





Am 31. Juli 1914 wurde ich nach Bern zum Chef des Nachrichtendienstes im Generalstab befohlen und mit der Aufstellung der Fliegertruppe betraut. Ein Bogen weisses Papier, ein Bleistift und ganz oben im Ostflügel des Bundeshauses ein kleines, ruhiges Zimmer zu meiner Verfügung: das war die Ausgangssituation für unsere Militäraviatik. Ich stand im wahren Sinne des Wortes vor einem Nichts.

Meine bisherige Tätigkeit als Kavallerieinstructor hatte mit der mir nun zugewiesenen Aufgabe nichts gemeinsam. Seit meinen letzten Flügen 1911 in Darmstadt hatte ich die Entwicklung der Aviatik nicht anders verfolgt als jeder Privatmann, der sich für diese neue Erfindung interessierte, das heisst in der Tagespresse. Über die schweizerische Aviatik im Besonderen wussten der Generalstab und ich ungefähr gleichviel. Es war leider wenig genug. Ausser Bider kannte ich nur wenige Schweizerflieger und alle nur dem Namen nach.

Mein nunmehriger Vorgesetzter hatte in diesen Mobilmachungstagen anderes zu tun als an den Hauptmann im obersten Stock zu denken. Ich begriff dies vollkommen, und er konnte vor zudringlichen Fragen meinerseits sicher sein. Dies umso mehr, da ich ohnehin nicht gern frage, denn auf gestellte Fragen folgen notgedrungen Ratschläge und Weisungen, denen – wenn sie von oben kommen – auch nachgelebt werden muss, auf Kosten der eigenen Initiative. Anders ist's ums Befragen über die Meinung der Untergebenen. Ihre Äusserung soll angehört, oft sogar gefordert werden. Ob dann jener, der die Verantwortung trägt, danach handelt, ist seine Sache.

Als Erstes musste ich nun trachten, Bider zugeteilt zu bekommen. Er war über alles, was die schweizerische Aviatik betraf, am besten orientiert. Bider war als Korporal mit den Basler Guiden eingerückt, also leicht herbeizubringen. Bis zu seinem Eintreffen konnte ich die Kavallerie Mitrailleur Kompanie meinem Nachfolger übergeben und von den braven Mitrailleurs, die an die Grenze rollen sollten, Abschied nehmen. Nachher machte ich der Landesausstellung einen Besuch und beschlagnahmte kurzerhand die dort ausgestellten ausländischen Flugzeuge. Dann sicherte ich mir die Ballonhalle auf dem Beundenfeld für die Unterbringung der Flugzeuge und den benachbarten Bauernhof «Wankdorf» als Kantonement für die zu erwartende Mannschaft. Bider erschien nach drei Tagen und brachte mir die so sehnlich erwarteten Auskünfte. Er kannte alle Aviatiker, die die Schweiz aufzuweisen hatte. Wir durchgingen miteinander ihre Namen. Schien mir die durch Bider über sie gegebene Charakteristik günstig, so wurden sie von ihrer Einheit – denn alle waren eingerückt – zur Versetzung in die Fliegertruppe angefordert.

Durch Bider erfuhr ich nun auch, was für ein Maschinenpark in der Schweiz stand und dass das Komitee für die nationale Flugspende bereits mit deutschen Flugzeugen habe Versuche anstellen lassen. Eines derselben, eine «Aviatik», sei aber leider am 31. Juli 1914 wieder über die Grenze zurückspediert worden. Die zweite Maschine, ein Schneider-Doppeldecker, war glücklicherweise noch da. Das Flugzeug war von der L.V.G. – deutsche Luftverkehrsgesellschaft – gebaut und wurde nach ihrem Schweizer Konstrukteur Schneider benannt. Ferner erklärte mir Bider, er selbst habe zwei «Blériot-Eindecker», dazu sei ihm ein «Morane-Saulnier-Eindecker» von der Fabrik zur Verfügung gestellt, und ausserdem besitze er noch einen 50-HP-Gnôme-Rhonemotor. Ein Lt. Lugin in Montreux habe einen kleinen «Farman-Zweidecker» und Kpl Grandjean in Avenches einen selbst gebauten Eindecker mit Oerlikonmotor. Der Apparat fliege tatsächlich. Momentan war das alles:

1 Blériot-Eindecker, 80-HP- Gnôme -Rotationsmotor, Besitzer Bider.

1 Blériot-Eindecker, 70-HP- Gnôme -Rotationsmotor, Besitzer Bider.

1 Morane-Eindecker, 80-HP- Gnôme -Rotationsmotor, Besitzer Morane Paris.

1 Grandjean-Eindecker, 40-HP-Oerlikonmotor, Besitzer Grandjean.

1 Blériot -Eindecker, 100-HP-Gnômemotor, Ausstellungsmaschine, Besitzer Blériot Paris.

2 Schneider-Doppeldecker (eine Vorführungs- und eine Ausstellungsmaschine), 100-HP-Mercedesmotor, Wasserkühlung, Besitzer Ruepp in Berlin.

