés, tout cela également pour le F/A-18).

Toutes ces prestations au départ de Payerne et donc sans les travaux et autres transports coûteux si, par exemple, ont vole au-dessus de la Scandinavie. Le Rafale était sans conteste la meilleure et la plus profitable des solutions ! Il est regrettable que le Conseil fédéral n'ait jamais jugé utile d'informer le peuple sur la proposition globale de la France et de Dassault. Par contre, l'ont mis sur pied un modèle de financement qui ne pouvait que capoter : durant plus de dix ans, 300 millions devaient être mis annuellement de côté afin de financer les 3 milliards nécessaires. En plus, une loi était nécessaire car le financement n'était pas intégré au budget de l'armement et donc le referendum facultatif légitime, ce qui n'était pas tombé dans l'oreille des sourds. Le 18 mai 2014, le peuple souverain décidait par 53,4 % des voix non pas de refuser le Gripen en tant que tel mais bien de rejeter le modèle de financement prévu.

On a touché le fond du fond

Nous aurons bientôt touché le fond du fond : pour la première fois une proposition d'armement a été rejetée par le peuple à cause d'un modèle de financement inutilisable et du comportement maladroit du Département (DDPS). Particulièrement attristant est le fait que des personnes favorables à l'armée ont refusé la proposition tout en soutenant le principe de l'acquisition d'un avion, mais pas celui du Gripen E.

Les citoyennes et les citoyens savent, suite à quelques cas particuliers survenus, que seuls 7 F/A-18 sont partiellement prêts à l'engagement, que le F-5 est décidément trop

Peter Schneider

vieux et que l'on n'est plus en mesure d'assurer les services 24H sur 24. Cette réalité n'a pas contribué à créer la confiance et conforté une image floue selon laquelle tout cela n'a finalement pas tant d'importance et qu'on peut aussi faire sans (comme « prouvé » par l'inexistence de la reconnaissance aérienne ou l'appui des troupes au sol).

Le Rapport d'experts « Défense aérienne de l'avenir » est paru en mai 2017. Il présente quatre options (55–70 avions, 40, 30, respectivement 20) qui permettraient *« de réaliser l'intention du Conseil fédéral d'atteindre un niveau de compétence des Forces aériennes leur permettant, à des degrés divers et aux risques qui leur sont propres, de remplir leurs tâches ».*

Il paraît ainsi clairement que l'on parle au maximum de 30 avions puisque le même Rapport laisse entendre que l'on pourrait se contenter de 20 appareils.

L'aptitude à la défense effective et crédible est assurée aujourd'hui par 100 avions hautement performants (70 nouveaux appareils et 30 F A-18 C/D d'ancienne génération mais permettant le combat au sol), soit un minimum absolu. Nous disposions pour la même mission anciennement de 700 appareils.

On paie chèrement aujourd'hui le fait d'avoir acquis en 1975 le F-5 de seconde classe et en 1992 le F/A 18 C/D, certes d'excellente qualité, mais en un nombre bien trop restreint. Depuis, plus rien.

La présentation de l'évaluation du nouvel avion de combat fin mai 2017 était si peu professionnelle que, à mes yeux, son acquisition est déjà compromise.

Nous touchons aujourd'hui le fond. La Suisse, si les affaires ne sont pas rapidement prises en main, ne disposera de plus aucun avion de combat après le F/A-18 :

- Il manque aujourd'hui un Rapport sur la politique de sécurité valable présentant sur une trentaine de pages une appréciation de la situation stratégique et les conséquences les plus importantes qui en découlent ;
- Il manque une analyse utilisable et concrète de la menace à partir de laquelle on pourrait définir concrètement les besoins concrets au niveau des avions de combat ;
- Il manque une analyse utilisable et concrète de la menace à partir de laquelle on pourrait définir concrètement les Forces terrestres qui en découleraient après la phase intermédiaire du Développement de l'armée (DEVA) ;
- Il manque des modèles de financement convaincants permettant de faire face aux immenses besoins d'acquisitions à venir ;
- Il manque toujours et encore une forme et un style de communication saisissable, compréhensible, crédible et adaptée aux différents échelons auxquels elle s'adresse :

Les Forces aériennes ne sont pas la seule composante sérieusement en danger, c'est toute l'armée qui est concernée. Celle-ci serait bien inspirée de dépasser rapidement la phase intermédiaire du Développement de l'armée (DEVA) et faire en sorte de disposer à nouveau d'un effectif de 300 000 personnes propre à contrer les formes de menace actuelles.

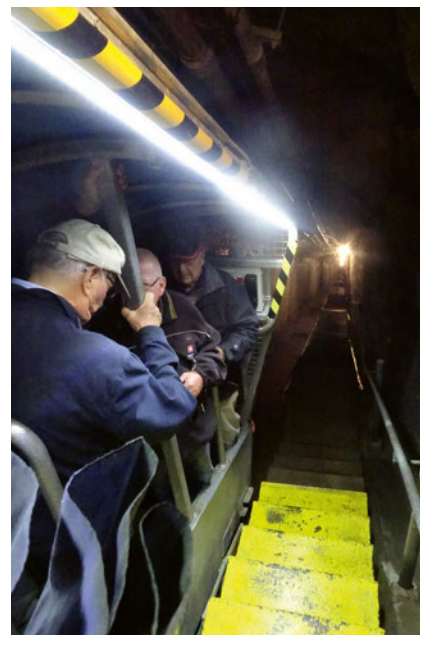
La prochaine guerre en Europe est programmée, cela coule de source. Il semble fort malheureusement que l'Histoire doive se répéter et que la Suisse, tout comme en 1870, 1914 et 1939 se trouvera à nouveau désemparée face à la réalité. Qu'elle parvienne ou non, une fois encore, à demeurer en dehors des conflits à venir est une autre paire de manches.

Peter Schneider, colonel EMG à d est vice-président de Pro Militia

www.promilitia.ch
Visitez notre nouveau site internet!

Einführung durch Brigadier a D Markwalder

Intensive Gespräche beim Mittagessen



Metro del Sasso – Fahrt ins Dunkle

Besuch 2017 von Pro Militia: Festung Sasso San Gottardo

Bei windig-kühlem Wetter durfte Hermann Graf, Präsident von Pro Militia am Ende Juni mehr als 100 Mitglieder, Freunde und Sympathisanten unserer Vereinigung zum traditionellen Truppenbesuch auf dem Gotthardpass begrüssen.

Genau genommen war es kein Truppenbesuch, zu dem sich die Mitglieder von Pro Militia in grosser Zahl auf 2100m ü. M. einfanden: Schliesslich besuchte Pro Militia dieses Jahr auf Einladung von Brigadier a D Dr. Alfred Markwalder das Festungsmuseum Sasso da Pigna (auch Sasso San Gottardo genannt).

Dem trüben Wetter trat die Begeisterung unserer Mitglieder freilich keinen Abbruch. Aufgrund des grossen Interesses in drei Gruppen eingeteilt, kamen die Freunde von Pro Militia durch Alfred Markwalder selbst in den Genuss einer eindrücklichen Einführung in das seit fünf Jahren bestehende Festungsmuseum.

