



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schweizer Armee
Armée suisse
Luftwaffe
Forces aériennes



1914 – Bern «Beundenfeld»



1914
Aviatiker – Adjutant Unteroffizier.

Aviateur – Adjudant sous-officier.

100 Jahre Militäraviatik

Als Gründungsdatum der Fliegertruppe gilt der 31. Juli 1914. Der erste schweizerische Militärflugplatz wurde Anfang August 1914 auf dem Beundenfeld auf der Grossen Allmend in Bern eingerichtet. Diese Broschüre wurde als Erinnerungsgeschenk an der Hundertjahrfeier AIR 14 PAYERNE verteilt.

100 ans d'aviation militaire

Le 31 juillet 1914 compte comme date de fondation de la Troupe d'aviation. Le premier aérodrome militaire suisse fut aménagé début août 1914 au Beundenfeld, sur la grande Allmend de Berne. Cette brochure fut distribuée en cadeau souvenir de la fête du centenaire à AIR 14 PAYERNE.

1914

Bern – «Beundenfeld» Die schweizerische Militäraviatik hebt ab!

Das Beundenfeld, wie der nördliche Teil der Grossen Allmend nahe der Wankdorf-Kreuzung heisst, war bis ins 19. Jahrhundert unbebautes Weideland, auch als «Siechenfeld» bekannt – abgeleitet vom im 15. Jahrhundert bei der Waldau erbauten Siechenhaus für Leprakranke. Einzig die beiden 1758 angelegten Hochalleen zogen sich durchs freie Feld. Die nächste Zerstückelung fand um 1860 durch den Bau der Eisenbahnlinie Bern–Thun statt, welche das Wankdorffeld und die Allmenden durchquerte. Heute werden die Grosse und die Kleine Allmend vor allem von Sportvereinen und Hundevereinen genutzt; es werden dort aber auch allerhand Grossanlässe durchgeführt.

Mit dem Bezug der angrenzenden Militärkaserne 1878 nimmt die Armee die Allmend für ihre Zwecke ein. Im September 1898 werden in Bern die ersten freiwilligen Luftschiffer ausgehoben. Im Jahr 1900 rücken nebst 66 Pferden rund hundert Männer zur ersten Luftschiffer-Rekrutenschule im Ober-Wankdorf in Bern ein. Ein Franzose bringt ihnen die Flugkunst bei. 1902 wird die Ballonhalle für 180 000 Franken erstellt. Sie bleibt bis 1978 das letzte Überbleibsel dieser Pionierzeit an der Berner Papiermühleallee. Ab 1910 wird das Beundenfeld zum bevorzugten Start- und Landeplatz

1914

Berne «Beundenfeld» L'aviation militaire suisse décolle!

Le Beundenfeld, comme s'appelle la partie Nord de la grande «Allmend», à proximité du croisement du Wankdorf, fut un pâturage jusqu'au 19^{ème} siècle. On le connaissait aussi sous le nom de «Siechenfeld» (zone de lépreux) en raison de la léproserie construite au 15^{ème} siècle à la Waldau. Seules les deux grandes allées aménagées en 1758 traversaient ce terrain vague. En 1860 il fut coupé en deux par la construction de la voie ferrée Berne–Thoune qui traversait la plaine du Wankdorf et les «Allmend». De nos jours, la grande et la petite «Allmend» sont essentiellement utilisées par des clubs sportifs, des associations canines et pour des manifestations de grande envergure.

En 1878, avec l'emménagement de la caserne avoisinante, l'armée occupe l'Allmend. En septembre 1898, les premiers aérostiers volontaires prennent leur essor depuis Berne. En 1900, une centaine d'hommes entre en service avec 66 chevaux dans la première école de recrues d'aérostiers, à Berne Ober-Wankdorf. C'est un Français qui leur enseigne leur art. La halle pour ballons est érigée en 1902 pour 180'000 francs. Elle reste jusqu'en 1978 la dernière survivante de cette époque des pionniers, à la Papiermühleallee de Berne. Dès 1910 le Beundenfeld devient l'aire privilégiée pour le décollage et l'atterrissage d'avions.



Der Drachenballon – im Volksmund auch «Bundeswurst» genannt. Auf dem Bild rechts der heute nicht mehr bestehende Wankdorf-Bauernhof.

Le ballon-dragon (surnommé la «saucisse-fédérale» en jargon populaire). A droite de l'image on aperçoit la ferme du Wankdorf, qui n'existe plus aujourd'hui.



Das erste grosse Flugmeeting wird im Oktober 1910 unter Teilnahme der ersten Schweizer Aviatiker abgehalten. Ernest Failloubaz erhält am letzten Flugtag die erste Schweizer Pilotenlizenz auf einem Blériot XI.

Le premier grand meeting aérien se déroule en octobre 1910, avec la participation des premiers aviateurs suisses. Lors du dernier jour de vol, Ernest Failloubaz reçoit le premier brevet de pilote suisse à bord d'un Blériot XI.

von Flugzeugen. Flugmeetings werden durchgeführt. Zivile Post- und Passagierflüge finden ab Bern statt.

Am 13. Juli 1913 startet der Flugpionier Oskar Bider auf der Grossen Allmend mit seinem Blériot-Eindecker zur ersten Alpenüberquerung nach Mailand. In Bern landet er auch an Weihnachten 1913 nach seinem direkten Flug ab Paris – Dauer vier Stunden und zwanzig Minuten. Doch das Gelände auf dem Beundenfeld erweist sich schnell als ungeeignet für den Flugverkehr. 1919 wird der Flugbetrieb auf der Wintermatt bei Oberlindach aufgenommen. Nach vier Jahren genügt auch dieser Platz nicht mehr. Die Behörden suchen nach einem neuen Standort und werden auf dem Belpmoos fündig. Auf dem Flugplatz, 1929 eröffnet, steht noch heute der denkmalpflegerisch bedeutende Bider-Hangar – die letzte Bogenbinderhalle der Schweiz. Eine Strasse im später gebauten angrenzenden Quartier des Beundenfeldes trägt ebenfalls seinen Namen. In Strassennamen finden sich weitere Luftfahrtpioniere verewigt (Mittelholzer, Spelterini, Chavez etc.).

Des meetings aériens y sont organisés. Des vols postaux et de passagers se déroulent depuis Berne.

Le 13 juillet 1913, le pionnier de l'air Oskar Bider décolle sur son monoplan Blériot de la grande Allmend pour la première traversée des Alpes en direction de Milan. A Noël 1913 il atterrit également à Berne après son vol direct de Paris: durée quatre heures et vingt minutes. Mais le terrain du Beundenfeld s'avère rapidement inadapté au trafic aérien. En 1919, l'activité aérienne est reprise sur la Wintermatt à Oberlindach. Mais après quatre années, cet emplacement ne suffit plus. Les autorités se mettent à la recherche d'un nouveau terrain qui aboutit au Belpmoos. Sur cet aérodrome, ouvert en 1929, se trouve aujourd'hui encore, comme un souvenir précieux, le hangar Bider; la dernière halle en arceau de Suisse. Une rue porte également son nom dans le quartier construit ultérieurement à côté du Beundenfeld. D'autres rues que la Biderstrasse immortalisent encore certains pionniers de l'aviation (Mittelholzer, Spelterini, Chavez, etc.).



Oskar Bider am 30. März 1913 beim Ausladen der Flugpost Burgdorf-Bern auf dem Flugplatz Beundenfeld.

Oskar Bider, le 30 mars 1913, lors du déchargement du courrier postal Burgdorf-Berne sur l'aérodrome du Beundenfeld.



Oskar Bider fliegt 1913 rund 200 Mal ab dem Beundenfeld.

En 1913, Oskar Bider vole 200 fois depuis le Beundenfeld.

Die Vorarbeit der Avantgardisten

Die Jahre der Belle Epoque bis zum Ersten Weltkrieg sind die Zeit des Aufbruchs. Technische Errungenschaften halten Einzug in Form von Strom und Telefon in den Haushalten, die Fabriksschlote rauchen, Eisenbahnen werden elektrifiziert, Kunst und Kultur haben Hochkonjunktur. In den Zeitungen, die oft zweimal täglich als Morgen- und Abendausgabe erscheinen, wird überschwänglich von Pioniertaten berichtet. 1909 überquert Louis Blériot erstmals per Flugzeug den Ärmelkanal.

Wem auch immer der erste motorisierte Flug der Welt Anfang des 20. Jahrhunderts gelungen sein mag, das Flugvirus steckt rasch die Schweiz an. Schweizer Flugpioniere erringen Ruhm und Ehre im In- und Ausland: Die Schweiz hat ihre Helden.

Bereits ab 1910 hatte der Aero-Club der Schweiz die Brevets für Piloten/Aviateure ausgestellt. Bis zur Mobilmachung am 3. August 1914 werden rund 50 Schweizer Piloten Träger dieses Ausweises der FAI (Fédération Aéronautique Internationale).

Les préparatifs des gens d'avant-garde

Les années de la Belle Epoque jusqu'à la première Guerre mondiale sont le temps du renouveau. Les progrès techniques s'introduisent sous la forme d'électricité et de téléphone dans les ménages, les cheminées d'usines fument, les chemins de fer sont électrifiés. C'est la haute conjoncture de l'art et de la culture. Dans les journaux, qui paraissent souvent deux fois par jour, le matin et le soir, on parle avec effusion des exploits des pionniers. En 1909 Louis Blériot traverse pour la première fois la Manche.

Quel que soit celui auquel revient la réussite du premier vol motorisé au début du 20^{ème} siècle, le virus de l'aviation se répand rapidement en Suisse. Les pionniers de l'aviation suisses récoltent gloire et honneurs dans notre pays comme à l'étranger. La Suisse a ses héros.

L'Aéro-Club de Suisse a établi des brevets de pilote/aviateur dès 1910. Jusqu'à la mobilisation générale du 3 août 1914, ce sont quelques 50 pilotes suisses qui deviennent détenteurs de cette licence de la FAI (Fédération Aéronautique Internationale).



Die Belle Epoque im Flugfieber. Zeichnung des belgischen Comiczeichners Albert Weinberg (1922–2011), welcher der Schweizer Luftwaffe sehr verbunden war. (Bild in Privatbesitz)

La Belle Epoque dans la fièvre du vol. Dessin de l'auteur de bandes dessinées belge Albert Weinberg (1922–2011) qui était très lié aux Forces aériennes suisses. (Image propriété privée)

Doch die euphorische, für viele unbeschwertere Zeit findet ein jähes Ende. Der grosse Konflikt zwischen den europäischen Mächten spitzt sich im Juli 1914 zu. Die Schweiz muss sich notgedrungen mit allen verfügbaren Mitteln wappnen. So gilt als Geburtsstunde der Luftwaffe das Datum der Pikettstellung der Armee durch den Bundesrat Ende Juli, der am 3. August 1914 die Allgemeine Mobilmachung folgt.

«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.»

Dies das Zitat des ersten Kommandanten der Fliegerabteilung Theodor Real, damals Kavallerie-Instruktor im Rang eines Hauptmanns und Pilot der ersten Stunde. Doch blenden wir kurz zurück.

Mais ce temps euphorique et insouciant trouve une fin abrupte. Le grand conflit entre les puissances européennes s'accroît en juillet 1914. La Suisse se voit obligée de s'armer avec tous les moyens possibles. C'est ainsi qu'avec la mise sous piquet de l'armée par le Conseil fédéral fin juillet, suivie par la mobilisation générale du 3 août 1914, la Troupe d'aviation prend naissance.

«Le 31 juillet 1914, je reçus l'ordre de me rendre à Berne auprès du chef de service de renseignements de l'Etat-major général, où l'on me confia la tâche de former la troupe d'aviation. Une feuille de papier blanc, un crayon et, au dernier étage dans l'aile gauche du Palais fédéral, une petite pièce tranquille à ma disposition. Voilà quelle fut la situation initiale de notre aviation militaire. Je me trouvais, dans le vrai sens du terme, devant le néant.»

C'est la citation du premier commandant du Service de l'aviation Theodor Real, alors officier-instructeur de cavalerie avec le grade de capitaine et pilote de la première heure. Mais jetons un coup d'œil en arrière.



Piloten sammelten Geld in der ganzen Schweiz an speziell organisierten Flugtagen.

Les pilotes collectèrent de l'argent dans toute la Suisse lors de meetings aériens organisés dans ce but.