1 Aviatik-Doppeldecker, 100-HP-Mercedesmotor, Wasserkühlung, Ausstellungsmaschine, Besitzer Aviatikwerke Mühlhausen.

1 Henri-Farman-Doppeldecker, 80-HP- Gnôme -Rotationsmotor, Besitzer Lugin.

1 Reservemotor, 70-HP- Gnôme, Besitzer Bider.

In wenigen Worten seien hier auch die charakteristischen Eigenschaften dieser Aeroplane festgehalten: Die Blériot-Eindecker hatten alle Vor- und Nachteile der klassischen Blériot-Bauart und waren mit dem offenen Rumpf und der Flügelverwindung für die damalige Zeit eigentlich bereits etwas überholt. Beim Morane-Eindecker, der schnellsten und elegantesten Maschine von allen, dem Vorläufer des spätem Jagdeinsitzers, zweisitzig geflogen, sass der Pilot zwischen den Beinen des Beobachters. Der Aeroplane von Grandjean, in der Hauptsache eine Blériot-Kopie mit einigen Abänderungen, war anfänglich mit dem 40-HP-Oerlikonmotor ausgerüstet, der nach einem Kurbelwellenbruch durch den 70-HP-Gnôme-Reservemotor ersetzt wurde. Die beiden LVG-Schneider-Doppeldecker waren soweit brauchbare Militärflugzeuge, wiesen aber in Bezug auf die Motorleistung ein zu schweres Baugewicht auf. Der eine wurde mit Doppelsteuer ausgerüstet und als Schulflugzeug verwendet. Versuchsweise baute man einen Vierzylinder-80-HP-Mercedesmotor ein, der sich aber als zu schwach erwies. Der Aviatik stammte von der Landesausstellung. Neben dem L.V.G. war dies der modernste Militärzweisitzer, im Übrigen der Vorgänger der später gebauten Wildflugzeuge und vom gleichen Konstrukteur entworfen. Auch dieser Typ wies für 100 HP ein zu hohes Fluggewicht auf. Farman: Gitterrumpf, Motor hinten mit Stosspropeller, sehr kleine spezifische Flächenbelastung, kleines Fluggewicht, ganz kurzer Start und kurzer Auslauf und vor allem ganz wunderbare Flugeigenschaften, Sichtverhältnisse einfach ideal. Nachteilig waren die zu kleine Nutzlast und Geschwindigkeit (ca. 95 km/h). Die Apparate waren wie folgt eingeschätzt:

Lugin Farman mit Fr 29'000.00

Biders Blériot mit Fr 23'000.00

Morane mit Fr 22'000.00

Infolge der eigenmächtigen Requirierung der drei Ausstellungsflugzeuge machte ich die erste Bekanntschaft mit der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) als Instanz für Materialbeschaffung. Die späteren Requisitionen vollzogen sich dann immer fein säuberlich auf dem Dienstweg.

Unter der bereitwilligen Hilfe der eidgenössischen Waffenfabrik brachten Bider und ich den ersten schweizerischen Flugzeugpark in der Ballonhalle zusammen. Da wir in derselben nicht alles unterbringen konnten, baute uns die Waffenfabrik noch zwei Zelte und, bis wir über eine eigene Mannschaft verfügten, übernahm sie sogar den Wachtdienst. Sie überliess uns auch einen Saurer-Camion und mir als Kommandanten wurde ein Personenauto mit seinem Besitzer Emil von Jenner aus Bern als Chauffeur zuerkannt.

Wie viele der freiwilligen Automobilisten erhielt von Jenner den Rang eines Automobiloffiziers (ohne Grad) zugesprochen.

Endlich traf die von der Ballonkompanie angeforderte Wacht- und Bedienungsmannschaft ein. Gleichzeitig kam auch der ehemalige Kommandant der Ballontruppe, Hauptmann Messner. Er war vom Grenzdienst dispensiert worden und lieferte dafür unseren Munitionsfabriken das unentbehrliche Messingblech. Trotz dieser Dispensierung stellte er sich unserer Truppe sofort als Beobachteroffizier zur Verfügung. Hauptmann Messner ist somit der erste Beobachteroffizier der schweizerischen Militäraviatik. Da er seine «Ballöner» gut kannte und wusste, dass bei ihnen Überfluss an Offizieren und Leuten war, veranlasste er ihren Kommandanten, der entstehenden Fliegerabteilung das so dringend benötigte Personal zu überlassen: Oblt Santschi, Lt Endtner, Feldweibel von Grünigen, Wachtmeister Stüssi, Fourier Wuest und eine Gruppe erstklassiger Soldaten. Der Kommandant der Schwesterwaffe hat sich nobel benommen und dem mittellosen Fliegerkommandanten gegenüber als uneigen-

nütziger Kamerad gehandelt. Ich danke Herrn Hauptmann Sorg dafür. Er hat mir den Start sehr erleichtert. Jedoch nicht bloss in dieser Beziehung fand ich in Hauptmann Messner wertvolle Hilfe, sondern als Fabrikant, der im praktischen Leben stand, konnte er mir viele gute Winke geben. Dass er mir in Oblt Santschi einen vorzüglichen Techniker und vollwertigen Soldaten zuhielt, war nicht das kleinste der Verdienste, die er sich um die Fliegertruppe erwarb.

Von der Grenze zurückgenommen zu den Fliegern versetzt wurden: Audemars, Parmelin, Grandjean und Lt Lugin. Dieser Letztere rückte gleich auf dem Luftwege zusammen mit seinem Mechaniker Maeder ein. Maeder wurde mit der Zeit das Faktotum der Fliegerabteilung. Wir hatten also, Bider eingerechnet, fünf Piloten. Zu unserer grossen Freude blieb es nicht lange bei dieser Zahl. An einem schönen Vormittag erschien ein wohlbeleibter Zivilist und wurde von den Welschen mit grossem Hallo begrüsst.

Sie brachten alle zusammen ihren Freund auf mein Bureau und stellten ihn mir als den Kriegsfieger Burri vor. Solche Typen konnten wir brauchen, und kaum hatte er den Wunsch geäussert, in unsere Abteilung einzutreten, als er auch schon unter Biders Führung ins nahe Zeughaus wanderte. Als Ballonpionier, die Zivilkleider unterm Arm, kam er zurück.

