Zeitschrift: Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde
Herausgeber: Historische und Antiquarische Gesellschaft zu Basel
Band: 91 (1991)

Artikel: Die nationale Flugspende 1913 in Basel : ein Essay über die Verbreitung des Patriotismus vor dem Ersten Weltkrieg
Autor: Simon, Christian
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-118294

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.10.2025

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

Die nationale Flugspende 1913 in Basel

Ein Essay über die Verbreitung des Patriotismus vor dem Ersten Weltkrieg

von

Christian Simon

I.

1913 wird in Basel ein Fest vorbereitet. Die Presse stellt die Helden vor, deren Flugkünste die Stadt während zweier oder dreier Tage in Atem halten sollen. Als Abenteurer, Schausteller der Lüfte werden sie angepriesen («Adler der Pyrenäen»), Sensationen werden versprochen. Am ersten Wochenende (1./2. März 1913) sollen Audemars und Maffei fliegen, die spätere Planung sieht für den folgenden Sonntag ein Programm mit einem weiteren Schweizer vor. Der Reigen wird ergänzt durch Flugapparate, die vom Fabrikanten zusammen mit den Piloten gratis ausgeliehen werden. Zwei Flieger sind selbständige Schweizer Privatpiloten; aber nur einer von ihnen schreibt kurz und bündig: «Da das Fliegen für unseres [sic] Vaterland gilt, so werde ich gratis fliegen[1].» Er ist 22, stammt aus Langenbruck, hat einen Teil seines Erbes in ein Flugzeug, die nötige Ausbildung und in die Anstellung eines Mechanikers investiert. Oskar Bider fliegt nicht Reklame für einen Fabrikanten (obschon er mit den Herstellern seiner Maschine und seines Motors in engem Kontakt steht), er ziert seinen Blériot mit dem Landschäftler Wappen. Am zweiten Sonntag der Basler Flugtage wird er der Star sein.

Als Flugfeld dient die Schützenmatte. Sie ist abgesperrt wie für eine Theateraufführung, mit sichtversperrenden Tüchern, wie wenn die nichtzahlenden Zaungäste die Flieger in der Luft nicht dennoch

[1] Oskar Bider an Komitee Baselland, 15.2.1913. – Bei der Vorstellung der Person Biders in der Presse werden ihm folgende Sätze in die Feder gelegt: «Meine Überzeugung ist folgende: Widmet Euch der Aviatik! Mit guten Apparaten und mit der nötigen Klugheit wird man in kurzer Zeit ein vorzüglicher Flieger; die unserem Volke innewohnende Willenskraft und Kaltblütigkeit machen die Schweizer in hervorragendem Masse geeignet zur Beherrschung dieses modernen Verkehrsmittels.» Bider fliege nicht zum Vergnügen, «sondern weil er überzeugt sei, dass die schweizerische Militäraviatik über kurz eine Tatsache werde und weil er dann sein Können in den Dienst des Vaterlandes stellen wolle». Vgl. Basler Nachrichten 6.3.1913 Nr. 107.

sehen könnten. Die Seile und Stangen liefert das Basler Zeughaus, für Ordnung ausserhalb des Feldes sorgt die Basler Polizei, symbolisch verstärkt durch drei Polizisten aus Liestal (es ist ein Flugtag beider Basel), innerhalb der Absperrung schauen Turner zum Rechten. Für das Wohl der vornehmeren Zuschauer steht ein Sektzelt bereit, für die gewöhnlichen Plätze gibt es Bier; wer kann und will, darf für 20 Franken auch sein Automobil auf die Schützenmatte mitnehmen. Gesehen werden ist wichtig, der Pressebericht erwähnt bewundernd die eleganten Anzüge, reichen Toiletten und bunten Uniformen. Der Andrang des Publikums ist gewaltig am Sonntag nachmittag, dreimal so viele Menschen zahlen Eintritt wie am Samstag, und Audemars gewinnt den Höhenpreis mit 2950 m auf dem Barographen[2].

Bider kann erst am folgenden Sonntag auftreten, da er eben aus Pau in die Schweiz zurückkommt; seine Basler Vorstellung ist die erste in der langen Reihe, die er 1913 in der Schweiz geben wird. Trotz mässigem Wetter hat auch dieser Tag seinen Höhepunkt. Bider fliegt mit Passagier und einem oder zwei Postsäcken von Basel nach Liestal, der Passagier wirft sie dort über dem Exerzierplatz Gitterli ab, und die beiden Männer kehren wieder auf die Schützenmatte zurück: die erste schweizerische Luftpost und zugleich eine gelungene Demonstration im gezielten Abwurf. Die andere Attraktion des zweiten Flugsonntags ist eines der damals typischen deutschen Militärflugzeuge, ein grosser, schwerer Doppeldecker mit starkem Motor von «Aviatik» Mülhausen, der zwar wenig elegant fliegt, aber ohne Schwierigkeiten zwei Personen über weite Strecken (Habsheim–Basel) befördert. Höhenflüge unterbleiben diesmal, weil die Wolkendeke tief hängt, dafür wagen zahlreiche «Damen und Herren» Passagierflüge[3].

Das Spektakel sollte das Publikum nicht unvorbereitet treffen: Tage vorher informierten die Zeitungen über die Veranstaltung und ihre Helden, eine willkommene Gelegenheit, um die Bedeutung der Luftfahrt nach dem Prinzip «schwerer als Luft» zu erläutern und die Möglichkeiten aufzuzeigen, die das neue Gerät bot[4]. Flugfieber sollte

[2] Berichte in Basler Nachrichten 4.3.1913 Nr. 102; 5.3.1913 Nr. 103; Akten zur Vorbereitung in Staatsarchiv Basel-Stadt, Privatarchiv PA 178. Veranstaltungen zusammengestellt in der Chronik von Baur in: Basler Jahrbuch 1914, 419–424.

[3] Basler Nachrichten 6.3.1913 Nr. 107, 8.3.1913 Nr. 111, 10.3.1913 Nr. 114.

[4] Erich Tilgenkamp, Schweizer Luftfahrt [Umschlagtitel: Die Geschichte der Schweizerischen Luftfahrt], Zürich, 2. Band, 1942 ist immer noch das massgebende Werk zur Geschichte der Aviatik in der Schweiz. S.a. Walter F. Dollfus, Die Pionierzeit der schweizerischen Luftfahrt, Luzern 1963 (= Veröffentlichungen des Verkehrshauses der Schweiz, Heft 7).

geweckt werden, mit Anstecknadeln konnte sich das Basler Publikum zur Aviatik bekennen und damit seine Begeisterung kundtun, Postkarten und Sondermarken standen zur Verfügung, von namhaften Grafikern gestaltet, und ein Signet zierte die farbigen Seidenbändel, die als Eintrittskarten verkauft wurden: Die Schwalbe mit ausgebreiteten Flügeln auf der Spitze eines Münsterturms.

II.

Der Basler Flugtag war eine Propagandaveranstaltung zugunsten der nationalen Flugspende für die Schaffung einer schweizerischen Militäraviatik. Die eidgenössischen Räte und das Volk hatten der neuen Armeeorganisation von 1907 zwar zugestimmt, aber die Kosten der Reorganisation der Armee und der Modernisierung ihrer Bewaffnung und Ausrüstung belasteten das Budget der Eidgenossenschaft nach damaligen Begriffen während Jahren so schwer, dass kein verständiger Politiker es gewagt hätte, nun auch noch eine Vorlage für die Schaffung einer schweizerischen Flugwaffe einzubringen[5]. Zwar ist nicht zu bezweifeln, dass die Mehrzahl der Schweizer den Militärdienst für etwas Notwendiges und Wichtiges hielten («Militärpatriotismus»)[6], aber die Armee hatte keine gute Presse. Von «Militarismus» sprach das Volk und meinte damit die Absicht verschiedener Offiziere, aus den Bürgern im Milizheer eine lenkbare Masse blind gehorchender Soldaten zu machen[7].

Der militärische Wert des Flugzeugs war unter Experten seit 1909/1910 nicht mehr umstritten. Für Kritiker war es zwar noch immer ein Spielzeug für reiche Sportsmen und ein Sensationsinstrument für unseriöse Schausteller. Angesichts der mit dieser Maschine in den Anfängen möglichen, bescheidenen Leistungen und der vielen Unfälle hatten sie mindestens bis 1910 keineswegs unrecht, aber dann begann die Entwicklung des Geräts zu einem leichten, zerleg-

[5] Vorlagen und Ausgaben zur Modernisierung der Armee s. Bundesblatt 1911, Bd. 3, 443, 688; Id. 1912 Bd. 1, 329, 335, 338, 344, 381; Bd. 3, 474; Bd. 4, 1. Id. 1913 Bd. 3, 447. Soweit das Parlament die Vorlagen akzeptiert, passieren sie ungekürzt.

[6] Vgl. Jörg Stüssi-Lauterburg, Militärische Aspekte der Suche nach einer schweizerischen Identität, in: François de Capitani, Georg Germann (Hgg.), Auf dem Weg zu einer schweizerischen Identität 1848–1914, Probleme – Errungenschaften – Misserfolge, Freiburg 1987 (= 8. Kolloquium der Schweizerischen Akademie der Geisteswissenschaften, 1985), 95–116.

[7] B. Junker, Eidgenössische Volksabstimmungen über Militärfragen um 1900, Diss. Bern 1955, 43, 114 f.

baren und darum fast überall unmittelbar hinter der Front einsetzbaren Apparat für zwei Personen – Beobachter und Pilot.

Es war kein Zufall, dass vor allem Frankreich diese Entwicklung vorantrieb. Der demographische Komplex, die Furcht vor Deutschland und Revanchegedanken machten einen Teil des französischen Militärs und vor allem die Politiker offener für risikoreiche, neue Technologien. Dazu trat die Förderung der Aviatik durch interessierte Grossindustrielle wie Deutsch de la Meurthe. In der Flugtechnologie war Frankreich führend, und zahlenmässig wurde seine Luftflotte erst kurz vor dem Krieg vom deutschen Rivalen eingeholt[8].

