

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 43 (1967-1968)  
**Heft:** 9  
  
**Rubrik:** Militärische Grundbegriffe

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

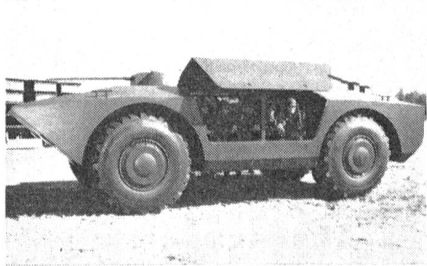
**Download PDF:** 15.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Blick über die Grenzen

### Vorstellung neuer amphibischer Fahrzeuge

Die seit etwa 12 Jahren auf den Bau von amphibischen Fahrzeugen spezialisierten Kaiserslauterner Eisenwerke haben jetzt ein bei ihnen selbst entwickeltes amphibisches Transport- und Aufklärungskampffahrzeug in Koblenz Bundeswehrtechnikern vorgestellt. Das Programm, welches gezeigt wurde, sieht eine ganze amphibische Fahrzeugfamilie vor. Zu ihr gehören Kampf-, Späh- und Schützenpanzer sowie ein Lastkraftwagen. Durch überdimensionierte Niederdruckreifen will man die Ketten ersetzen. Den Luftdruck



der Reifen kann der Fahrer bestimmen und ihn sogar während der Fahrt verändern. 100 Kilometer soll das Fahrzeug trotz durchschossener Reifen fahren können, ohne etwas von seinen guten Fahreigenschaften einzubüßen. Ein leistungsfähiger Mehrstoffmotor – je nach Fahrzeugtyp 200 bis 350 PS – bewirkt über eine elastische Gelenkwelle und elektromagnetische Schaltkupplung zum Ruderpropeller im Heck den Antrieb im Wasser. Die Bedienungseinrichtung, gleich ob für die Land- oder Wasserfahrt, befindet sich im Bug des Fahrzeuges, ebenfalls eine Seilwinde für Bergungsarbeiten. Geschwindigkeiten wurden mit 85 km/h an Land und 12 km/h zu Wasser angegeben. Der zur Zeit entwickelte 7-Tonnen-Lastkraftwagen – in der Planung sind noch ein 4- und 10-Tonnen-Lkw vorgesehen – soll ein Fahrerhaus für vier Personen erhalten. Für Ladearbeiten ist ein montierter Bordkran bestimmt.

Für den Radpanzer sind vier Mann Besatzung, eine 90-mm-Kanone und ein koaxiales MG vorgesehen. Das Höchstgewicht beträgt 19 Tonnen. Den Spähpanzer plant man mit einer 20-mm-Kanone, einem koaxialen MG und wahlweise einem Raketenabschußurm auszurüsten. Der Schützenpanzer erhält 250 PS und kann 12 Soldaten einschließlich ihrer Waffen und Ausrüstung aufnehmen. Für die Bewaffnung sind vorläufig entweder eine 20-mm-Kanone oder nur eine Halterung für ein MG oder zwei Fla-MG vorgesehen. Joch. Prehl

## Militärische Grundbegriffe

### Die Wehrsteuer

Zur Deckung der während des aktiven Dienstes entstandenen Mobilmachungskosten wurde vom Bundesrat auf das Jahr 1941 die «eidgenössische Wehrsteuer» eingeführt, welche unter mehrmaligen Verlängerungen heute noch gilt und vorläufig bis ins Jahr 1974 laufen wird. Diese direkte Bundessteuer wurde ursprünglich auf Grund der dem Bundesrat zustehenden, außerordentlichen Vollmachten erlassen, nämlich mit dem Bundesratsbeschuß vom 9. Dezember 1940 über die Erhebung einer Wehrsteuer (Wehrsteuerbeschuß) «zum Zwecke der Tilgung und Verzinsung der Ausgaben zu Lasten der bis Ende 1940 bewilligten außerordentlichen Kredite für die Verstärkung der militärischen Landesverteidigung und der Kosten des Aktivdienstes». Angesichts dieser eindeutig und abschließend umschriebenen Zweckbestimmung der neuen Bundessteuer, die – neben anderen Einnahmen des Bundes – ausdrücklich dazu bestimmt war, die aktivdienstbedingten Wehraufwendungen der Eidgenossenschaft zu decken, war die Bezeichnung als «Wehrsteuer» ursprünglich durchaus gegeben und richtig. Die anfänglich nur für die Jahre 1941 bis 1945 vorgesehene Wehrsteuer ist seither zur dauernden Einrichtung geworden, indem ihre Erhebungsdauer nicht weniger als sechsmal verlängert wurde. Im Jahre 1949 wurde sie aus dem Voll-