Wie Burri, so standen wenige Tage später zwei andere Auslandschweizer vor mir und baten um Aufnahme ins Pilotenkorps. Cuendet und Durafour. Gleich ihrem Vorgänger waren sie nur hilfsdienstpflichtig. Bei uns bot sich ihnen die beste Gelegenheit, Hilfe zu leisten. Als Letzter klopfte ein junges Bürschchen, noch nicht im Rekrutenalter, bei mir an, es war Comte. Auch dieser wurde ohne lange ärztliche Prüfung in die Pionieruniform gesteckt und zum Armeeflieger erhoben. Diese neun Piloten bildeten die Fliegergilde. Es meldeten sich später wohl noch zwei, drei andere, aber der «Pilotenrat» erachtete sie nicht als für fähig genug. Zudem erschien mir unsere damalige Apparatezahl zu beschränkt, um noch mehr Flieger aufzunehmen. Einer dieser Kandidaten, über seine Abweisung besonders untröstlich, muss aber doch erwähnt werden: Kramer aus Biel. Seinen inständigen Bitten und den Empfehlungen meiner Piloten konnte ich auf die Dauer nicht widerstehen. Kramer stellte selbst die Bedingungen für seine Aufnahme, indem er sich anheischig machte, einen alten, verunfallten «Sommer-Zweidecker» wieder flott zu machen. Falls es ihm nicht gelingen sollte, die Maschine kriegstüchtig zu machen – in jener Zeit ein sehr weitgehender Begriff – musste er wieder zurück an die Grenze zu seinem Train. Kramer hat sein bestes hergegeben. Er hat bei seinen Versuchen alles riskiert, auch sein Leben.

Der Sommer-Apparat kam auch wirklich zum Fliegen. Aber als kriegstüchtig konnte er nicht einmal 1914 qualifiziert werden. So schwer es uns allen fiel, lieber wollten wir den fröhlichen Burschen im Jura wissen, als ihn eines Tages unter den Trümmern seines «Sommer» hervorzuholen und für immer verlieren zu müssen. So schlug denn die Abschiedsstunde für unsern jungen Kameraden. Der «Sommer» wurde in der Ballonhalle hochgezogen, wo er keinen Platz versperrte.

Ohne Überhebung darf behauptet werden, dass bei Kriegsausbruch keine einzige Armee über ein durchwegs so geschultes Fliegerkorps verfügte wie die Schweiz. Nur wenig Flieger sind es gewesen, aber jeder war vollwertiger Beherrscher seines Flugzeuges und mancher hatte sich im Ausland schon einen Namen gemacht. Biders aviatische Tüchtigkeit und seine Erfolge sind so bekannt, dass sie hier nicht erwähnt zu werden brauchen. Audemars war einer der wenigen damaligen Akrobatikflieger und hatte als solcher grosse Meetings in Europa und Amerika hinter sich. Er war es, der als Erster von Paris nach Berlin und wieder zurückgeflogen ist. Burri war bereits als Kriegsfieger eingeführt. Er hatte als solcher in der bulgarischen Armee den Balkankrieg mitgemacht. Nachher war er bei der Flugzeugfabrik Voisin in Frankreich Einflieger der neuen Apparate gewesen. Bei der internationalen Konkurrenz für Wasserflugzeuge hatte er sich im Frühling 1914 den zweiten Platz erobert. Auch Parmelin war als Einflieger in Frankreich tätig gewesen. Ihm fällt der Lorbeer zu, als Erster den Montblanc überflogen zu haben. Cuendet, Comte und Durafour waren Einflieger in Paris gewesen. Grandjean hatte sich mit seinem selbst gebauten Flugzeug, das tatsächlich ein reines Landesprodukt war, stammte doch sogar der Motor aus der Maschinenfabrik Oerlikon, schon

verschiedene Preise geholt und auch Rekorde aufgestellt. Lugin allein hatte noch nicht Gelegenheit gehabt, dem Vaterland sein Können zu beweisen, doch auch er beherrschte die Maschine so gut wie die andern.

Mit den guten Fliegern allein war es aber noch nicht gemacht. Wir brauchten auch Beobachter. Wie bereits erwähnt, hatten sich schon drei aus der Ballonkompanie gestellt: Hauptmann Messner, Oblt Santschi und Lt Endtner. Nun wurde an die andern Waffen appelliert, doch liefen die Anmeldungen spärlich ein. Die Gefahren an der Grenze schienen wohl kleiner als diejenigen bei der Fliegerei. Aus der Kavallerie stellten sich die Leutnants Walter und Bordier, von der Infanterie kamen Lt Möbius und Lt Lüthy (später Pilot). Das Beobachterkorps bestand somit aus sieben Offizieren.

Wie gerufen erschien da noch ein Auslandschweizer, Ingenieuroffizier Oblt Wild. Er war bis anhin in den Aviatik-Werken in Mühlhausen tätig gewesen und hatte dort als Konstrukteur den Werdegang der nun in unserem Besitze sich befindlichen Aviatik miterlebt. Für uns war Wild eine unschätzbare technische Kraft. Wir alle wussten, was wir an ihm hatten und befolgten seine Ratschläge stets und bereitwillig; sie haben sich auch immer bewährt. Als etwas für den Anfang des Weltkrieges Bezeichnendes und als Beweis dafür, wie wenig kriegsgemäss man damals noch dachte und fühlte, möchte ich noch Folgendes erwähnen: Wild bekam alle 8 oder 14 Tage für ein oder zwei Tage Urlaub, um nach Mühlhausen zu fahren und in den dortigen Aviatik-Werken seine Weisungen geben zu können; dies bis zum Ende des Sommers. Für uns waren Wilds Fabrikbesuche äusserst wertvoll, kam er doch stets mit Berichten über die letzten Neuheiten und Kriegserfahrungen punkto Flugzeugbau aus Mühlhausen zurück.