Das Flugzeug wurde rasch militarisiert, weil einige seiner Erfinder und Entwickler es von Anbeginn im militärischen Einsatz sahen, oft aus Patriotismus. Als sich die ersten brauchbaren Modelle von Farman und andern vor Publikum in die Luft erhoben, verbanden sich damit kommerzielle Hoffnungen: Die reichen Sportsleute, die schon Automobile hatten, sollten sich jetzt Flugmaschinen zulegen. Aber der zivile Absatz geriet gegen 1910 in eine Krise, weil die Nachfrage ausblieb, auf die die entstehende Flugzeugindustrie in Frankreich spekuliert hatte. Das Automobil war von der reichen Kundschaft begrüsst worden als Nachfolgeprodukt für das Pferd, die motorisierte Ausfahrt ersetzte (oder ergänzte) den morgendlichen Ausritt, das Wettrennen und die elegante Spazierfahrt mit der Kutsche. Was jedoch sollte die Flugmaschine im zivilen Leben ersetzen? Das Militär wurde ein guter Kunde, anspruchsvoll aber zahlungswillig, und es hielt bereits eine Einsatzdoktrin für Flugzeuge bereit: Sie konnten den Fesselballon und das Lenkluftschiff ablösen oder ergänzen, für die Konzepte verfügbar waren, in die der Aeroplan sehr gut hineinpasste. Fernaufklärung, Übermittlung von Meldungen, Gefechtsfeldaufklärung, Leitung des Artilleriefeuers aus der verdeckten Stellung waren Aufgaben, für die die Flugmaschine wie geschaffen war.

In den literarischen Fiktionen eines Kipling oder eines H. G. Wells tobte bereits ein schrecklicher Luftkrieg, zuerst zur Befriedung von «wilden Eingeborenen» durch Einschüchterung und Strafaktionen aus der Luft, die billiger und sicherer sein sollten als der herkömmliche Kavallerieeinsatz. Doch viel weitreichender waren die fiktiven Vorwegnahmen eines totalen Luftkrieges von Flugmaschine zu Flugmaschine, vom Luftschiff aus gegen die Boden- und See-

[8] J. A. Gilles, Flugmotoren 1910 bis 1918, Frankfurt/Main 1971; siehe auch die in Anm. 11 aufgeführte Literatur.

streitkräfte und gegen die wehrlose Zivilbevölkerung. Die Schriftsteller liessen die Flieger aus Maschinengewehren schiessen und Bomben werfen, bevor der erste Aeroplan wirklich eine Waffe trug. Eine Furcht griff um sich, dass die Menschheit sich mit der Luftwaffe selbst ausrotten werde; diese Perspektive wurde als so real empfunden, dass friedliebende Gemüter sich mit der Aussicht trösteten, eine Ausrüstung aller grossen Armeen der Welt mit Flugzeugen und Luftschiffen werde zu einem Rüstungs- und Aufklärungspatt führen, das einen künftigen Krieg verunmögliche – ein vorweggenommenes Gleichgewicht des Schreckens, wie es später mit der Atombombe verbunden werden sollte[9].

Das war noch Fiktion. Es gab jedoch bereits eine Realität des kriegerischen Einsatzes von Aeroplanen, und dies nicht nur in Manöverspielen unter dem Beifall eines zahlreichen Publikums (französische Manöver seit 1910, deutsche regelmässig seit 1911), sondern im blutigen Ernstfall: Im Ausgreifen Italiens nach Nordafrika, im Eingreifen der USA in den «Texaswirren», im Balkankrieg, vor allem in der Schlacht um Adrianopel demonstrierten italienische und französische Piloten und fliegende Landsknechte (darunter auch Schweizer)[10], was das Flugzeug im Krieg bereits vermochte. In dieser Hauptprobe für den Ersten Weltkrieg zeigte sich die Bedeutung der schweren Artillerie für einen künftigen «grossen» Krieg und die Rolle des Flugzeugs für die Feuerleitung. Frankreich begann 1911, seine Truppen im grossen Massstab mit Flugzeugen auszurüsten (die gesetzlichen Grundlagen wurden im Dezember 1909 geschaffen), Grossbritannien und Deutschland folgten 1913. Seit 1912 wurde an der Panzerung und Bewaffnung der Aeroplane gearbeitet, Maschinengewehre, kleinkalibrige Bomben und Wurfpfeile (gegen Marschkolonnen) gehörten ab 1913 zur Ausrüstung[11].

[9] Felix Philipp Ingold, Literatur und Aviatik. Europäische Flugdichtung 1909–1927, Basel-Stuttgart 1978 (= Poly 7).

[10] Tilgenkamp (wie Anm. 4), Bd. 2, 1942, 167 f.

[11] Olaf Groehler, Geschichte des Luftkrieges 1910–1970, Berlin 1975. Michael Paris, Air Power and Imperial Defence 1880–1919, in: Journal of Contemporary History 24, 1989, 209–225. Karl Köhler (Bearb.), Die Militärluftfahrt bis zum Beginn des Weltkrieges 1914, Textband, 2., überarb. Aufl., hg. v. Militärgeschichtlichen Forschungsamt, Frankfurt/Main 1965. Technischer Band, Die Entwicklung der Heeres- und Marineflugzeuge, Frankfurt/Main 1966. Handbuch zur deutschen Militärgeschichte 1648–1939, hg. v. Militärgeschichtlichen Forschungsamt, durch Hans Meier-Welcker und Wolfgang von Groote, 3. Lieferung (= V), Von der Entlassung Bismarcks bis zum Ende des Ersten Weltkrieges (1890–1918), Frankfurt/Main 1968, 283 ff. Charles Christienne, Pierre Lissarrgue, Histoire de l'aviation militaire française, Paris–Limoges 1980. Emmanuel Chadeau, De Blériot à Dassault, Histoire de l'industrie aéronautique en France 1900–1950, Paris o.J. Tilgenkamp

Den Befürwortern war jedenfalls klar, dass eine Armee, die nicht über Flugzeuge verfügte, einen schweren Nachteil hatte. Bekannt war auch der demoralisierende Effekt, den ein feindlicher Flieger über den Köpfen einer Truppe haben musste, die nicht selbst über Aeroplane verfügte. Die traditionsverhafteten Militärs und die allzu sparsamen Politiker mussten also gezwungen werden, sich ernsthaft mit dem Flugzeug zu befassen, ausserdem musste der eigenen Flugzeugindustrie Entwicklungshilfe geboten werden, um den französischen Vorsprung auszugleichen oder – im Falle Frankreichs – die Führung nicht zu verlieren. Vor diesem Problem standen die interessierten Kreise nicht nur in der Schweiz, sondern schon früher in den Nachbarstaaten. In Deutschland übernahm der Hohenzollernprinz Heinrich das Patronat über die Bemühungen, das Flugzeug in die Armee zu integrieren, und nach demselben Muster, mit den gleichen Argumenten wurden in Frankreich, Italien, Russland, in den USA und in Deutschland Spenden gesammelt, mit denen die Industrie stimuliert, Apparate und Einrichtungen beschafft und Piloten ausgebildet und dem Staat zur Verfügung gestellt werden sollten. All diesen Sammlungen war 1912 ein grosser finanzieller Erfolg beschieden, wie er vorher nur für die Zeppelinspenden erreicht worden war. Ein wichtiger und erwünschter Nebeneffekt dieser Anstrengungen war die Weckung patriotischer Begeisterung: Das Hurra über die Beherrschung der Luft durch den Menschen fiel zusammen mit dem national-militärischen Wunsch weiter Bevölkerungskreise, die «Vierte Waffe» der eigenen Nation dienstbar zu machen. Nicht nur Industrielle, Bankiers, Imperatoren und Könige beteiligten sich an den Sammlungen, sondern auch «der kleine Mann» steuerte seinen Groschen bei. Die Flugspenden in den damaligen Grossmächten erscheinen ex post wie symbolische Mobilmachungen, sie wirken wie eine Vorwegnahme des «Geistes vom August 1914»[12].

(wie Anm. 4), Bd. 2, 257 ff. Speziell zur Aviatik im schweizerischen Militär: Tilgenkamp Bd. 2, 276–285. Vgl. als Quelle für das damalige Wissen: Willy Hahn, Für mein Vaterland! Das gegenwärtige Militärflugwesen und die Luftschiffahrt der europäischen Grossmächte, Berlin 1913. Für wichtige Hinweise danke ich dem Deutschen Museum München, dem Conservatoire des Arts et Métiers in Paris und Herrn Dr. W. Deist vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt Freiburg i.Br.

[12] Zur deutschen Flugspende Karl Köhler (Bearb.), Die Militärluftfahrt bis zum Beginn des Weltkrieges 1914, Textband, 2., überarb. Aufl. Frankfurt/Main 1965, 143, 265–272. Zu Grossbritannien vgl. M. Paris (wie Anm. 11). Zu Frankreich Christienne u. Lissarrgue (wie Anm. 11), 50.

III.

Denselben Zwecken sollte in der Schweiz die nationale Flugspende dienen. Sie war eine Aktion überzeugter Offiziere, die die aviatische Untätigkeit der Bundesbehörden, des Parlaments und der Planer im Generalstab für verhängnisvoll hielten. 1912 fühlten nicht nur informierte Offiziere, dass ein grosser Krieg unmittelbar bevorstand, und in diesem kommenden Krieg mussten Schweizer Soldaten über die gleichen Mittel verfügen wie die ausländischen, sollte ihre Moral intakt und die Landesverteidigung glaubwürdig bleiben. Eine grosse nationale Demonstration nach dem Muster der ausländischen Sammlungen war dazu bestimmt, dem Flugzeug Eingang zu verschaffen in die Schweizerarmee und zugleich zu beweisen, dass in der Bevölkerung Wehr- und Opferwille vorhanden waren.

Auf Anregung der Freiburger Offiziersgesellschaft und gestützt auf ein Exposé des Genfer Oberstleutnants Etienne Ed. Borel wurde noch 1912 ein Komitee für die Nationale Flugspende gegründet, das nach einem anfänglichen Fehlstart (Planung für den 1. August 1912) unter der Leitung von Oberst Audéoud die Anstrengungen der kantonalen resp. lokalen Offiziersvereine zu koordinieren begann[13].

Koordiniert wurden auch die wichtigsten Argumentationslinien für die Propaganda: Die populäre Aversion gegen den sogenannten «Militarismus» und die Reichweite sozialistischer Ideen wurden offensichtlich als Gefahr für den Erfolg betrachtet, und nachdem die öffentliche Ablehnung der Flugspende durch die Geschäftsleitung der sozialdemokratischen Partei bekannt geworden war, fehlte es nicht an ausführlichen Entgegnungen in der bürgerlichen Presse[14].