Flugtag 1913 Plaines du Loup bei Lausanne, Oskar Bider wird in einer Ehrenrunde dem Publikum präsentiert. (Foto: Sammlung J. Dettwiler, Thun)

Meeting de 1913 aux Plaines du Loup sur Lausanne. Oskar Bider est présenté au public comme hôte d'honneur. (Photo: collection J. Dettwiler, Thourne)

Die Bemühungen zur Bildung der schweizerischen Militäraviatik

1912 und 1913 waren in allen benachbarten Ländern umfangreiche Aufrüstungen im Gang. Die Flugzeugbeschaffungen sahen folgendermassen aus:

Deutschland:	25 Aeroplane anfangs 1912, Ende 1912 ca. 250
Frankreich:	ca. 300
Österreich-	
Ungarn:	50
Italien:	36, 40 in Bau
England:	65 Mitte 1912
Russland:	ca. 250
Schweiz:	0

Sämtliche Flugapparate von Schweizer Konstrukteuren und Piloten waren in deren privatem Besitz. Fortschrittliche Offiziere steckten viel Energie in die Überzeugungsarbeit von Behörden, Parlamentariern und nicht zuletzt von ihren eigenen Vorgesetzten, dass auch die Schweiz Flugzeuge beschaffen müsse. Es half zunächst wenig, die Einsicht war nicht vorhanden. Anfang Dezember 1912 beschloss die im Grossratssaal von Freiburg tagende Generalversammlung des Schweizerischen Offiziersvereins einstimmig, die Initiative und Aufgabe einer nationalen Sammlung zugunsten eines Militärflugwesens zu übernehmen. Am 1. Januar 1913 erschien ein Aufruf an das Schweizervolk. Selbst Auslandsschweizer folgten dem Appell. Von Juli 1913 bis April 1914 tagte vier Mal die «Kommission für Militäraviatik» un-

Les efforts pour la création de l'aviation militaire suisse

En 1912 et 1913 d'importants efforts d'armement sont en cours dans tous les pays voisins. Les acquisitions d'avions se présentaient ainsi:

Allemagne:	25 avions débuts 1912, fin 1912 env. 250
France:	env. 300
Autriche-	
Hongrie:	50
Italie:	36, 40 en construction
Angleterre:	65 mi 1912
Russie:	env. 250
Suisse:	0

Tous les appareils produits par des constructeurs suisses étaient leur propriété privée. Des officiers progressistes déployèrent beaucoup d'énergie et de travail de persuasion auprès des autorités, des parlementaires et de leurs propres chefs afin de les convaincre que la Suisse elle aussi devait acquérir des avions. Mais cela n'aida guère dans l'immédiat et ils trouvèrent peu de compréhension. Début décembre 1912, l'Assemblée générale de la Société suisse des officiers, qui siégeait dans la salle du Grand conseil de Fribourg, décida unanimement de lancer une collecte nationale de fonds au profit d'une aviation militaire. L'appel publié le 1^{er} janvier 1913 fut suivi même par des Suisses de l'étranger. De juillet 1913 jusqu'en avril 1914, la «Commission pour une aviation militaire» siégea quatre fois sous la



Biders Blériot nach der nächtlichen Notlandung am 10. September 1913 in Oberlindach bei Bern. Oskar Bider erhielt von der Eidgenossenschaft eine Entschädigung und übernahm in Paris einen neuen Blériot-Eindecker. Der Motor der verunglückten Maschine ist im Verkehrshaus in Luzern ausgestellt.

Le Blériot de Bider après son atterrissage nocturne forcé le 10 septembre 1913 à Oberlindach près de Berne. Oskar Bider reçut une indemnisation de la Confédération et acheta un monoplan Blériot neuf à Paris. Le moteur de la machine accidentée est exposé au Musée des transports à Lucerne.



Flugaufnahme des Areals Beundenfeld von 1934. Rechts an der Allee die Ballonhalle, davor der Bauernhof. Die Kreise stammen vom Training mit Pferden.

Vue aérienne de l'aire du Beundenfeld en 1934. A droite de l'allée on trouve la halle des ballons et devant elle, la ferme. Les cercles ont été produits par l'entraînement des chevaux.

ter dem Vorsitz von Bundesrat Arthur Hoffmann, Chef des Militärdepartements. Das Resultat der Flugspende übertraf alle Erwartungen: 1 734 564 Franken – das heisst aufgrund der damaligen Bevölkerungszahl der Schweiz von 3 199 706 – 54 Rappen pro Kopf. Der Betrag wurde dem EMD zugestellt für die Anschaffung einer Luftflotte.

Der Start – Aufzeichnungen des Gründungskommandanten der Fliegerabteilung

Am 31. Juli 1914 sitzt Theodor Real also in einem kleinen Büro unter dem Dach des Bundeshauses Ost und brütet über die Organisation einer Fliegerabteilung. Ganz so unvorbereitet traf ihn der Auftrag jedoch nicht: In den Jahren 1913 und 1914 war er als Berater und Fachmann in der «Kommission für Militäraviatik» tätig gewesen. Militärfliegerische Erfahrungen hatte er mit Oskar Bider zusammen bereits im September 1913 während Manövern der 2. Division gesammelt. Dabei endete der legendäre erste Überland-Nachtflug unsanft auf einem Feld in Oberlindach bei Bern. Von einem Gewitter überrascht, hatte Bider mit seinem privaten Blériot die Orientierung verloren. Die beiden Insassen wurden leicht verletzt.

Theodor Real konnte für die Aufstellung seiner Fliegerabteilung auf dem Berner Beundenfeld auf erfahrene Piloten und die Unterstützung der Ballontruppe zählen. Jahre später widmete er seine Erinnerungen den ersten

présidence du Conseiller fédéral Arthur Hoffmann, chef du Département militaire. Le résultat de la collecte nationale dépassa toutes les attentes: 1 734 564 francs – soit 54 centimes par tête sur la base de la population d'alors qui se montait à 3 199 706 habitants. Ce montant fut versé au Département militaire fédéral pour l'acquisition d'une flotte aérienne.

Le départ – Notes du commandant fondateur du Service de l'aviation

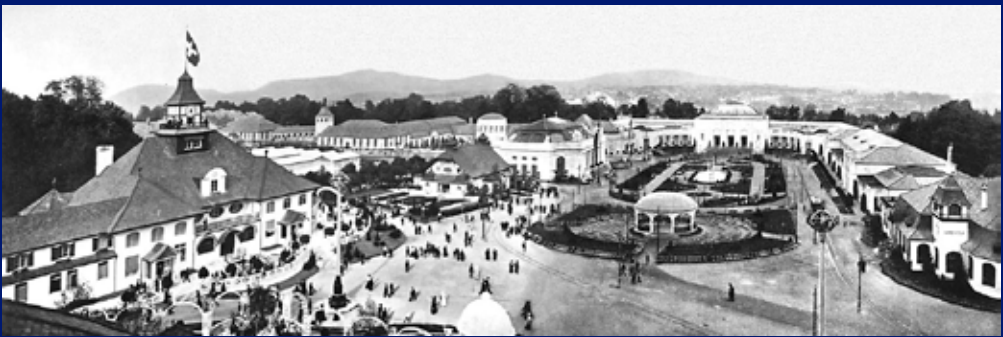
Le 31 juillet 1914, Theodor Real est assis dans un petit bureau sous le toit du Palais fédéral Est et réfléchit à l'organisation d'un Service de l'aviation militaire. La mission ne l'a pas réellement surpris: Dans les années 1913 et 1914 il avait été actif comme conseiller et spécialiste auprès de la «Commission pour une aviation militaire». Avec Oskar Bider, il avait rassemblé des expériences aéronautiques militaires en septembre 1913 déjà, pendant les manœuvres de la 2^{ème} Division. A cette occasion le légendaire premier vol de nuit à travers le pays s'acheva brutalement dans un champ à Oberlindach près de Berne. Surpris par un orage, Oskar Bider avec son Blériot privé avait perdu l'orientation. Les deux occupants furent légèrement blessés.

Pour la mise en place de son Service de l'aviation sur le Beundenfeld bernois, Theodor Real put compter sur l'appui de pilotes chevronnés et celui de la Troupe de ballons. Des années plus tard, il dédia ses souvenirs aux



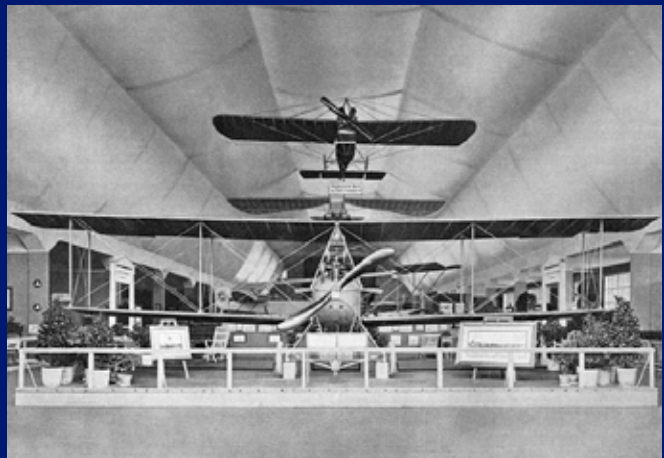
Oskar Bider wird aufgeboten.

Oskar Bider est mobilisé.



Das Gelände der Landesausstellung 1914 in Bern auf dem Neufeld/Vierfeld beim Bremgartenwald.

Le terrain de l'Exposition nationale 1914 sur le «Neufeld/Vierfeld» près de la forêt de Bremgarten.



Blick in die Luftschiffahrt-Halle. Die ausgestellten Flugzeuge wurden requiriert.

Coup d'œil dans la halle aéronautique. Les avions exposés ont été réquisitionnés.

Fliegern, die unter ihm gedient hatten. Nachfolgend überarbeitete Auszüge aus seinem Bericht zur Berner Zeit. Da er diese Aufzeichnungen Ende der 30er Jahre in Frankreich niederschrieb, waren ihm allenfalls nicht mehr ganz alle Daten oder Namen präsent. Doch wer könnte die damalige Zeit besser beschreiben als ein Zeitzeuge?

«Als erstes musste ich nun trachten, Bider zugeteilt zu bekommen. Er war über alles, was die schweizerische Aviatik anbetraf, 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 Kantonnement 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

premiers pilotes qui avaient servi sous ses ordres. Des extraits retouchés du compte-rendu de son «Epoque bernoise» figurent ci-après. Comme il rédigea ces notes en France à la fin des années 30, les faits et les noms ne lui étaient plus tous présents. Mais qui aurait pu mieux décrire cette époque passée qu'un tel témoin?

«Tout d'abord je devais m'efforcer de me faire attribuer Bider. Il était le mieux orienté sur tout ce qui concernait l'aviation suisse. Bider, entré en service comme caporal avec les «Basler Guiden», était facile à récupérer. Jusqu'à son arrivée je pus confier ma compagnie de mitrailleurs de cavalerie à mon successeur et prendre congé de mes braves mitrailleurs qui devaient se déployer vers la frontière. Je me suis rendu à l'Exposition nationale et, sans autre forme de procès, j'ai réquisitionné tous les avions étrangers qui y étaient exposés. Je me suis assuré la halle des ballons sur le Beundenfeld pour y abriter les avions et la ferme «Wankdorf» avoisinante comme cantonnement pour la future troupe.

Bider arriva trois jours plus tard et me fournit les renseignements tant attendus. Il connaissait tous les aviateurs suisses. Ensemble, nous parcourûmes leurs noms. Lorsque les caractéristiques données par Bider me paraissaient favorables, ils furent libérés de leur unité – comme tous avaient été mobilisés – pour être mutés dans la Troupe d'aviation. J'appris également par Bider de quel parc de machines disposait la Suisse et que le Comité

Theodor Real (geboren 1881 in Schwyz), erster Kommandant der Fliegertruppe. Seine Flugausbildung hatte er in Darmstadt auf einem Euler-Doppeldecker absolviert. Er überquerte als erster die Schweizer Grenze von Deutschland kommend bei Basel.

Theodor Real (né en 1881 à Schwyz), premier commandant de la Troupe d'aviation. Il avait accompli sa formation de vol à Darmstadt sur un Euler. Il fut le premier à franchir la frontière suisse en venant d'Allemagne, à Bâle.



Doppeldecker Farman.

Biplan Farman.

