

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

**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft

**Band:** 180 (2014)

**Heft:** 3

**Artikel:** Die nationale Flugspende 1913

**Autor:** Lehmann, Peter

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-391395>

### **Nutzungsbedingungen**

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

### **Conditions d'utilisation**

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

### **Terms of use**

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

**Download PDF:** 15.03.2025

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

# Die Nationale Flugspende 1913

**Dass Beschaffungen von Kampfflugzeugen in der Bevölkerung kritisch hinterfragt werden und eine nationale Abstimmung überstehen müssen, ist für uns heute selbstverständlich. Vor hundert Jahren hingegen war die Stimmung eine überraschend andere.**

Peter Lehmann

Ein Jahr bevor der Ausbruch des 1. Weltkrieges den Bund zur Schaffung einer Fliegerabteilung zwang, versuchte die SOG mit der «nationalen Flugspende» oder «Aviatikspende» den Anstoss für eine solche zu geben. In dieser Sammlung zeigt sich eindrücklich die Leistung der Miliz beim Aufbau der Luftwaffe, was hier am Beispiel des 1912 gegründeten Offiziersvereins Langnau i. E. dargestellt werden soll. Den Hintergrund der Flugspende bildete die Untätigkeit des Bundes zur Einführung von Flugzeugen in der Armee. Die Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartementes (EMD) und ein guter Teil der Armeeführung blieben dem traditionellen Bild der Armee mit Kavallerie, Infanterie und Artillerie verhaftet und wollten zunächst den Rückstand bei der klassischen Bewaffnung aufholen. Mit der Aviatikspende beabsichtigten die Organisatoren, der Armee trotzdem eine begrenzte Anzahl Flugzeuge zur Verfügung stellen zu können.

## Erste Sammelaktion in Frankreich

1909 hatte in Frankreich eine privat organisierte Sammelaktion den Grundstein der Luftwaffe gelegt. Andere Länder folgten dem Beispiel. In den Spenden zeigte sich neben der nationalistischen Stimmung

am Vorabend des 1. Weltkrieges auch die Popularität der neuen Technologie in der Bevölkerung. Dagegen hielt sich die Begeisterung in den Armeeführungen an Grenzen. Die Einsatzmöglichkeiten von Flugzeugen waren weitgehend unbekannt, drohten aber die traditionelle Kriegführung fundamental in Frage zu stellen. Daneben waren vor allem sozialistische und sozialdemokratische Kreise nicht gewillt, die ohnehin explodierenden Militärbud-

die Organisation einer Sammelaktion an. Dafür stützte sie sich auf die lokalen Offiziersvereine.

## Flugtag in Langnau i.E. am 4. Mai 1913

So trafen sich am 13. April 1913 auf Anregung des Offiziersvereins und der Feldschützengesellschaft Langnau etwa 60 Delegierte von Militär-, Schützen-



Vorder- und Rückseite einer Postkarte die von Langnau i. E. zuerst per Luftpost nach Bern reiste, um danach auf dem Landweg ihren Empfänger im Nachbardorf Zollbrück zu erreichen.

Bilder: marken-müller

und Turnvereinen und der Gemeindebehörden, um die Sammlung im Oberemmental zu organisieren. Unmittelbar nach dem Langnauer Flugtag sollten Sammler von Haus zu

gets für die Beschaffung von Flugzeugen weiter aufzustocken. So ist es kaum verwunderlich, dass England erst 1911 und Deutschland gar erst 1912 mit dem Aufbau eigener Fliegerkräfte folgten und Frankreich trotz seiner Vorreiterrolle nur einen Fünfzigstel des Militärbudgets dafür reservierte. So gesehen, erstaunt die zögerliche Haltung des Bundes kaum. Die SOG aber befürchtete, dass die Schweiz auf diesem Gebiet ins Hintertreffen geraten könnte und bot deshalb dem Chef EMD 1912

Haus gehen. Der Flugtag wurde vom Offiziersverein organisiert. Flugtage waren ein beliebtes Mittel, um auf die Flugspende aufmerksam zu machen und zusätzliches Geld einzunehmen, auch andere Offiziersgesellschaften führten solche im ersten Halbjahr 1913 durch. Zu den Haupteinnahmequellen des Langnauer Flugtages gehörten der Eintritt zum Landplatz und die Beförderung von Luftpost. Dazu wurden spezielle Briefmarken und Flugkarten verkauft, welche dazu





berechtigten, dass die Sendungen mittels Flugzeug von Langnau nach Bern und von dort auf dem normalen Postweg weiter befördert wurden. Auch Passagierflüge waren vorgesehen.

Als Pilot konnte Oskar Bider gewonnen werden. Der Baselländer hatte Anfang 1913 mit der ersten Überquerung der Pyrenäen per Flugzeug internationale Anerkennung und nationale Berühmtheit erlangt. Dieser Überflug hatte in zweierlei Hinsicht einen positiven Einfluss auf die Aviatikspende: einerseits verschaffte er der Fliegerei in der Schweiz breite Aufmerksamkeit, andererseits widerlegte er die gängige These, die Schweizer Berge seien für feindliche Flugzeuge unüberwindbar.

Der Flugtrag hatte allerdings nicht den erhofften Erfolg. Bider landete zwar am 4. Mai von Bern her kommend auf einem Feld in Langnau, das als Flugplatz diente. Dort wurde er von einer ansehnlichen Menschenmenge empfangen. Sein Flugzeug wurde aber bald in einen eigens gebauten Schuppen gebracht, um es vor dem einsetzenden Regen und Wind zu schützen. Das Wetter erlaubte im Laufe des Nachmittags bloss zwei kurze Flüge von wenigen Minuten, wobei der Flugpionier mit starkem Wind zu kämpfen hatte. Wegen des schlechten Wetters kamen deutlich weniger Leute auf das Flugfeld als erhofft. Zudem verzichtete Bider aus Sicherheitsgründen auf Passagierflüge. Anstelle der angestrebten mehreren tausend Franken konnte der Offiziersverein schliesslich einen Reinertrag von 1108.85 Franken an die Aviatikspende übergeben.