Eine offene Frage war die Macht der Sozialisten und ihrer Gedanken: Zwar hatten sie 1907 mit Erfolg das Referendum gegen die

[13] Ernst Zschokke, Die Schweizerische Offiziersgesellschaft 1833–1933, Zofingen 1933. Staatsarchiv Solothurn, Archiv der Schweizerischen Offiziersgesellschaft, Sitzungen des Centralcomités Bde. 6–7 (1905–1921). Bundesarchiv Bern, E 27 Nr. 3651 «Fonds für Militäraviatik» (die Auswertung dieses Bestandes kann hier aus Platzgründen nicht vorgelegt werden). Das Exposé von Borel liegt bei den Akten des EMD im genannten Bestand des Bundesarchivs und bei den Akten des Basler Kantonalkomitees (wie Anm. 2). Die Akten des zentralen Komitees für die Flugspende (Sekretariat R.-W. d'Everstag, Bern) sind verschollen; für Hinweise ist der Autor dankbar. – Für die Suche nach Akten zur Flugspende danke ich den Archiven von GE, SG, SO, NE, UR, GR, LU, OW, ZH, SH, BE, TG, AG, SZ, VD, AR, BL, AI, dem Bundesarchiv sowie dem Zentralsekretariat des Aero-Club der Schweiz.

[14] Basler Nachrichten 15.1.1913 Nr. 23 «Sozialdemokratie und Nationale Flugspende».

neue Militärorganisation zustande gebracht (mit – bezogen auf die Zahl der Stimmberechtigten – besonders vielen Unterschriften aus Zürich, Solothurn und Basel), aber in der Volksabstimmung konnten sie nur auf ihre sichersten Hochburgen zählen, und das genügte nicht. Welche propagandistischen Auswirkungen ihr konsequentes Nein zu Armeeausgaben langfristig auf die Rüstungspolitik hätte, war nicht abzusehen. 1912 konnten die Friedensparolen der internationalen Sozialisten im Basler Münster verkündet werden (die beiden linken Regierungsräte nahmen daran teil und erklärten ihre Sympathie) und die sozialistischen Frauen hielten ihren nationalen Kongress am 9. März 1913 im Basler Grossratssaal ab. Die besten Resultate in den Basler Nationalratswahlen von 1912 hatten zwei sozialistische Kandidaten erzielt (Jäggi und Frei). Zurückhaltung war ein Gebot der Klugheit für Freunde der militärischen Rüstung.

Die Sozialdemokratie lehnte Rüstungsausgaben ab, solange sie keine Garantie dafür erhielt, dass die Armeeeinsätze gegen Streikende aufhörten. Diese Garantie verweigerten ihr die bürgerlichen Politiker. Mit der Rezeption von Marxismen begann sie, in der Armee ein Instrument der «herrschenden Klasse» zu sehen, das auf Kosten des Volkes gegen das Proletariat unterhalten würde. Die Sozialisten sahen die Flugspende deshalb als eine patriotische Inszenierung an («nationale Bettelei») zur Aufrüstung der Armee und damit als weiteren Schritt in der Rüstungsspirale, die zum Krieg führen musste. Sie hielten die Spende überdies für eine Art von zusätzlicher, unsozialer Steuer. Darum verurteilten sie in ihrer Presse die Sammlung vehement.

Weitere Argumente der Linken beruhten auf der Enttäuschung darüber, dass eine soziale Versicherungslösung für die Probleme des Alters und der Invalidität noch nicht realisiert war; über den engeren Kreis der Arbeiterschaft hinaus zielten die Hinweise auf die hohen Folgekosten, die die Einrichtung einer Militäraviatik nach sich ziehen müsste, und auf die Gewinne, die aus den Bundesausgaben für Landbesitzer und Baugeschäfte zu erzielen wären: «Die Grundbesitzer werden schon das rechte Sumpfland, auf Bundeskosten zu drainieren und zu planieren, zu einem mehr als anständigen Preis bereithalten.» Konkrete Anschauung für diese Probleme enthielt die anfänglich skandalträchtige Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf. Auf einen erweiterten Kreis von Stimmbürgern zielte ferner der Hinweis auf «das Sportbedürfnis einiger zu wirklich nutzbringender Arbeit zu bequemer Söhne reicher Väter», das auf Kosten der Allgemeinheit befriedigt werden solle[15].

[15] Die Argumente zusammengefasst und abgedruckt in Basler Nachrichten wie Anm. 14.

Die Offiziersgesellschaft legte in einem Zirkular fest, dass die lokalen Komitees in erster Linie für das Fliegen als Sport, als Instrument der Völkerverbindung und des künftigen Verkehrs, das Flugzeug als faszinierendes technisches Gerät und die Entwicklung der Fliegerei als Pflicht im Wettstreit der «Kulturnationen» werben sollten. In zweiter Linie sollte damit argumentiert werden, dass die Soldaten den feindlichen Luftaufklärern und der von ihnen geleiteten Artillerie nicht schutzlos preisgegeben werden dürften. Die Verbindung zwischen den beiden Argumentationsgliedern sollte die Behauptung bilden, dass das Flugzeug in seiner bisher vorliegenden Gestalt zunächst einmal nur für das Militär praktisch brauchbar sei (dafür allerdings ausgezeichnet), und dass es nach einer Phase seiner Weiterentwicklung im Dienste der Armeen sicher auch für zivile Zwecke nutzbar werde[16].

Es ist auffällig, dass die Offiziere es damals keineswegs als selbstverständlich voraussetzten, dass ein militärisches Anliegen von vornherein und allgemein als nationales Postulat wahrgenommen würde. Sie hielten es deshalb auch für erforderlich, die Front auszuweiten: Der elitäre Kreis der Offiziere, der für Basel weitgehend identisch war mit dem alten, liberal-konservativen Grossbürgertum, musste sich umgeben mit «Männern aus allen Teilen des Volkes». Deshalb empfahl das Zentralkomitee, dass in den lokalen Komitees «sämtliche Bevölkerungsklassen» resp. «sämtliche bürgerliche Gesellschaften» repräsentiert sein sollten. Dazu wurden Vertreter bürgerlicher und kleinbürgerlicher Vereine buchstäblich aufgeboten und verpflichtet, die Bewegung öffentlich mitzutragen. So dass schliesslich in einem Aufruf geschrieben werden durfte, dass Bürger und Handwerker, Gelehrte und Studenten, Offiziere und Unteroffiziere, Turner und Fasnächtler, «kurz – Alle» einstünden für die nationale Sache der Flugspende.

Die Flieger kamen in den Überlegungen zuletzt: Notwendige, notorisch unzuverlässige und kostspielige Übel, war auf sie nicht zu verzichten, da ja durch die Tat bewiesen werden musste, dass der Aeroplan ein nützliches und zuverlässiges Instrument geworden war. Entsprechend glücklich scheinen die Organisatoren der Flugtage gewesen zu sein, dass sie in den Verhandlungen über die Gagen der Piloten besonders günstige Tarife durchsetzen konnten mit dem Argument, es gehe um die Vorbereitung einer schweizerischen Militäraviatik. Bider und Audemars hofften ernsthaft, dass sie nach erfolgreichen Demonstrationen der aviatischen Möglichkeiten bald

[16] Zirkular Schweiz. Offiziersverein (Zentralkomitee) an die kantonalen Offiziersgesellschaften 21.7.1912.

in den Dienst der Eidgenossenschaft übernommen würden, mit dem Unterschied, dass es sich Bider dank seines Erbes leisten konnte, auf eigene Kosten für die Flugspende Werbung zu betreiben, während Audemars (und nach eigener Aussage auch Maffei) von der Fliegerei zu leben versuchten.

Die Reihe der vom Komitee angesprochenen Bevölkerungskreise weist allerdings Lücken auf. Vereinzelte Altbasler lehnten es ab, ihre Unterschrift zu einem Aufruf zu geben. Die sozialdemokratischen Nationalräte beantworteten keine Briefe des Komitees, und die Regierungsräte aus dieser Partei erklärten, dass sie nicht unterzeichnen könnten. Skepsis meldeten die Naturforscher an, wenn es «nur» um eine Aktion zugunsten des Militärs ging. Auffällig ist jedoch das Fehlen der Arbeiterschaft im Basler Aufruf: Sie schien nicht dazuzugehören, wenn es galt, «alle» Basler zu einem patriotischen Opfer zu gewinnen. Dass die vielen Ausländer in Basel ausgeschlossen waren, verstand sich aus dem rein nationalen Zweck (auch für die deutsche Flugspende wurden Spenden von Schweizern zurückgewiesen); damit fiel schon ein Drittel der Einwohnerschaft weg. 47% der Stadtbevölkerung waren ArbeiterInnen, dazu kam die wachsende Zahl der Angestellten – diese Bevölkerungsteile gehörten offenbar nicht unbedingt zur eigentlichen Nation, wie sie sich nach der Konzeption der Offiziere manifestieren sollte[17].

Diese Ausgangslage macht die Geschichte der Flugspende besonders interessant; sie wird zum Prüfstein für die mögliche Breitenwirkung solcher Stellungnahmen angesichts des dezidierten, multimedial angelegten Versuchs der vaterländischen Kreise, eine patriotische Stimmung zu schaffen. Der Sammlungserfolg und seine Begleitumstände können in diesem Sinne als Test verstanden werden für die Reichweite oder die Ansprechbarkeit für vaterländische Argumente und Emotionen.

Für Basel besitzen wir die vollständigen Akten des lokalen Organisationskomitees. Sie enthalten die Korrespondenzen von den Kontakten zur Offiziersgesellschaft in Bern über die Verhandlungen mit

[17] Die Katholiken trugen die Organisation nicht aktiv mit, sei es weil sie zu sehr mit Sammlungen für die neu erbaute Heiliggeistkirche und deren Ausstattung beschäftigt waren, sei es weil sie für das protestantische, liberale oder freisinnige Basel keine vollgültigen Mitglieder der Nation waren. Das katholische Basler Volksblatt berichtete über alle Veranstaltungen, die im Zusammenhang mit der Flugspende in Basel standen, es fehlten jedoch eigene, grundsätzliche Appelle an das Basler Volk. Bei der Redaktion konnten Spenden abgeliefert werden; die Spender wurden in den Spalten der Zeitung erwähnt. – Immerhin wurden grundsätzlich keine religiösen Gemeinschaften und keine einzelnen politischen Parteien durch das Komitee angesprochen.

Brauereien, Piloten, Flugzeugherstellern bis zu den Aufträgen an die Bewachungsgesellschaft «Securitas». Und bei den Akten liegen auch die Spendenlisten und die Abrechnungen. Der Bestand wird abgerundet durch Muster des Werbematerials und Zeitungsausschnitte[18].

IV.

Wie vorgesehen initiierten höhere Offiziere das Basler Komitee für die Flugspende. Sie wurden ergänzt durch Vertreter von Finanzkreisen (zum Teil waren sie mit ihnen identisch), und sie stützten sich auf die organisatorischen Talente im Verkehrsverein. Welcher Mittel bedienten sie sich, um ein Klima zu schaffen, das der Flugspende in ihrer Stadt zum Erfolg verhalf?