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 wieder über die Grenze zurückspeidiert worden. Die zweite Maschine, ein «Schneider-Doppeldecker», war glücklicherweise noch da (das Flugzeug war von der L.V.G. – Luft-Verkehrs-Gesellschaft, Berlin – 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 worden, und ausserdem besitze er noch einen 50-HP-Gnome-Rhône-motor. Ein Leutnant Lugin in Montreux habe einen kleinen «Farman-Zweidecker» und Korporal Grandjean in Avenches einen selbstgebauten Eindecker mit Oerliko-motor. Der Apparat fliege tatsächlich. Momentan war das alles (s. Tabelle im Anhang).

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

pour la collecte nationale avait déjà fait engager des essais avec des avions allemands. L'un de ceux-ci, un «Aviatik», avait malheureusement déjà été réexpédié au-delà de la frontière le 31 juillet. La deuxième machine, un «biplan Schneider», était heureusement encore là (cet avion avait été construit par L.V.G. – Luft-Verkehrs-Gesellschaft, Berlin – et il fut désigné par le nom de son constructeur suisse Schneider). Par ailleurs Bider me déclara qu'il avait personnellement deux «monoplans Blériot», qu'un «monoplan Morane-Saulnier» lui avait également été mis à disposition par la fabrique et qu'il possédait en plus un moteur de 50 CV Gnome et Rhône. Le lieutenant Lugin de Montreux disposait d'un petit «biplan Farman» et le caporal Grandjean, à Avenches, possédait un monoplan de sa propre construction avec un moteur Oerlikon; l'appareil volait réellement. Momentanément, c'était tout! (cf tableau en annexe)

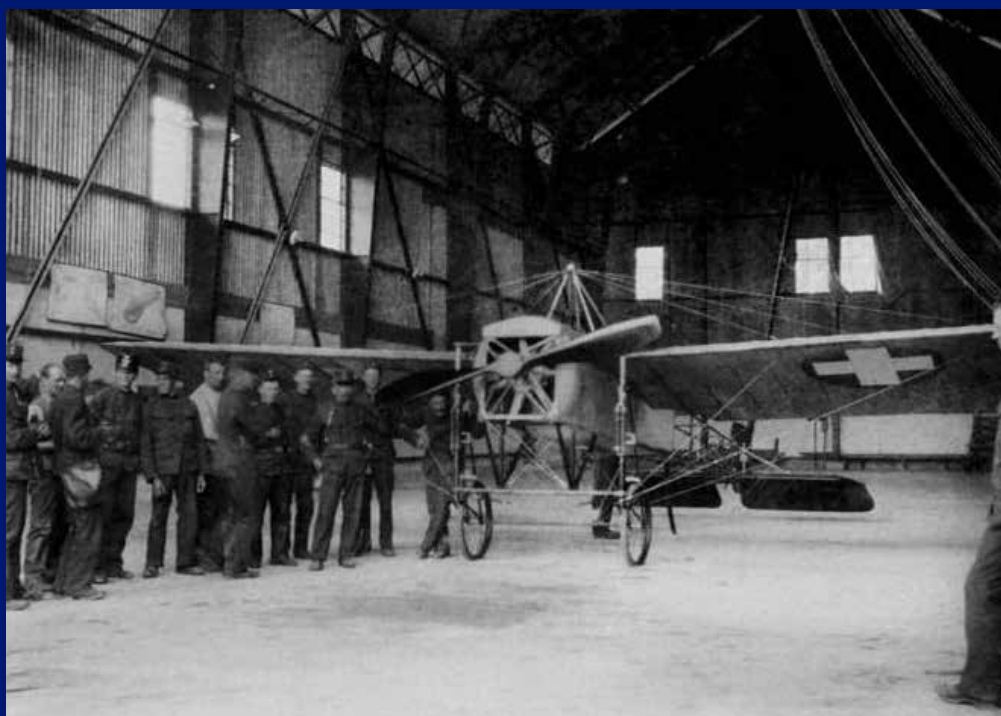
A la suite de la réquisition d'office des trois avions d'exposition, je fis ma première connaissance avec le Service technique militaire (STM) comme instance d'acquisition de matériel. Les réquisitions suivantes se firent toujours proprement par la voie hiérarchique.

Avec l'aide complaisante de la Fabrique fédérale d'armes, Bider et moi édifièrent le premier parc d'avions dans la halle à ballons. Comme nous ne pouvions pas tout y placer, la Fabrique d'armes nous érigea encore deux tentes et prit en charge le service



Ein Teil der ersten Flugzeugflotte vor der Ballonhalle.

Une partie de la première flotte d'avions devant la halle à ballons.



Der Blériot in der Ballonhalle.

Le Blériot dans la halle à ballons.

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 «Ballönler» gut kannte und wusste, dass bei ihnen Überfluss an Offizieren und Leuten war, veranlasste er ihren Kommandanten, der entstehenden Fliegerabteilung das so dringend benötigte Menschenmaterial zu überlassen: Oberleutnant Santschi, Leutnant Endtner, Feldweibel von Grünigen, Wachtmeister Stüssi, Fourier Wuest und eine Gruppe erstklassiger Soldaten.

Von der Grenze zurückgenommen und zu den Fliegern versetzt wurden:

de garde jusqu'à ce que nous ayons reçu une nouvelle équipe. Elle nous céda également un camion Saurer et mit à ma disposition, au titre de commandant, une voiture privée avec son propriétaire Emil von Jenner de Berne comme chauffeur. Comme beaucoup d'autres automobilistes volontaires, von Jenner fut nommé officier-auto (sans grade).

L'équipe de garde et de service requise de la compagnie d'aérostiers arriva enfin. Le capitaine Emil Messner arriva dans le même temps. Il avait été dispensé du service à la frontière et livrait en contrepartie les tôles de laiton indispensables à nos fabriques de munitions. Malgré cette dispense, il se mit immédiatement à la disposition de notre troupe comme officier-observateur. Le capitaine Messner devint ainsi le premier officier-observateur de l'aviation militaire suisse. Comme il connaissait bien ses «ballonniers» et que, chez eux, il y avait abondance d'officiers et de soldats, il amena leur commandant à céder les hommes urgentement nécessaires au groupe d'aviation: Le premier-lieutenant Santschi, le lieutenant Endtner, le sergent-major von Grünigen, le sergent Stüssi, le fourrier Wuest et un groupe de soldats de première classe.

Audemars, Parmelin, Grandjean et le lieutenant Lugin revinrent de la frontière pour être mutés dans l'aviation. Ce dernier entra en service par la voie aérienne avec son mécanicien Maeder. Avec le temps, Maeder devint l'homme à tout faire du groupe



Emil Messner (rechts), der erste Beobachteroffizier der Fliegertruppe.

Emil Messner (à droite), le premier officier-observateur de la Troupe d'aviation.



Das Sommer-Flugzeug.

L'avion Sommer.



Blériot vor der Ballonhalle mit Pilot François Durafour und Beobachter Otto Walter.

Le Blériot devant la halle à avec le pilote François Durafour et l'observateur Otto Walter.

Audemars, Parmelin, Grandjean und Leutnant Lugin. Dieser Letztere rückte gleich auf dem Luftweg 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 Kriegsflieger 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 unter dem 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 noch zwei, drei andere, aber der «Pilotenrat» erachtete sie nicht als für fähig genug. Zudem erschien mir unsere damalige Apparatenzahl zu beschränkt, um noch mehr

d'aviation. Nous avions, y compris Bider, cinq pilotes; à notre grande joie, nous n'en restâmes pas là. Un beau matin apparut un civil rondouillard qui fut salué avec forte cordialité par les Romands. Ils m'amènèrent tous ensemble leur ami à mon bureau et me présentèrent Burri comme un aviateur de guerre. Nous pouvions utiliser de tels types et à peine eut-il exprimé le vœu de faire partie de notre groupe qu'il fut emmené par Bider à l'arsenal tout proche. Il en revint comme pionnier-aérostier, avec ses habits civils sous le bras.

Comme Burri, deux autres Suisses de l'étranger vinrent chez moi quelques jours plus tard et me demandèrent si je pouvais les accueillir au sein du corps des pilotes. Leur nom: Cuendet et Durafour. Comme leurs prédécesseurs, ils n'étaient astreints qu'au service complémentaire. Enfin, le dernier à s'annoncer fut Comte, un gamin qui n'avait pas encore l'âge de faire son école de recrues. Lui aussi fut revêtu de l'uniforme de pionnier sans grande visite médicale et promu aviateur militaire. Ces neuf pilotes formèrent le corps des aviateurs. Puis d'autres vinrent s'y ajouter; cependant, le «conseil des pilotes» ne les jugea pas assez compétents. Par ailleurs, il m'apparut que le nombre de nos appareils d'alors était trop restreint pour accepter encore plus de pilotes. Un de ces candidats, particulièrement inconsolable de son renvoi, doit cependant encore être cité: Kramer, de Bienne. Sur la durée, je ne pus pas résister à ses demandes pressantes ni aux recommandations



Die ersten Piloten der Fliegertruppe 1914 – fast alle Romands

Die zur Mobilmachung eingerückten Piloten (ausser Marcel Lugin) waren im Militär Soldaten, Gefreite, oder im besten Fall Korporale. Sie wurden noch im gleichen Jahr zum Adjutanten Unteroffizier befördert. Verheiratete Piloten wurden nicht aufgenommen, wie dies u.a. der erfahrene Pilot mit dem Brevet Nr. 2, Emile Taddeoli aus Genf, erfahren musste. Zu gross war das Risiko eines fatalen Absturzes.

Les premiers pilotes de la Troupe d'aviation 1914 – presque tous des Romands

Les premiers pilotes militaires entrés en service au Beundenfeld. A l'exception de Marcel Lugin, les pilotes entrés en service à la mobilisation étaient au militaire soldats, appointés ou, dans le meilleur des cas, caporaux. Ils furent promus au grade d'adjudant sous-officier encore la même année. La condition était qu'ils ne soient pas mariés, comme devait l'apprendre Emile Taddeoli, de Genève, un pilote expérimenté détenteur du brevet n°2. Le risque d'une chute fatale était trop grand.

Piloten 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» hervorholen und für immer verlieren zu müssen. So schlug denn die Abschiedsstunde für unseren jungen Kameraden. Der «Sommer» wurde in der Ballonhalle hochgezogen, wo er keinen Platz versperrte.

de mes pilotes. Kramer posa lui-même les conditions pour son engagement en se faisant fort de remettre en état un «vieux» «biplan Sommer» accidenté. S'il ne devait pas réussir à rendre la machine «apte à la guerre» – une définition à l'époque assez vague – il devrait retourner à la frontière dans sa formation de train. Kramer a donné le meilleur de lui-même. Lors de ses essais il a tout risqué, y compris sa vie. L'appareil «Sommer» réussit réellement à voler. Mais même en 1914 il ne pouvait pas être qualifié d'apte à la guerre. Aussi pénible que cela nous fût, nous préférons savoir ce joyeux garçon dans le Jura, plutôt que de devoir le sortir un jour des décombres de son «Sommer» et de le perdre à jamais. L'heure du renvoi de notre jeune camarade avait sonné. Le «Sommer» fut suspendu dans la halle à ballons où il ne prenait pas de place.



Der Flugpionier **Henri Kramer** (geboren 1892 in Biel), der 1914 zu seinem eigenen Schutz nicht Militärpilot werden durfte.

Le pionnier de l'air **Henri Kramer** (né en 1892 à Bienne), qui ne fut pas autorisé à devenir pilote militaire pour sa propre sauvegarde.

Oskar Bider (geboren 1891 in Langenbruck BL, Brevet Nr. 32, Prüfungsort Pau Frankreich 1912, auf Blériot – abgestürzt 1919 in Dübendorf) – «Fliegerheld» und erster Cheffluglehrer der Fliegertruppe. Er bezwang im Februar 1913 die Pyrenäen und im Juli desselben Jahres startete er in Bern zur ersten Alpenüberquerung nach Mailand mit seinem Blériot.

Oskar Bider (né en 1891 à Langenbruck BL, brevet n° 32, examen passé en 1912 à Pau en France sur Blériot, tombé à Dübendorf en 1919) – «héros de l'air» et premier chef-pilote de la Troupe d'aviation. Il vainquit les Pyrénées en 1913 et décolla de Berne avec son Blériot en juillet de la même année pour la première traversée des Alpes en direction de Milan.





