

**Zeitschrift:** ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft

**Band:** 136 (1970)

**Heft:** 1

**Artikel:** Die Militärfliegerei in Thun 1915 bis 1955

**Autor:** Küng, P.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-46081>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### 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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 20.01.2026

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

mangels Planung solche Nachteile erhöht werden, obschon sie auf ein erträgliches Maß reduziert werden könnten. Gerade im Bereich von Versetzungen, von Einsätzen an anderen Orten, von Zusammenstellung fester Teams, von Gewährung von Freizeit und Ferien ist beträchtlich mehr zu erreichen. Allerdings wird damit die Dispositionsfreiheit der Waffenchiefs beschnitten. Grundsätze verpflichten und schließen Willkür aus. Sie sind aber notwendig, gerade weil sich der Nachwuchs nicht gegen Erschwerungen des Berufes wehrt, sondern nur gegen solche, die an sich vermeidbar wären.

Eine wesentliche Neuorientierung wird auch in bezug auf das Rücktrittsalter notwendig sein. Es gibt keine Armee der Welt, die ihr Rückgrat, ihre Instruktoren, bis zum Alter von 65 Jahren beschäftigt. Aus personalpolitischen Überlegungen, aus Gründen der Beanspruchung im Beruf, aber auch im Hinblick auf die immer rascheren und intensiveren Umwälzungen im Wehrwesen muß gefordert werden, daß Offiziere, die nur bis zum Grade eines Obersten vorrücken, ferner Unteroffiziere im Alter von 55 Jahren zur vollen Altersrente zurücktreten können. Für Offiziere in Generalsrägen kann eine Staffelung bis zu 60 Jahre erfolgen. Im weiteren sollte man die Amtsduer von Waffenchiefs, Ausbildungschefs und Heeresinheitskommandanten auf 8 Jahre begrenzen, um eine den Änderungen angemessene Ablösung sicherzustellen.

Das Bild des Instruktors, der vom 45. bis zum 65. Altersjahr seine Laufbahn während 20 Jahren in manchen Fällen in untergeordneten Funktionen beendet, steckt tief im Bewußtsein des Nachwuchses. Es wird deshalb hervorgehoben, weil das gegenwärtige System nicht unbedingt den Untüchtigen in solchen Beschäftigungen zurückbehält und weil der schicksalshafte Entscheid, ob man Schulkommandant, Waffenchef oder Heeresinheitskommandant wird, nicht unbedingt von der Leistung oder von der besten Eignung abhängt. Man kann also das Schicksal der letzten 20 Jahre nicht oder nur teilweise beeinflussen. Um so wichtiger wird es, diese Zeit abzukürzen und die Rotationen zu intensivieren. Die finanziellen Folgen der vorgeschlagenen Neuordnung sind gering, wenn man das Gesamtinteresse unserer Armee als Richtschnur nimmt.

Reformen, wie sie hier vorgeschlagen werden, müssen von der Spitze kommen. Bundesrat und Parlament haben die Aufgabe, vom Instruktorenproblem nicht nur zu sprechen, sondern es zu lösen. Professor Röpke hat einmal gesagt, es sei nicht wahr, daß Politik die Kunst des Möglichen sei. Sie sei vielmehr die Kunst, das Notwendige möglich zu machen. Dies gilt auch für die Ausbildung der Armee und für die Personalpolitik im Instruktionskorps. Mit einem festen Willen, die Probleme zu lösen, wird sich zeigen, daß manches Tabu der heutigen Ordnung geändert werden muß, weil es notwendig ist, auch wenn auf den ersten Blick eine Änderung unmöglich erscheint.

### Zu verkaufen sehr gut erhaltene

#### Ausgeh-Uniform

für Größe ca. 170–178 cm  
sehr schlanke Statur. Preis Fr. 200.–

Anfragen erbeten an Telephon 051 974243

Dieser Nummer wird ein Prospekt des Seewald-Verlages in Stuttgart beigelegt.