Wichtige Beziehungen liefen über die Unteroffiziersvereine. Damit präsentiert sich der aktive Kern des Komitees als der militärische Kreis der vaterländischen Kräfte in der Stadt, die in ihren Aktivitäten die Erfüllung einer patriotischen Pflicht sahen, zusammengehalten und teilweise motiviert durch die Loyalität, die militärische Untergebene an ihre lokalen Vorgesetzten band (die Militärorganisation war bis zu jenem Zeitpunkt kantonal und lokal strukturiert; die Kantonsregierungen setzten die Kommandanten der auf den Kanton bezogenen Truppenverbände ein); dazu kamen die interregionalen Bindungen, die die Kollegialität und die aristokratische Standessolidarität zwischen den höheren Offizieren der ganzen Schweiz schuf[19].

Unterstützung genoss dieser innere Kreis bei den gleichen, fortschrittsorientierten Männern, die die Rheinschiffahrt und die Mustermesse förderten; hier lagerte sich somit eine modernistisch-technizistische Gruppe an. Zu erwähnen ist ausserdem die Mitwirkung der Studenten und einiger Professoren. Studentische Verbindungen waren ein Teil der vaterländischen Kreise; sie erhielten hier Gelegenheit, aktiven Patriotismus zu beweisen, und viele unter ihnen waren zugleich in die Flugspende involviert als angehende Offiziere

[18] Staatsarchiv Basel-Stadt, Privatarchiv PA 178.

[19] Zu Basel vor dem Ersten Weltkrieg vgl. Andreas Staehelin, Basel in den Jahren 1905 bis 1945, in: Das politische System Basel-Stadt, Geschichte, Strukturen, Institutionen, Politikbereiche, hg. v. Lukas Burckhardt u.a., Basel 1984, 55–86. Philipp Sarasin, Stadt der Bürger, Basel 1990. S.a. Fritz Baur, Basler Chronik 1.11. 1911–31.10.1912, in: Basler Jahrbuch 1913, sowie Id., Basler Chronik 1.11. 1912–31.10.1913 in: Basler Jahrbuch 1914. Weitere Einsichten über die Basler Eliten des frühen 20. Jhs. verdanke ich einer unpublizierten Seminararbeit von Niklaus Stettler.

und als Söhne von Vätern, die ihrerseits zum einen oder andern Teil des engeren Kreises der Organisatoren gehörten.

Hinzu kamen die kleinbürgerlichen nationalen Kreise, die in den Turnern und anderen Vereinen verkörpert waren. Ihre Mitwirkung war aus verschiedenen Gründen entscheidend: Sie musste erweisen, dass die Flugspende nicht eine elitäre Sache der «oberen Zehntausend», sondern ein populäres Anliegen war; wer die Vereine für sich gewonnen hatte, hatte bereits einen gewichtigen Teil der aktiven Bürgerschaft auf seiner Seite. Den Turnern wurden zudem eigentliche Ordnungsfunktionen zugedacht. Wenn Männer aus dem Volk mit der Sammelbüchse umgingen, wirkte das auf ihresgleichen mindestens so überzeugend, wie der private Besuch eines Aristokraten bei einem wohlhabenden Bankier. Schliesslich wünschte die Elite ganz bewusst die Mitwirkung ärmerer Bevölkerungsteile, weil nur deren Spargroschen die Sammlung zum grossen, die Einmütigkeit der Nation demonstrierenden Opferwerk machte, oder, wie sie es formulierte, der Sammlung «die rechte Weihe»[20] verlieh.

Wichtige Voraussetzung für die Entstehung eines Konformitätsdrucks, der auch Zweifler bewegen konnte, einen Geldbetrag zu spenden (von «sanftem Druck auf euren Geldbeutel» spricht die Geschäftsleitung der Sozialdemokraten), war die Rückendeckung durch Politiker aller Parteien – oder wenigstens der auf nationalem Boden stehenden politischen Gruppierungen und der zivilen Autoritäten im Staate Basel. Dafür hatte die Unterschriftenliste das Beispiel gegeben, die dem eidgenössischen Aufruf vom 1. Januar 1913 angehängt war[21]. Die beiden «roten» Regierungsräte und die sozialdemokratischen Nationalräte verweigerten die Gefolgschaft. Auffällig ist, dass die Basler Nachrichten (das eigentliche Sprachrohr der Organisatoren der Basler Flugspende) zwar diese Parteilinie aufwendig kritisierten, aber die linken Regierungsräte dabei mit keinem Wort erwähnten. Jedenfalls gelang es recht gut, den Eindruck entstehen zu lassen, dass die politischen Autoritäten, die militärischen, technischen, akademischen, wirtschaftlichen, gesellschaftlichen Eliten geschlossen hinter der Nationalspende stünden (von Ausnahmen einmal abgesehen; so war der Präsident des Bürgerrates Fritz

[20] Vgl. Aufruf von Dr. D. in Basler Nachrichten 9.3.1913 Nr. 113.

[21] Unterzeichnet hatten der Chef des eidg. Militärdepartements, vier Oberst-Korpskommandanten, sieben Oberst-Divisionäre, der Kommandant der Festung St. Maurice, dann folgten National- und Ständeräte, Präsidenten militärischer Vereine, des Automobilclubs, des Pressevereins, der Aero-Clubs, des Alpenclubs, das Bauernsekretariat, der Musikverein, der Direktor der Meteorologischen Zentralanstalt, Touring-Club, Ingenieur- und Architektenverein, Sänger, Schützen, Turner.

Abb. 1. Vignette nach Entwurf von P. Kammüller für das Basler Komitee. In den einfachen Formen der Bildreklame werden Zukunft und Bedeutung der Sache (Strahlen der aufgehenden Sonne), Vaterland (Alpenkamm) und Leistung des Flugzeugs (des «Produkts», das angepriesen wird) zu einer Aussage verdichtet. Das grosse Plakat ist ähnlich gestaltet, es kann jedoch wegen des schlechten Erhaltungszustands nicht reproduziert werden.

Alle Abbildungen nach Vorlagen in Staatsarchiv Basel, Privatarchive (PA) 178. Aufnahmen durch das Staatsarchiv, Reproduktion bewilligt durch die Kanzlei des Staatsarchivs Basel im März 1991.

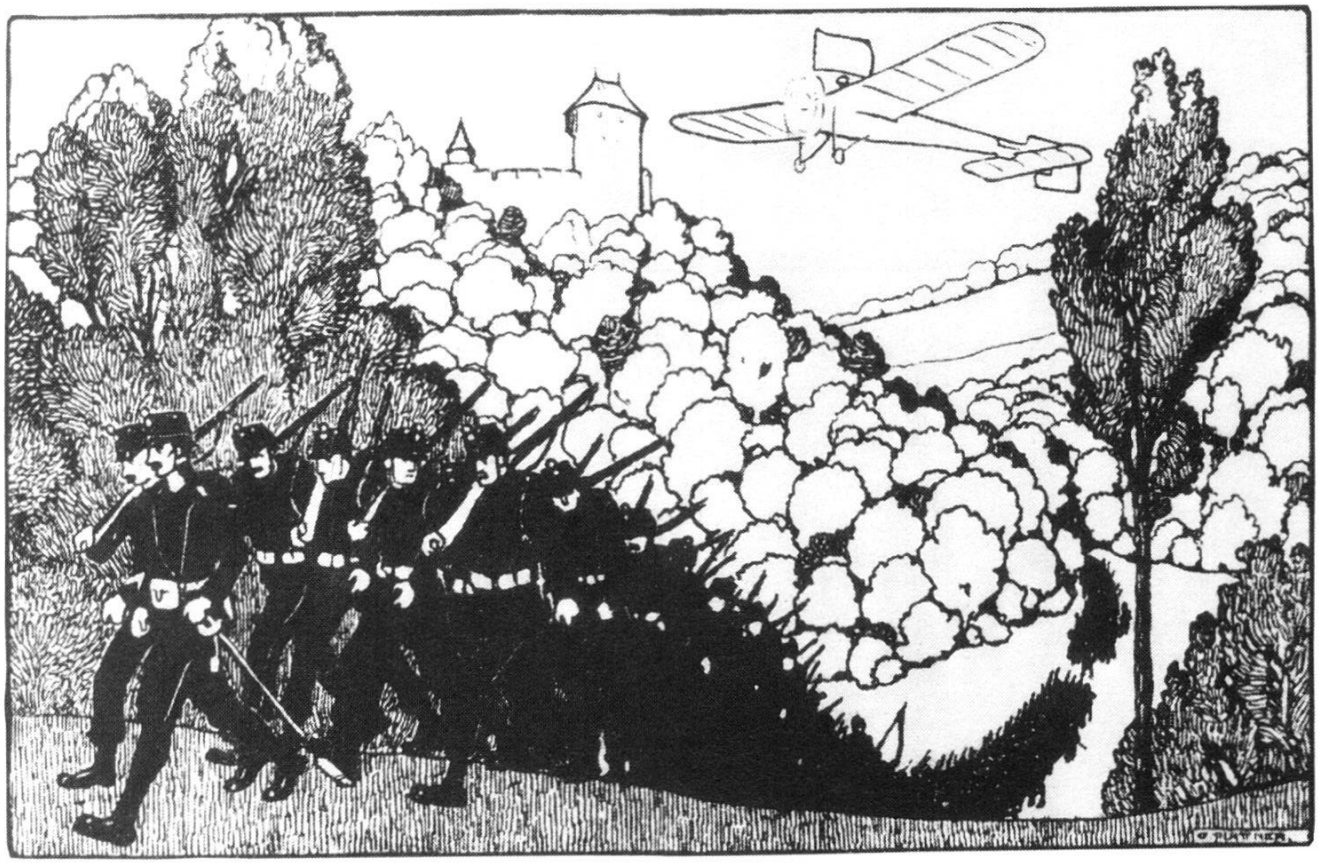

Abb. 3a. Postkarte nach Entwurf von O. Plattner, «Im Manöver». Juralandschaft und Burg evozieren Heimat, das Flugzeug über der Marschkolonne setzt das militärisch wichtige Argument ins Bild um, wonach der Aeroplan die Moral der eigenen Truppe stärke.