Agénor Parmelin (geboren 1884 in Genf, Brevet Nr. 22, Prüfungsort Etampes Frankreich 1911, auf Déperdussin – abgestürzt 1917) – überflog als erster den Mont-Blanc.

Agénor Parmelin (né en 1884 à Genève, brevet n° 22, examen passé en 1911 sur Déperdussin à Etampes en France, tombé en 1917). Il fut le premier à survoler le Mont-Blanc.



Edmond Audemars (geboren 1882 in Le Brassus VD, Brevet Nr. 7, Prüfungs-ort Issy bei Paris 1910, auf Santos-Dumont) – war einer der wenigen damaligen Akrobatikflieger und hatte als solcher grosse Meetings in Europa und Amerika hinter sich. Er gewann Flugrennen gegen den Franzosen und späteren Kriegshelden Roland Garros, der ein guter Freund werden sollte. Edmond Audemars war es, der im August 1912 als erster von Paris nach Berlin und wieder zurück flog. 1914 rückte er mit seinem Morane ins Beundenfeld ein. Das Flugzeug überdauerte den gesamten Ersten Weltkrieg im Dienst der Schweizer Fliegerabteilung.

Edmond Audemars (né en 1882 au Brassus VD, brevet n° 7, examen passé en 1910 sur un Santos-Dumont à Issy près de Paris). Il était alors l'un des rares pilotes d'acrobatie et avait à ce titre participé à de grands meetings en Europe et aux Etats-Unis. Il gagna les courses aériennes contre le Français Roland Garros qui devint un bon ami, et s'illustra comme as de la Grande Guerre. Audemars fut le premier à voler aller et retour de Paris à Berlin, en août 1912. En 1914 il entra en service au Beundenfeld avec son avion Morane. Cet avion survécut à la première Guerre mondiale au service de la Troupe d'aviation.



René Grandjean (geboren 1884 in Bellerive VD, Brevet Nr. 21, Prüfungsort Dübendorf 1911, auf seinem selbst gebauten Grandjean) – gewann verschiedene Rekorde und Preise. 1911 überflog er den Neuenburgersee. Sehr innovationsfreudig. Er war der erste Pilot, der ein Flugzeug mit Skiern flog (Davos 1912) und begründete damit die Gletscher- und Skifliegerei. Im gleichen Jahr versah er sein Flugzeug mit Schwimmern und startete von Seen aus.

René Grandjean (né en 1884 à Bellerive VD, brevet n° 21 examen passé en 1911 à Dübendorf sur l'avion construit par lui-même). Il gagna plusieurs records et prix. En 1911 il survola le lac de Neuchâtel. Très innovatif. Il fut le premier pilote à voler sur un avion équipé de skis (Davos 1912) et créa ainsi l'aviation de montagne avec atterrissages sur glaciers. La même année il monta des flotteurs sur son avion et décolla depuis des lacs.



Marcel Lugin (geboren 1891 in Lutry VD, Brevet Nr. 40, Prüfungsort Etampes Frankreich 1913, auf Farman – abgestürzt 1915 in Dübendorf).

Marcel Lugin (né en 1891 à Lutry VD, brevet n° 40, examen passé en 1913 sur Farman à Etampes en France, tombé en 1915 à Dübendorf).



Das militärische Brevet Marcel Lugins, 1914 von Theodor Real ausgestellt, wurde auf einem Flohmarkt gefunden.

Le brevet militaire de Marcel Lugin, établi en 1914 par Theodor Real, fut trouvé dans un marché aux puces.



Ernest Burri (geboren 1887 in La Chaux-de-Fonds NE, Brevet Nr. 24, Prüfungsort Châlons Frankreich 1912, auf Sommer) – Kriegsfieger im Balkankrieg. Er wurde 1912 mit der Tapferkeitsmedaille von Bulgarien ausgezeichnet. Später war er bei der Flugzeugfabrik Voisin in Frankreich Einfieger der neuen Apparate. Bei der internationalen Konkurrenz für Wasserflugzeuge um den Schneider-Cup in Monaco hatte er sich im Frühjahr 1914 den zweiten Platz erobert.

Ernest Burri (né en 1887 à La Chaux-de-Fonds NE, brevet n° 24, examen passé en 1912 sur Sommer à Châlons en France). Distingué en 1912 par la médaille du courage de Bulgarie. Ul-
térieurement il fut pilote d'essais pour les nouveaux appareils de la fabrique d'avions Voisin, en France. Au printemps 1914, il remporta la deuxième place lors de la compétition pour hydravions de la Coupe Schneider à Monaco.



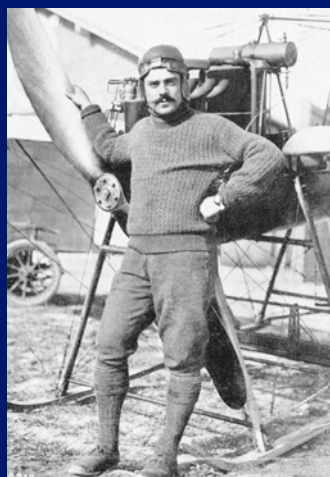
Albert Cuendet (geboren 1883 in Ste-Croix VD, Brevet Nr. 36, Prüfungsort Châteaufort Frankreich 1913, auf Borel) – Einflieger bei Borel in Paris.

Albert Cuendet (né en 1883 à Ste-Croix VD, brevet n° 36, examen passé en 1913 sur Borel à Châteaufort en France). Pilote d'essais chez Borel à Paris.



François Durafour (geboren 1888 in Genf, Brevet Nr. 3, Prüfungsort Reims Frankreich 1910, auf Hanriot) – Einflieger bei Hanriot in Paris. Schweizer Höhenrekord (1911) und erster Pilot, welcher Guatemala und San Salvador überflog (1912).

François Durafour (né en 1888 à Genève, brevet n°3, examen passé en 1910 sur Hanriot à Reims en France). Pilote d'essais chez Hanriot à Paris. Record suisse d'altitude (1911) et premier pilote à avoir survolé le Guatemala et le San Salvador.



Alfred Comte (geboren 1895 in Delémont JU, Brevet Nr. 43, Prüfungsort Villacoublay Frankreich 1913, auf Morane) – Einflieger bei Gnome in Paris. Im Zweiten Weltkrieg einziger aktiver Militärpilot der Gründungszeit.

Alfred Comte (né en 1895 à Delémont JU, brevet n° 43, examen passé en 1913 sur Morane à Villacoublay en France). Pilote d'essais chez Gnome à Paris. Seul des pionniers à avoir été pilote militaire actif pendant la 2^{ème} Guerre mondiale.





Flz. Aviatik auf dem Beumdenfeld bei Bern
mit Lt. Wild

Alt 524 m

Ingenieur Robert Wild pendelte regelmässig zwischen Bern und den Aviatik-Werken in Mülhausen.

L'ingénieur Robert Wild faisait régulièrement la navette entre Berne et la fabrique «Aviatik» à Mulhouse.

Ohne Überhebung darf behauptet werden, dass bei Kriegsausbruch keine einzige Armee über ein durchwegs so geschultes Fliegerkorps verfügte wie die Schweiz. Nur wenige Flieger sind es gewesen, aber jeder war vollwertiger Beherrscher seines Flugzeugs und mancher hatte sich im Ausland schon einen Namen gemacht.

Mit den guten Fliegern allein wars aber noch nicht gemacht. Wir brauchten auch Beobachter. Drei hatten wir schon aus der Ballonkompanie: Hauptmann Messner, Oberleutnant Santschi und Leutnant Endtner. Nun wurde an die anderen 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 Leutnant Moebus und Leutnant Lüthi (später Pilot). Das Beobachterkorps bestand somit aus sieben Offizieren. Wie gerufen erschien da noch ein Auslandschweizer, Ingenieur-Offizier Oberleutnant Wild. Er war bis anhin in den «Aviatik»-Werken in Mülhausen tätig gewesen und hatte dort als Konstrukteur den Werdegang der nun in unserem Besitze 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 bewährt. Als etwas für den Anfang des Weltkrieges Bezeichnendes und als Beweis dafür, wie wenig kriegsmässig man damals noch dachte und fühlte, möchte ich noch folgendes erwähnen: Wild be-

On peut affirmer sans prétention qu'à l'éclatement de la guerre, aucune armée ne disposait d'un corps de pilotes aussi bien instruit que celui dont disposait la Suisse. Ce ne furent que peu d'aviateurs, mais chacun maîtrisait parfaitement son avion et plusieurs s'étaient déjà fait un nom à l'étranger. Mais il ne suffisait pas d'avoir de bons aviateurs, il nous fallait aussi des observateurs. Nous en avions déjà trois en provenance de la compagnie de ballons: le capitaine Messner, le premier-lieutenant Santschi et le lieutenant Endtner. Nous appelâmes les autres armes mais les annonces furent minces. Les dangers à la frontière semblaient bien être moins grands que dans l'aviation. De la cavalerie s'annoncèrent les lieutenants Walter et Bordier et de l'infanterie les lieutenants Moebus et Lüthi (qui devint pilote ultérieurement). Le corps des observateurs se composait ainsi de sept officiers. Un Suisse de l'étranger, l'officier-ingénieur premier-lieutenant Wild s'annonça encore. Il avait été jusqu'alors employé par la fabrique «Aviatik» de Mulhouse où il avait participé à la construction de l'«Aviatik» désormais en notre possession. Wild fut pour nous une force technique inestimable. Nous en étions tous très conscients et suivîmes ses conseils sans réserve, ce qui s'avéra très judicieux. Pour souligner à quel point on pensait et se comportait peu de manière tactique au début de la Guerre mondiale, j'aimerais évoquer ce qui suit: tous les huit à quatorze jours, Wild recevait un congé d'un à deux jours pour se rendre à Mulhouse auprès de la fabrique «Aviatik» afin d'y



Pioniere und Hilfsdienstpflichtige – Die vielen Helfer der Fliegerabteilung mit Koch (ganz links).

Pionniers et personnel du service complémentaire. Les nombreux aides du Groupe d'aviation avec le cuisinier (tout à gauche).



Die Fliegerabteilung: Manne mit Schnöiz...

Les moustachus du Groupe d'aviation.

kam alle acht oder 14 Tage für ein oder zwei Tage Urlaub, um nach Mülhausen 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 Mülhausen 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 die 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 Apparatenzahl war die Einteilung der Fliegertruppe gegeben. Sie zerfiel in den Stab und zwei Geschwader (s. Tabelle im Anhang). Als Abzeichen trugen die Flieger einen Flügel auf dem linken Ärmel, die Beobachter den Flügel mit Stern. Diese Abzeichen waren vom Berner Kunstmaler Emil Cardinaux entworfen worden.

donner ses consignes; et cela jusqu'à la fin de l'été. Pour nous les visites de fabrique de Wild étaient extrêmement précieuses, car il ramenait toujours des rapports sur les dernières nouveautés et expériences de guerre en matière de construction aéronautique.

A l'instar du corps des pilotes et observateurs, la troupe était un bric-à-brac provenant de toutes les armes et services complémentaires. Dans nos rangs, il y avait même deux étrangers munis d'un brassard, qui prêtèrent serment de servir notre patrie suisse et de garder fidélité à nos drapeaux. Aussi hétérogène que notre petite troupe ait pu paraître vers l'extérieur, tous étaient fortement unis par le sens du devoir comme par la volonté de justifier la confiance qui leur était confiée et par la volonté de développer une véritable aviation militaire à partir de débuts incertains et fragiles.

Avec le nombre de ses appareils, une structuration de la Troupe d'aviation devint nécessaire. Elle se subdivisa en un état-major et deux escadres (cf tableau en annexe). Comme insigne, les pilotes portèrent une aile sur la manche gauche, les observateurs une aile avec une étoile. Ces insignes avaient été conçus par le peintre bernois Emil Cardinaux.

Ballonhalle mit Zelten. Ganz rechts der Wankdorf-Bauernhof.
In der Luft ein L.V.G.-Doppeldecker.



La halle des ballons avec des tentes. Tout à droite, la ferme du Wankdorf.
En l'air, un L.V.G.





Momentaufnahmen.

Momentanés.



Im Farman-80-PS-Doppeldecker sitzend Adjutant Agénor Parmelin (links) und Adjutant Ernest Burri, vor der Maschine von links: Feldweibel Edouard Maeder (Mechaniker von Marcel Lugin, Vater des nachmaligen Oberst Albert Maeder bei der Luftwaffe und Grossvater von Irène Maeder, Stadtschreiberin von Bern 1995–2007), Leutnant André Bordier, Leutnant Marcel Lugin und Mechaniker Raoul Leclerc.