Ähnlich dem Flieger- und Beobachterkorps stellte auch die Mannschaft ein Sammelsurium aller Waffengattungen und Hilfsdienstpflichtigen dar. Es standen selbst zwei Ausländer mit der Armbinde in Reih und Glied und leisteten den Eid, dem Schweizerlande zu dienen und unserer Fahne Treue zu halten. So heterogen unsere kleine Truppe nach aussen hin auch scheinen mochte, so fest waren alle innerlich miteinander verbunden durch das Pflichtgefühl und den Willen, das in sie gesetzte Vertrauen zu rechtfertigen und aus dem unsicheren und gebrechlichen Anfang unserer neuen Waffe eine vollwertige Militäraviatik zu schaffen.

Mit der Apparatanzahl war die Einteilung der Fliegertruppe gegeben. Sie zerfiel in den Stab und zwei Geschwader:

Stab	Kommandant	Hptm i Gst Real
	Stellvertreter	Oblt Santschi
	Materialoffizier	Oblt Wild
	Meteorologe	Professor de Quervain
	Beobachter	Hptm Messner
		Lt Endtner, Chef des 1. Geschwaders
		Lt Walter, Chef des 2. Geschwaders
		Lt Bordier, Lt Möbius, Lt Lüthy
	Feldweibel	von Grünigen
	Fourier	Wuest
	Fotograf	Scheffer
	Küchenmannschaft	Hilfsdienstpflichtige
1. Geschwader, Zweidecker		Lt Lugin, Kpl Bider, Parmelin, Burri Bedienungsmannschaften
2. Geschwader, Eindecker		Kpl Grandjean, Audemars, Comte, Guendet, Durafour Bedienungsmannschaften
3. Zug		Wm Stüssi Pioniere für den Wachtdienst und oben erwähnte Mechaniker
4. Zug		Wm Maeder, Chef der Hilfsdienstpflichtigen

Als Abzeichen trugen die Flieger einen Flügel auf dem linken Ärmel, die Beobachter den Flügel mit Stern; diese Abzeichen waren vom Kunstmaler Cardinaux entworfen worden.

Die Mannschaft sowie die Flieger waren im Hofe Wankdorf untergebracht. Es war für die Unteroffiziere und Soldaten ein Kantonement wie viele Tausend andere in jener Zeit. Die Flieger hatten im Wohnhaus zu zweit oder dritt je ein Zimmer zur Verfügung und konnten in Betten schlafen. Trotz der monatelangen Belegung des Hofes durch unsere Truppe fanden wir bei den Besitzern stets das bereitwilligste Entgegenkommen. Offiziere und Mannschaften machten gemeinsame Küche. Das Platzkommando Bern hatte dafür, ausserhalb der Umzäunung für die Ballonhalle, eine Bretterbude erstellen lassen. Unter Fourier Wuests Leitung sorgten Rys und Herren, zwei Hilfsdienstpflichtige, vorzüglich für unser allgemeines Wohlbefinden. Durch ihre geschickten Einkäufe wussten sie nicht nur eine billige und doch gute Küche zu führen, sondern sogar Abwechslung in den Speisezettel zu bringen, was im Soldatenleben viel zu gutem Humor und seelischem Behagen beiträgt.

Das Kantonement für die Offiziere wich wahrscheinlich in vielem von demjenigen der an der Grenze stehenden Offiziere ab. An der südlichen Längsseite der Ballonhalle war das Ballonmagazin angebaut. Es war ein langer, etwa 4 m breiter Raum mit vielen Fenstern auf das Exerzierfeld hinaus. Diesem gegenüber befanden sich drei übereinanderliegende, ca. 1 m breite Holztagereen, die sonst zur Aufbewahrung der Ballonhüllen dienten. Dieser nüchterne Raum wurde mit Tisch, Stühlen und einer Wandtafel möbliert und bildete während fast vier Monaten unseren Ess-, Theorie-, Rekreations- und Schlafsaal. Auf dem untersten der vorerwähnten Brettergestelle wurden Maschinen und Reserveteile, überhaupt alles, was für den technischen Betrieb sukzessive angeschafft wurde, untergebracht. Am Ende der Reihe dieses Flugzeugmaterials rangierte unser Tafelservice und was etwa vom täglichen Dessert übrig geblieben war: Äpfel, Birnen, Zwetschgen, Gutzli und last, not least die Tranksame: ein Fässchen Most. Auf der zweiten Etage waren die Offiziersköfferchen und ihr Inhalt sowie diverse Toilettengegenstände schön ordentlich wie im Kramladen auf dem Jahrmarkt ausgelegt. Ganz oben, im dritten Stock, etwa 2,5 m über dem Zementboden, lag Strohsack an Strohsack; unser Nachtlager. Am hintersten Ende der Reihe schlief der Kommandant, hinter einem Tüllvorhang, dies nicht etwa aus Prüderie, sondern der verfluchten Mücken wegen. Dem Hauptmann zu Füssen legte der Stellvertreter das müde Haupt zur Ruhe nieder, und so folgte einer nach dem andern bis zu Oblt Wild, der die Reihe beschloss. Er war um seinen Schlafplatz nicht zu beneiden, denn darunter befanden sich gerade das Mostfässchen und die Fruchtkörbe. Wie es so Landessitte ist, niemals kamen alle gleichzeitig heim. Dieser oder jener wurde in der Stadt bis in alle Nacht hinein zurückgehalten. Gewöhnlich hatten die Nachzügler dann noch das Bedürfnis nach einem Schlummertrunk, und der Mosthahn machte bei jeder Drehung «gigs». Sie geisterten mit ihrer Taschenlampe im Äpfel- und Nüssevorrat herum, sodass es nicht selten zu Reklamationen wegen Ruhestörung aus dem obersten Stock kam. Als Antwort flog dann gewiss ein Zwetschgenstein oder halb gegessener Apfel herauf, mit betreffendem Begleitwort. Gelächter, Witze, oft auch Flüche weckten den besten Schläfer wieder auf. Schliesslich hatte sich auch der letzte seiner Hosen entledigt und die halsbrecherische Kletterei ins «weiche Daunenbett» hinter sich. Noch eine leichte wellenartige Bewegung unserer langen Lagerstatt entlang, und dann war Ruhe bis zur Tagwache.