machtenrecht herausgelöst und in der Bundesverfassung verankert. Heute beruht sie auf dem Bundesbeschuß vom 27. September 1963 über die Weiterführung der Finanzordnung des Bundes, der in der Volksabstimmung vom 8. Dezember 1963 angenommen worden ist, und welcher die Wehrsteuer bis ins Jahr 1974 befristete. Gemäß Artikel 41, Absatz 5 der Bundesverfassung ist es Sache der Bundesgesetzgebung, eine abschließende Wehrsteuergesetzgebung aufzustellen; hierfür sind die Vorarbeiten im Gang.

Bei der Wehrsteuer handelt es sich um eine direkte Steuer des Bundes, die von allen, der schweizerischen Steuerhoheit unterstehenden natürlichen und juristischen Personen von ihrem Einkommen geleistet werden muß. Diese Steuer wird unter der Aufsicht des Bundes von den Kantonen erhoben; ihr Ertrag fließt zu 70 Prozent dem Bund und zu 30 Prozent der Kantone zu. Sowohl der Bund als auch die Kantone verwenden diese Steuererträge für die Deckung ihrer allgemeinen Staatsausgaben. Es ist also keineswegs so, daß der Bund die Einkünfte, die ihm aus der Wehrsteuer zufließen, irgendwie aussondern und ausschließlich für militärische Zwecke verwenden würde, vielmehr gelangen die Wehrsteuererträge, wie alle andern Einnahmen des Bundes, in die allgemeine Staatskasse und dienen somit zur Deckung des gesamten Finanzbedarfs des Bundes, worunter sich natürlich – neben vielen andern – auch die Militärausgaben befinden.

Mochte der Name «Wehrsteuer» während der Aktivdienstjahre richtig gewesen sein – heute ist er es sicher nicht mehr. Die Wehrsteuer ist heute nicht mehr eine auf die Finanzierung der Wehrausgaben des Bundes ausgerichtete Bundessteuer, sondern eine allgemeine direkte Bundessteuer, ohne besondere Zweckbestimmung. In der Öffentlichkeit gibt man sich über diesen Sachverhalt nicht immer Rechenschaft, was zur Folge hat, daß nicht selten der Aegerer über die Wehrsteuerpflicht zu Unrecht auf die Armee übertragen wird. Im Interesse der sachlichen Klarheit, aber auch mit Rücksicht auf die Armee, wäre es sehr zu wünschen, wenn die sachlich unrichtige

## Flugzeugerkennung

### Dassault Mirage III S/RS/BS

Einsitziges Jagd-, Erdkampf- und Aufklärungsflugzeug französischen Ursprungs. Für die Schweizer Flugwaffe wurden bestellt:

- 36 Mirage III S, Jagd- und Erdkampfflugzeug, Lizenzbau
- 18 Mirage III RS, Aufklärer, Lizenzbau
- 4 Mirage III BS, zweisitziges Trainingsflugzeug, in Frankreich gekauft
- 1 Mirage III C, Versuchsflugzeug, in Frankreich gekauft

Angetrieben von einem Strahltriebwerk SNECMA Atar 9C mit 4280 kp ohne und 6180 kp mit Nachbrenner. Für Kurzstarts kann ein Raketenmotor SEPR 844 von 80 Sekunden Brenndauer und 1530 kp Schub in Meereshöhe eingebaut werden. Spitzengeschwindigkeit in 12 200 m Höhe 2230 km/h (Mach 2,3); max. Dauergeschwindigkeit 1910 km/h (Mach 1,8).

Bewaffnung: zwei DEFA-Kanonen 30 mm, Bomben, Raketen, Luft-Luft-Lenk Waffen Sidewinder und Falcon, Luft-Boden-Lenk Waffen Nord AS-30. Max. Startgewicht 13 500 kg.

Die Mirage III S ist im wesentlichen identisch mit dem Basismuster Mirage III E, weist aber eine beiklappbare Rumpfnase, verstärktes Fahrwerk sowie eine amerikanische TARAN-Elektronik auf.