Assis dans le biplan Farman 80 CV, l'adjutant Agénor Parmelin (à gauche) et l'adjutant Ernest Burri. Devant la machine, depuis la gauche, le sergent-major Edouard Maeder (mécanicien de Marcel Lugin, père du futur colonel des Forces aériennes Albert Maeder et grand-père de la chancelière de la ville de Berne 1995–2007, Irène Maeder), le lieutenant André Bordier, le lieutenant Marcel Lugin et le mécanicien Raoul Leclerc.

Leben und Arbeiten auf dem Beundenfeld

Die Mannschaft sowie die Flieger waren im Bauernhof Wankdorf untergebracht. Es war für die Unteroffiziere und Soldaten ein Kantonnement 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 Speisezetteln zu bringen, was im Soldatenleben viel zu gutem Humor und seelischem Behagen beiträgt.

Das Kantonnement für die Offiziere wick wahrscheinlich in vielem von denjenigen 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 übereinander liegende, ca. 1 m breite Holzetageren, die sonst zur

La vie et le travail au Beundenfeld

Les aviateurs et la troupe étaient logés à la ferme du Wankdorf. Pour les sous-officiers et les soldats c'était un cantonnement comme des milliers d'autres en ce temps. Dans la maison, les aviateurs partageaient une chambre à deux ou à trois et dormaient dans des lits. Malgré l'occupation de la ferme par notre troupe durant des mois, nous trouvâmes toujours une complaisance bienveillante auprès des propriétaires. Les officiers et la troupe faisaient cuisine commune. Au-dehors de la clôture de la halle des ballons, le commandement de la place de Berne avait fait ériger une baraque en planches. Sous les ordres du fourrier Wuest, Herren et Rys, deux membres du service complémentaire, s'occupèrent excellemment de notre bien-être général. Par leurs achats judicieux, ils parvinrent non seulement à nous offrir une cuisine bon marché mais de qualité, mais également à nous proposer des menus variés, ce qui contribue pour beaucoup à la bonne humeur et au contentement dans la vie de soldat.

Le cantonnement pour les officiers se distinguait probablement de ceux des officiers situés à la frontière. Le magasin des ballons était situé contre la façade longitudinale sud de la halle des ballons. C'était une longue pièce d'environ 4 m de largeur, avec de nombreuses fenêtres donnant sur le champ d'exercice, vis-à-vis desquelles se trouvaient trois étagères en bois superposées, d'environ 1 m de largeur,



Die Küche.

La cuisine.



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 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 übriggeblieben war: Äpfel, Birnen, Zwetschgen, Gutzli und «last but 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 Oberleutnant 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

prévues pour le rangement des enveloppes de ballons. Cette modeste pièce fut meublée d'une table, de chaises et d'un tableau noir; elle nous servit pendant près de quatre mois de salle à manger, de salle de théorie, de salle de récréation et de chambre à coucher. Sur l'étagère inférieure on rangea les outils, les pièces de rechange et tout ce qui fut successivement acquis pour le service technique. Au bout de cette rangée on disposa notre vaisselle et ce qui pouvait rester de nos desserts: pommes, poires, pruneaux, biscuits et «last but not least», notre boisson: un tonnelet de cidre. Sur la deuxième étagère étaient disposés nos coffres d'officiers et leur contenu ainsi que divers articles de toilette, bien rangés comme dans un bazar de foire. Tout en haut, au troisième étage, à quelque 2,5 m au-dessus du sol en ciment, se trouvait notre dortoir, avec les paillasses l'une derrière l'autre. Le commandant dormait tout à la fin de la rangée, derrière un rideau de tulle, non pas par pruderie mais à cause des moustiques. La tête fatiguée du remplaçant reposait aux pieds du capitaine. Ainsi se suivaient les uns après les autres jusqu'au premier-lieutenant Wild, qui terminait la rangée. Sa place n'était pas à envier car sous lui se trouvaient justement le tonnelet de cidre et la corbeille à fruits. Comme le veut la coutume, jamais personne ne rentrait en même temps. L'un ou l'autre allait être retenu en ville jusque dans la nuit. Les noctambules avaient habituellement encore besoin d'un petit dernier verre et le robinet du tonnelet de cidre faisait un «gigs» à chaque manipulation. Ils déambulaient



2 L V G - Flugzeuge uund 1 Aviatik - Flugzeug
auf dem Beundenfeld 1914

Alt 474

Die Flugzeuge des ersten Fliegergeschwaders werden gut bewacht.

Les avions de la première escadre sont bien gardés.

Schlummertrunk, und der Mosthahn machte bei jeder Drehung «gigs». Sie geisterten mit ihrer Taschenlampe im Apfel- und Nüssevorrat herum, so dass es nicht selten zu Reklamationen wegen Ruhestörung aus dem obersten Stock kam. Als Antwort flogen dann gewiss ein Zwetschgenstein oder halb gegessener Apfel herauf, mit treffendem 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.

Als es Ende November anfang im Kantonement kalt und ungemütlich zu werden, zog alles ins neue Breitenrain-schulhaus. 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

avec leur lampe de poche autour de la réserve de pommes et de noix, ce qui provoquait fréquemment des réclamations pour perturbation de sommeil depuis l'étage supérieur. Un noyau de pruneau ou une pomme à moitié entamée volait alors à coup sûr vers le haut avec un commentaire approprié. Blagues et jurons réveillaient les plus endormis. Le dernier avait finalement aussi posé son pantalon et achevé sa périlleuse escalade jusque sous l'édredon. Après encore une légère oscillation de notre longue couche, c'était la paix jusqu'à la diane.

Lorsqu'à fin novembre il commença à faire froid et à être inconfortable dans le cantonnement, tout le monde déménagea dans l'école du Breitenrain. Malgré le chauffage central et les lits que nous y trouvâmes, nous regretâmes un peu notre camping d'été au Beundenfeld. On vivait pourtant de façon plus confortable et on n'avait plus à partager nos désagréments. Mais justement de ce fait nous étions moins dépendants des camarades et nous l'éprouvâmes comme une perte.

Août et l'automne nous offrirent une météo idéale pour le vol. Notre labeur quotidien commençait au lever du soleil et même souvent avant. Car nos oiseaux devaient s'être envolés avant que l'Allmend soit occupé par d'autres troupes pour leurs exercices. Un observateur était attribué de façon fixe à chaque pilote afin que tous deux puissent bien s'intégrer dans leur tâche commune. A chaque vol correspondait une mission bien définie à rem-

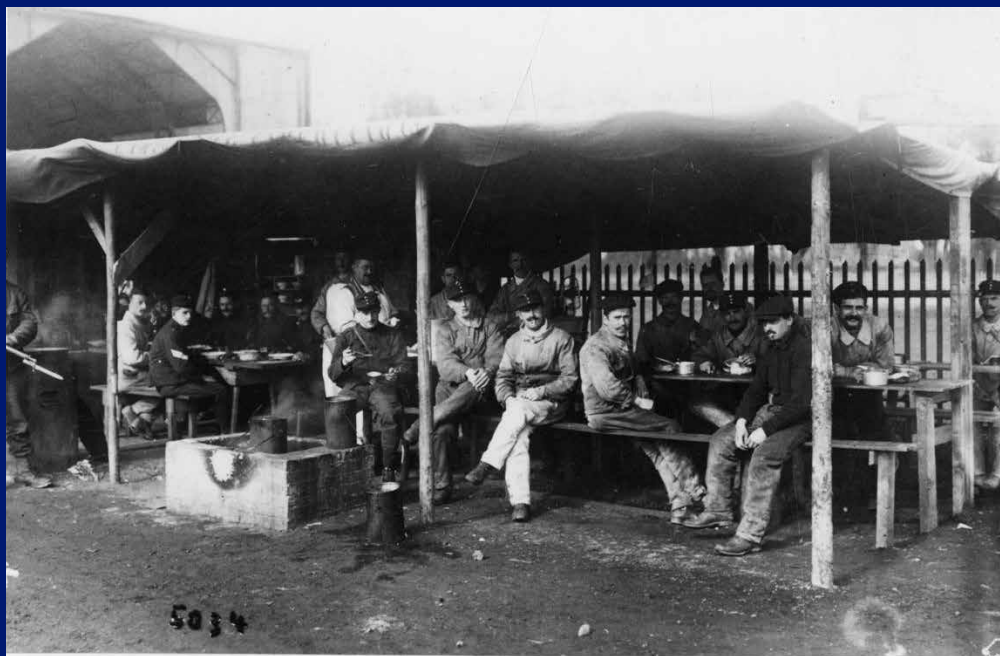


Der Flugplatz Beundenfeld.

L'aérodrome du Beundenfeld.

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 u.a. 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 Pilot-Ballons, gab Professor de Quervain, welcher uns als Hilfsdienstpflichtiger zugeteilt worden war. All diese Theorien führten stets zu einem ergiebigen Gedankenaustausch über die Verwendung des Flugzeugs im Krieg. 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».

plir. L'orientation sur les positions de nos troupes en seconde ligne – notre secteur de vol était limité au Nord et à l'Ouest par une ligne de démarcation se déroulant derrière la frontière – nous offrait la possibilité bienvenue de procéder à des vols de reconnaissance. L'observateur portait la responsabilité de remplir la tâche donnée et il devait faire rapport par écrit dès son retour. Les appareils étaient rétablis sous le contrôle du pilote jusqu'à ce que tous les avions soient rentrés et que tous les rapports des observateurs soient remis. Les rapports étaient alors discutés et comparés en présence des observateurs et des pilotes. Afin de permettre un certain contrôle au commandant, deux équipages avaient généralement reçu le même ordre. Après cette discussion des vols suivaient des théories sur l'organisation militaire, l'utilisation des troupes, la géographie militaire et la météorologie. Le professeur de Quervain, qui nous était attribué comme membre du service complémentaire, nous enseignait cette dernière matière, en combinaison avec des mesures de vent pratiques, réalisées avec des ballons-pilotes. Toutes ces théories entraînaient toujours d'abondants échanges d'idées quant à l'utilisation de l'avion dans la guerre. Ce thème ne se calma jamais. Notre cinquième arme n'avait encore aucune expérience de la guerre et l'on s'épuisa en hypothèses avec beaucoup de «si» et de «mais».



Kantinenbetrieb auf dem Beundenfeld bei Bern

Alt 485

Mittagspause unter dem Baldachin.

Pause de midi sous le baldaquin.

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 Oberleutnant 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 Kriegsflieger 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 roten Köpfen 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

Le repas de midi était officiel. Ces deux heures de repos nous rassemblèrent tous considérablement. Le commandant était assis en tête de table avec à sa droite le professeur de Quervain et à sa gauche le premier-lieutenant Santschi. Les officiers et les pilotes étaient rassemblés de part et d'autre de la table. En règle générale ce n'étaient pas de banales discussions qui animaient la table, mais des conversations très intéressantes. De Quervain raconta son expédition au Groenland avec son humour particulier, Messner expliqua son mémorable vol en ballon au-dessus de la Mer du Nord, Bider parla de ses expériences de fermier en Argentine, notre pilote de guerre rendit compte de ses vols au-dessus des champs de bataille des Balkans, Santschi défendit le ballon captif contre l'avion et Audemars, notre acrobate, remit son art en bonne place lorsque son utilité était mise en question. Mais il se racontait aussi souvent de bonnes blagues qui déclenchaient le fou-rire dans un public reconnaissant. La matière à conversation ne s'épuisa jamais. Comment cela aurait-il d'ailleurs été possible, alors que la Guerre mondiale en fournissait à foison. Lorsque la discussion s'y arrêtait, la compagnie se divisait en deux camps tranchés. Mais le fossé ne fut jamais assez grand pour que l'on ne se redonne pas la main de la réconciliation. Malgré les têtes écarlates et les expressions d'opinions les plus farouches, on se retrouvait toujours en terrain neutre sur un autre thème de discussion. Lorsque la dispute relative aux nouvelles de la guerre, mises en



Der Kommandant mit einigen seiner «Flieger» vor der Ballonhalle: (von links) Edmond Audemars, François Durafour, Alfred Comte, Edouard Moebus, Ernest Burri, Marcel Lugin, Theodor Real, Albert Cuendet, Robert Wild, Robert Endtner, René Grandjean und Agénor Parmelin.

