

Ba - 8. Dez. 70 1.0

o.713.27.U'ch 32 - STR/am

Den 1. Dezember 1970

VERTRAULICHNotiz an den Politischen DokumentationsdienstBesuch einer schweizerischen Delegation  
bei der Israel Aircraft Industry (IAI)

In der ersten Hälfte des Monats November besuchte eine gemischte Delegation des Luftamtes und des Politischen Departements das Hauptquartier der UNTSO in Jerusalem. Im Rahmen dieser Besuchsreise stattete die Delegation im Beisein von Herrn Botschafter Hess und auf Vermittlung der BALAIR auch der Israel Aircraft Industry (IAI) einen halbtägigen Besuch ab. Diese Gesellschaft besorgt die Wartung gewisser Flugzeuge der BALAIR.

Fast gleichzeitig erschien in No 525 der NEUEN ZÜRCHER ZEITUNG vom 11. November ein dieser Notiz beiliegender und mit Y.E. gezeichneter Artikel, der einen grossen Teil der Informationen wiedergibt, die von Generaldirektor Yoran in einem kurzen Exposé auch der Delegation zur Kenntnis gebracht wurden.

Das Besuchsprogramm der Delegation umfasste auch einen Rundgang durch die Werkhallen der IAI, der den Teilnehmern in markanter Weise vor Augen führte, über welcher weit entwickelten Basis die israelische Flugzeugindustrie bereits verfügt. Dass Israel über eine auf so hoher technischer Stufe stehende Flugzeugindustrie verfügt, könnte unter Umständen von entscheidender kriegstechnischer Bedeutung sein. Die israelischen Gesprächspartner verhehlten denn auch nicht, wie sehr das verteidigungspolitische Element das gesamte Tätigkeitsprogramm der Gesellschaft beeinflusst. So wurde der



Delegation eine im Sechstagekrieg durch Absturz stark beschädigte Mirage gezeigt, die von der IAI in mühseliger Kleinarbeit wieder rekonstruiert und Teil für Teil zusammengesetzt wurde; das Flugzeug soll in einigen Wochen wieder flugtüchtig sein. Die Gesprächspartner gaben als Begründung für dieses aussergewöhnliche Unternehmen an, dass für sie jedes flugtüchtige Flugzeug sähle, doch schien der Delegation das ganze Unterfangen nur sinnvoll im Hinblick auf einen möglicherweise geplanten Serienbau von Mirage-Flugzeugen. Nach Aussagen eines Ingenieurs der IAI soll im Übrigen zwischen der Firma Dassault und der IAI immer noch eine sehr enge Zusammenarbeit bestehen.

Als die Delegation darauf anspielte, dass die Rekonstruktion der beschädigten Mirage wohl nur mit Hilfe detaillierter Pläne möglich gewesen sei, antwortete der Sprecher der Gesellschaft in Anwesenheit des Schweizerischen Botschafters mit Augenzwinkern, dass es auch ohne Pläne gegangen wäre, dass man aber dank der vorhandenen Pläne viel Zeit gewonnen habe. Die Anspielung auf die Frauenknecht-Angelegenheit schien ihn offenbar nicht im geringsten überrascht zu haben oder zu beeindrucken. Dieser Vorfall scheint typisch für die manchmal beinahe an Arroganz grenzende Selbstsicherheit, mit der die Israeli, ohne irgend welche Rücksicht zu nehmen, ihre militärpolitischen Ziele verfolgen. Es fällt schwer, an eine spontane Reaktion der israelischen Gesprächspartner zu glauben. Dazu war der Besuch der Delegation zu gut vorbereitet, wie auch der gleichzeitig in der NZZ erschienene Artikel zu beweisen scheint.

Auf eine weitere Frage, ob der IAI auch eine Raketensektion angegliedert sei, lautete die Antwort des der Direktion angehörenden Gesprächspartners, dass eine solche Sektion existiere, dass es sich aber um eine derart geheime Angelegenheit handle, dass nicht einmal er wisse, wo sich diese befinde.

Im Übrigen schien den Vertretern der IAI durchaus daran gelegen, die schweizerische Delegation zu beeindrucken und sich der Schweiz gegenüber für Flugmaterial als potentieller Kunde oder Lieferant, zum mindesten aber als Gesprächspartner zu empfehlen. Dabei unterblieben auch Anspielungen nicht, dass die Schweiz dank

- 3 -

der Ausrüstung unserer Armee mit Mirage-Flugzeugen ein potentiell besonders interessanter Partner sei. Vorgebrachte Einwände mit Hinweis auf unsere Neutralitätspolitischen Prinzipien wurden mit dem Argument beantwortet, dass Israel zu schweigen wisse. Dem Verfasser dieser Notiz kam dabei unwillkürlich das Gespräch mit Transportminister Weizmann in den Sinn, über das unser Botschafter in Tel-Aviv in einem Brief vom 24. Juni 1970 (Ref. 361.0 - HH/dt) berichtete.