20 000 Besucher

Markwalder war die treibende Kraft des Projekts, die Festung Sasso da Pigna nach ihrer Ausserbetriebnahme Ende der 1990er Jahre der Nachwelt zu erhalten. Die Umbauzeit dauerte zehn Jahre, von 2002 bis 2012. Alfred Markwalder amtete danach auch als erster Präsident des Stiftungsrats der Fondazione Sasso San Gottardo. Dies mit durchschlagendem Erfolg: Seit 2013 verdoppelte sich die Besucherzahl beinahe auf heute rund 20 000 Personen.

Namhafte Zuwendungen von Unternehmen und Privatpersonen ermöglichen es der Stiftung Sasso San Gottardo, die Besucher mit wechselnden Ausstellungen immer wieder aufs Neue zu begeistern. So stellt eine aktuelle Sonderschau die besondere Situation des Tessins in den Kriegsjahren ins Zentrum, als es galt, der konkreten Bedrohung durch das faschistische Italien entgegen zu treten.

Bei einem feinen Mittagessen diskutierten die Teilnehmer die vielfältigen Informationen und Eindrücke. Doch schon bald hiess es aufbrechen, denn die kundigen Festungsführer Paul Jans und Damian Zingg (Betriebsleiter des Festungsmuseums) warteten schon auf die Besucher von Pro Militia.

Fahrt mit der Metro del Sasso

Das weitverzweigte Stollensystem des Sasso da Pigna mit seinen ehedem vier Geschützen ist an die 2.5 Kilometer lang. Abgesehen von den Geschützräumen ist wohl die Fahrt mit der Metro del Sasso, einem Schräglift, Höhepunkt eines jeden Besuchs in der Festung. Für Artilleristen eindrücklich sind die beiden zugänglichen, je 55 Meter langen Munitionsdepots, in denen bis 1998 die Kriegsmunition der Festung gelagert wurde. Anderen Besuchern wiederum wird die im Eingangsbereich der Festung ausgestellte, grösste je in den Alpen gefundene Kristallgruppe besonders in Erinnerung bleiben.

Zum Abschluss des spannenden Truppenbesuchs trafen sich alle Teilnehmer wieder beim Hospiz, von wo Postautos die Besucher zurück nach Airolo brachten. Um viele Eindrücke reicher machten sich die Mitglieder von Pro Militia auf den Heimweg – voller Vorfreude auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr!

Text und Fotos: Redaktion
Weitere Fotos auf: promilitia.ch

Aufmerksame Zuhörer

Paul Jans erklärt das Festungssystem

Gebannte Zuschauer: Film über das Schiessen der Festungsartillerie

Blick ins Kantonnement der Festungsartilleristen

So funktioniert ein Festungsgeschütz

Sasso da Pigna – die Geschichte

Der Gotthard ist nicht nur ein Ort der Mythen und Legenden, sondern auch der ganz konkreten Bedrohung. Dem faschistischen Italien war seit jeher ein Dorn im Auge, dass die Tessiner sich erfrechten, «Liberi e Svizzeri – Frei und Schweizer» zu sein und Italien die kalte Schulter zeigten.

Mussolini und seine Schergen planten eine Invasion des Tessins. Zur Vorbereitung liess der Diktator bereits in den 1920er Jahren eine Strasse auf den San Giacomo-Pass bauen, wo Italien ganz nahe an den Gotthardpass heranreicht: Von der Passhöhe des San Giacomo sind es bloss 13 Kilometer bis nach Airolo! Als Drohung liess der Tyrann unterhalb der Passhöhe des San Giacomo zwei Eisenbahnwagen aufstellen. Damit wurde augenscheinlich, dass der Pass von der italienischen Seite auch mit schwerem Gefährt wie Kanonen zu erreichen war.

Als Antwort auf diese Bedrohung baute unsere Armee neben weiteren Sperren und Forts auch die Festung Sasso da Pigna. Ihre 15cm-Geschütze hätten den San Giacomo-Pass jederzeit ins Visier nehmen können.

Nach dem Kriegsende blieb die Festung bis zu ihrer Aufgabe 1998 in Betrieb. 2001 wurde die Festungsanlage deklassifiziert (aus der Geheimhaltung entlassen). Als eine von nur acht Artilleriefestungen der Schweiz wurde Sasso da Pigna Ende der 1990er Jahre ausgewählt, um als national bedeutsames Denkmal erhalten zu bleiben. Der Pflege dieses Erbes widmet sich die Stiftung Fondazione Sasso San Gottardo.

Sasso da Pigna – Histoire

La forteresse a été construite entre 1941 et 1945, faisant partie du plan du Réduit National. En plus, la forteresse Sasso da Pigna était aussi une réponse directe à la menace du fascisme italien.

Benito Mussolini, le dictateur italien fit construire une route jusqu'au col de San Giacomo. Au San Giacomo, le territoire italien s'enfonce profondément vers le Saint-Gothard. Le sommet du col se trouve à seulement 13 kilomètres d'Airolo.

Pour démontrer visiblement la menace de la nouvelle route, Mussolini fit installer deux wagons de chemin de fer juste au-dessous le sommet du col San Giacomo. C'est la raison pour laquelle l'armée fit construire la forteresse de Sasso da Pigna et cinq autres ouvrages d'artillerie pour pouvoir pilonner le col du San Giacomo.

Keine halben Sachen!

Ein Gastkommentar von Stefan Holenstein, Oberst im Generalstab und Präsident der Schweizerischen Offiziersgesellschaft in der Schweiz am Wochenende (Red).

Die Armee sieht sich heute und in absehbarer Zukunft mit fundamentalen sicherheitspolitischen Herausforderungen konfrontiert. Standen bis vor kurzem noch die Einsätze bei Katastrophen und Notlagen im Vordergrund, geht es heute insbesondere um Migrationsströme, Terror und – so ungern man es hören mag – um kriegerische Auseinandersetzungen, die mit schweren Mitteln, wie etwa Panzer und Artillerie, geführt werden. Die Bedrohungslage hat sich – gerade auch in Europa – drastisch verschärft und zeichnet sich heute mehr denn je durch eine grosse Unsicherheit aus. Der Bürger in der Schweiz hat einen hohen Sicherheitsanspruch und ist der Armee gegenüber seit je wohlgesinnt. Dies belegt auch die neueste ETH-Studie 2017 zur Sicherheit der Schweiz, in welcher die Armee vom Volk einen hohen Zuspruch von 82 Prozent erhält.

Beschränkte sich der Einsatz der Armee bis vor rund zehn Jahren noch auf schützen, helfen und retten, so muss die Armee heute mehr denn je in der Lage sein, zu kämpfen. Hierfür muss die Ausbildung, namentlich diejenige der Kader, verbessert, die Ausrüstung sichergestellt und die Einsatzbereitschaft der Armee erhöht werden. Das ist denn auch das Ziel der jüngsten Armeereform unter dem Titel *«Weiterentwicklung der Armee»* (WEA). Es geht nun mit aller Konsequenz an die Umsetzung des seit der verunglückten Armee XXI grössten Reformprojekts. Die WEA startet am 1. Januar 2018 und ist vom Parlament für die nächsten vier Jahre bis zu ihrem Abschluss Ende 2021 mit einem Finanzrahmen von 20 Milliarden Franken ausgestattet worden.