Der Abstieg am Morgen schien entschieden noch schwieriger als die nächtliche Turnerei. Jedenfalls hat ihn keiner vor dem Kommandanten gewagt. Ob aus lauter Takt, um ihm zu seiner Morgentoilette den Vortritt am Bränneli vor dem Magazin zu lassen? Das Frühstück stand meist schon längstens auf dem Tisch, wenn der «Rücksichtsvollste» mit seiner Wascherei fertig war. Auch unsere Nachbarn, die Piloten, schienen nicht immer alle grosses Bedürfnis nach einem warmen Morgentrunk zu haben. Aber das war auch die persönliche Angelegenheit und Magenfrage jedes Einzelnen. Die Hauptsache war, dass beim Antreten alle pünktlich zur Stelle waren, und da hat nie einer gefehlt.

Dass die Zweidecker in der Ballonhalle und die Eindecker in zwei Zelten untergebracht waren, ist bereits gesagt worden.

Als es Ende November im Offiziers- und Mannschaftskantonement anfang, kalt und ungemütlich zu werden, zog alles ins neue Breitenrainschulhaus. Trotz Zentralheizung und Betten, die wir dort hatten, trauerten wir doch unserem Sommercamping auf dem Beundenfeld ein wenig nach. Man lebte ja bequemer, hatte keine Unannehmlichkeiten mehr miteinander zu teilen, aber gerade deswegen war man weniger auf die Kameraden angewiesen und empfand dies als Einbusse.

August und Herbst beschieden uns ideales Flugwetter. Unser Tagewerk begann mit Sonnenaufgang, oft auch früher. Denn ehe die Allmend von anderen Truppen für ihre Übungen belegt wurde, mussten unsere Vögel bereits ausgeflogen sein. Jedem Piloten war ein Beobachter fest zugeteilt, damit sich die beiden gut in ihre gemeinsame Arbeit einleben konnten. Bei jedem Flug war eine bestimmte Aufgabe zu lösen. Die Orientierung über unsere Truppen in der zweiten Linie – unser Flugraum war im Norden und Westen durch eine hinter der Landesgrenze verlaufende Demarkationslinie beschränkt worden – bot unter anderem willkommene Gelegenheit zu Rekognoszierungsflügen. Für die Erfüllung der gestellten Aufgabe war der Beobachter verantwortlich, und sofort nach seiner Rückkehr musste er einen schriftlichen Rapport darüber machen. Bis alle Flugzeuge zurück und die Berichte der Beobachter eingegangen waren, wurden die Apparate unter Aufsicht der Piloten wieder startbereit gemacht. Dann wurden die Rapporte unter Beisein von Beobachtern und Piloten besprochen und miteinander verglichen. Gewöhnlich hatten zwei Flugzeuge denselben Befehl erhalten, dies, um dem Kommandanten eine gewisse Kontrolle zu ermöglichen. Anschliessend an diese Flugbesprechung folgte Theorie in Militärorganisation, Truppenverwendung, Militärgeografie, Meteorologie. Letzteres Fach, verbunden mit praktischen Windmessungen durch Pilotenballons, gab Professor de Quervain, welcher uns als Hilfsdienstpflichtiger zugeteilt worden war. All diese Theorien führten stets zu einem ergiebigen Gedankenaustausch über die Verwendung des Flugzeuges im Kriege. Dieses Thema kam überhaupt nie zur Ruhe. Kriegserfahrung hatte unsere fünfte Waffe noch keine, und so erschöpfte man sich in Mutmassungen und reichlichen «Wenn und Aber».

Das Mittagessen war offiziell. Diese zwei Ruhestunden brachten alle einander sehr nahe. Oben am Tisch sass der Kommandant, ihm zur Rechten Professor de Quervain, links Oblt Santschi. Auf beiden Seiten schlossen sich die Offiziere und Piloten an. In der Regel waren es keine banalen Dispute, sondern meist interessante Gespräche, welche die Tafel belebten. De Quervain erzählte in der ihm eigenen humorvollen Art von seiner Grönlandexpedition, Messner schilderte seine denkwürdige Ballonfahrt über die Nordsee, Bider argentinisches Farmerleben, unser Kriegsfieger berichtete von seinen Flügen über die Schlachtfelder des Balkans, Santschi verteidigte den Lenkballon dem Flugzeug gegenüber, und Audemars, der Akrobatikflieger, stellte seine Kunst ins rechte Licht, wenn etwa von ihrer Nutzlosigkeit die Rede war. Es stiegen aber oft auch gute Witze und fanden ein dankbar lachendes Publikum. Der Gesprächsstoff ging nie aus. Wie hätte dies auch sein können, da ihn der Weltkrieg haufenweise lieferte? Langte die Unterhaltung hier an, so schied sich die Gesellschaft in zwei scharf getrennte Lager. Der Graben dazwischen war aber nie so breit, als dass man sich nicht wieder die Hand zur Versöhnung gereicht hätte. Trotz roter Köpfe und heftigsten Meinungsäusserungen fand man sich schliesslich immer wieder auf neutralem Gebiet anderer Gesprächsstoffe, oder es kam auch vor, dass unser Zauberkünstler Burri, wenn der Wortstreit über beiderseits angezweifelte Kriegsnachrichten seinen Höhepunkt erreicht hatte, einem aufgeregten Herrn ein Fränkli aus der Nase zog.