## Erstklassige Passphotos

*Pleyer* - PHOTO

Zürich Bahnhofstrasse 104

Bezeichnung «Wehrsteuer» bei nächster Gelegenheit durch einen richtigen Namen ersetzt würde – spätestens bei der Neuordnung vom Jahre 1976.

Im Volksmund ist bisweilen noch der Ausdruck «Militärsteuer» zu hören. Als «Militärsteuer» wurde früher der heutige «Militärpflichtersatz» bezeichnet – eine Benennung, die mit Recht aufgegeben wurde, weil sie falsch war. Denn der Militärpflichtersatz ist – obschon er auf eidg. Boden von der eidgenössischen Steuerverwaltung betreut wird – keine Steuer im Rechtssinn, sondern eine Ersatzabgabe, die von jenen Wehrpflichtigen erbracht werden muß, die aus irgendwelchen Gründen ihre Wehrpflicht nicht mittels persönlicher Dienstleistung erfüllen können. Bei diesen Wehrpflichtigen tritt die finanzielle Ersatzleistung als subsidiäre Pflicht an die Stelle der persönlichen Wehrpflichtenerfüllung. Der Militärpflichtersatz beruht denn auch nicht auf der Fiskalhoheit – seine fiskalische Bedeutung ist gering – sondern auf der Wehrhoheit des Bundes, und seine schuldhaftige Nichterfüllung wird in erster Linie strafrechtlich geahndet, wozu allerdings wenn nötig auch noch die Eintreibung auf dem Weg der Schuldbetreibung hinzukommt. K.

## Schweizerische Armee

### Gesucht: Neue Erdkampfflugzeuge für unsere Luftwaffe

Neuer Mirage-Skandal soll vermieden werden

Von Ph. Stauber, Uster

Das EMD befaßt sich wieder einmal mit der Beschaffung von neuen Flugzeugen. Die in den Jahren 1951–1954 in der Schweiz in Lizenz hergestellten knapp 300 englischen Erdkampfflugzeuge vom Typ DH-112 «Venom» sollen nach und nach aus dem Flugdienst zurückgezogen und durch moderne Einheiten ersetzt werden.

Um ein zweites Mirage-Debakel zu vermeiden und den Empfehlungen der Mirage-Kommission Folge zu leisten, wird bei der Typenwahl ein vom bisherigen Modus abweichendes Verfahren verfolgt: Nach Untersuchung des weltweiten Angebotes sind neun verschiedene Muster in die engere Wahl gezogen worden und sind jetzt Gegenstand eingehender Vergleiche und Analysen. Auf Grund dieser Ergebnisse kommen zwei bis drei Typen in die Schlussrunde. Von diesen Flugzeugmustern werden einzelne Einheiten beschafft und in der Schweiz praktisch erprobt werden, worauf dann ca. Anfang 1970 der endgültige Entscheid gefällt wird. Das neue Erdkampfflugzeug soll, wenn möglich, in der Schweiz in Lizenz fabriziert werden.

Im folgenden stellen wir unseren Lesern die in Erwägung gezogenen neun Flugzeugtypen vor, ohne dabei auf Einzelheiten näher einzugehen.

### Dassault «Mirage 5»



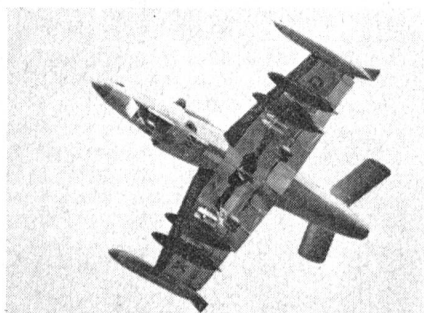
Aus der Mirage III haben die französischen Dassault-Werke ein ebenfalls polyvalentes Kampfflugzeug, die Mirage 5, entwickelt. Die äußeren Abmessungen der Mirage 5 sind grundsätzlich dieselben wie die des Basismusters, ebenso ist die Mirage 5 mit dem gleichen Triebwerk ausgerüstet.

Der wesentliche Unterschied besteht in der stark vereinfachten elektronischen Ausrüstung. Dadurch vermindert sich der Aufwand an Wartung beträchtlich, und zugleich können die Anschaffungskosten wesentlich gesenkt werden.

Durch eine Verstärkung der Flugzeugstruktur und durch den Einbau von zusätzlichen Treibstofftanks kann die Mirage 5 gut für Erdkampfmmissionen eingesetzt werden. An sieben Stationen unter Tragfläche und Rumpf können insgesamt mehr als vier Tonnen an Außenlasten mitgeführt werden. Die hohe Spitzengeschwindigkeit von Mach 2,2 ist auch für die Mirage 5 beibehalten worden.