Le commandant avec une partie de ses aviateurs: de gauche à droite: Edmond Audemars, François Durafour, Alfred Comte, Eduard Moebus, Ernest Burri, Marcel Lugin, Theodor Real, Albert Cuendet, Robert Wild, Robert Endtner, René Grandjean et Agénor Parmelin.

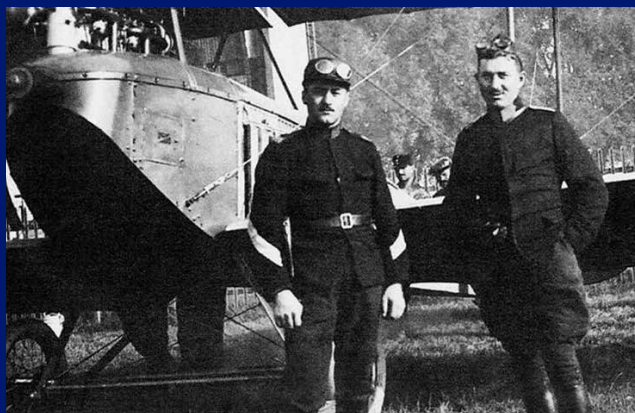
aufgeregten Herrn ein Fränkli aus der Nase zog. Der Nachmittag diente der soldatischen Ausbildung. Leutnant Endtner drillte die Pioniere, während Leutnant Walter mit der Soldatenausbildung der Piloten betraut war. Vier derselben hatten ja so etwas überhaupt noch nie mitgemacht. Walter wurde zuvor genau darüber instruiert, wie ich mir diese Erziehung dachte. So oft 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 Sportjargon ein *Entraîneur* 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 ganz neu war. Nach kurzer Zeit standen die Flieger, die als nur für hilfsdiensttauglich befunden worden waren, ebenso stramm in Reih und Glied wie der Kavallerist und wussten so gut wie ein solcher, was ein Soldat ist.

doute des deux côtés, atteignait son sommet, il arrivait aussi que notre prestidigitateur Burri sorte une pièce d'un franc du nez de l'un des excités. L'après-midi était consacré à l'instruction formelle. Le lieutenant Endtner drillait les pionniers, alors que le lieutenant Walter était chargé de l'instruction formelle de soldat pour les pilotes. Quatre de ces derniers n'avaient d'ailleurs encore jamais rien fait de pareil. J'instruisis d'abord Walter quant à la façon dont je me représentais cette éducation. J'assistais à cette école de soldat aussi souvent que le temps me le permettait. Les vieux aviateurs de 1914 se rappelleront volontiers aujourd'hui des muscles endoloris et de la sueur déversée sous le chaud soleil d'août! Walter ne vous a pas appris la prise d'arme ni la marche au pas, d'ailleurs impraticables dans un avion, mais il a su assouplir votre corps et aguerrir votre volonté par des exercices systématiques. Bider, qui transpirait avec eux dans le rang, fut pour ses camarades ce que l'on appelle en jargon sportif un entraîneur. Sans même qu'il le sache, il me fut très précieux dans cette école de soldat. L'engagement naturel de toutes ses forces entraîna ceux pour lesquels cette sorte d'école militaire était inhabituelle voir même toute neuve. Après peu de temps, les aviateurs, qui n'avaient été engagés que pour le service complémentaire, se montrèrent aussi fixes au garde-à-vous que des cavaliers et surent comme ces derniers ce qu'était un soldat.



Erster Geschwaderflug in den Schachen, Aarau, September 1914.

Le premier vol en escadre à Aarau en septembre 1914.



Oskar Bider (links) mit Otto Walter in Aarau.

Oskar Bider (à gauche) avec Otto Walter à Aarau.

Die ersten Ausflüge

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 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.

Les premières sorties

Le premier vol en escadre avait Aarau comme but. Il eut lieu un après-midi de septembre. Lors du vol de retour, nous aurions pu avoir très chaud! Comte voulait pour la première fois sur «Aviatik» et avait oublié de déclencher la pompe automatique après que le réservoir supérieur de benzine eut été rempli par le réservoir principal. L'atterrissage avec moteur arrêté sur une surface gorgée d'eau au-dessus de Herzogenbuchsee lui réussit parfaitement. Comme un décollage à une heure aussi avancée nous paraissait à l'époque trop dangereux, nous nous laissâmes volontiers inviter à souper par le Colonel-divisionnaire Steinbuch.

Le groupe d'aviation prit part à deux exercices de troupes à partir de Berne, chaque fois avec deux avions. L'une des manœuvres se déroula dans le canton de Bâle-Campagne – notre tente-hangar se situait en-dehors de Liestal – alors que l'autre exercice se passa près de Morat. Les deux fois, les aviateurs n'eurent pas l'occasion de se mettre en valeur. Non qu'ils aient manqué de bonne volonté, mais le commandement auquel ils étaient subordonnés ne savait pas quoi en faire. La seule chose que l'on puisse dire est que les aérodromes non seulement n'avaient pas de liaison téléphonique avec leur poste de commandement, mais qu'ils n'avaient même pas un cycliste à leur disposition. L'ordre de vol parvint le soir pour le jour suivant. Depuis lors, les aviateurs n'entendirent plus rien, ni de l'ami, ni de l'ennemi. L'utilité du nouvel instrument d'exploration n'avait pas encore été saisie.



In Liestal BL.

A Liestal BL.



Das Wasserflug-
zeug Astra in
Bern...

L'hydravion Astra
à Berne...



... und in Luzern.

... et à Lucerne.

Schwierige Flugzeugbeschaffung schon damals!

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 «Astra» anfügen. 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 «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

L'acquisition d'avions était déjà difficile autrefois!

Comme le «Grandjean» n'entraînait alors pas en considération, le nombre d'aviateurs était plus élevé que celui des appareils. Inutile de préciser que nous avons recherché des machines aptes au vol dans toute la Suisse. Par exemple, j'aurais voulu ajouter l'hydravion lucernois «Astra» à notre flotte. Il aurait dû être transformé en avion terrestre à Berne. Burri fut le grand optimiste qui se mit au travail avec beaucoup d'élan en compagnie de Wild. Cet appareil français était bien construit. Enfin, nous y étions: lors d'un magnifique soir d'automne, la tâche fut achevée malgré la modestie de nos moyens. L'essai pouvait avoir lieu et le Commandant voulut immédiatement le réaliser avec Burri. Après une longue course, l'appareil parvint de justesse à franchir la haute rangée d'arbres qui traversait la place. Après quelques minutes, les deux occupants avaient déjà posé leur verdict: «L'«Astra» ne peut en aucun cas servir d'avion de reconnaissance». Après avoir péniblement survolé Ostermundigen, Burri aurait bien voulu retourner vers le terrain. Mais le lourd biplan aurait sûrement décroché dans une telle manœuvre et serait vraisemblablement tombé en plus ou moins bonnes pièces à proximité immédiate du village. Burri savait ce qu'étaient les essais en vol et il se décida pour une issue sûre. Il contourna le Dentenberg. Nous nous dirigeâmes vers Worb à environ 50 mètres de hauteur avec la vitesse d'un lourd train de marchandises



Jeder Start ein Ereignis: ein Flugzeug vor dem Abflug beim Wankdorf-Bauernhof. Trotz Verlegung nach Dübendorf wurde das Beundenfeld von der Fliegertruppe auch weiterhin benutzt.

Chaque décollage est un évènement: un avion avant le départ près de la ferme du Wankdorf. Le Beundenfeld continua d'être utilisé par la Troupe d'aviation malgré le transfert à Dübendorf.

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 «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 «Astra» bekam ihre Schwimmer wieder und reiste nach Luzern zurück.

Die Fliegertruppe als Attraktion für die Berner

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 Fliegers gewesen war, und ein humorvolles Lächeln löste die innere Spannung.

et virâmes au-dessus de Rüfenacht en direction du Beundenfeld. La nuit tombait lorsque nous nous hissâmes couverts d'huile hors de l'«Astra». La longue absence de l'avion avait causé beaucoup de souci à ceux restés sur place. Le Commandant se félicita de leur inquiétude. Il trouva bon qu'ils puissent une fois aussi ressentir ce qu'il éprouvait quasi quotidiennement quand une patrouille rentrait en retard. On remonta ses flotteurs sur l'«Astra» qui reprit le chemin de Lucerne.

La Troupe d'aviation comme attraction pour les Bernois

Les après-midi nous ne manquions jamais de spectateurs. C'est Audemars qui avait toujours le plus d'admirateurs. Il ne pouvait pas se passer d'exécuter les figures les plus téméraires lors des vols d'essai. Le chef du génie de l'armée vint aussi voir cet acrobate aérien dans son travail. L'image de ce corpulent colonel Weber suivant avec une attention soutenue les évolutions d'Audemars me reste inoubliable. Il se balançait d'une jambe sur l'autre. Avec son tronc, il reproduisait inconsciemment toutes les rotations et virevoltes de l'avion. A la fin il m'interpella: «Ordonnez donc à Audemars d'arrêter!» C'est seulement alors qu'il se rendit compte à quel point il avait été fasciné par le vol et son sourire plein d'humour rompit la tension ambiante. A l'époque, les idées relatives aux performances dont les avions étaient capables prirent des dimensions fantastiques. L'évènement suivant en est un



Tag der offenen Tür – Hauptmann Theodor Real neben dem Pferd, Leutnant Robert Wild davor, rechts die Damen Walter und Bider im Gespräch mit u.a. den Piloten Edmond Audemars, René Grandjean, Oskar Bider sowie Leutnant Otto Walter.

Journée des portes ouvertes – Le capitaine Theodor Real à côté du cheval, devant le lieutenant Robert Wild. À droite mesdames Walter et Bider en discussion avec les pilotes Edmond Audemars, René Grandjean, Oskar Bider et le lieutenant Otto Walter.

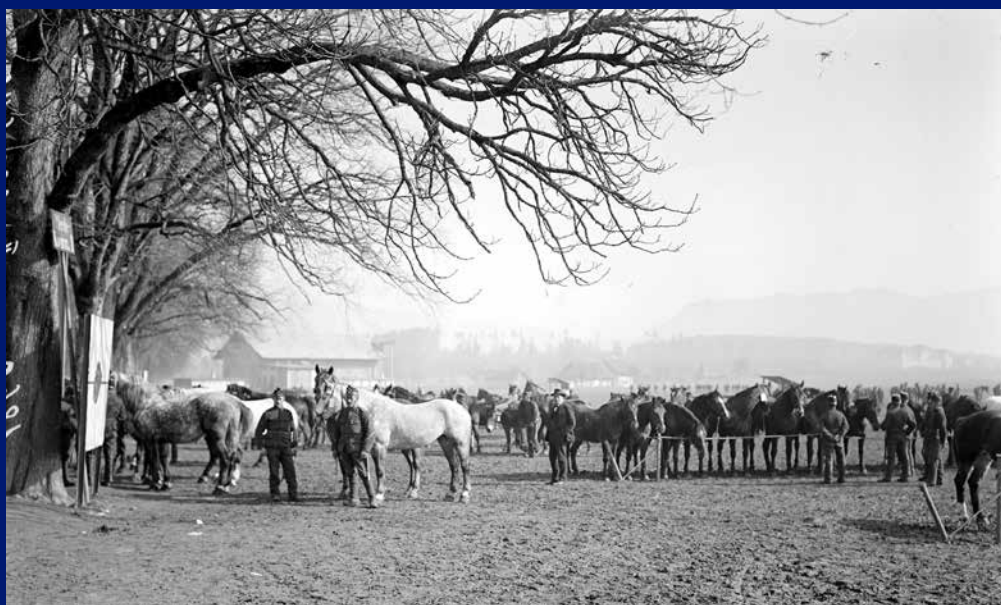


Leni Bider hatte ein inniges Verhältnis zu ihrem Bruder. Als er 1919 in Dübendorf abstürzte, beging sie Suizid.

Leni Bider avait un rapport très étroit avec son frère. Lorsqu'il tomba à Dübendorf en 1919, elle se suicida.