Der Nachmittag diente der soldatischen Ausbildung. Lt Endtner drillte die Piloten, während Lt Walter mit der Soldatenausbildung der Piloten betraut war. Vier derselben hatten ja so etwas überhaupt noch nie mitgemacht. Walter wurde zuvor genau darüber instruiert, wie ich mir diese Erziehung dachte. Sooft es mir die Zeit erlaubte, wohnte ich der Soldatenschule bei. Die alten Flieger von 1914 werden sich heute gerne an die schmerzenden Muskeln und die in der heissen Augustsonne vergossenen Schweisstropfen zurückerinnern! Gewehrgriff und Taktschritt, die man im Flugzeug ja sowieso nicht brauchen konnte, hat euch Walter nicht beigebracht, aber euern Körper wusste er durch systematische Übungen geschmeidig zu

machen und den Willen zu stählen. Bider, der in Reih und Glied mitschwitzte, war für seine Kameraden das, was im Sportlerjargon ein Entraineur heisst. Ohne dass er selbst es ahnte, war er mir in dieser Soldatenschule sehr wertvoll. Das selbstverständliche Ausgeben seiner ganzen Kraft riss die andern mit, denen diese Art militärischer Schulung ungewohnt oder neu war. Nach kurzer Zeit standen die Flieger, die als nur für hilfsdienstpflichtig befunden worden waren, ebenso stramm in Reih und Glied wie der Kavallerist und wussten so gut wie ein solcher, was ein Soldat ist.

Der erste Geschwaderflug hatte Aarau zum Ziel. Er fand an einem Septembernachmittag statt. Es hätte uns auf dem Rückflug leicht sehr heiss werden können. Comte flog zum ersten Mal den «Aviatik» und hatte vergessen, die automatische Luftpumpe auszuschalten, nachdem das obere Benzinreservoir vom Haupttank aus gefüllt worden war. Die Landung mit stillstehendem Motor in einer Wassermatte oberhalb von Herzogenbuchsee gelang ihm tadellos. Wir liessen uns nachher gerne von Oberstdivisionär Steinbuch zum Nachtessen einladen, da ein Abfliegen zu so vorgerückter Stunde damals noch zu gefährlich schien.

Von Bern aus nahm die Fliegerabteilung an zwei Truppenübungen mit jeweils zwei Apparaten teil. Das eine Manöver fand in Basel-Land statt – unser Zelthangar stand ausserhalb von Liestal – die andere Übung war bei Murten. Beide Male kamen die Flieger gar nicht zur Geltung. Nicht dass es an ihrem guten Willen gefehlt hätte, aber das Kommando, dem sie unterstellt waren, wusste mit ihnen gar nichts anzufangen. Es sei darüber nur dies gesagt: die Flugplätze waren nicht nur ohne telefonische Verbindung mit ihrer Kommandostelle, sondern es standen ihnen nicht einmal Radfahrer zur Verfügung. Der Flugbefehl kam am Abend für den darauffolgenden Tag. Nachher hörten die Flieger nichts mehr, weder vom Freund noch über den Feind. Das neue Aufklärungsinstrument war noch gar nicht begriffen worden.

Die Anzahl der Flieger war grösser als diejenige der Apparate, denn der «Grandjean» kam bis auf Weiteres nicht in Betracht. Es ist kaum nötig zu sagen, dass wir die ganze Schweiz nach flugfähigen Maschinen durchstöberten. Als Beispiel möchte ich das Luzerner Wasserflugzeug «Ad Astra» erwähnen. In Bern sollte die Wasserratte in eine Landratte umgewandelt werden. Diesmal war Burri der grosse Optimist, und mit Feuereifer machten er und Wild sich an die Arbeit. Dieser französische Apparat war gut konstruiert. Endlich war es soweit: An einem herrlichen Herbstabend war das Werk, unseren bescheidenen Mitteln zum Trotz, vollendet. Die Probe konnte stattfinden, und der Kommandant wollte sie mit Burri sogleich machen. Nach einem langen Anlauf kam die Maschine mit knapper Not über die den Platz durchschneidende hohe Baumallee hinweg. Schon nach diesen wenigen Minuten stand bei den beiden Insassen das Urteil über die Maschine fest: «Die «Ad Astra» kann niemals als Aufklärungsflugzeug dienen.» Burri hätte bei Ostermundigen, welches nun überkrochen wurde, gerne auf den Platz zurückgedreht. Aber bei einem derartigen Versuch wäre der schwere Doppeldecker sicher durchgesackt und vermutlich in unmittelbarer Dorfnähe gut oder schlecht niedergekommen. Burri wusste, was das Einfliegen einer Maschine ist, und entschloss sich zu einem sicheren Ausweg. Er umflog den Dentenberg. Mit der Geschwindigkeit eines schweren Güterzuges gondelten wir in ca. 50 m Höhe Worb zu und kehrten von dort über Rüfenacht auf das Beundenfeld zurück. Es war schon am Zunachten, als wir ölüberspritzt aus der «Ad Astra» kletterten. Das lange Ausbleiben des Flugzeuges hatte den Zurückgebliebenen bereits schwere Sorgen gemacht. Der Kommandant mochte ihnen diese Minuten banger Ungewissheit herzlich gönnen. Er fand es gut, dass sie auch einmal fühlten, wie ihm fast täglich zumute war, wenn eine ausgeflogene Patrouille verspätet heimkam. Die «Ad Astra» bekam ihre Schwimmer wieder und reiste nach Luzern zurück.