Die französische Luftwaffe hat vorerst 50 Einheiten bei Dassault in Auftrag gegeben. Die Mirage 5 kommt auf rund 5 Millionen Franken zu stehen.

### FFA AA-7

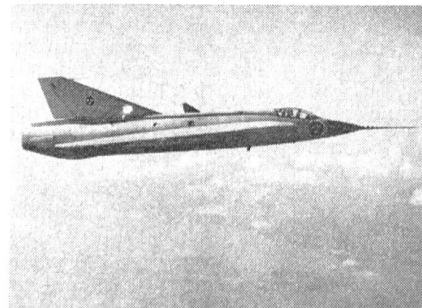


Weiterentwicklung des früheren P-16, der vor neun Jahren vom EMD während der fortgeschrittenen Flugerprobung plötzlich abbestellt worden war.

Der AA-7 ist mit einem Atar 9-Triebwerk, dem gleichen wie unsere Mirage IIIS, ausgerüstet und erreicht hohe Unterschallgeschwindigkeit (Mach 0,96). Das schweizerische Herstellerwerk FFA hat die aerodynamisch gute Flugzeugzelle des P-16 für den neuen AA-7 beibehalten. Durch den Einbau des stärkeren Triebwerkes wurden die Steigleistungen des nach schweizerischen Maßstäben konstruierten Tiefangriffs- und Erdkampfflugzeugs trotz relativ großer Kampflast merklich verbessert. Die Bewaffnung des

P-16 wurde beibehalten: zwei Kanonen und Außenlasten konventioneller Art. Der AA-7 befindet sich erst im Prototypen-Stadium und muß bis zur Serienreife weiterentwickelt werden. Der Stückpreis der AA-7 wird mit 4,5 Millionen Franken angegeben, bei einer Hunderterserie reduziert sich der Preis pro Flugzeug auf 3,6 Millionen Franken.

### Saab J-35X «Draken»

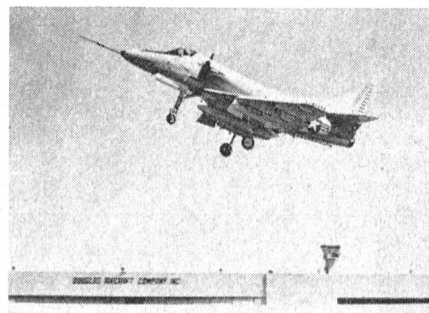


Die «Draken» wurde bereits bei der letzten Flugzeugbeschaffung für unsere Luftwaffe in Erwägung gezogen, schließlich aber zugunsten der französischen Mirage III zurückgestellt.

In verschiedenen Ausführungen als Aufklärer, Abfangjäger und Erdkampfflugzeug steht die J-35 seit 1960 im Dienst der schwedischen Luftstreitkräfte. Mit einem Nachbrenner ausgerüstet, erreicht die «Draken» hohe Uberschallgeschwindigkeiten (Mach 2+), verfügt aber dank dem Doppeldeltaflügel auch über gute Langsamflugeigenschaften. An neun(!) Pylonen unter Tragfläche und Rumpf können Außenlasten aller Art mitgeführt werden. Mit einem Abfluggewicht von 16 Tonnen ist die «Draken» ein sehr schweres Flugzeug.

Unter der Bezeichnung J-35X bietet Saab eine spezielle Exportversion mit erhöhter Treibstoffzuladung und somit vergrößerter Reichweite an.

### Douglas McDonnell A-4F «Skyhawk»



Die «Skyhawk» ist das besterprobte aller in Erwägung gezogenen Flugzeuge. Die insgesamt sechs verschiedenen Versionen des bordgestützten Erdkampfflugzeuges stehen teilweise seit 1956 im Dienst der US Navy und werden auch in Vietnam eingesetzt. Die neueste Variante A-4F wird seit 1966 für die amerikanische Marine-Luftwaffe produziert und weist gegenüber ihren Vorgängern unter anderem ein stärkeres Triebwerk sowie ein verbessertes Rettungssystem für den Piloten auf.

An Außenlasten können 5360 kg Bomben, Raketen und Lenk Waffen mitgeführt werden. Diese Nutzlast übertrifft sogar das Leergewicht der A-4F von 4200 kg. Wie die Erfahrungen zeigen, bleibt die Ma-