## Die Militärfiegerei in Thun 1915 bis 1955<sup>1</sup>

Von Major P. Küng

Die Aufnahme des militärischen Flugbetriebs auf der Thuner Allmend, dem späteren «Militärfiugplatz Thun», geht auf den 1. Juni 1915 zurück und fällt mit der Aufnahme der staatlichen Flugzeugproduktion bei der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte zusammen. Die damalige Abteilung «Flug» der Konstruktionswerkstätte gründete und leitete Chefingenieur August Haefeli, vorher bei Henri Farman in Paris und bis 1915 bei den «Ago»-Flugzeugwerken in Berlin als Konstrukteur tätig.

Haefeli baute in Thun als erstes Baumuster seinen bekannten Doppeldecker mit Doppelrumpf DH 1, der schon im November gleichen Jahres flog. Es folgten der DH 2, dann die Schul- und Beobachterflugzeuge DH 3, DH 5 und DH 5a, ausgezeichnete Flugzeuge ihrer Zeit, auf denen das ganze damalige Pilotenkorps der Fliegertruppe bis in die späten dreißiger Jahre, aber auch die Flugkapitäne unserer Fluggesellschaften dieser Zeit fliegen lernten. Haefeli baute weitere Prototypen, so den DH 4, den MA 7 und den MA 8, mit welch letzterem der damalige Fabrikationschef und Einflieger der Abteilung «Flug», Max Cartier, 1928, nach erfolgreicher Teilnahme am internationalen Flugmeeting wegen Flügelbruchs ums Leben kam. August Haefeli starb 1961 in Thun.

1928/29 folgten die Prototypen Dewoitine D 9 und D 19 sowie der D 21, der in kleiner Serie vermutlich nach Argentinien geliefert wurde, und als letzte Typen folgten die Baumuster D 26 und der bekannte D 27, unser bestes Jagdflugzeug der dreißiger Jahre. Chefingenieur bis 1937 war Marcel Touret. Fabrikationschefs waren vorerst Dewoitine selbst, später Flugpionier Max Buri, der nachmalige erste Direktor des Eidgenössischen Flugzeugwerks in Emmen. Touret wurde von Jürg Branger, dem derzeitigen, verdienten Chefingenieur in Emmen, abgelöst.

Unter ihrer Leitung entstanden bis 1943 die bekannten Kampfflugzeuge CVe (Lizenz Fokker), D 27, C 35, C 3601 und C 3603, D 3800 (Lizenz Morane) und D 3801, die während des zweiten Weltkriegs mit zu den Einsatzverbänden unserer Flugwaffe zählten. Viele Entwürfe des Thuner Konstruktionsbüros verschwanden im Lauf der Jahre in den Schubladen, und vielversprechende Prototypen gingen nie in Serie, weil entweder durch Sparmaßnahmen blockiert oder durch militärpolitische Verhältnisse überholt. Die damalige Abteilung «Flug» weist aber bedeutende Erfolge auf, und mehrere ihrer Baumuster erreichten in erstaunlich kurzer Zeit Baureife und verdienten es, in der Geschichte der schweizerischen Waffentechnik erwähnt zu werden.

In dieser Thuner Zeit ließen ihr Leben für den Aufbau unserer Flugwaffe die Werkpiloten:

Hptm Max Cartier, abgestürzt am 24. Januar 1928 mit MA 8 in Thun;

Adj Uof Albert Cuendet, abgestürzt am 5. Januar 1932 mit D 27 in Thun;

<sup>1</sup> Diese Aufzeichnungen verdanke ich zum Teil dem Tagebuch von Herrn Jules Unternährer, alt Werkmeister der Abteilung der Militärfiugplätze in Thun. Durch seine Kenntnisse und seine langjährige Erfahrung als Flugzeug- und Flugmotorenspezialist, hat er wesentlich dazu beigetragen, die sprichwörtliche Zuverlässigkeit unseres Bodenpersonals auf dem ehemaligen Militärfiugplatz in Thun zu begründen. Herrn Prof. Ed. Amstutz Dübendorf, der die Geschichte dieses Flugplatzes aus dessen Anfängen miterlebt hat, danke ich für seine wertvolle Mitarbeit. Kg.

Hptm Jean Roubaty, abgestürzt am 6. Juni 1942 mit C 3603 bei Thun.