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 vom 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?

exemple: il régnait au-dessus de Berne un vent du Sud-est très fort mais régulier. Mes pilotes se faisaient un plaisir de voler du Beundenfeld jusqu'à Berne par cette tempête. Le chemin était court, mais le temps jusqu'à ce qu'ils se trouvent au-dessus du Palais fédéral était long. Le plus rapide de nos avions, le «Morane», mettait 40 minutes. Tout Berne était sorti et admirait ces avions quasiment immobiles dans l'air. Nous même n'avions aucune idée de l'agitation que cet évènement provoquait dans la ville. Le soir, quand je rencontrais le colonel Frey, alors chef d'arme de la cavalerie, dans la douillette petite salle du «Bären», sa première question fut: «Est-il vrai que vous avez modifié vos moteurs de façon à pouvoir vous arrêter en l'air afin de faire vos observations en toute tranquillité? Lorsqu'on me le raconta, je ne pus pas le croire; je me rendis sur la route et regardais vers le ciel à la verticale d'un mur de maison pour fixer l'avion. J'en restais bouche bée. Il était effectivement totalement arrêté. Tout à coup il fit demi-tour et vola comme la bise vers le Beundenfeld.» J'étais épaté. Qui aurait cru que nos faibles moteurs pouvaient éveiller de telles sensations?



Das Beundenfeld diente unter anderen auch der Kavallerie und den Radfahrer-rekruten.

Le Beundenfeld servit également à la cavalerie et aux recrues cyclistes.

Dislokation nach Dübendorf

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. 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 in Frage: Avenches, Spreitenbach und Dübendorf. Wir gaben letzterem den Vorzug und schlugen die Übersiedlung 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 13.12.1914, 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>. Nach Eintreffen der telefonischen Meldung, alle Flugzeuge seien in Dübendorf glatt gelandet, ging ich

En route pour Dübendorf

Comme aérodrome, le Beundenfeld était inadapté. Le terrain, accidenté et plus petit qu'aujourd'hui, était entouré de tous côtés par des allées d'arbres, des lignes téléphoniques et à haute tension. En plus, deux voies ferrées le traversaient. Le matin il servait de place d'exercice à la cavalerie et à l'infanterie et l'après-midi, de terrain de jeu et de football à la jeunesse de la ville. Même si le Beundenfeld pouvait servir de base à des aviateurs expérimentés, il était toutefois exclu d'y former des pilotes. C'est pourtant ce que nous voulions. De meilleurs aérodromes comme Avenches, Spreitenbach et Dübendorf entraient alors en ligne de compte. Nous donnâmes finalement la préférence à ce dernier et proposâmes le déménagement. Un projet de construction soumis en même temps essuya le refus de nos hautes instances malgré son cadre très modeste. Par contre, la demande de former des pilotes à Dübendorf fut approuvée.

Par une belle journée de décembre, le 13.12.1914, la petite troupe d'aviateurs s'établit sur le nouveau lieu de destination qui devait demeurer sa patrie de manière durable. Le déménagement fut réalisé par auto, camion, chemin de fer et avion. D'un point de vue d'aviateur, ce jour resta l'un des plus beaux de ma vie. Lorsque tout fut parti, il resta encore à Berne le capitaine et Bider, ainsi que les deux <Schneider>. Après avoir reçu l'annonce téléphonique que tous les



Brevet Nr. 4 von Theodor Real (1881–1971), ausgestellt 1911.

Brevet n° 4 de Theodor Real (1881–1971), établi en 1911.

auf das 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 heraus gerollt 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 anderen; so ist mein Befehl zu verstehen.» Bider war von Natur aus kein grosser Redner und vorerst sprachlos. Dann aber fand er 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.» 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.

Das Ende der Pionierzeit

Ich weiss, das, worauf wir Alten damals so stolz waren und es auch sein durften, erweckt in der jungen Fliegerverschar

avions avaient atterri sans histoire à Dübendorf, je me rendis au bureau de l'Etat-major général pour m'annoncer partant. Bider avait l'ordre de préparer les deux <Schneider> au vol pendant ce temps. De retour du bureau de l'Etat-major général, je ne trouvais qu'une machine prête au vol. «Pourquoi les deux machines n'ont-elles pas été sorties?» Bider me répondit: «Mon capitaine, je n'en ai pas vu la nécessité. Je pense que vous allez voler avec moi jusqu'à Dübendorf après quoi je reviens chercher l'autre machine» – «Non Bider, je vole avec l'appareil de Burri jusqu'à Dübendorf et vous prenez l'autre; c'est ainsi qu'il faut comprendre mon ordre.» De nature, Bider n'était pas un grand causeur et il resta d'abord muet. Puis il trouva un tas d'objections pour me dissuader de mon intention. «Il y a déjà plus de trois ans que vous n'avez plus piloté un avion. Le lourd <Schneider> avec son puissant moteur à l'avant est trop différent de votre <Euler> de l'époque, avec son petit moteur de 60 CV.» Il amena tous les arguments possibles et imaginables pour contrarier ma décision. «Bider, votre capitaine pilote». Accompagné des meilleurs vœux d'un Bider angoissé et de son mécanicien, je roulais en piste, donnais plein gaz et volais. J'atterris à Dübendorf sans problème et sans rien casser.

La fin du temps des pionniers

Je sais que ce dont nous les Anciens furent si fiers, et avec raison, n'éveille



Bruchlandung: früher an der Tagesordnung.

Atterrissage forcé: autrefois à l'ordre du jour.

ein überlegenes Lächeln, als etwas, was kein so grosses 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-Gnome», bis er ihn schliesslich «au point» wusste. Und gewiss hat niemand von euch wegen eines so launenhaften Dings, wie eben dieser «Gnome» 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 «Astra» hatten ihre ruhmreiche Zeit gehabt. Ein neuer Typ, vom mörderischen

dans la bande de jeunes aviateurs qu'un petit sourire supérieur, comme si cela ne valait guère la peine d'en parler. Pourtant ce qui apparaît aujourd'hui comme une bagatelle était une performance exceptionnelle dans les années d'avant la première Guerre mondiale. La formation posait les plus grandes exigences morales aux élèves-pilotes. Il n'y avait pas de longues semaines d'entraînement en doubles-commandes sous la férule d'un instructeur de vol techniquement à la hauteur. Depuis le premier jour l'élève ne pouvait compter que sur lui-même et sur ses nerfs. L'examen de pilote se faisait après quelques heures de vol, suivi immédiatement par l'envol vers d'autres horizons. Je sais que beaucoup y restèrent et que peu furent soutenus par la chance jusqu'au bout. Vous les jeunes ne savez pas ce qu'étaient les moteurs d'alors. Il est sûr qu'aucun d'entre vous n'a passé autant de temps que Cuendet pour régler son moteur jusqu'à ce qu'il soit finalement au point. Et il est certain qu'aucun d'entre vous n'a dû faire autant d'atterrissages forcés que Cuendet à cause d'un moteur aussi capricieux que l'était le «Gnome». Vos machines sont en métal alors que les nôtres étaient faites de bois léger et de toile, construites de façon si instable qu'il fallait retendre les haubans après chaque atterrissage.

Voilà ce que je voulais dire, car il me semble bien que l'époque d'avant-guerre et les débuts de l'aviation aient pris fin avec notre épopée bernoise. Les «Blériot», «Farman», «Grandjean»,



Der Martini-Wagen der Fliegerabteilung mit Besitzer und Chauffeur Ernst von Jenner aus Bern am Steuer – neben ihm Dr. med. Theophil Dieterle, hinten Prof. Alfred de Quervain (links) und Dr. Auguste Piccard (späterer Höhenrekordhalter im Stratosphärenballon und Inspiration für die Figur des Professors Bienlein im Comic «Tim und Struppi») – vor dem Auto Theodor Real – aufgenommen 1915 in Dübendorf.

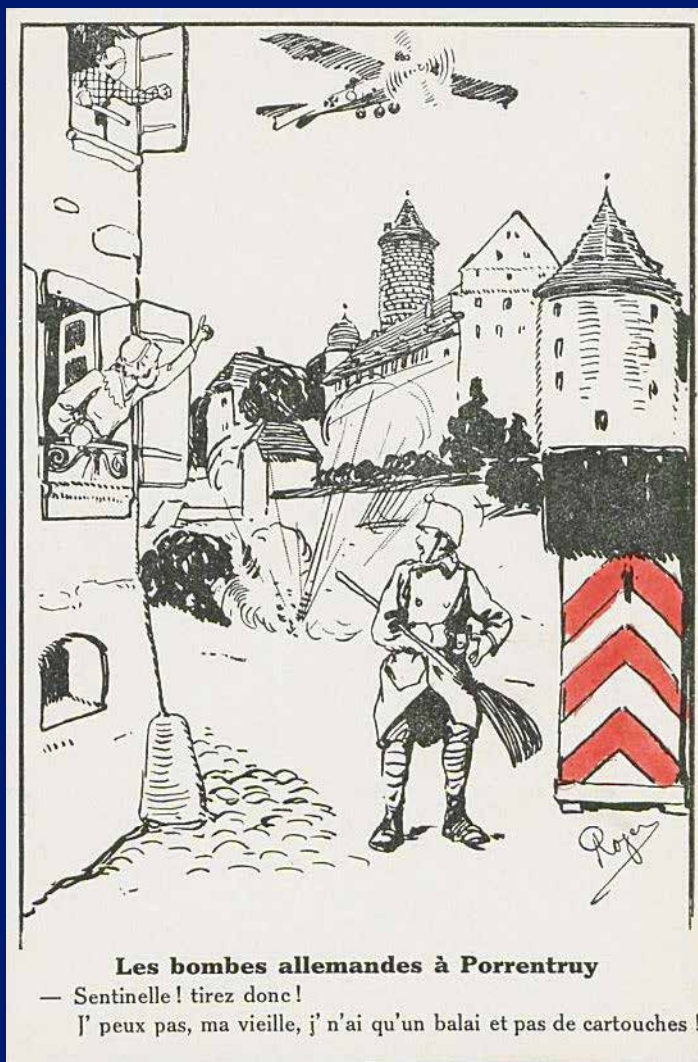
La voiture Martini du groupe d'aviation avec son propriétaire et chauffeur Ernst von Jenner, de Berne. A son côté le Dr Theophil Dieterle et en arrière, le professeur Alfred de Quervain (à gauche) et le Dr Auguste Piccard (futur détenteur du record d'altitude en ballon stratosphérique et figure d'inspiration du professeur Tournesol de la bande dessinée «Les aventures de Tintin»). Devant l'auto, Theodor Real. Photo prise en 1915 à Dübendorf.

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 in diese Zukunft.»

Mit diesen Worten endet der Bericht von Theodor Real über die Berner Zeit. Im Juni 1916 verlangte er die Abberufung von seinem Kommando, weil er die Verantwortung für seine Untergebenen und die Kriegsbereitschaft der Fliegerabteilung nicht mehr tragen konnte. Im November des gleichen Jahres trat er zurück. Dauernde Konfrontationen mit Bern zufolge kleinlicher Kompetenzregelung (die nicht über 50 Franken ging), fehlende Unterstützung und schliesslich die kurz-sichtige Verweigerung der von ihm als notwendig erachteten Kredite zum bessern Ausbau der Militäraviatik, liessen ihn resignieren. Er wurde Personalchef und Sozialsekretär bei der Firma Bally und später Bauer in Frankreich. Im Zweiten Weltkrieg diente er unter General Henri Guisan.

«Sommer» et «Astra» ont eu leur période de gloire. Exigé et créé par la meurtrière Guerre mondiale, un nouveau type d'avion a suivi et avec lui, une formation systématique et bien pensée des aviateurs. Nos trois machines allemandes et le «Morane» montraient déjà cet avenir.»

C'est avec ces mots que s'achève le rapport de Theodor Real sur l'époque bernoise. En juin 1916, il demanda la révocation de son commandement car il ne pouvait plus assumer la responsabilité de ses camarades et de l'état de préparation à la guerre. Il se retira en novembre de la même année. Les confrontations continues avec Berne pour de mesquins problèmes de règlement d'indemnités (qui ne dépassaient pas 50 francs), le manque de soutien et finalement le refus à courte vue des crédits qu'il avait demandé pour améliorer le développement de l'aviation militaire le firent démissionner. Il devint chef du personnel et secrétaire des affaires sociales auprès de la firme Bally et, plus tard, agriculteur en France. Pendant la 2^{ème} Guerre mondiale, il servit sous les ordres du Général Henri Guisan.



Deutsche Bomben über Pruntrut im Jura.

Bilanz

Von 1914 bis 1918 hat die Fliegerabteilung fast 40 000 Flüge durchgeführt.

Bilan

De 1914 à 1918 presque 40 000 vols furent effectués.