Wir wollten nicht verfehlen, Ihnen von diesen Beobachtungen und Gesprächen Kenntnis zu geben, möchten es aber Ihnen überlassen, zu entscheiden, ob die Angaben interessant genug erscheinen, um sie auch Ihren Kontaktstellen im BMD und bei der Bundespolizei zur Kenntnis zu bringen.

EIDG. POLITISCHES DEPARTEMENT  
Internationale Organisationen  
i. A.

Bodmer

Beilage erwähnt

Kopie mit Beilage zur Kenntnisnahme an  
- die Schweizerische Botschaft, Tel-Aviv  
- Herrn Botschafter Thalmann  
- Politischer Dienst West

Ba - 6. Dez 70 i. O

## Ausdehnung der israelischen Flugzeugindustrie

Y. E. Jerusalem, im November

Die Ausgaben Israels für die Verteidigung, die gegenwärtig etwa 27% des Bruttosozialproduktes verschlingen, tragen indirekt in einem gewissen Grad auch zur wirtschaftlichen Entwicklung des Landes bei. Für Verteidigungszwecke arbeitende Betriebe können schon heute einen Teil ihrer Produktion ausführen; der Gegenwert dieses Exports dürfte dieses Jahr 50 Mio. \$ erreichen. Andererseits wirkt sich die Tätigkeit dieser Betriebe auch auf die Entwicklung der einheimischen zivilen Produktion aus. Einer der auf diesem Gebiete erfolgreichsten Betriebe ist die *Israel Aircraft Industries Ltd.* Ursprünglich als ein dem Verteidigungsministerium unterstehender Betrieb gegründet, ist das Werk heute in der Leitung eine gewöhnliche kommerzielle Aktiengesellschaft, deren Aktienkapital sich in den Händen der Regierung befindet. Während es 1954 noch 500 Personen beschäftigte, waren es 1960 schon 3000, und heute ist es mit 12 000 Beschäftigten Israels *größter Industriebetrieb*. Einen noch stärkeren Anstieg weist der Umsatz auf, der von 8 Mio. israel. £ 1960 auf 130 Mio. 1969 zunahm. Der Besitzwert der Gesellschaft wuchs von 17 Mio. £ (1960) auf 76 Mio. £ (1968). Die durchschnittliche Gewinnspanne bei Bestellungen des Verteidigungsministeriums beträgt 8%, bei Exportaufträgen 15%.

Die Israel Aircraft Industries Ltd. hat ein vielfältiges Produktionsprogramm, das von hochkomplizierten Waffensystemen bis zur einfachen Klempnerarbeit reicht. Der Erfolg des Unternehmens ist nicht auf ein einzelnes Produkt zurückzuführen, sondern ergibt sich aus der Gesamtproduktion von Flugsystemen sowohl militärischer als ziviler Natur. Unter den Kontrahenten für die Ueberholung von Flugzeugen und die Lieferung von Ersatzteilen finden sich fremde Fluggesellschaften und Luftwaffenstäbe, die durch nichts gezwungen sind, sich an Israel zu wenden; das zeigt deutlich, daß die Israel Aircraft in Preis und Qualität konkurrenzfähig ist. Ein weiterer Grund für den Erfolg der Gesellschaft ist, daß ihr dank dem gut entwickelten Schulungs- und Ausbildungswesen Israels qualifizierte Arbeitskräfte zur Verfügung stehen.

Der Uebergang zur *selbständigen Produktion* von zivilen Flugzeugen kann als logische Folge der Sammlung von Wissen und von Erfahrung im Laufe des letzten Jahrzehnts interpretiert werden. Eine bekannte französische Flugzeugfabrik ist bereit, für die Montagelizenzen der Modelle «Arava» und «Jet Commodore» der Israel Aircraft mehrere Millionen Dollar zu zahlen. Die «Arava», ein Turbopropeller-Passagierflugzeug mit einer Flügelform, die Starten und Landen auf Kurzpisten ermöglicht, ist gänzlich von den Ingenieuren der Israel Aircraft entwickelt worden. Die Baurechte des «Jet Commodore» hat die Gesellschaft zusammen mit den dazugehörigen Werkzeugmaschinen von einer amerikanischen Gesellschaft erworben. Der «Jet Commodore» — in den USA «Jet Commander» genannt — ist ein Manager-Flugzeug in Luxusausführung. Bisher stehen allerdings den durch den Eintritt in den Flugzeugbau verursachten Ausgaben noch keinerlei nennenswerte Einnahmen gegenüber, und es fragt sich, ob der Staat als Alleinaktionär imstande sein wird, das Experiment zu finanzieren. Besonders gilt das für den «Jet Commodore», für den der Markt viel beschränkter ist als für die «Arava».