Am Nachmittag fehlte es uns nie an zahlreichen Zuschauern. Am meisten Bewunderer hatte immer Audemars. Er konnte es nicht unterlassen, bei solchen Probeflügen die waghalsigsten Evolutionen zu machen. Einmal kam auch der Geniechef der Armee, um diesen Kunstflieger bei der Arbeit zu sehen. Das Bild ist mir unvergesslich, wie der schwere Herr Oberst Weber mit gespannter Aufmerksamkeit die Künste Audemars verfolgte. Er balancierte dabei von einem Bein aufs andere; mit seinem Oberkörper machte er unbewusst alle Drehungen und Wendungen des Flugzeuges mit. Endlich rief er mir zu: «Befehlen Sie doch Audemars, dass



er aufhört!» Erst jetzt merkte er, wie sehr er im Banne des Fliegens gewesen war, und ein humorvolles Lächeln löste die innere Spannung.

In damaliger Zeit nahmen die Ideen über die Leistungsfähigkeit der Flugzeuge im grossen Publikum oft fantastische Ausmasse an. Folgende lustige Begebenheit als Beispiel dafür: Es herrschte über Bern ein starker, jedoch gleichmässiger Südwestwind. Meinen Piloten machte es Vergnügen, bei diesem Sturm von Beundenfeld nach Bern zu fliegen. Der Weg war kurz, aber die Zeit, die sie bis zur Ankunft über dem Bundeshaus brauchten, sehr lang. Der «Morane», der schnellste unserer Apparate, schaffte es in 40 Minuten. Ganz Bern war auf den Beinen und bewunderte die sozusagen still in der Luft liegenden Flugzeuge. Wir selber hatten keine Ahnung von dem Aufruhr, den das Ereignis in der Stadt verursachte. Als ich abends im gemütlichen «Bären»-Stübli mit Oberst Frey – dem damaligen Waffenchef der Kavallerie – zusammentraf, war seine erste Frage: «Ist es wahr, dass ihr eure Motoren so abgeändert habt, dass ihr damit in der Luft stillstehen und so in aller Ruhe eure Beobachtungen machen könnt? Ich wollte es nicht glauben, als man mir davon sprach, ging auf die Strasse und sah senkrecht einer Hauswand entlang hinauf zum Himmel, um das Flugzeug zu fixieren. Ich war baff. Es stand tatsächlich bockstill. Plötzlich machte es dann kehrt und flog wie ein «Bisiwetter» dem Beundenfeld zu.» Ich war auch baff. Wer hätte gedacht, dass unsere schwachen Motoren solche Sensationen erregen würden?

Das Beundenfeld war als Flugplatz ungeeignet. Das Gelände – damals kleiner als heute, dazu uneben – war von allen Seiten von Baumalleen, Telefon- und Starkstromleitungen umgeben. Überdies durchschnitten es noch zwei Eisenbahnlinien. Am Vormittag diente es der Kavallerie und Infanterie als Exerzierplatz und am Nachmittag wurde es von der Stadtjugend als Fussball- und Tummelplatz benutzt. Das Beundenfeld konnte wohl erfahrenen Fliegern als Stützpunkt dienen, aber es war ausgeschlossen, dort Piloten auszubilden. Dies aber wollten wir. Als bessere Flugplätze kamen damals ernstlich infrage: Avenches, Spreitenbach und Dübendorf. Wir gaben Letzterem den Vorzug und schlugen die Übersiedelung vor. Ein gleichzeitig eingereichtes Bauprogramm fand – obwohl in sehr bescheidenem Rahmen gehalten – die Genehmigung der höheren Instanzen nicht. Das Gesuch, in Dübendorf Piloten auszubilden, wurde hingegen genehmigt.

An einem schönen Dezembertag, es war der 13. Dezember 1914, übersiedelte die kleine Fliegertruppe an den neuen Bestimmungsort, der ihr bleibende Heimat werden sollte. Per Auto, Lastwagen, Eisenbahn und Flugzeug wurde der Umzug bewerkstelligt. Dieser Tag ist für mich in aviatischer Hinsicht einer der schönsten. Als alles fort war, blieben in Bern noch der Hauptmann und Bider zurück – und die zwei «Schneider-Flugzeuge». Nach Eintreffen der telefonischen Mitteilung, alle Flugzeuge seien in Dübendorf glatt gelandet, ging ich aufs Generalstabsbüro, um mich abzumelden. Bider hatte Weisung, unterdessen beide «Schneider» flugbereit zu machen. Vom Generalstabsbüro zurück, fand ich nur eine Maschine startbereit. «Warum sind nicht beide Maschinen herausgerollt worden?» – «Herr Hauptmann», erwiderte Bider, «ich sah die Notwendigkeit dafür nicht ein. Ich denke, Sie fliegen mit mir nach Dübendorf, und ich kehre nachher zurück, um die andere Maschine zu holen.» – «Nein, Bider, ich fliege Burris Apparat nach Dübendorf und Sie den andern; so ist mein Befehl zu verstehen.» Bider war von Natur aus kein grosser Redner und vorerst sprachlos. Dann fand er aber einen Haufen Einwendungen, um mich von meinem Vorhaben abzubringen. «Es ist schon mehr als drei Jahre her, seit Sie das letzte Mal ein Flugzeug gesteuert haben. Der schwere «Schneider» mit dem vorn liegenden starken Motor ist zu verschieden von Ihrer damaligen «Euler»-Maschine mit dem 60-PS-Motörli.» Alles, was zwischen Himmel und Erde gegen meinen Entschluss sprechen konnte, brachte er an. – «Bider, Ihr Hauptmann fliegt. Da gibt es nichts anderes. Beim täglichen Fliegen als Beobachter habe ich das Gefühl für die Maschine wieder ganz gewonnen. Ich weiss ganz bestimmt, dass ich den «Schneider» fliegen kann; ich hätte es schon längst getan, wenn das Landen auf dem hiesigen Platz leichter wäre. Wir fliegen jetzt beide nach Dübendorf; lassen Sie die andere Maschine herausbringen.» – «Herr Hauptmann, gestatten Sie mir, nicht jetzt zu fliegen, sondern Ihre Landung in Dübendorf abzuwarten.» – «Gut, aber telefonieren Sie nicht nach Dübendorf, ich sei allein unterwegs; ich