	1914	1915	1916	1917	1918
Zahl der Flüge / Vols effectués	622	3 243	4 446	16 190	14 828
. davon Schulflüge / . dont vols d’instruction	Keine/aucun	1 819	1 309	6 867	7 166
Flugstunden / Heures de vol	349	583	1 303	3 377	3 853
Flugtage / Jours de vol	93	240	268	338	322
Unfälle / Accidents	4	9	14	34	37
Tote / Tués	Keine/aucun	3	1	3	5
Verletzte / Blessés	Keine/aucun	1	1	6	2

Nach und nach wurde im Laufe von 1915 bis 1918 die Konstruktion von eigenen Flugzeugen aufgenommen, die Stückzahl erhöht, die Infrastruktur und Logistik aufgebaut, Mannschaften, Mechaniker und Piloten ausgebildet. Die Bedeutung der Fliegertruppe blieb aber in der Armee lange Zeit unerkannt, die Verantwortung für sie wurde hin und her geschoben.

Die Schweiz blieb im Ersten Weltkrieg zum grossen Teil von kriegesischen Handlungen verschont. Lediglich Pruntrut im Jura wurde 1916 bombardiert. Wiederholt kam es zur Verletzung des schweizerischen Luftraums durch die Entente und die Achsenmächte. Die grössten Verluste gingen jedoch auf das Konto der Spanischen Grippe 1918/1919.

Sans relâche, de 1915 à 1918, la construction de nos propres avions fut entamée, leur nombre fut augmenté, l’infrastructure fut développée, la logistique fut créée, la troupe, les mécaniciens et les pilotes furent formés. Mais la signification de la Troupe d’aviation resta longuement ignorée par l’Armée et ceux qui en étaient responsables ne cessèrent de changer.

Pendant la première Guerre mondiale, la Suisse resta pour l’essentiel épargnée de l’épreuve du feu. Porrentruy, dans le Jura, fut seul à être bombardé en 1916. L’espace aérien suisse subit par contre des violations répétées par les puissances de l’Entente comme de l’Axe. Mais les plus grandes pertes furent à mettre au compte de la grippe espagnole 1918/1919.

Flugzeugflotte der Fliegerabteilung 1914

Flotte d'aéronefs du Groupe aviation 1914

No.	Flugzeugtyp / Type d'avion	Motor / Moteur
21	Henri Farman HF-20	Gnome 80 Lambda, 80 CV
22	Louis Blériot XI-2	Gnome T-9, 100 CV
23	Louis Blériot XI-2	Gnome 80 Lambda, 80 CV
24	Morane-Saulnier Type H	Gnome 80 Lambda, 80 CV
25	René Grandjean Type L / L-1	Oerlikon 50 CV/Gnome 70 CV
26	Aviatik P.14 / B-II	Mercedes D-I, 100 CV
27	L.V.G. B-I	Mercedes D-I, 100 CV
28	L.V.G. B-I	Mercedes D-I, 100 CV
--	Gustav Otto Dieterle Schwalbe	Oerlikon 60 CV
--	Sommer R.3	Salmson
--	ASTRA C.M. Hydro-Avion	Renault V8, 100 CV
--	Gustav Otto Doppeldecker	Gnome 70 CV
--	Caudron G.3	Gnome 80 Lambda, 80 CV

	Eigentümer / Propriétaire	Bemerkungen / Remarques
	Lugrin Marcel; Réquisition (CHF 29'000)	Unfall / Accident 19.5.1916, Démontage
	Blériot Aéronautique, Paris, Réquisition EXPO	Démobilisation Ende / Fin 1917
	Bider Oskar; Réquisition (CHF 23'000)	Démobilisation Ende / Fin 1919
	Audemars Edmond; Réquisition (CHF 22'000)	Démobilisation Ende / Fin 1919
	Grandjean René; Réquisition (CHF 15'000)	Unfall / Accident 24.6.1915 Dübendorf (Lt Lugrin)
	Automobil & Aviatik AG, Mülhausen; Réquisition EXPO	Unfall / Accident 16.6.1916; Démontage
	Luft-Verkehrs-Ges. AG Berlin; Réquisition EXPO	Unfall / Accident 4.6.1915 Maur ZH
	Luft-Verkehrs-Ges. AG, Berlin; Réquisition	Unfall / Accident 6.1.1917 Dübendorf
	Dieterle Theophil, Dr.med., Zürich; Réquisition EXPO	Démontage; Ersatzteile / Pièces de rechange
	Kramer Henri; Réquisition	Umbau Fahrwerk / Modification train d'atterrissage; Démobilisation Sept. 1914
	Compagnie Générale Transaérienne, Labouret René, Luzern; Réquisition	Umbau Fahrwerk / Modification train d'atterrissage; retour an Eigentümer / au propriétaire Oct. 1914
	Kunkler Henri, Réquisition	Retour an Eigentümer / au propriétaire 1915
	Goldmann A. Lausanne; Réquisition	Sept. 1914 retour an Eigentümer / au propriétaire – Sept. 1914

Personal der Schweizer Fliegerabteilung 1914

Personnel du Groupe aviation suisse 1914

Funktion / Fonction	Grad / Grade	Name / Nom	Gelebt / Vécu	
Stab / Etat-major				
Kommandant / Cdt	Hptm / Cap	Real Theodor	1881 – 1971	
Stellvertreter / Rempl	Oblt / Plt	Santschi Ernst Traugott	1887 – 1955	
Material Of / Of mat	Oblt / Plt	Wild Robert Wilhelm	1881 – 1977	
Beob / Observateur	Hptm / Cap	Messner Emil	1875 – 1942	
Météorologue	–	de Quervain Alfred August	1879 – 1927	
	HD / SC	Piccard Auguste	1884 – 1954	
C Geschw / Esc 1	Lieutenant	Endtner Robert	1887 – 1948	
Beob / Observateur	Lieutenant	Moebus Edouard	1891 – 1984	
Beob / Observateur	Lieutenant	Lüthi Félix Hermann	1889 –	
Feldweibel / Sérgent-major	Fw / Sgt-major	v. Grünigen Christian	1878 – 1923	
Fourier	Four	Wuest Jakob	1884 –	
Fotograf / Photographe	Foto	Scheffer		
Geschwader 1 – Doppeldecker / Escadre 1 – Bi-plans				
C Geschw / Esca 2	Lieutenant	Walter Otto	1889 – 1944	
Pilot (Farman 20 No. 21)	Lieutenant	Lugrin Marcel	1891 – 1915	
Pilot (L.V.G. B-I No.27)	Adjutant	Bider Oskar	1891 – 1919	
Pilot (Farman 20 No. 21)	Adjutant	Kramer Henri Achille	1892 – 1977	
Pilot (Aviatik B-II No. 26)	Adjutant	Parmelin Agénor	1884 – 1917	
Pilot (L.V.G. B-I No.28)	Adjutant	Burri Ernest Herbert	1887 – 1969	
Geschwader 2 – Eindecker / Escadre 2 – Monoplans				
Beob / Observateur	Lieutenant	Bordier André Henri	1892 – 1950	
Pilot (Grandjean No. 25)	Adjutant	Grandjean René	1884 – 1963	
Pilot (Morane H No. 24)	Adjutant	Audemars Edmond	1882 – 1970	
Pilot (Morane H No. 24)	Adjutant	Comte Alfred	1895 – 1965	
Pilot (Blériot XI-2 No. 22)	Adjutant	Cuendet Albert	1883 – 1933	
Pilot (Blériot XI-2 No. 23)	Adjutant	Durafour François	1888 – 1967	
3. Zug – Pioniere für Wachtdienst und Mechaniker /				
Zugfhr / Chef de section	Wm - Sgt	Stüssi Max	1884 –	
Ballon-Pionier / Pionnier	Sdt	Schäfer Adolf	1894 – 1960	
Weitere / Autres: Kpl / Cpl Plüss Jakob; Pionniers Feldmann, Meili, Weidenmann;				
4. Zug – Hilfsdienstpflichtige / Séction 4 – Personnel en service complémentaire				
Zugfhr / Chef de section	Wm - Sgt	Maeder Edouard	1875 – 1963	
Auto Of / Of auto	(ohne / sans)	von Jenner Emil O.	?	
Weitere / Autres: Buchmann, Egger, Fringeli, Gerster, Goetschi, Keller, Minder;				

	Geboren in / Né à	Brevet No.	Bemerkungen / Remarques
	Schwyz ZH	No. 4	Bally AG, Schönenwerd (1916 – 1922)
	Zürich ZH	No. 32 Ballon	Dir. Schuhfabrik Rigi AG, Kreuzlingen
	Ormont-Dessous VD	–	VR / CA Ad Astra ; Dir. technique
	Winterthur ZH	No. 7 Ballon	Dir. Selve & Co., Thun (1911–1932)
	Uebeschi BE	No. 13 Ballon	Geo-physiker / -physicien, Zürich
	Basel BS	No. 40 Ballon	Physiker / physicien (Prof.), Bruxelles
	Heiden AR	No. ?	Oberst / Col.; Chef PTT Automobiles
	Lausanne VD	Infanterie	
	Neuchâtel NE	Infanterie	1915 Militärpilot / Pilote militaire
	Saanen BE	No. 43 Ballon	+ 23.9.1923 Gordon Bennet, Moll (B)
	Mümliswil SO	Kav / cavalier	Nationalrat / Cons. National SO
	Palézieux VD	No. 40	+ 24.6.1915 Dübendorf
	Langenbruck BL	No. 32	+ 7.7.1919 Dübendorf
	Biel/Bienne BE	No. 31	Inspecteur Automobiles Peugeot
	Bursins VD	No. 22	+ 27.4.1917 Lago Maggiore
	Chaux-de-Fonds NE	No. 24	
	Sierre VS	Kav / cavalier	
	Bellerive VD	No. 21	
	Le Brassus VD	No. 7	Directeur Jaeger-Le Coultre
	Delémont BE (JU)	No. 43	Flugzeugwerke / Fabr. d'avions Comte
	Ste-Croix VD	No. 36	K.T.A. Thun ; + 4.1.1933 Thun
	Genève GE	No. 3	Industriel et commerçant
Sektion 3 – Pionniers du service de garde et mécaniciens			
	Zürich ZH	–	
	Thalheim AG	No. 70	Oberst / Colonel instr ADCA
Mécaniciens: Baumann, Füeg Karl, Leclerc Raoul, Liechti, Riccardo, Schaffroth Ernst.			
	Bevaix NE	–	Mechaniker / mécanicien (Lugrin)
	?	–	
Küche / Cuisine: Herren, Rys.			



Zum Gedenken an das 100-Jahr-Jubiläum der Militär-aviatik wurde eine Eiche hoch über dem ersten Flugplatz der Luftwaffe eingepflanzt – die einzige Eiche auf der Grossen Allmend.

Un chêne a été planté en surplomb du premier aérodrome de notre aviation militaire en souvenir de son 100^{ème} anniversaire. C'est le seul chêne sur la grande Allmend.

Quellen

Auszüge der Aufzeichnungen von Theodor Real

Fotos und Informationen aus verschiedenen Archiven (Luftwaffe, Air Force Center Dübendorf, Bundesarchiv, Landesbibliothek, Bibliothek am Guisanplatz, Walter Hüsler, Beat O. Schück)

Redaktion & Bearbeitung

Anne-Marie Renati
Daniel Ruhier

Übersetzung f

Fernand Carrel

Layout

Bundesamt für Bauten und Logistik BBL

Herausgeber

OK Bern-Beundenfeld-Anlass / OK AIR14

Sources

Extraits des notes de Theodor Real

Photos et informations de différentes archives (Forces aériennes, Air Force Center Dübendorf, Archives fédérales, Bibliothèque nationale, Bibliothèque Am Guisanplatz, Walter Hüsler, Beat O. Schück)

Rédaction

Anne-Marie Renati
Daniel Ruhier

Traduction

Fernand Carrel

Mise en page

Office fédéral des constructions
et de la logistique OFCL

Editeur

Comité de l'événement Bern-Beundenfeld /
comité AIR14

50

PATROUILLE
SUISSE



100

AVIATION
MILITAIRE SUISSE



25

PC-7 TEAM



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Armée suisse

AIR ↑ 14

PAYERNE SUISSE

30 31 AUG 6 7 SEP



www.air14.ch

www.facebook.com/air14payerne



Facebook



YouTube

Danke für Ihren Besuch!
Merci pour votre visite!