Die konzeptionelle Stossrichtung der neuen Armee stimmt, ihre Akzeptanz ist hoch – die Voraussetzungen für eine starke, robuste Armee in der nächsten Dekade scheinen somit gegeben. Dennoch ist der Weg dorthin noch lang und dornenreich. Die Schweizerische Offiziersgesellschaft (SOG) weist auf aktuell drei kritische Erfolgsfaktoren für das Gelingen der Reform hin.

Erstens: Keinerlei Konzessionen zulasten der Wehrpflicht.

Das Milizprinzip, versinnbildlicht mit dem Schweizer Bürger in Uniform, ist die grosse Stärke unserer Armee. Damit einhergehend, ist der allgemeinen Wehrpflicht, die im Jahr 2013 von 73 Prozent der Schweizer Bevölkerung überaus deutlich bestätigt worden ist, ein besonderes Augenmerk zu schenken. Denn hier droht Gefahr. So verlieren wir zu viele Leute an den Zivildienst, weshalb die Alimentierung der Armee – es braucht jährlich mindestens 18000 Mann, um den Armeebestand zu sichern – und damit auch der erfolgreiche Start der WEA gefährdet sind. Wohlverstanden: Die SOG befürwortet den verfassungsmässig verankerten Zivildienst. Allein, dieses System hat sich pervertiert. Denn der Zivildienst ist keine frei wählbare Alternative zum Militär, wie das heute de facto der Fall ist, sondern ein Ersatzdienst für all jene, die aus Gewissensgründen keinen Militärdienst leisten können. Die neuesten Zahlen belegen den Trend: Bis Ende 2017 werden wir voraussichtlich gegen 7000 militärdiensttaugliche Männer an den Zivildienst verlieren – viermal mehr als zu Zeiten der Gewissensprüfung. Das ist eine beunruhigende Entwicklung, die politisch und gesetzgeberisch mit konkreten und sofort umsetzbaren Massnahmen gestoppt werden muss. Der Nationalrat hat in der Sommersession erste Weichen gestellt.

Zweitens: Schutz des Luftraums – ohne Kompromisse.

Am 30. Mai 2017 wurden sowohl der Bericht der Expertengruppe *«Neues Kampfflugzeug»* (NKF) als auch die Empfehlungen der Begleitgruppe NKF publiziert. Die SOG bedauert die Empfehlung an den Bundesrat, bloss noch 30 neue Kampfflugzeuge zu beschaffen. Denn dies hat mit einer glaubwürdigen Luftverteidigung nichts mehr zu tun. Die Luftwaffe ist integraler Bestandteil des Gesamtsystems Armee, geniesst absolute Priorität und muss dringend erneuert werden. Genauso trifft dies auf das leider immer noch sistierte Projekt zur bodengestützten Luftverteidigung zu. Diesen beiden Schlüsselsystemen der Armee kommt eine hohe Wichtigkeit zu. Denn ohne Schutz der dritten Dimension rückt am Boden keine Truppe aus. Es ist deshalb unredlich, die Anzahl benötigter Kampfflugzeuge für unsere Luftverteidigung aus rein finanzpolitischen Erwägungen derart drastisch zu reduzieren. Denn eines ist klar: Mit lediglich noch 30 oder 40 Kampfflugzeugen ist die Luftwaffe schlicht nicht mehr in der Lage, ihren verfassungsmässigen Auftrag in allen Lagen zu erfüllen. Die SOG ist, gestützt auf die militärpolitischen Bedürfnisse und die Bedrohungslage, der klaren Überzeugung, dass wir mindestens 70 Kampfflugzeuge benötigen, um den verfassungsmässigen Schutz und die Verteidigung unseres Landes und der Bevölkerung zu garantieren.

Drittens: permanente und nachhaltige Information und Kommunikation.

Die Armee bildet gewissermassen eine Klammer nationaler Identität. Die Führungsausbildung und -erfahrung in der Armee findet wieder vermehrt Beachtung in der Schweizer Wirtschaft. Eine regelmässige Kommunikation und ein steter Austausch mit der Bevölkerung sind vonnöten. Diesbezüglich besteht seitens der Armee und der Behörden jedoch noch massiver Nachholbedarf. Die Bevölkerung muss klarer, transparenter und umfassender informiert und mit einer guten Kommunikation dahin gehend sensibilisiert werden, weshalb wir eine Armee brauchen, wie sie funktioniert und warum sie nicht zum Nulltarif zu haben ist. Das Gut Sicherheit ist weit mehr als eine rein finanzpolitische Angelegenheit oder ein blosser Kostenfaktor. Mit der nun laufenden Umsetzung der WEA steht letztlich die Zukunft unserer Milizarmee auf dem Spiel.

Es gibt aber noch Hoffnung. Im Schengen/Dublin-Assoziierungsabkommen wird nämlich Folgendes festgehalten: «Lehnt die Schweiz die Übernahme einer Schengen/Dublin-Weiterentwicklung ab, suchen die Vertragsparteien gemeinsam nach einer

Stefan Holenstein

angemessenen Lösung für die Weiterführung der Zusammenarbeit. Sollte es keine Einigung geben, kommt es zu einer Beendigung der Schengen/Dublin-Zusammenarbeit als Ganzes.»

Es hat in der Tat etwas Beruhigendes, dass mit dem Festhalten an einer bewährten Schweizer Tradition Schengen/Dublin versenkt werden kann. Den Schützen sei Dank!

Autor: Stefan Holenstein, Oberst im Generalstab, Präsident Schweizerische Offiziersgesellschaft SOG.

Der Artikel erschien am 15.07.2017 in der Schweiz am Wochenende/Aargauer Zeitung am Wochenende. Abdruck mit freundlicher Genehmigung der Aargauer Zeitung.

AWM fordert mindestens siebzig neue Kampfflugzeuge für die Schweiz

Die Arbeitsgemeinschaft für eine wirksame und friedenssichernde Milizarmee (AWM) beurteilt die Empfehlungen der Begleitgruppe zur Expertengruppe «Neues Kampfflugzeug» hinsichtlich der vorgeschlagenen Anzahl benötigter neuer Kampfflugzeuge von 30 Flugzeugen als unredlich. Mit derart wenigen Flugzeugen ist eine glaubwürdige Luftverteidigung nicht mehr möglich. Zudem wird mit dieser Empfehlung in Kauf genommen, dass der verfassungsmässige Auftrag durch die Luftwaffe nicht mehr erfüllt werden kann.

Im Frühjahr 2016 hatte Bundesrat Parmelin eine interne Expertengruppe beauftragt, eine Gesamtsicht für die Erneuerung der Luftwaffe (Luftwaffe und bodengestützte Luftverteidigung) zu entwickeln. Im kürzlich vorgestellten Bericht schlägt die Expertengruppe vier Optionen zur Erneuerung der Luftwaffe und der bodengestützten Luftverteidigung vor.[1]
Gleichzeitig wurde eine Begleitgruppe zur Evaluation und Beschaffung eines neuen Kampfflugzeugs (Begleitgruppe NKF) eingesetzt. Diese Gruppe hatte den Auftrag, unter Berücksichtigung aller Aspekte die Fragen und Probleme der Evaluation und Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges in einer frühen Phase zu diskutieren und so zu einer transparenten Vorbereitung dieses Beschaffungsprojekts beizutragen.
In der Empfehlungsabstimmung der Begleitgruppe erhielt die Option 3 (rund 30 neue Kampfflugzeuge) sechs Stimmen. Die Option 1 mit 50 bis 70 Kampfflugzeugen vereinigte zwei Stimmen, darunter diejenige der Schweizerischen Offiziersgesellschaft (zweitmeiste Stimmen der Begleitgruppe); ebenfalls zwei Stimmen erhielt die Option 2 (rund 40 neue Flugzeuge). Lediglich eine Stimme fand die Option 4.