◀ *Abb. 2 (links). Bedruckter, farbiger Seidenbändel als Eintritts-Abzeichen für die Flugveranstaltung vom Sonntag, 2.3.1913. Motiv: Schwalbe auf Kirchturmspitze, Entwurf: «R.D.».*

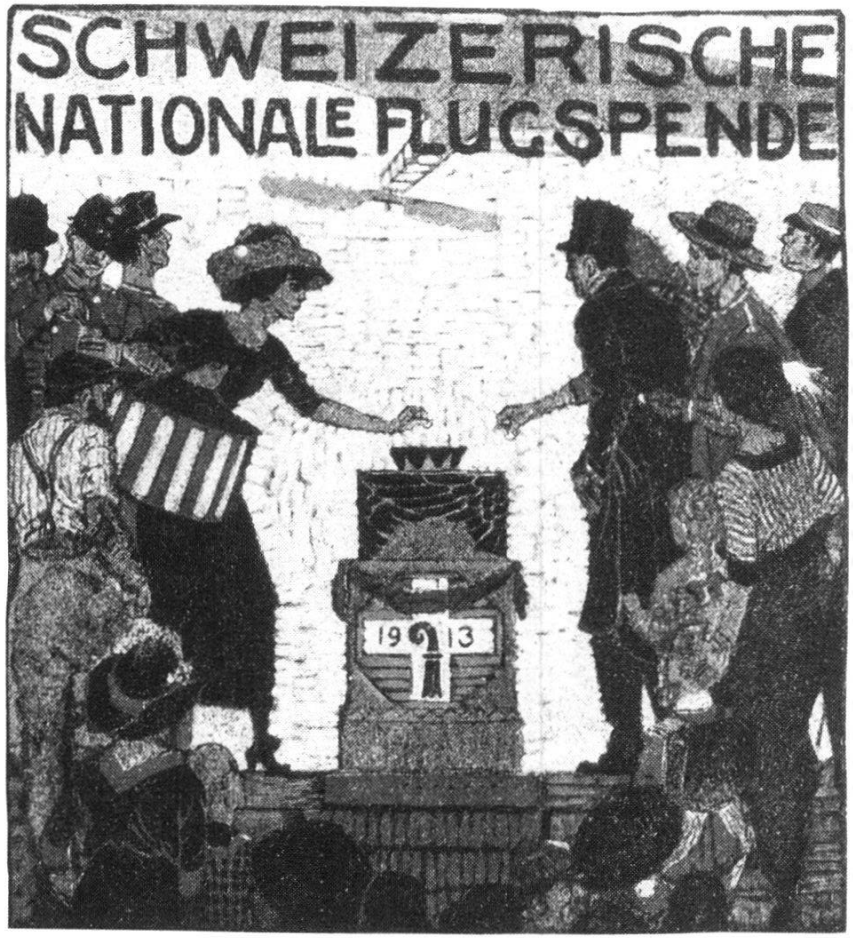

Abb. 3b. Postkarte nach Entwurf von B. Mangold, «Sammelurne». Das Flugzeug, zu dem ein Offizier und ein Student im Hintergrund aufschauen, überfliegt den Opferstock, in den VertreterInnen aller Bevölkerungsgruppen einträchtig ihre Münzen einwerfen. Mangold setzt als einziger diesen Wunsch und Anspruch des Komitees graphisch um.

Abb. 3c. Postkarte nach Entwurf von Alb. Meyer, «Militärflieger». Heimat wird symbolisiert durch die Alpenkette im Hintergrund, Flugzeuge erheben sich weit über den Horizont und demonstrieren so ihre Leistungsfähigkeit; unten liegt ein Flugfeld mit den Hangars und Zuschauern, das an die Flugtage denken lässt.

Vischer-Bachofen so wenig wie der Regierungsrat Paul Speiser für eine Unterzeichnung zu gewinnen) – und dies war offensichtlich so wichtig wie die verbalen Appelle an die patriotische Solidarität mit den Soldaten und die militärisch-rationalen Argumente, weshalb eine moderne Armee Flugzeuge brauche.

Die dafür gangbaren Medien waren aufklärende Zeitungsartikel (die von Komiteemitgliedern entworfen und der Presse zugestellt wurden) und Aufrufe mit den Namen der Autoritäten und Gewährsleute, die sie unterstützten. Ausserdem wurde in den an den engeren Kreis angebundenen Organisationen auch mündlich, durch Vortrag und Appelle, Einfluss genommen auf die Mitglieder. Daneben standen Aktivitäten wie Laientheater, die nur bedingt für die Sache selbst werben konnten, also eher Vorwände waren, mit denen für eine mehr symbolische Leistung ein Entgelt gefordert wurde, das danach der Flugspende überschrieben wurde. Die Inhalte hatten teils keinen Bezug auf den Anlass oder sie waren in gewisser Hinsicht kontraproduktiv. So führte der Frauenverein Gundeldingen ein Dialektlustspiel aus der Feder seiner Präsidentin auf (Anna Mahler-Frey: «E kurierte Flugspörtler»), in dessen Handlungsverlauf einer Basler Handwerkerstocher das Fliegen zugleich mit der Zuneigung zu einem sozial «zu hoch» stehenden Manne ausgetrieben wird. Anders die Studenten: Sie boten zwar nichts Aviatik-Spezifisches, dafür stellten sie einen Kommandoposten aus der Gotthardfestung auf die Bühne der Burgvogtei, dessen militärischer Realismus von der Presse ausdrücklich gelobt wurde[22]. Näher am Thema war der Lichtbildervortrag von Spelterini (wenn auch aus Ballonfliegerperspektive) und das Referat des Physikers Zickendraht über «Die Radiotelegraphie in der Aviatik». Die Aktivitäten wurden zusammenfassend angekündigt in einem Programmheft, das zugleich einen Sonderabzug aus einer Sportillustrierten darstellte («Der Sport im Bilde», 1.3.1913, Verlag Frobenius).

Was in der Regel fehlte, war ein direkter Anklang an die Tradition der historischen Festspiele; dies lässt sich erklären aus dem Gegenstand der Fliegerei, die sich einer Historisierung per se widersetzte, aber auch aus dem Ende der Hochkonjunktur der patriotischen Spiele. Die Flugtage selbst enthielten so gut wie keine Anklänge an die Festspiele. In einem gewissen Sinne könnten sie allerdings doch als die legitimen Nachfolger der traditionell gewordenen Festspiele verstanden werden; sie vermittelten in der Gemeinschaft der Bürgerinnen und Bürger (geordnet nach sozialen Schichten entsprechend den 5 Kategorien von Zuschauerplätzen) emotio-

[22] Basler Nachrichten 28.2.1913 Nr. 98 Programm, 5.3.1913 Nr. 105 Bericht.

nale Erlebnisse – nur scheint nach den Presseberichten ein Transfer von der Bewunderung der «kühnen» und doch «sicheren» Piloten und ihrer Maschinen zum Erlebnis der Einheit im vaterländischen Geiste überhaupt nicht stattgefunden zu haben. Die Flugtage boten Unterhaltung, Nervenkitzel, Selbstdarstellung der Eliten (wie beim Pferderennen) und die Erfahrung, dass die Aeroplane technisch einigermassen ausgereift waren. Letzteres war aber bekanntlich das Hauptanliegen des Komitees, und die unfall- und bruchfreie Durchführung der Veranstaltungen erfüllte diesen Zweck voll.

Die Anstecknadeln in Flugzeugform, die das Komitee von einer Firma aus Le Locle bezog, blieben zu 4/5 unverkauft. Besseren Erfolg hatten die Organisatoren mit den Mitteln der graphischen Reklametechnik. Unter den Mitgliedern des Künstlervereins wurde ein Wettbewerb für Plakatentwürfe und Postkarten ausgeschrieben. Kammüllers Entwurf wurde zum Plakat der Basler Flugspende erhoben, während man die andern siegreichen Entwürfe als Postkarten vertrieb. Es ist dieselbe vaterländische Bildsprache, die von denselben Grafikern für die Abstimmungsplakate bürgerlicher Parteien und zur Illustration vaterländischer Publikationen verwendet wurde. Die Ikonographie der Flugmaschine wäre ein Thema für sich; das schon in den Plakaten für die französischen Meetings gefundene graphische Vokabular für «Fliegen» wird mehr oder minder geschickt zusammengebracht mit lokalen oder schweizerischen Symbolen für patriotische Werte.

Vor allem fand sich in Bider ein Mann, der die patriotischen Überzeugungen des Komitees teilte (zugleich allerdings für Blériot warb) und eine rechte Identifikationsfigur abgab[23].

Der lokalpatriotische Abschluss unterstrich nochmals den intendierten Geist der Aktion: ein «Zapfenstreich». Dabei handelte es sich um ein erstaunliches Phänomen: 100 Trommler und 70 Pfeifer lockten abends 10000 Menschen in die Innenstadt, um sie auf dem Marktplatz einstehen und danach gegen 10 Uhr durch die Freie Strasse marschieren zu sehen; intoniert wurde dabei das Stück «Alte Schweizer». Das Volk beschwerte sich, dass die 40 Sammler mit ihren Büchsen in der gewaltigen Menge einfach untergingen[24]. Die linke Presse formulierte es polemisch, traf aber auf ihre Weise das

[23] Ulrich C. Haller, Oskar Bider (1891–1919), in: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik 46, Meilen 1987, 29–44. Otto Walter, Bider der Flieger, ein Buch der Erinnerungen, Olten 1938. Id., Bider, sein Leben und Werk, Olten 1920. Tilgenkamp (wie Anm. 4), Bd. 2, 189 ff. Eine gut informierte Verarbeitung von Stationen aus Biders Leben im Roman von Paul Ilg, Probus, Zofingen 1922.

[24] Basler Nachrichten 14.3.1913 Nr. 121.

Richtige, wenn sie feststellte, dass die Basler ihre kritische Zurückhaltung preisgäben und sogar spendefreudig würden, wenn sie nur einen Fasnachtsmarsch hörten. Hier war offenbar ein Medium verfügbar, das das pariotische Kollektiverlebnis herbeiführte, und dabei störte das Missverhältnis zwischen der Zahl der Akteure und derjengen der ZuschauerInnen so wenig wie beim Festspiel.