### 1,7 Millionen gesammelt und Ziel trotzdem nicht erreicht!

Umso erfreulicher waren die Sammelergebnisse in den Gemeinden. Nicht ohne Stolz verkündete das Emmenthaler Blatt am 12. August, dass das Amt Signau mit einem Gesamtergebnis von 10 275 Franken wohl an der Spitze der bernischen Landämter stehe. Allein damit hätte zu dieser Zeit bereits ein Flugzeug gekauft werden können. Gesamtschweizerisch kamen über 1,7 Millionen zusammen, ein Mehrfaches der erwarteten 500 000 bis 700 000 Franken.

Obwohl das Ergebnis über allen Erwartungen lag, erreichte die Flugspende ihr eigentliches Ziel, den Anstoss zum raschen Aufbau einer Luftwaffe zu geben, nicht. Mangelnde Vorbereitung des Projektes durch das EMD, die Angst vor zusätz-

lichen Ausgaben, die Zurückhaltung gegenüber der Fliegerei in Teilen der Armeeführung, vor allem um Ulrich Wille, sowie Kompetenzstreitigkeiten zwischen Finanz- und Militärdepartement waren einige Gründe dafür.

Schliesslich zwang der Kriegsausbruch die Schweiz, am 1. August 1914 eine Fliegerabteilung zu schaffen. Walter Otto, der in den ersten Kriegsmonaten als Beobachteroffizier mit Bider flog, schrieb dazu 1919: «Wenn etwas improvisiert war bei der Kriegsmobilmachung des Jahres 1914, so war es die Schaffung der schweizerischen Fliegerabteilung. [...] Wir waren eine kleine Truppe, aus allen Himmelsgehenden zusammengewürfelt und besaßen nicht den hundertsten Teil von dem, was eigentlich eine militärische Abteilung unbedingt haben sollte.» Die Ausrüstung bestand aus den acht Flugzeugen, welche sich im ganzen Land hatten auftreiben lassen, wobei ein paar Doppeldecker, «die aus der Halle «Flugwesen» an der Berner Landesausstellung kurzerhand den deutschen Ausstellern wegrequiriert worden waren», das wertvollste dieses Sammelsturms darstellten.

Die Gelder der Flugspende dagegen wurden, anstatt rasch ihrer Bestimmung zugeführt zu werden, über 30 Jahre zur Deckung verschiedenster Ausgaben gebraucht, so auch zum an sich zweckwidrigen Kauf von Land für den Flugplatz Dübendorf, bevor die Reste 1943 in einen Fonds zu Gunsten der Sportfliegerei in der Schweiz flossen. Wie viele Flugzeuge mit dem Geld aus der Aviatikspende tatsächlich gekauft wurden, lässt sich nicht mehr genau rekonstruieren. Bis Ende 1914 waren es sechs, bis Kriegsende wohl nicht einmal drei Dutzend. ■

#### Literatur

Simeon, Christophe, L'Envol manqué de l'Aviation militaire suisse à la Fin de la Belle Époque (1910–1914), Neuchâtel 2008.

Otto, Walter, Bider. Sein Leben und sein Werk, Olten 1920.

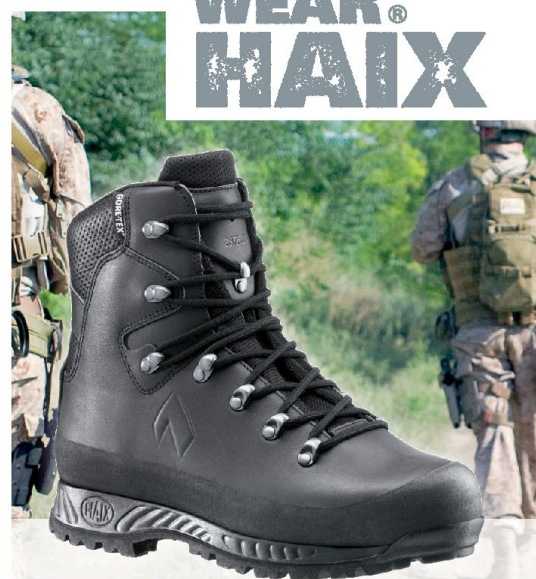
OG Langnau und Umgebung (Hg.), 100 Jahre Offiziersgesellschaft Langnau und Umgebung, Langnau i.E. 2012.



Hptm  
Peter Lehmann  
lic. phil.  
Historiker/Gymnasiallehrer  
3045 Meikirch



## HEROES WEAR HAIX



### KSK 3000

Der Elite-Schuh für jedes Gelände

- > Leicht, wasserdicht und atmungsaktiv durch GORE-TEX®
- > Auftrittsdämpfung durch HAIX® MSL System
- > Rutschsichere Gummi/PU Sohle
- > Sun Reflect: Reduziert den Aufheizeffekt des Oberleders



Qualitätsschuhe für Feuerwehr, Rettungsdienst, Security, Jagd, Workwear und Freizeit

HAIX®-Vertriebs AG  
Martinstraße 14c,  
4622 Egerkingen, Schweiz  
T. +41 (0)62/387 9999,  
F. +41 (0)62/387 9990,  
admin@haix.ch

[www.haix.ch](http://www.haix.ch)