Mindestens 70 Kampfflugzeuge

Die AWM ist der klaren Auffassung, dass mindestens 70 Kampfflugzeuge notwendig sind um den verfassungsmässigen Auftrag des Schutzes und der Verteidigung des Landes sowie der Bevölkerung auch in der dritten Dimension sicherzustellen.
Die vorgeschlagenen Varianten 2 bis 4 sind nur finanzgesteuert und deshalb nicht ehrlich. Diese hätten zur Folge, dass die Schweiz sich im Ereignisfall oder sogar bereits jetzt mit Bündnispartnern zusammentun und Schutzleistungen für die Schweiz – sofern überhaupt möglich – extern «einkaufen» müsste. Oder die Folge wäre, dass die Luftwaffe verfassungswidrig auf die wichtigsten Aufgaben verzichten muss (Luftverteidigung, Erdkampf, Aufklärung) und sich nur noch auf den Luftpolizeidienst beschränkt. Dies kann aber nicht die raison d'être einer Luftwaffe sein. Allein für diese Aufgabe bräuchte unsere Armee tatsächlich keine neuen Mehrzweck-Kampfflugzeuge.

Politik muss Finanzierung sicherstellen

Die AWM fordert darum, dass lediglich die Option 1 mit 70 Kampfflugzeugen weiterverfolgt wird. Bundesrat sowie auch National- und Ständerat sind aufgerufen, die dafür notwendigen Finanzen bereitzustellen. Gleichzeitig ist die bestehende bodengestützte Luftverteidigung unverzüglich und rasch zu ersetzen. Auch hier ist die Politik gefordert – parallel zur Kampfflugzeugbeschaffung, ausreichend Finanzen bereitzustellen. Nur so kann das Gesamtsystem Armee den verfassungsmässigen Auftrag der Verteidigung der Schweiz auch wirkungsvoll erfüllen.

Militärflugplätze müssen erhalten bleiben!

Die AWM stellt äusserst beunruhigt fest, dass das VBS das neue Kampfflugzeug bereits einschneidend präjudiziert hat. Zum einen argumentiert das VBS mit dem Geld und nicht mit dem Bedarf. Damit ist die ausgewiesene Notwendigkeit willkürlich reduziert worden. Dieser falsche Ansatz führt dazu, dass man im Expertenbericht wider besseres Wissen behaupten kann, alle Optionen würden den Verfassungsauftrag erfüllen; das ist nicht nur falsch sondern aus der Feder von «Experten» geradezu beschämend. Zum anderen sind die notwendigen Flugplätze für 70 Flugzeuge kaum mehr verfügbar, obschon noch gar nichts entschieden ist. Die AWM fordert, dass deshalb, dass die Flugplätze Payerne, Meiringen, Emmen und Sion weiterhin beibehalten werden. Im Sinne der Flexibilität und der Reserve für zukünftige Flugzeuge soll Buochs, wie bisher, als «Sleeping Base» beibehalten werden. Da die Piste in jedem Fall auch für die Firma Pilatus erhalten bleiben muss, ist der Zusatzaufwand sehr bescheiden. Das Stationierungskonzept hat diesen Aspekten Rechnung zu tragen, damit die Luftwaffe ihre nötige Basis und Einsatzbereitschaft erhalten kann.

Anmerkung[1]
Option 1: Ersatz der heutigen Kampfflugzeugflotte durch rund 55 (bzw. 70) Kampfflugzeuge, Finanzbedarf: ca. 15–18 Mia. Franken;
Option 2: Ersatz der heutigen Kampfflugzeugflotte durch rund 40 moderne Kampfflugzeuge, Finanzbedarf: ca. 9 Mia. Franken;
Option 3: Ersatz der heutigen Kampfflugzeugflotte durch rund 30 neue Kampfflugzeuge, Finanzbedarf: ca. 8–8,5 Mia. Franken;
Option 4: Beschaffung von rund 20 neuen Kampfflugzeugen, Finanzbedarf: ca. 5 Mia. Franken. Allen Optionen gemeinsam ist der Weiterbetrieb der F/A-18 Flotte und die umfassende Erneuerung und Leistungssteigerung der bodengestützten Luftverteidigung.

Text: AWM (gekürzt)

Die «Arbeitsgemeinschaft für eine wirksame und friedenssichernde Milizarmee» (AWM), gegründet 1983, ist ein Zusammenschluss von gesamtschweizerisch wirkenden, an militärpolitischen Fragestellungen interessierten Organisationen und Verbänden. Sie behält sich vor, zu Fragen nationaler Bedeutung geschlossen ihre Meinung kundzutun. Sie anerkennt dabei die Autonomie der einzelnen Mitglieder.
Insgesamt vertritt die AWM rund 250 000 Bürgerinnen und Bürger, welche in verschiedenen Milizorganisationen – darunter auch Pro Militia – zusammengeschlossen sind.

Pro Militia : Sezione della Svizzera italiana SSI

La Sezione della Svizzera Italiana di Pro Militia in assemblea a Poschiavo

Il Comitato della Sezione della Svizzera Italiana (SSI) di Pro Militia quest'anno ha convoca-to la propria assemblea a Po-schiavo.

È stata una scelta felice, potendo abbinare una trasferta/passeggiata che ci ha portato alla meta attraverso i passi del San Bernardino, del Julier e del Bernina.

Abbiamo pure avuto, domenica mattina, uno stimolante momento culturale con la visita, alla casa Console, della mostra temporanea dedicata allo scultore Not Bott e della bellissima galle-ria di quadri. Per finire ci siamo trasferiti all'albergo Albrici-Posta per la visita alla storica sala delle Sibille.
Un ringraziamento particolare all'ex podestà Guido Lardi che, come ottimo padrone di casa, ci ha guidato in queste interessanti visite.

L'assemblea si è tenuta nella sala al primo piano dell'Hotel Suisse ed è stata presieduta da Ilario Costa, presidente della sottosezione di Poschiavo.
I lavori hanno fornito molti spunti interessanti che hanno portato a proficue discussioni: Non ci sono comunque state decisioni sostanziali per il futuro della società.

Ai lavori ha presenziato anche il vicepresidente centrale, CdT C a riposo Simon Küchler, che al termine ha rivolto il saluto del Comitato centrale e del nuovo presidente col Hermann Graf, ed ha intrattenuto i presenti con alcune riflessioni sul nostro esercito.

Il presidente Angelo Polli, nella relazione presidenziale, ha ricordato l'attività della sezione e si è detto soddisfatto dell'ottima collaborazione con la sottosezione poschiavina.

I soci provenienti dal Ticino sabato pomeriggio hanno parte-cipato al tiro organizzato allo stand Li Gleri e hanno visitato la latteria di San Carlo.

Il rientro domenica pomeriggio ha visto la compagnia ticinese appagata dell'ottimo fine settimana trascorso in Val Poschiavo.

Giorgio Piona

Membri del comitato della SSI e della sottosezione Grigioni Italiano.