Untersuchen wir den Diskurs näher, mit dem das Komitee die Notwendigkeit einer Spende begründete. Intern begann dieser Diskurs im Aufgebot, das der Präsident der Basler Offiziersgesellschaft am 14. August 1912 an die Repräsentanten der militärischen, vaterländischen, sportlichen, touristischen, studentischen und technisch-wissenschaftlichen Vereine versandte. Darin folgte er der vom Zentralkomitee in Freiburg vorgezeichneten Argumentation. Dieser Diskurs wurde in einem Artikel vom 5. Oktober 1912 (Basler Nachrichten) öffentlich. Unter der Überschrift «Zur Frage einer nationalen Flugspende» wurde an den Enthusiasmus der deutschen Zeppelinspende erinnert. Inzwischen habe der Aeroplan das Luftschiff überflügelt, zudem sei er billiger in der Herstellung. Die «Aviatikfrage» spiele jetzt nicht mehr nur bei Phantasten eine Rolle («Militärromane» werden ausdrücklich erwähnt), sondern auch in der seriösen Militärliteratur. Und nun folgt die Verdoppelung des Diskurses zu einem zivilen und einem militärischen Argument: «... die Schweiz dürfe nicht ausserhalb stehen, wenn die gesamte Kulturwelt sich abmühe an dem grossen Problem der neuesten Zeit, an der Gewinnung der Herrschaft über die Luft. Dazu kamen die militärischen Gründe, dass unserer Armee auch dieselben Aufklärungsmittel gegeben werden müssten, die den modernen Armeen mehr und mehr geschaffen werden» (Basler Nachrichten Nr. 271, 5.10.1912). Der Vorsitzende der Basler Offiziersgesellschaft, Hauptmann im Generalstab Dr. Rudolf Miescher, erörterte in einer Rede vor der Gründungsversammlung des Basler Komitees Gründe und Gegengründe. Die Finanzlage des Bundes sei kritisch, «der Staat von sich aus konnte nichts tun, das Budget war schon überlastet und unsere Industrie hat sich dieses Artikels auch nicht angenommen». Flugzeuge sollten «nicht nur der Armee dienen, denn auch in verkehrstechnischer und wissenschaftlicher Hinsicht wäre es wünschenswert, wenn in der Schweiz Versuche mit Flugschiffen und Flugmaschinen aller Art gemacht werden könnten». Die Schweizer Kriegstüchtigkeit basiere zudem auf der Tradition freiwilliger, ausserdienstlicher Leistungen. Der Flugtag in St. Jakob[25] habe bewiesen,

[25] Zum Flugtag in St. Jakob vgl. Fritz Klaus, Basel-Landschaft in historischen Dokumenten, Bd. 3, Liestal 1985, 40 f.

dass die Maschinen ausgereift seien und dass das Volk grosses Interesse dafür aufbringe. Dann wurde über den Verlauf der Gründungsversammlung berichtet und betont, dass die wichtigen Autoritäten Oberstkorpskommandant Iselin und Oberst Scherrer (Ständerat) die Idee der Sammlung begrüssten. Es folgte die Liste der Vereine, die sich offiziell für das Komitee zur Verfügung stellten, und Miescher erläuterte, dass die Bewegung nicht nur von Militärs getragen werden, «sondern dass sie ... alle Kreise der patriotisch gesinnten Bevölkerung umfassen sollte». Damit waren die Hauptlinien des Diskurses abgesteckt; es kamen wenige weitere Argumente hinzu, als das Komitee am 16.2.1913 den Basler Spendenaufruf an seine «werten Mitbürger» publizierte: 1798 habe sich gezeigt, wohin es führe, wenn die Schweiz in der Rüstung nicht Schritt halte, und die Basler müssten durch einen guten Sammelerfolg beweisen, dass die Parole von 1501 «Hie Basel – Hie Schweizerboden» noch gelte. Spätere Presseartikel stellten das Zusammenspiel zwischen moderner Artillerie und Flugmaschinen technisch dar, die Fortschritte der Aviatik wurden erörtert und aktuelle Literatur dazu vorgestellt und dabei unterstrichen, dass die Maschinen inzwischen eine hohe Betriebssicherheit erlangt hätten.

Es fehlte auch nicht der Versuch, einen Wettbewerb in patriotischer Spendefreudigkeit anzuspornen zwischen Basel und andern Städten[26]. Basel sollte beweisen, dass seine Bevölkerung mindestens so national-schweizerisch fühlte wie die Schweiz jenseits des Jura, und das Pro-Kopf-Ergebnis der Sammlung sollte mindestens so gut sein wie das der spendenfreudigsten «richtigen» Schweizer Stadt. Mit der Erinnerung an die symbolische Jahreszahl «1501» und an den Spruch «Hie Basel – hie Schweizerboden» wurde der latente Komplex angesprochen, der im Verhältnis der Stadt zur Eidgenossenschaft lag. Ob Zweckpessimismus oder wirkliche Befürchtung der Offiziere, die Stadbevölkerung denke zu wenig national, diese Ängste waren an sich kaum begründet, gehörte doch das Basler Stimmvolk zu denjenigen Teilen der Nation, die wenigstens bis 1907 leicht für vaterländische Vorlagen zu begeistern waren[27].

[26] Basler Nachrichten 9.3.1913 Nr. 113, Aufruf von Dr. D.; Basler Nachrichten 12.3.1913 Nr. 117 «Einwände gegen die Flugspende».

[27] Beat Junker (wie Anm. 7). Id., Die Bundesfeier als Ausdruck nationalen Empfindens in der Schweiz um 1900, in: Geschichte und politische Wissenschaft, Festschrift Erich Gruner, Bern 1975, 19–32. François de Capitani, Georg Germann (Hgg.), Auf dem Weg zu einer schweizerischen Identität 1848–1914. Probleme – Errungenschaften – Misserfolge. Freiburg 1987 (= 8. Kolloquium der Schweizerischen Akademie der Geisteswissenschaften, 1985).

Der sozialdemokratische «Basler Vorwärts» brachte darüber nur eine trockene Notiz mit der Überschrift «Schweiz – Die nationale Bettelei» (3.12.1912 Nr. 283). Der ausführliche Kommentar folgte am 17. Januar 1913 im selben Blatt nach (immer ohne Erwähnung des Basler Komitees!). Unter der Überschrift «Das passt schlecht» wurde berichtet, wie «die patriotische Trommel geschlagen» werde, um das Volk zu begeistern, denn das sei die Erfolgsvoraussetzung der Sammlung. «Unsere Militaristen und die ihr [sic] ergebene bürgerliche Presse» würden «auf künstlichem Wege Begeisterung» wecken. Den Neujahrsaufruf für die Flugspende brachte die Zeitung nicht, aber sie druckte Hinweise auf das Programm des Meetings vom 1. und 2. März und die Benefiz-Veranstaltungen der Vereine (31.1.1913; 1.2.1913) sowie einen sachlich gehaltenen Artikel über Flugtechnik ab (22. und 23.2.1913, im Feuilleton). Dieser sollte offensichtlich ein Gegenstück sein zum langen Artikel über den «Stand der Aviatik Ende 1912», der in den «Basler Nachrichten» am 14.2.1913 erschienen war. Der grosse Grundsatzartikel war erst post festum zu lesen (Vorwärts 13.3.1913). «Wir sind Gegner des Militarismus und bekämpfen daher das Wettrüsten», eine Ausrüstung der Schweizer Armee mit Flugzeugen sei ein weiterer Schritt im Wettrüsten und bringe überdies nichts, da diese Armee ohnehin zu schwach sei, trotz der «gewaltigen Militärlasten». Die Landesverteidigung geschehe primär für die Reichen, deshalb sollen die 200 Basler Millionäre zahlen, nicht das Volk. Schliesslich freute sich der «Vorwärts» am 15.3.1913 voreilig über das angeblich «magere Resultat» der Kollekte.

V.

Die Unterlagen über die Basler Sammlung zeigen einen überwältigenden finanziellen Erfolg: Die Flugtage ergaben einen Reinerlös von 11 300, die Sammlung 115 000, die Schlussabrechnung (8.11. 1913) 133 755 Franken. Dass nachher aus dem Geld wenig Sichtbares wurde, sondern die Spende vom Bund mit einer gewissen Diskretion verwendet wurde, ist eine andere Geschichte[28]. Hier soll

[28] Vgl. den Konflikt um Äusserungen von Tilgenkamp in seinem Buch und die Stellungnahmen von eidgenössischen Behörden und Militärs dazu in Bundesarchiv Bern, E 27 Nr. 3651. Die Behörden betonen, dass die Finanzkommission der Räte den Kontostand (Saldo) des Fonds für Militäraviatik jährlich eingesehen hatte. Audéoud, der Expräsident des Komitees für die Flugspende, wurde (vertraulich?) 1915 und 1916 über die Verwendung des Geldes infomiert (aber niemand sonst). Probleme gab es bereits mit der Formulierung der Zweckbestimmung in der

geprüft werden, ob sich die Unterlagen aus der Sammlung dafür eignen, festzustellen, wer besonders spendefreudig war.

Es gilt zu unterscheiden zwischen Grossspendern und Kleinspendern. Grossspender waren Offiziere aus reichem Hause (Unternehmer der Seidenband-Industrie oder Bankiers, fast alle zugleich Repräsentanten der Stadtaristokratie und eines protestantischen Konservativismus), die auf einmal fünfhundert oder tausend Franken zur Verfügung stellten[29]. Ihre Spenden wurden oben auf die Sammellisten gesetzt (gleich nach der Spende der Regierung von 1000 Franken), mit denen die Komiteemitglieder persönlich die begüterten Haushaltungen besuchten. Viele Sammler organisierten ihre Listen derart, dass die mittleren und kleineren Beträge auf andere Seiten ihres Heftes eingeschrieben wurden, in gebührendem Abstand zu den Beträgen von hundert und mehr Franken. Die Grossspender wohnten mehrheitlich an den bevorzugten Lagen im Gellert-Quartier, im Bereich St. Alban-Vorstadt/Malzgasse, am Aeschengraben sowie an der Achse von Banken und Geschäftshäusern, die durch die Freie Strasse, den Aeschenplatz und die St. Jakobs-Strasse gebildet wird. Diese Lage deckte sich mit den Adressen wichtiger Komitee-Mitglieder. Zu den grösseren Spendern

Urkunde, mit welcher das gesammelte Geld 1915 (datiert auf 1914) als Fonds dem Bund gestiftet wurde (E 27 Nr. 3648, 3651). Die Behörden wünschten eine weitgefasste Zweckbestimmung angesichts der angespannten Finanzlage des Bundes, während Audéoud sich an das den Ostschweizer Offizieren gegebene Versprechen gebunden fühlte, die Miete oder den Ankauf von Flugplätzen (Dübendorf!) und die Personalkosten nicht aus der Flugspende zu bestreiten, er verlangte ausserdem, dass die Abrechnungen jährlich zu publizieren seien. Tatsächlich wurden neben Ausgaben für den Flugplatz Dübendorf seit dem Juli 1914 der Ankauf resp. die Herstellung mehrerer Flugzeuge und Flugmotoren, nach 1918 der Kauf von Fallschirmen, weiteren Flugzeugen sowie die Subventionierung von Schulflugzeugen des Aero-Clubs und dessen Zeitschrift aus dem Fonds bestritten.