Aus dem Werkflugplatz auf der vorderen Allmend entstand 1915 der erste – wir nannten ihn den alten – Militärflugplatz mit einer Fläche von 95000 m<sup>2</sup>. Nach Abtragen des «Feldherrenhügels» in den Jahren 1928/29 wurde der Platz auf 240000 m<sup>2</sup> erweitert. 1918 baute die damalige KTA an der Rütlistraße vier Hangars sowie das Holzgebäude mit dem Konstruktionsgebäude Haefelis, bei der später gebauten, neuen Flughalle. Alle diese Bauten stehen heute noch. Im Sommer 1919 bezog das erste Detachement der damaligen Fliegerabteilung einen Außenposten in Thun und baute ihn im Laufe der Jahre zum permanenten Stützpunkt aus. Erster Chef war der Pilot-Unteroffizier Léon Progin (Bild 1), abgestürzt am 21. November 1920. 1923 wurde die erste Flugzeughalle in der mittleren Allmend bezogen, die heute den Panzertruppen dient. Die Eisenkonstruktion dieser Halle soll übrigens aus Bauteilen einer ehemaligen Zeppelinhalde stammen.

Am 23. Oktober 1919 hielt ein Organisationskomitee zur Planung eines «internationalen Flughafens Thun» seine erste und anscheinend auch letzte Sitzung ab.

Zweiter Chef des Militärflugplatzes Thun war sodann Oblt Karl Wuhrmann, 1921 bis 1924, der spätere Oberst Wuhrmann, verstorben 1949. Der bald zunehmende Flugbetrieb, die brummenden Motoren, der Donner der Geschütze des alten Artilleriewaffenplatzes sowie die Reiter der Regieanstalt prägten für viele



Bild 1. Wm Progin mit seinem «Morane-Saulnier MS. 29 C. 1», Baujahr 1918, 160-PS-Gnôme-Monosouape-9 -Rotationsmotor, Maximalgeschwindigkeit 208 km/h.

Jahre das Bild dieses Waffenplatzes und unserer Stadt. Man störte sich gegenseitig überhaupt nicht. Wurde geschossen, drehten wir nach links ab, sonst wurde auf Rechtsvolte geflogen. Diese Regelung galt denn auch bis zum Schluss.

1932 wurde das Pistenareal auf 475000 m<sup>2</sup> und schon 1944/45 auf 616700 m<sup>2</sup> erweitert. Der nahe Zielhang und dessen Vorgelände eigneten sich vorzüglich als Schießplatz und Bordwaffenerprobungsstelle bei Tag und Nacht. Versuchsschießen im Rahmen des Eidgenössischen Flugzeugwerks und der Abteilung der Militärflugplätze finden bis auf den heutigen Tag gelegentlich noch im Gebiet des Zielhangs statt.

Thun wurde aber auch schon sehr früh Stützpunkt für die Vermessungsliegerei der Eidgenössischen Landestopographie und der Vermessungsdirektion in Bern.

Hptm Robert Ackermann – der spätere Chef der Heeresmotorisierung – (1924 bis 1930) und Hptm Adolf Schaefer (1924 bis 1939) lösten Wuhrmann ab. Ihnen sind der Ausbau, aber auch die Ausbildungsarbeit zu verdanken, die in all den Jahren im Dienste unserer Waffe in Thun geleistet wurden

(Bilder 2 und 3). Am 23. April 1925 fliegt Hptm Cartier mit 9800 m neuen schweizerischen Höhenrekord mit einem MA 7. Ackermann und Schaefer leiteten gemeinsam das Flugtraining der in Thun trainierenden Besatzungen. Hptm Schaefer war ein glänzender Akrobatenlehrer, und seine Art, zu instruieren, zu erklären und zu kritisieren – oder auch vorzufliegen, war in der ganzen Waffe bekannt. Wenn immer nur möglich stand er aber am Reißbrett, entwickelte Fahrwerkbremse, Pilotensitze für



Bild 2. Hptm Robert Ackermann, Flugzeug Nieuport «Bébé 28 C. 1», Baujahr 1918, 160/170-PS-Gnôme-Monosouape-9 N-Rotationsmotor, Maximalgeschwindigkeit 196 km/h.