Festa al Fortino per l'artiglieria

Come ogni anno, la Società Ticinese di artiglieria si é data appuntamento al fortino di Mairano ad Iragna, recentemente ristrutturato.

Forte di Mairano.

Una giornata conviviale dedicata all'artiglieria e al ventesimo dell'acquisizione del fortino da parte della Società ticinese di artiglieria presieduta da Luca Cattaneo.
Una domenica all'insegna della camerateria, dell'amore per il territorio e alla memoria storica dei militi che prestano o hanno prestato servizio nelle unità di artiglieria.
L'opera fortificata A8154 è una testimonianza delle fortificazioni di artiglieria appartenenti alla linea di difesa LONA, costellata di casematte, bunker e fortini.
Alla manifestazione sono intervenuti, tra gli altri, il Presidente STA Luca Cattaneo, il Municipale di Bellinzona Simone Gianini e il Presidente di Pro Militia, Sezione della Svizzera Italiana Angelo Polli.

La giornata é inserita negli eventi STA per il 2017.

Giorgio Piona

Luca Filippini è il nuovo presidente della FST

Luca Filippini è il nuovo presidente della Federazione sportiva svizzera di tiro (FST).

Il ticinese ha battuto l'altro candidato alla carica, il consigliere nazionale urano Beat Arnold.
La nomina è avvenuta sabato 29 aprile al Palazzo dei congressi di Lugano, durante l'assemblea di Swiss shooting.
I delegati hanno inoltre votato un credito di 4 milioni franchi per sostenere i migliori rappresentati della disciplina per le prossime Olimpiadi di Tokyo.

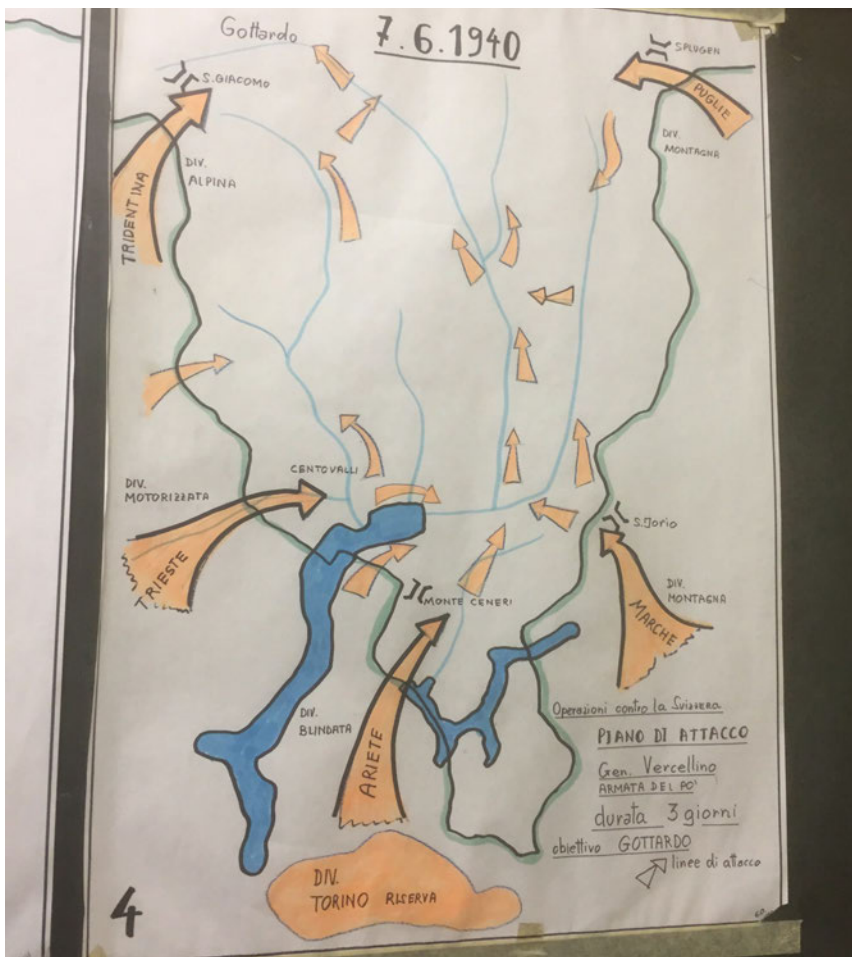
Giorgio Piona

Luca Filippini, nuovo presidente della FST.

Visita alla truppa 2017 di Pro Militia: Fortezza Sasso San Gottardo

La visita di Pro Militia della fortezza Sasso da Pigna sul San Gottardo si è eseguita fine giugno con un programma particolarmente attrattivo. Numerosi i camerati soci e altri ospiti che hanno partecipato (Red).

Il forte di artiglieria «Sasso da Pigna» è stato costruito tra il 1941 e il 1945. Era una parte della pianta del Ridotto nazionale. Nell'autunno del 1944, tutti e quattro i cannoni da fortezza e tutta la sezione del forte erano in posizione da combattimento. La fortezza conclusa fu consegnata a dicembre 1945. Da allora restò pronta all'intervento, fino al 1998, in uno stato pressoché invariato. Nel 2001 alla fortezza è stata tolta la segretezza. Dei settantatré impianti di artiglieria, che furono costruiti in Svizzera, il Dipartimento militare svizzero selezionò, a metà degli anni novanta, otto impianti per essere preservati come monumenti d'importanza nazionale. Tra questi era compresa anche quella parte d'impianto del Sasso da Pigna, che può essere visitata oggi



come fortezza storica. Gli alloggi della fortezza potevano ospitare circa 420 uomini. L'impianto si sviluppa su due livelli che possono essere raggiunti con l'ascensore inclinato, il «Metrò del Sasso».

Il progetto di Sasso da Pigna nasce dagli obiettivi assegnati alla fortezza, situati a sud dell'asse di accesso al Gottardo: da un lato, la Leventina; dall'altro il passo San Giacomo. Questa parte d'Italia affonda come una lama nel profondo delle Alpi centrali. Solo tredici chilometri separano la cima del passo dal portale sud della galleria ferroviaria e dal Gottardo stesso. Quando negli anni Venti il dittatore italiano Benito Mussolini fece costruire una strada per il passo San Giacomo, quel passaggio sino allora negletto divenne la spina nel fianco dei vertici dell'esercito.
Per dimostrare la possibilità tecnica, Mussolini fece collocare appena sotto la cima due carrozze ferroviarie. Dal 1943, sei opere d'artiglieria avevano il passo San Giacomo nei loro mirini, tra cui anche la batteria ovest del Sasso da Pigna.

Testo: Fondazione Sasso San Gottardo; foto: Martin Fricker

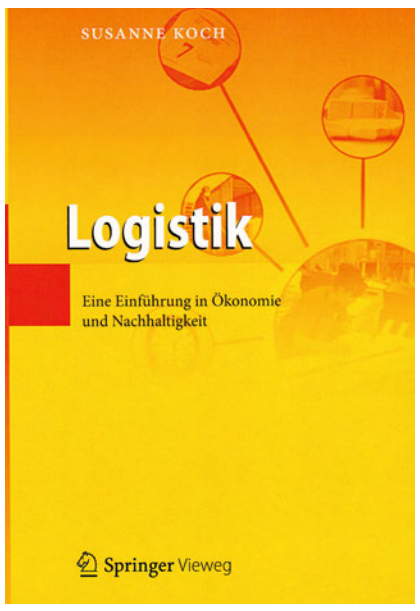
Che cosa vuole Pro Militia?