[29] Die grössten Spenden in Sammelliste Nr. 40 vom 24. Februar 1913: «Hohe Regierung» 1000 Franken; Nationalrat Oberst Iselin, Oberstdivisionäre C. Koechlin (Kaufmann), G. Wackernagel-Merian (Bandfabrikant), Oberstleutnant Otto Senn (Bandfabrikant), R. Forcart-Bachofen (Fabrikant), Rud. Sarasin-Vischer (Bandfabrikant), Carl Vischer-Von der Mühll (Bandfabrikant), Peter Vischer (Bandfabrikant), Emil Respinger (Ingenieur) zahlen jeder 500; Oberst Alfons Simonius-Blumer (Präsident des Schweiz. Bankvereins), Rud. Brüderlin-Ronus (Bankier), Karl Zahn-Burckhardt (Bankier, Kassier des Komitees), Peter Sarasin-Alioth (Bandfabrikant, Präsident des Komitees), A. von Speyr-Bölger und «ungenannt» je 1000 Franken. (Ob der von Dr. iur. Max Vischer auf Postcheck überwiesene Betrag von 1100 Franken seine private Spende war oder das Ergebnis seiner Sammlung, ist unklar.) Hinzu kommt als grösste Einzelspende die Summe von 5000 Franken, gestiftet von Jules Dreyfus-Brodski, Bankier, Hauptmann der Artillerie und Vorsteher der Israelitischen Gemeinde Basel (wird in keiner Korrespondenz des Komitees erwähnt und erscheint auf keiner Unterschriftenliste).

gehörten verschiedene Firmen, die aus ihrer Kasse Beträge von bis zu 1000 Franken stifteten (ich beziehe mich hier stets auf die Spendenlisten einzelner Einzüger, nicht auf das Postscheck-Konto und andere Möglichkeiten einer Direktzahlung); so die Basler Versicherungsgesellschaft (1000 Franken) oder das Chemieunternehmen Sandoz (500 Franken).

Schwieriger wird die Arbeit mit den Kleinspendern. Kleinspenden stammten hauptsächlich aus zwei Kanälen: aus Postcheck-Überweisungen und aus einer Haussammlung der Bewachungsgesellschaft «Securitas». Die Posteinzahlungen bestehen mehrheitlich aus kleinen Beträgen von einigen Batzen bis zu einigen Franken. Häufig stehen auf dem Abschnitt nur die Initialen des anonymen Spenders oder der Spenderin. Andere Überweisungen stammen offensichtlich aus Spenden, die der Absender in seinem Bekanntenkreis gesammelt hatte. Aus diesen Gründen eignet sich die Quelle schlecht für unsere Zwecke.

Besser daran sind wir bei der Haussammlung der «Securitas». Aus Einzelheiten lässt sich annähernd rekonstruieren, welchen Weg die Sammler eingeschlagen haben. Daraus ergibt sich auch, welche Quartiere als unergiebig gar nicht begangen wurden. Mit grossem zusätzlichem Aufwand liesse sich in vielen Fällen der Spender oder die Spenderin auch dann identifizieren, wenn ins Sammelbuch wieder nur die Initialen gesetzt wurden. Allerdings bleibt ein grosser Unsicherheitsfaktor für die Rekonstruktion bestehen. Die Auswertung wird deshalb hier nicht abschliessend vorgenommen, sondern als Anregung für spätere Analysen werden nur einige Arbeitshypothesen und Probleme dargelegt.

Einzelne Quartiere wurden besonders intensiv durch die Sammler «bearbeitet», dazu gehörte wieder das Gellert-Quartier (in der berechtigten Aussicht auf sichere Spenden in der Grössenordnung von 10 bis 50 Franken), und dann vor allem das relativ neue Wohnquartier hinter der Paulus-Kirche zwischen der Schützenmatte, dem Zoologischen Garten, dem Steinenring und der Elsässerbahn. Es schlossen sich die Strassen jenseits der Schützenmatte an sowie der gesamte Bereich ausserhalb des Leonhardsgrabens, mit Schwerpunkten im Gebiet um den Wieland-Platz, Socinstrasse, Austrasse, Holbeinstrasse. Nicht unwichtig für die Sammlung waren schliesslich die jüdischen Haushaltungen im Gebiet Leimenstrasse. Berücksichtigt wurde ferner das Kannenfeld-Quartier. Gründlich begangen wurde auch das Quartier Gundeldingen, und schliesslich scheint ein Umgang auch vom St. Alban-Tal über die Weidengasse in die Verbindungsstrassen zwischen Zürcherstrasse und St. Alban-Rheinweg geführt zu haben. Jenseits des Rheins, im Kleinbasel, lässt sich eine

rege Sammeltätigkeit nachweisen für die Bereiche Wettsteinplatz, Grenzacherstrase, Alemannengasse, Rosengartenweg; sodann im Einzugsbereich der Ladengeschäfte an der Clarastrasse und Greifengasse mit Abstechern in die Webergasse; ertragreich waren Umgänge an Unteren Rheinweg und zum Teil in den Verbindungsstrassen zwischen diesem Weg und der Klybeckstrasse, mit ihren Verlängerungen in die Haltinger-, Sperr- und Maulbeerstrasse. Zuletzt wurde auch das Gebiet hinter dem damaligen Badischen Bahnhof nicht ausgelassen (Isteiner-, Bleiche- und Mattenstrasse).

Damit erhalten wir auch einen Eindruck von den Regionen, die die Sammler entweder gar nicht berücksichtigten oder die kaum Erträge abwarfen. Dies sind (von den dortigen Ladengeschäften einmal abgesehen, die durchaus besucht wurden) der untere Bereich der Grossbasler Innenstadt (Schneidergasse, Petersberg, Spiegelhof, Fischmarkt, Martinsberg) sowie der historische Kern von Kleinbasel (Rheingasse, Utengasse). Hier war vermutlich die Stadtarmut von Basel konzentriert. Beim Horburg-Quartier, für das ebenfalls keine Sammeltätigkeit nachweisbar ist, müsste abgeklärt werden, wie dicht es damals schon besiedelt war.

Für die Erträge nach Quartieren und nach sozialen Schichten kann ich vorerst nur Hypothesen vorlegen. Erfolgreich waren die Sammler bei den Ladengeschäften (von den Lebensmittel- über die Tabakwaren- bis zu den Textilgeschäften) der Innenstadt, bei Produktionsbetrieben z.B. im Gundeldingerquartier und am Rande des Dreispitzes. Dann war die Spendebereitschaft in den eigentlichen Wohnquartieren für den Erfolg vermutlich ausschlaggebend; dies gilt selbstverständlich von den Oberschicht-Haushaltungen im Gellert, aber nicht minder vom mittleren und kleineren Bürgertum, das das Plateau von Grossbasel-West ausserhalb des alten Mauerrings bewohnte. Auffällig sind zudem die Spuren einer Spendefreudigkeit bei kleinen Beamten und Angestellten (Briefträger, Kommis; Primarlehrer) und Handwerkern, vereinzelt lassen sich auch Angehörige der Arbeiterschaft feststellen («Farbarbeiter», «Fabrikmeisterin»). Auffallend häufig sind es Frauen, die dem Sammler das Geld aushändigten. Dies mag teilweise (sicher in den bürgerlichen Quartieren) damit zusammenhängen, dass die Umgänge zwischen 9 und 12 und 14 und 18 Uhr stattfanden, also zu Zeiten, da die Hausherren abwesend waren.

Wir werden somit vermuten dürfen, dass – abgesehen von den Armutsvierteln – die Stadtquartiere alle «bearbeitet» wurden, die Arbeiterwohnlagen eingeschlossen. Welche Schichten überproportional viel zum Sammlungsresultat beitrugen, kann aufgrund dieser ersten Durchsicht nicht eindeutig festgestellt werden; vielleicht war

es das mittlere Bürgertum der Prokuristen, Kaufleute, Handwerker, Geschäftsinhaber, Ingenieure, Architekten.

VI.

Nun gilt es, das Basler Sammlungsresultat im interkantonalen Vergleich zu situieren. Die brauchbarste Quelle (in Ermangelung des bisher unauffindbaren Archivs des Zentralsekretärs d'Everstag) ist der Schlussbericht, den der Präsident des Zentralkomitees der Nationalspende, Audéoud, am 9. Mai 1914 vorlegte; die Zahlen sind dort auf den Stand vom 30. Juni 1913 gebracht worden, Datum des endgültigen Abschlusses der Aktion. Die stolze Bemerkung von Audéoud, die schweizerische Flugspende könne sich anhand des Pro-Kopf-Aufkommens der Gaben im Vergleich mit den deutschen und französischen Sammlungen von 1912 durchaus sehen lassen, braucht uns hier weniger zu beschäftigen (immerhin übertraf das Ergebnis die Erwartungen um mehr als das Doppelte)[30] als die Erfolge der Sammelaktion nach Kantonen. Dazu berechnen wir den Pro Kopf-Ertrag nach Kantonen (von den Kantonalkomitees überwiesene Beträge an das Zentralkomitee bezogen auf die Wohnbevölkerung gemäss Volkszählung 1910). Das Ergebnis zeigt die Tabelle «Erträge der Flugspende».

Offensichtlich hat das Basler Komitee die hochgespannten Erwartungen erfüllt oder gar übertroffen; der Kanton Basel-Stadt steht vor den für ihren Militärpatriotismus bekannten, freisinnig dominierten Kantonen auf Platz eins der Kantonsrangliste. Das Gesamtbild ist schwierig zu interpretieren; die Spendenergebnisse korrelieren weder mit der Grösse der jeweiligen Kantonseinwohnerschaft, noch lässt sich ein statistisch eindeutiger Bezug herstellen zum Abstimmungs- und Referendumsverhalten in den Kämpfen um die neue Militärorganisation 1907 oder zur sozialen Zusammensetzung der Bevölkerung nach Erwerbsgruppen. Das diffuse Bild mag nicht zuletzt daher rühren, dass die wenigsten Kantone eine einheitlich strukturierte Region darstellen, während unsere Daten über die Bevölkerung sehr wohl bis auf Gemeindeebene hinunterreichen, diejenigen über den Spendeneingang jedoch in den meisten Fällen auf ganze Kantone beschränkt bleiben. Man wird die Hypothese

[30] Zirkular des Offiziersvereins von Freiburg an das Zentralkomitee der Schweiz. Offiziersgesellschaft vom 26.3.1912: Es werden 500000 Franken benötigt, daraus sollen zehn Nieuport-Maschinen angeschafft und 12 Piloten (Offiziere) in Frankreich geschult werden.