Bild 3. Hptm Adolf Schaefer, Flugzeug D 27, Baujahr 1928, 500-PS-H.S.-Motor, Lizenz Saurer/LFW, Maximalgeschwindigkeit 300 km/h.



Bild 4. Die Flugzeugbeschaffungskommission in Thun. Dieses Bild stammt vermutlich aus dem Jahre 1927 und zeigt vor dem Prototyp der Dewoitine D 19 von links nach rechts: Chefingenieur Haefeli, Ackermann, Doret, Cartier, Schaefer (in Zivil), Lang (KTA), Endtner (K+W), Müllet (Chef KTA), Jenny (K+W), Dewoitine, Cuendet

Rückenfallschirme, verbesserte oder entwickelte Waffeneinbauten oder Brennstoffanzeigegeräte usw. Von ihm stammen auch zahlreiche Entwürfe und Vorschläge für Kampfflugzeuge. Schaefer war ein begnadeter Techniker, und sein Urteil als Experte war sehr geschätzt.

Als Werkflugplatz hatte Thun denn auch immer etwas zu bieten. Alle Neukonstruktionen, Lizenzbauten oder die aus dem Ausland zur Erprobung abgestellten Baumuster wurden hier eingeflogen, geändert oder repariert. Die Übergabe des eingeflogenen Flugmaterials aus der Fabrik fand bis 1943 in Thun statt, und hier wurden neue Baumuster jeweils auch den Kommissionen der eidgenössischen Räte vorgeflogen (Bild 4).

1933 wurden die Trainingswochen eingeführt. Die Piloten rückten jeweils am Sonntagabend in Thun ein und wurden im Laufe des Samstags entlassen. Diese Trainingskurse dienten schon damals der Forderung im kleinsten und größeren Verband sowie der so notwendigen Zusammenarbeit mit den Bodentruppen. Es war damals auch noch üblich, daß eine junge Aufklärerbesatzung im «Heeresbericht» namentlich erwähnt wurde, so zum Beispiel dann, wenn ein Heereinheitskommandant deren Meldungen ignoriert und schließlich samt Stab und einem Teil seiner Regimenter gefangengenommen wurde. Wir flogen damals von Thun aus Aufklärung für die 2. Division; Übungsteilnehmer war Korpskommandant Guisan. Sein Kampf um richtiges Verhalten in Bewegung und in Deckung sowie sein Einsatz für eine leistungsfähige Flugwaffe sind besonders denen in Erinnerung geblieben, die das Vergnügen hatten, ihn in die Manöver zu fliegen. Seine profunden Kenntnisse im Bereich der Flugwaffe und die nach der Kommandoübernahme durch Divisionär Rihner möglich gewordene Öffnung im Sinne vermehrter Zusammenarbeit der Flugwaffe mit allen anderen Waffen haben sich in jeder Beziehung nur vorteilhaft ausgewirkt. Divisionär Rihner, Pionier aus der Bider-Zeit, kam von der Artillerie zur jungen Flugwaffe. Rihner war es, der dafür sorgte, daß wir endlich brauchbare Funkgeräte erhielten, die dieser Zusammenarbeit Luft/Luft und Luft/Boden ganz neue Dimensionen gab.

(Einflieger KTA), unter der äußersten Strebe Bundesrat Scheurer, Chef des Eidg. Militärdepartements, Divisionär Roost, Major i Gst Bandi, den späteren Chef der Flieger- und Flabtruppen und Oberst Immenhauser, Chef des damaligen Militärflugdienstes.

Thun, bekannter und beliebter Etappenort der internationalen Flugmeetings in den zwanziger und dreißiger Jahren, sah viele berühmte Kriegsflieger des ersten Weltkriegs, die die günstigen meteorologischen Verhältnisse dieses Platzes zu schätzen wußten. Wenn man praktisch nirgends mehr fliegen konnte – in Thun fand sich immer eine Möglichkeit, wenigstens zu einer Notlandung.