Pro Militia è un'associazione di ex militari e di militari incorporati dell'Esercito svizzero nonché di cittadine e cittadini che, conformemente all'articolo 6 della Costituzione federale, intendono contribuire «alla realizzazione dei compiti dello Stato e della Società». Si impegna a favore della sicurezza esterna e interna del nostro Paese e quindi a favore di un esercito di milizia conforme alla Costituzione, adeguato alle minacce, credibile e opportunamente finanziato. Tra gli scopi principali dell'associazione vi è la pubblicazione dell'omonimo giornale, indipendente e trilingue.

Buchempfehlungen/Recommandations de livres

Logistik. Eine Einführung in Ökonomie und Nachhaltigkeit

Die Globalisierung hat die Rahmenbedingungen für Unternehmen und Gesellschaft massgeblich verändert; sie stellt neue Herausforderungen für die Logistik sowohl aus ökonomischer wie aus ökologischer Sicht dar. Sind Ökologie und Ökonomie zwei unvereinbare Gegensätze?



Susanne Koch:
Logistik. Eine Einführung in Ökonomie und Nachhaltigkeit.
Springer-Verlag Berlin
Heidelberg, 2012.
ISBN 978-3-642-15288-7
Verkaufspreis CHF 11.60 bis 14.90 (je nach Verkaufsstelle)

Eine Zeittabelle erleichtert den Überblick von 1938 bis 1946; das Quellen- und Literaturverzeichnis und Sachwortverzeichnis vervollständigen das ausführliche und lesenswerte Werk.

Der Drei-Säulen-Ansatz geht von der Ökonomie, Ökologie, Gesellschaft und deren Integration aus. Die Autorin betrachtet die Prozesse, die für den Transport, die Speicherung und die Handhabung von Gütern benötigt werden, aus ökonomischer und ökologischer Sicht.

Ein erstes Kapitel ist den Grundlagen der Logistik gewidmet. Die Begriffsdefinitionen beinhalten den Ursprung des Begriffs «Logistik», die Entwicklung, Definitionen und die Logistiksysteme. In den Zielen der Logistik finden sich allgemeine Ziele, Einzel- und Bereichsziele sowie strategische und operative Ziele. Den Schluss bilden die systemtheoretischen Betrachtungen.

Das zweite Kapitel, der Hauptteil des Buches, behandelt das Prozessmanagement. Die Prozessorientierung und Wertschöpfung in der Logistik ist unterteilt in die Entwicklung der Logistik zur Querschnittfunktion und die Prozessorientierung der Logistik. Als Logistische Prozesse sind dargestellt: Auftragsabwicklung, Lagerhaltung, Transport, Beschaffungs-, Produktions-, Distributions- und Entsorgungslogistik.

Das Logistik-Controlling bildet das dritte Kapitel des Buches. Die Grundlagen enthalten die Begriffsbestimmungen und die Aufgaben und Ziele des Logistik-Controlling.

Im Aufbau einer Logistikkosten und -leistungsrechnung werden die Erfassung der Logistikleistung und der Aufbau einer Logistikkostenrechnung dargestellt. Zu Vergleichszwecken sind Kennzahlen und Kennzahlensysteme in der Logistik abgebildet.

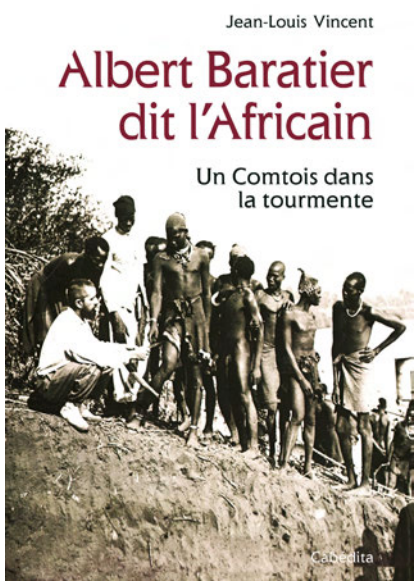
Das vierte Kapitel behandelt das Supply Chain Management. Die Einführung beinhaltet den Bullwhip-Effekt, Definitionen und die Elemente und Aufgaben des Supply Chain Managements. Aus der Transaktionskostentheorie, der Neuen Institutionenökonomik, den Interorganisationstheorien und ökonomischen Ansätze sowie den Strategischen Wettbewerbskonzepten ergeben sich die Gründe für das Entstehen von Supply Chains. Die Strategien im Supply Chain Management sind gegliedert in Kooperations- und Versorgungsstrategien. Als Instrumente zur IT-Unterstützung werden Electronic Data Interchange, Barcode und Radio Frequency Identification angeführt.

Im fünften Kapitel sind die Green Logistics dargestellt. Warum müssen wir handeln? Unter den Begriffsdefinitionen sind enthalten die CO2-Emissionen der unterschiedlichen Verkehrsträger, Externe Kosten des Verkehrs und Ansätze zur CO2-Reduzierung. Als Vermarktung der «Green Logistics» werden erwähnt: Green Logistics als Wettbewerbsvorteil und Kohlendioxid-(CO»)-Fussabdruck (Carbon Footprint). Green Washing beschliesst dieses letzte Kapitel. Ziel der jungen Disziplin «Green Logistics» ist, Ökonomie und Ökologie innerhalb der Logistik soweit miteinander zu verbinden, dass in beiden Bereichen jeweils die Ziele und Fragestellungen des anderen Bereichs beachtet werden.
Übungsfragen zu einzelnen Kapiteln sowie ein umfangreiches Abbildungs-, Tabellen- und Literaturverzeichnis nebst einem Sachverzeichnis ergänzen das für jeden Logistiker und an Logistik Interessierten lesenswerte Buch.

Roland Haudenschild

Albert Baratier dit L'Africain

Un siècle après sa mort, le général de division Albert Baratier mérite que sa vie atypique et glorieuse soit évoquée dans un livre, ce qui n'avait jamais été fait.



Le général de division Albert Baratier est mort en octobre 1917, dans une tranchée de première ligne, d'une embolie foudroyante, conséquence des maladies tropicales récurrentes contractées en Afrique. Passionné par ce continent et assoiffé d'action, il a, comme jeune officier, participé à trois missions africaines, dont la célèbre «mission Marchand» (1896-1899), où il a joué un rôle essentiel en reconnaissant les marais du Bahr-El-Ghazal, permettant ainsi l'accès à Fachoda. Explorateur autant que soldat, «reporter» et cartographe, il a relaté ses souvenirs africains dans plusieurs ouvrages. Parti à la guerre en 1914 à la tête de son régiment, stationné à Dole (Jura), il a été nommé général pendant la bataille de la Marne, puis en 1916 a reçu le commandement d'une division d'infanterie, à la tête de laquelle il se trouvait lors de sa mort.

Dans ce livre tout public, l'auteur s'attache à retranscrire le parcours militaire de cet officier, et à retracer ses aventures africaines. Né à Belfort, ayant une rue à son nom à Dole, où l'auteur a vécu dans sa jeunesse et où il est retiré, Baratier est au moins Comtois de cœur.