will unsere Leute überraschen. Den Gedanken, dass Sie mich mit Ihrer Maschine irgendwo holen müssen, können Sie jetzt schon aufgeben. Ich bin meiner Sache ganz sicher.»

Von den besten Wünschen des geängstigten Bider und seines Mechanikers begleitet, rollte ich zum Start, gab Vollgas und flog. In Dübendorf landete ich glücklich und ohne die Achse zu biegen. In der Ungewissheit über das Los seines Kommandanten hatte sich Bider aber doch nicht enthalten können, seine Kameraden kurz vor meiner Landung anzuläuten. In Anbetracht dessen, dass ihm die Wartezeit lang scheinen musste, und da ich selber solche Gefühle der Ungewissheit zur Genüge kannte, verzeih ich ihm gerne diesen kleinen Mangel an Disziplin.

Was für mich diesen Flug ganz besonders unvergesslich macht, ist eine Erfahrung ganz merkwürdiger Art. Ich hatte während der ganzen Zeit das eigenartige Bewusstsein der Doppelpersönlichkeit meines Ich, so wie ich es vor- oder nachher nie empfunden habe. Das eine Ich sass am Steuer; das zweite, ausserhalb meiner, hatte das erste zum Objekt, kontrollierte all seine Handlungen, gab Befehle, dies zu tun, jenes zu unterlassen. Es war dies das zweite Ich, das dem ersten zuflüsterte: «Du kannst fliegen; alles wird glatt gehen.» Es wirkte wie ein Lehrmeister hinter dem Flugschüler. Ich genoss den ruhigen Flug an dem prachtvollen Spätherbsttage wie ein junger Pilot, der zum ersten Mal von der Schulpiste weg über sein Heimatland fliegen darf. Wie ein gewissenhafter Schüler schaute ich auch während des Fluges stets nach allfälligen Notlandungsplätzen aus. Dann ging es höher hinauf. Der Ausblick auf unsere verschneite Alpenwelt wurde grossartiger, die Luft ruhiger. Das grosse Zürich ward überflogen. Mir war zumute wie einem Erstklässler, der über schönem Frühlingwetter sein Abc vergisst. Am meisten freute es mich, dass ich mein Können nicht überschätzt hatte.

Ich weiss, das, worauf wir Alten damals so stolz waren und es auch sein durften – dabei meine ich beileibe nicht den eben erwähnten Bern-Dübendorf-Flug – erweckt in der jungen Fliegerschaft ein überlegenes Lächeln, als etwas, das kein so grossen Aufhebens wert ist. Doch was heute als Bagatelle erscheint, war in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg eine aussergewöhnliche Leistung. Schon die Ausbildung stellte die grössten moralischen Anforderungen an den Flugschüler. Da gab es kein wochenlanges Trainieren am Doppelsteuer unter Aufsicht eines technisch auf der Höhe stehenden Fluglehrers. Vom ersten Tag an war der Schüler auf sich selbst und auf seine Nerven angewiesen. Nach wenigen Flugstunden wurde die Pilotenprüfung abgelegt, und sofort darauf folgte der Flug in die weite Welt. Ich weiss, viele gingen dabei zugrunde, nur wenigen blieb das Glück dauernd hold. Ihr Jungen wisst nicht, was die Motoren damals waren. Sicher hat kein Einziger von euch so viel Zeit aufs Einstellen eines Motors verwendet wie Cuendet mit seinem 100-PS-Gnôme, bis er ihn schliesslich «au point» wusste. Und gewiss hat niemand von euch wegen eines so launenhaften Dings, wie eben dieser Gnôme eins war, so viele Notlandungen machen müssen wie Cuendet. Eure Maschinen sind aus Metall, die unsrigen waren aus dünnem Holz und Leinwand, so wenig stabil konstruiert, dass nach jeder Landung die Spanndrähte angezogen werden mussten.

Dies wollte ich sagen, denn mit unserer Bernerzeit, scheint es mir, seien auch die Vorkriegszeit und die Anfänge des Flugwesens beendet. Blériot, Farman, Grandjean, Sommer und Ad Astra hatten ihre ruhmreiche Zeit gehabt. Ein neuer Typ, vom mörderischen Weltkrieg gefördert und geschaffen, folgte und gleichzeitig mit ihm die neue systematische, gut durchdachte Ausbildung der Flieger. Unsere drei deutschen Maschinen und der «Morane» wiesen bereits den Weg in diese Zukunft.