1927 landeten die «Ozeanflieger» Chamberlein und Levine – sie flogen einen einmotorigen, 300-PS-«Belanca»-Schulterdecker – von Warschau über Dübendorf und die Berner Alpen kommend mit Mittelholzer in Thun. Zum Empfang waren die bernische Regierung und die Thuner Stadtbehörden mit Regierungspräsident Moser und Stadtpräsident Amstutz (Vater von Prof. Ed. Amstutz) an der Spitze, die Kadettenmusik, die gesamte Schuljugend und viel Volk erschienen. Cartier und Schaefer flogen ihnen entgegen. In Bern wurden die Flieger anschließend vom Bundesrat zu einem Essen empfangen. Im Herbst gleichen Jahres führte Hermann Göring – der spätere Reichsmarschall – durch seinen Kameraden Hptm Richter in Thun einen schwedischen Fallschirm vor.

Am 13. Dezember 1929 verlangte Bundesrat Minger von den eidgenössischen Räten einen Kredit von 20 Millionen Franken für die Beschaffung von 105 neuen Kampfflugzeugen Fokker CVe und D 27. Am 4. Juni 1930 stimmte der Nationalrat mit 117 gegen 47 Stimmen diesem Kredit zu, mit der Klausel, ihn auf 5 Jahre zu verteilen. Wir möchten dem derzeitigen Chef des EMD zur laufenden Beschaffungsvorlage für die Flugwaffe ein ebenso freundliches Parlament und eine derart bescheidene Börse wünschen!

Der Zufall wollte es übrigens, daß ein Jagdflugzeug vom Typ D 9 auf das Scheunendach eines vehementen nationalrätslichen Gegners dieser Flugzeugvorlage aus dem Luzernbiet fiel. Der Pilot rettete sich derweil mit dem Fallschirm, und zwar als erster in der Geschichte unserer Flugwaffe. Diese 105 Flugzeuge wurden in den darauffolgenden Jahren in Thun gebaut und eingeflogen.

Am 17. April 1936 stand eine weitere Botschaft des Bundesrats über den Ausbau der Flugwaffe vor den eidgenössischen Räten. Es war dies eine entscheidend wichtige Vorlage, ohne deren Bewilligung durch das Parlament wir 3 Jahre später mit ganz untauglichen Mitteln hätten mobilisieren müssen. Es handelte sich unter anderen um die erste Serie Messerschmitt-Jagdflugzeuge und um die Serie C 35-Kampfflugzeuge – die letzteren wurden in Thun gebaut und eingeflogen.

Am 14. Juli 1936 landet Lt de Poutalès mit einem D 27 mit hoher Geschwindigkeit – die abgebrochene linke Flügelhälfte ließ er auf dem Dach der alten Post in Bern – glatt in Thun. Etwas später flogen die berühmten Flieger Doret und Lebrix mit einem Dewoitine-Langstreckenflugzeug aus Toulouse kommend in Thun ein; kurze Zeit nachher ging das Flugzeug beim Versuch zu einem Nonstopflug Paris-Tokio hinter dem Ural verloren. Nur Doret überlebte.

Die letzten drei Lenkballone der Ballonabteilung landeten am 10. September 1936 in Thun. Es war dies ihre letzte Fahrt; die aufgeblasene Konkurrenz hatte – in der Armee wenigstens – ausgedient (Bild 5).

Anläßlich des internationalen Flugmeetings 1937 machte Oberst Udet – der spätere Generaloberst – am 24. Juni eine Bauchlandung wegen Motorschadens an der Bahnlinie Schwäbis-Heimberg.

Der KTA-Chefpilot Ernst Wyß mußte wegen Flügelschwundungen mit dem Fallschirm aussteigen. Sein Flugzeug, der einzige Prototyp C 3600, ging bei Herblingen verloren. Am 7. März stürzte ein Morane D 3800 während des Landeanflugs im Schneegestöber auf der Höhe der heutigen neuen Dufourkaserne in eine Rekrutengruppe ab. Der Pilot blieb unverletzt, fünf Mann fanden leider den Tod!