Jean-Louis Vincent:
Albert Baratier dit L'Africain.
168 pages, 2017
Editions Cabédita, 1145 Bière
ISBN 978-2-88295-775-7
Prix CHF 25.–

La passion d'un officier pour l'Afrique dans une société partagée sur la «colonisation» – les qualités humaines unanimement reconnues et les compétences scientifiques et militaires multiples de cet officier – le sentiment patriotique aigu des officiers de la IIIe République, partisans de la «plus grande France» mais aussi soucieux de la «ligne bleue des Vosges».

L'auteur
Ancien élève du Prytanée militaire de La Flèche, saint-cyrien, Jean-Louis Vincent a porté l'uniforme pendant près de cinquante ans. Il a terminé sa carrière militaire comme général de corps d'armée, major général de l'Armée de terre. Auditeur de l'Institut des hautes études de défense nationale, académicien titulaire de l'Académie de Franche-Comté, il donne régulièrement des conférences.

Rédaction

Was will Pro Militia?

Pro Militia ist eine Vereinigung ehemaliger und eingeteilter Angehöriger der Schweizer Armee sowie von Bürgerinnen und Bürgern, die im Sinne von Artikel 6 der Bundesverfassung zur «Bewältigung der Aufgaben in Staat und Gesellschaft» beitragen. Sie alle setzen sich ein für die Äussere und die Innere Sicherheit unseres Landes und daher für eine verfassungsmässige, bedrohungsgerechte, glaubwürdige und entsprechend finanzierte Milizarmee. Hauptzweck der Vereinigung ist die Herausgabe der gleichnamigen, dreisprachigen und unabhängigen Zeitung.

Que veut Pro Militia ?

Pro Militia est une association regroupant des militaires anciennement ou présentement incorporés dans l'armée ainsi que des citoyennes et des citoyens, tous soucieux de contribuer selon leurs forces à l'accomplissement des tâches de l'Etat et de la société comme stipulé à l'article 6 de la Constitution fédérale. Les uns et les autres s'engagent en faveur de la sécurité extérieure et intérieure de notre pays et donc pour une armée de milice fidèle à la Constitution, apte à faire face aux menaces de ce temps, crédible et financée à hauteur de ses responsabilités. La raison d'être de notre association est principalement de garantir la parution du journal « Pro Militia », un organe indépendant publié en trois langues.

Randbemerkung

Wie sicher ist die Schweiz?

Die im Mai publizierte Studie der ETH Zürich «Sicherheit 2017» erscheint bezüglich Sicherheit in der Schweiz sehr optimistisch: Über 90 Prozent der befragten Schweizerinnen und Schweizer fühlen sich in der heutigen Zeit in unserem Land «sicher» bis «sehr sicher».

Drei Viertel (76%) aller Befragten beurteilen zudem die nähere Zukunft der Schweiz (auf 5 Jahre) «eher optimistisch» im Gegensatz zur Weltlage, die 73% «eher pessimistisch» bis «sehr pessimistisch» beurteilen. Da stellt sich einem aufmerksamem Beobachter die Frage, ob unser Land auch künftig eine Sicherheitsinsel inmitten einer zunehmend unsicheren Welt bleiben könne – oder ob dieser Optimismus nicht vielleicht doch eher einem naiven Wunschdenken entspringt.

Wie würde wohl das Umfrageergebnis ausfallen, wenn auch bei uns ein Anschlag stattfände? Natürlich wünschen wir uns alle, der heutige sichere Zustand der Schweiz möge weiterbestehen. Nur: Wer heute den Rechtsstaat vertritt, bietet dem Islamischen Staat bereits Anlass zu Terror. Ein Beispiel: Im Mai hat der Regierungsrat des Kantons Zürich eine Tagung des Islamischen Zentralrates der Schweiz wegen dessen Grundhaltung untersagt. Die Tagung wurde dann in Istanbul durchgeführt. Zürich hat richtig gehandelt, doch seien wir froh, wenn dieser Entscheid keine Folgen hat.
Die Lage erfordert auch von uns höchste Aufmerksamkeit. Das zeigt der überraschende Terroranschlag am Konzert von Ariane Grande am 22. Mai in Manchester. Wohl haben Schweizerinnen und Schweizer ein hohes Vertrauen in die Institutionen, besonders in die Polizei. Auch die Armee geniesst einen hohen Vertrauensbonus, dem sie heute jedoch kaum gerecht werden könnte. Sollte es Anschläge gegen Objekte geben, die für das Alltagsleben der Bevölkerung lebenswichtig sind, wäre die Armee kaum in der Lage, eine genügend grosse Anzahl dieser Objekte zu schützen. Eine teilweise oder totale Lahmlegung des täglichen Lebens wäre die Folge. Deshalb muss diesem Aspekt bei einem Neu-Aufbau der Armee der notwendige Stellenwert eingeräumt werden; damit das hohe Sicherheitsgefühl der Schweizerinnen und Schweizer erhalten werden kann und nicht ins Gegenteil umschlägt. Diese Meinung verficht mit Überzeugung

Argus

proTELL

«Das bestehende Waffenrecht ist mit mir nicht verhandelbar»

Interview mit Hans-Peter Wüthrich, Präsident von proTELL

Pro Militia hat das für die freiheitliche Schweiz äusserst gefährliche, geplante EU-Waffendiktat bereits in den Ausgaben 4/2016 sowie 2/2017 aufgegriffen. Im Folgenden veröffentlicht Pro Militia ein Interview mit dem neuen Präsideten von proTELL, Brigadier a D Hans-Peter Wüthrich. (Red.)

Herr Wüthrich, wo sehen Sie Ihre Hauptaufgaben und wo setzen Sie die Schwerpunkte Ihrer Tätigkeiten als neuer Präsident von proTELL?
Ich habe mir acht Schwerpunkte gesetzt. Es geht mir insbesondere darum:

- die heutigen Stärken von proTELL zu verstärken und erkannte Schwachstellen zu eliminieren.
- proTELL als «Bewahrer» eines liberalen Waffenrechts in der ganzen Schweiz zu verankern.
- den Bekanntheitsgrad unserer gemeinnützigen Gesellschaft markant zu steigern.
- den Schulterschluss mit allen Organisationen, denen das Recht auf Waffenbesitz und damit verbunden die Unabhängigkeit und Sicherheit unseres Landes ein zentrales Anliegen ist, zu fordern und fördern.
- proTELL als Sprachrohr und Vertreter für alle Waffenträger/Besitzer, Sammler, Schützen und Jäger zu etablieren.
- nicht zuzulassen, dass proTELL als eine Vereinigung von Waffennarren oder Rückwärtsgerichteten abgestempelt wird.
- die Sicherheit im Umgang mit sämtlichen Schusswaffen hochzuhalten und zu fördern.
- so rasch wie möglich die Komplettierung des Vorstandes von proTELL unter Einbindung der Frauen sicherzustellen.

proTELL möchte die Mitgliederzahl in den nächsten 18 Monaten verdoppeln. Wie wollen Sie dies erreichen?
- Mit einer starken Präsenz an möglichst vielen Veranstaltungen rund um das Schiesswesen, an Ausstellungen und Messen, durch eine proaktive Kommunikation in den Medien und den Social Media Plattformen.
- Aufzeigen, dass durch eine Verschärfung der EU- Waffenrichtlinien alle unbescholtenen Bürgerinnen und Bürger der Schweiz direkt oder indirekt betroffen sein werden. Schon alleine durch die Tatsache, dass einmal mehr EU-Recht übernommen werden soll und wir, um das zu verhindern, deshalb auf eine sehr breite Unterstützung der Bürgerinnen und Bürger unseres Landes angewiesen sind.
- Die breite Öffentlichkeit und alle Waffenbesitzer informieren, dass den Mitgliedern von proTELL, bei Rechtsfragen und Streitigkeiten rund um den Schusswaffenbesitz, juristische Unterstützung angeboten wird.
- Durch eine gezielte Förderung eines Gesellschaft-Spirit über die Sprachgrenzen hinweg.