Gegen Ende der vierziger Jahre wurde die Schaffung eines Panzerausbildungsplatzes dringend. Thun war dafür schon sehr früh ins Blickfeld gerückt, und zwar nicht zuletzt aus rein praktischen Gründen. Die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte

als potentielles Herstellerwerk und der Armeemotorfahrzeugpark als Reparatur- und Unterhaltszentrum waren ja auf dem Platz. Verhandlungen, mit dem Ziel, den Waffenplatz wie früher mit der Artillerie nunmehr auch mit den Panzertruppen gemeinsam zu benützen, verliefen positiv. Auch die Burgergemeinde war nach anfänglichem und begreiflichem Widerstand bereit, Terrain für die notwendige Erweiterung und zum Bau einer Betonpiste zur Verfügung zu stellen. Schließlich haben aber die Thuner Behörden in Bern interveniert, weil unzumutbare Lärmimmissionen befürchtet wurden und weil vor allem die Entwicklungsgebiete der Gemeinde im Raume des Flugplatzes selbst, in Schoren und gegen Allmendingen sowie im Lerchenfeld, tangiert worden wären. Der Beschuß, den Flugplatz aufzuhören, faßte das Eidgenössische Militärdepartement im Oktober 1953. Das Flugtraining mußte eingestellt, und die Anlagen am 31. Dezember 1955 an die Panzertruppen übergeben werden. Einziges Überbleibsel unseres Militärflugplatzes bleibt auch weiterhin eine Notlandepiste geringeren Ausmaßes, die unterhalten werden muß.

Am 31. Dezember 1955, 14.45 Uhr, hat das letzte Flugzeug Thun in Richtung Emmen verlassen. Die Milane kreisen seither ohne die großen Donnervögel über der Pforte zum Oberland. Was geblieben ist, ist die Erinnerung und die Freude am Fliegen, zum Wohl unserer schönen Schweiz. Die Waffenschmiede der Flugwaffe ist nach Emmen verlegt. Der Thuner Geist wirkt auch dort in unseren inzwischen ergraute Freunden und bei den Jungen weiter, er ist wach geblieben!

## Panzer der Schweiz aus ostdeutscher Sicht

*Vorbemerkung der Redaktion:* Es dürfte interessant sein, die Beurteilung unseres Panzers 61 aus ostdeutscher Sicht zu vernehmen und gleichzeitig festzustellen, welch politischen Zwecken auch technische Beschreibungen dienen können.

Der nur um ein Zitat der Firma Sulzer über die Kraftübertragung gekürzte Artikel ist in der Nummer 8/1968 der in Ostberlin erscheinenden Zeitschrift «Militärtechnik» entnommen.

Trotz der häufig als traditionell neutral zitierten Politik der Schweiz verfügt das Schweizer Bundesheer gegenwärtig über etwa 450 mittlere Panzer, ferner über eine beachtliche Zahl von Jagdpanzern und Schützenpanzerwagen. Dabei ist bemerkenswert, daß der Aufbau regulärer Panzereinheiten erst einige Jahre nach dem zweiten Weltkrieg begann. Seit dieser Zeit nämlich setzt sich auch bei den Eidgenossen die Erkenntnis durch, daß ein zukünftiger Krieg in Europa, als Klassenkrieg zwischen den beiden Weltsystemen, «Neutralität» im bisherigen Sinne ausschließen würde. Bestimmte Kreise der Großbourgeoisie reagieren dabei auf ihre Weise und fördern recht zielstrebig Tendenzen des Antikommunismus. Gleichzeitig sehen sich die Schweizer Politiker den Expansionsbestrebungen des westdeutschen Staates gegenüber und wissen aus der Vergangenheit, daß die deutschen Imperialisten jede Neutralität unter ihren Stiefel treten, wenn es ihren Absichten dient. Diese Situation, die nur durch ein System der europäischen Sicherheit zu lösen ist, haben sich Vertreter der großen Konzerne und Militärs zunutze gemacht, um die Regierung zu ständig höheren Rüstungsausgaben zu veranlassen und sich nach und nach einen immer größeren Teil des Rüstungsprofits selbst zuzuwirtschaften.



Bild 5. Drei Motorlenkballons der schweizerischen Ballonabteilung bei der letzten Landung in Thun. Traggasvolumen 1400 m³, Motor SH 14, 160 PS, Geschwindigkeit bis 60 km/h, Besatzung 3 Mann.