Was ist das Ziel von proTELL betreffend die Umsetzung der neuen EU-Waffenrichtlinie in der Schweiz? Wo sind für proTELL die roten Linien?

Hans-Peter Wüthrich, Brigadier a D ist seit Juni 2017 Präsident von proTELL.

Das bestehende (liberale) Waffenrecht der Schweiz ist mit mir als Präsident von proTELL nicht verhandelbar. Das bedeutet, dass wir keine Verschärfung des bestehenden Gesetzes akzeptieren.
Die roten Linien sind:
- kein nationales Waffenregister
- keine obligatorische Vereinsmitgliedschaft mit einem Zwang zu regelmässigem Schiesstraining
- keine regelmässigen Gesundheitsuntersuchungen für Waffenbesitzer
- keine automatischen Anpassungen (gemeint sind: Verschärfungen) der Richtlinien im Rhythmus von 5 Jahren
- keine Reduktion der Anzahl Patronen in den Magazinen von automatischen Waffen
- die Heimabgabe der persönlichen Waffe nach Absolvierung der obligatorischen Militärdienstpflicht muss gewährleistet bleiben

Was ist für Sie persönliche der gefährlichste Aspekt der neuen EU-Waffenrichtlinie?
Unbescholtene Bürgerinnen und Bürger unseres Landes unter Generalverdacht zu stellen, Gefährder, potentielle Verbrecher oder gar Terroristen zu sein. Gleichzeitig aber zu wissen und in Kauf zu nehmen, dass sich Verbrecher an keine Richtlinien halten und auch immer bewaffnet sein werden.
Deshalb werden wir uns mit aller Deutlichkeit, Konsequenz und Härte, unter Anwendung des geltenden Rechts und unter Einhaltung der demokratischen Regeln, dem Diktat dieser EU-Bürokraten entgegenstellen.

Was wird geschehen, wenn es nicht gelingt, die Umsetzung im Sinne von Bundesrätin Simonetta Sommaruga zu verhindern?
Zuallererst müssen wir unsere Justizministerin dazu bringen, mit der EU über Sonderregelungen für die Schweiz hart und kompromisslos zu verhandeln.
Sollten Sonderregelungen für die Schweiz tatsächlich gefunden werden, könnten sehr viel Energie und Nerven gespart und grosse Spannungen und Auseinandersetzungen vermieden werden.

Sollten aber die EU-Waffenrichtlinien ohne Sonderregelungen übernommen und in ein Gesetz gegossen werden, so wird ein Kampf gegen dieses EU-Diktat unausweichlich sein.
Zusammen mit allen Organisationen, denen die Unabhängigkeit und Sicherheit unseres Landes als grundlegende Werte von zentraler Bedeutung sind, werden wir das Referendum ergreifen und den Abstimmungskampf geschlossen und zielgerichtet führen.
Aus diesem Grund habe ich das Präsidium von proTELL übernommen, aus tiefster Überzeugung, einer guten Sache zu dienen!

proTELL
Gesellschaft für
ein freiheitliches Waffenrecht
Société pour un droit libéral
sur les armes
Società per un diritto liberale
sulle armi
www.protell.ch

www.promilitia.ch
Besuchen Sie unsere neue Internet-Seite!

Werden Sie Mitglied von Pro Militia!
Devenez membre de Pro Militia!
Diventate soci di Pro Militia!

Anmeldetalon nur für Neumitglieder
Uniquement pour de nouvelles admissions
Da utilizzare solo dai nuovi soci

Name/*nom*/cognome

Vorname/*prénom*/nome

Geburtsdatum/*date de naissance*/data di nascita

Strasse Nr./*rue n°*/via n°

PLZ, Wohnort/*NPA, domicile*/NPA, domicilio

Datum/*date*/data

Unterschrift/*signature*/firma

Bitte einsenden an/renvoyer s.v.p. à:
Pro Militia
Postfach/case postale 369; 3000 Bern 14
Konto/Conto Credit Suisse AG, 8070 Zürich
IBAN: CH 89 0483 5099 9136 2100 0

Jahresbeitrag Fr. 25.– / *Cotisation annuelle Fr. 25.–*

Dal Ticino e dal Grigioni italiano spedire p.f. a:
Pro Militia, Sezione della Svizzera Italiana
Alessandra Isotta, Via dei Sindacatori 5, 6900 Massagno
Conto postale 69-1062-5

Tassa sociale annua fr. 30.–

Pro Militia

Impressum

27. Jahrgang/27e année/27° anno

Erscheint vierteljährlich/
Paraît trimestriellement/
Trimestrale

Nummer/Numéro/Numero 3/2017, 04.09.2017

Abschlussdatum/Date de clôture/
Data di chiusura: 24.08.2017

Druckauflage/Tirage/Tiratura:
4 500

Nächste Nummer/Prochain Numéro/Prossimo Numero 4/2017
Redaktionsschluss/
Délai de rédaction/
Termine di redazione:
27.10.2017

Erscheinungsdatum/
Date de parution/
Data di pubblicazione:
20.11.2017

ISSN 1662-5560

www.promilitia.ch

Herausgeber/Editeur/Editore

Pro Militia
Vereinigung ehemaliger und eingeteilter Angehöriger der Schweizer Armee/Association d'anciens militaires et de militaires incorporés de l'Armée suisse/Associazione di ex militari e di militari incorporati dell'Esercito svizzero

Präsident
Président/Presidente:
Hermann Graf

Vizepräsident/Vice-président/Vicepresidente: Peter Schneider

Presidente Sezione della Svizzera Italiana (SSI): Angelo Polli

Insertionsbedingungen:

Format	CHF
1/1 Seite	1500.–
½ Seite hoch/quer	800.–
¼ Seite hoch/quer	500.–
1/8 Seite hoch/quer	300.–

4-farbig oder schwarz/weiss

www.promilitia.ch

Chefredaktor/Rédacteur en chef/Caporedattore:
Martin Fricker,
redaktion@promilitia.ch
martin.fricker@martinfricker.ch

Geschäftsstelle/Secrétariat/Ufficio
Postfach/Case postale/Casella postale 369, 3000 Bern 14
sekretariat@promilitia.ch

Druck und Versand/Impression et expédition/Stampa e spedizione:
Stämpfli AG, Postfach, 3001 Bern

Copyright © Pro Militia
Alle Rechte vorbehalten/
Tous droits réservés/
Tutti i diritti riservati

Einzelverkaufspreis: CHF 5.–
Bezugsquelle: Geschäftsstelle Pro Militia

Mitglied der Vereinigung Europäische Militärfachpresse
Membre de l'association de la presse militaire européenne
Membro dell'associazione della stampa militare europea