Erträge der Flugspende 1913 nach Kantonen

Quelle: Schlussbericht Audéoud 9.5.1914 und eidg. Volkszählung 1910 (für Zahlen der Wohnbevölkerung nach Kantonen)

(1)	(2)	(3)	(4)
1. BS	135 918	133 755	0.98
2. GL	33 316	27 117	0.81
3. SG	302 896	176 838	0.58
4. SH	46 097	26 868	0.58
5. AR	57 973	29 268	0.50
6. ZG	28 156	14 328	0.50
7. GR	117 069	57 915	0.49
8. SO	117 040	55 067	0.47
9. LU	167 223	70 217	0.41
10. TG	134 917	52 838	0.39
11. AG	230 634	88 835	0.38
12. OW	17 161	5 727	0.33
13. ZH	503 915	163 973	0.32
14. BE	645 877	202 555	0.31
15. VD	317 457	100 565	0.31
16. NE	133 061	35 488	0.26
17. UR	22 113	5 471	0.24
18. GE	154 906	37 035	0.23
19. BL	76 488	17 413	0.22
20. NW	13 788	3 000	0.21
21. FR	139 654	20 417	0.14
22. TI	156 166	15 000	0.09
23. SZ	58 428	5 700	0.09
24. AI	14 659	1 000	0.06
25. VS	128 381	5 750	0.04
Bezirk Zürich	227 691	87 300	0.38
Stadtbezirk Basel	132 276	133 755	1.01

Legende:
(1) Rang des Kantons hinsichtlich Spendeleistung pro Kopf
(2) Wohnbevölkerung nach Volkszählung 1910
(3) Dem Zentralkomitee durch das Kantonalkomitee überwiesener Betrag nach Bericht Audéoud (Fr.)
(4) Daraus errechnetes Spendenaufkommen pro Kopf der Bevölkerung (Fr.)

wagen dürfen, dass die ausschlaggebenden Faktoren für den Sammlungserfolg im Geschick und in der Initiative der lokalen Komitees sowie im Vorhandensein reicher Einwohner zu suchen sind, wobei Reichtum an sich nicht genügte, wenn nicht eine Disposition der über ihn verfügenden Menschen hinzutrat, ihn für einen nationalen Zweck einzusetzen und einen solchen Zweck in der Flugspende zu erkennen. In der West- und Südschweiz scheint diese Bereitschaft geringer gewesen zu sein; eine Aversion gegen das Militär als Moment des Zentralismus im Staat ist der wahrscheinlichste Grund, dazu kam die Zentralschweiz, die die neuen Erscheinungsformen der Armee ablehnte, die relativ arm war und die von der Entwicklung des modernen Nationalismus wenig erfasst wurde.

Speziell zur Stadt Zürich sind weitergehende Forschungen möglich; die Allgemeine Offiziersgesellschaft Zürich und Umgebung hat ihre Akten über das Zürcher Staatsarchiv zugänglich gemacht, und sie enthalten auch die Sammellisten und die Korrespondenz zur Organisation der stadtzürcherischen Flugspende (das kantonale Komitee sass in Winterthur)[31]. Der Vergleich mit Basel ergibt folgendes Bild: Das Zürcher Komitee konzentriert sich darauf, ihm nahestehenden Personen Sammellisten zu übergeben, mit denen sie Bekannte und weitere Kreise um einen Beitrag bitten sollen. Ergänzt wird diese Massnahme durch das Aufstellen von Sammelbüchsen an prominenten Orten. Hinzu kommen Serien von Sondermarken (die Marken zeigen bekannte Berge und Städte), die von Privaten und von Zeitungsredaktionen vertrieben werden. Einen eigenen Flugtag veranstaltet das Zürcher Komitee nicht, da das Kantonalkomitee unter Major Matossi (Winterthur) dafür zuständig ist (auch dieses Komitee brachte – mangels disponibler Piloten – kein Meeting

[31] Staatsarchiv Zürich, Archiv Allgemeine Offiziersgesellschaft Zürich und Umgebung, Ordner Nr. 81–83 «Militär-Aviatik» 1912–14. Die Sammlung bezieht sich auf die Stadt Zürich und die Gemeinde Kilchberg; gemäss Dank des Komitees an die Beiträger vom 14. Juli 1913 ergibt sie 87 000 Franken, wovon 14 000 aus Kilchberg. – Eine Umfrage unter Kantons- und Staatsarchiven ergab, dass ausser für Zürich und Basel nur für Schaffhausen die Akten der Organisation und die Sammellisten greifbar sind (Depositum der Kant. Offiziersgesellschaft Schaffhausen und für die Sammlung in Neuhausen, Deposita 12/5/7 und 12/5/62); freundl. Mitteilung des Staatsarchivars von Schaffhausen (11.7.1990). In den meisten Archiven lassen sich nur die Beschlüsse der Kantonsregierungen über kantonale Beiträge an die Sammlung nachweisen. Ich danke auch an dieser Stelle allen Archiven, die sich der grossen Mühe unterzogen haben, entsprechende Anfragen ausführlich zu beantworten. – Eine Umfrage unter denjenigen Offiziersgesellschaften, die ihre Akten nicht in einem Staats- oder Kantonsarchiv deponiert haben, musste für die Zwecke dieser Arbeit leider unterbleiben, ebenso eine Suche in Stadt- oder Gemeindearchiven.

zustande). Selbstverständlich wird die Presse gebeten, die Sammlung und den Markenverkauf publik zu machen und durch regelmässige Veröffentlichung der eingehenden Spenden die Gebefreudigkeit stimulieren zu helfen (eine Methode, die in Basel nur in ganz bescheidenem Umfang angewendet wurde).

Die Sammlung läuft schon im Januar 1913 an, ihr Ende wird wegen ungünstigem Ertrag bis Ende Mai (für Sammellisten bei Zeitungen) hinausgezogen. Die Begeisterung der Sammler ist spürbar gering, das Komitee muss öfter zur Rückgabe der Listen und zur Überweisung des gesammelten Geldes aufrufen. Die Neue Zürcher Zeitung kritisiert öffentlich die Untätigkeit und das Ungeschick der Sammler (20.5.1913). Gering ist die Einsatzfreudigkeit auch bei den Unteroffizieren, jedoch aus einem Grund, der keinen Zusammenhang mit der Flugspende hat: Es geht das Gerücht, der Bund wolle die Unteroffiziers-Schiessvereine abschaffen.

Was die Zusammensetzung des aktiven Kerns des Komitees in Zürich betrifft, so deckt sich die Abwesenheit der höchsten Offiziersränge mit den Basler Erfahrungen. Die Einbindung nichtmilitärischer Organisationen wird nicht versucht; ausser der Turnvereinigung sind im Komitee nur militärische Gruppierungen repräsentiert. Der Gemischte Chor weigert sich, mit dem Komitee zusammenzuarbeiten, weil der Sammelzweck nichts zu tun habe mit dem Vereinszweck; auch der Männerchor erklärt, er sei «nur für die Zwecke der Kunst» da. Einzig der Sängerverein «Harmonie» will ein «Vaterländisches Konzert» zugunsten der Flugspende geben. Problematisch gestaltet sich das Verhältnis des Offiziersvereins zum OVL (Ostschweizer Verein für Luftschiffahrt), der separat unter seinen Mitgliedern sammelt, eigene Vortragsveranstaltungen zur Flugpropaganda organisiert und das Ergebnis dem *kantonalen* Komitee abliefert. Einzig für den *kantonalen* Spendenaufruf stellen weitere Organisationen und Autoritäten ihre Namen zur Verfügung: Kantonalschützenverein, Zürcher Presseverband, Verein Zürcher Presse, OVL, der Präsident des Kantonsrats, die Regierungsräte und Statthalter, einzelne Kantons- und Ständeräte.

Der «Heischediskurs» in der Stadt Zürich ist rein militärisch; der Stadtzürcher Aufruf vom 19. Januar 1913 bezieht sich auf die Erfahrungen mit Flugzeugen in den «letzten Kriegen» und auf die Flugspenden in den Nachbarstaaten, es gehe um die Anschaffung von Flugzeugen und die «Heranbildung einer Fliegerabteilung»; und so wird am Schluss dafür gedankt, dass «alle, Geber und Sammler, das frohe Bewusstsein in sich tragen (mögen), mit ihren persönlichen Opfern und ihrer freiwilligen Steuer unserem Heer und damit dem ganzen Lande die Beschaffung eines wesentlichen Kriegsmittels

ermöglicht zu haben»[32]. Aus den eingegangenen Spenden ist zu schliessen, dass es nicht gelang oder nicht beabsichtigt war, an der Limmat auch die «kleinen Leute» in grossem Umfang zu Beiträgen zu bewegen. Davon zeugt auch der Verzicht auf eine Kollekte von Haus zu Haus.

Die Begeisterung für die Sammlung scheint aber in Zürcher Offizierskreisen selbst nicht gross gewesen zu sein. Bezeichnend ist, was Ulrich Wille dem Präsidenten des Sammelkomitees schrieb: Er nehme eine Sammelliste an, er glaube aber «nicht an die Wunderkraft der Militär-Aviatik» (Wille an Züblin, 31.2.1912). Vier Wochen danach sandte er sie wieder zurück mit einem Begleitbrief: «Ich erlaube mir wegen meiner Abreise von Zürich bis in den April hinein die Aviatik-Sammelliste zuzustellen mit frs. 105. Meine eigene Begeisterung ist nicht gross für die Sache und obwohl ich sie geheim hielt, scheint sie sich im gleichen Sinn auf meine Umgebung übertragen zu haben (Wille an Züblin, 28.1.1913).» Der Präsident des Komitees begab sich mitten in der Sammelzeit nach Ascona in die Ferien. Die Opposition begann schon Ende 1912, als Major Bodmer die Einladung zur Versammlung in Freiburg vom 1. Dezember 1912 mit den Worten kommentierte: «... habe keine besondere Sympathie und vollends kein Verständnis für den Flugsport und verzichte gern auf die Orientierungsfahrt» (20.11.1912). Andere reagierten mit ähnlich geringer Begeisterung[33]. Damit fielen die für die Endsumme wichtigen Beiträge der grossbürgerlichen Haushaltungen weg.

Schliesslich hatten Ostschweizer (d.h. wohl Zürcher) an allen nationalen Offiziersversammlungen immer die Befürchtung geäussert, das Geld werde für den Ankauf des Fluggeländes in Dübendorf durch den Bund verwendet werden, was für sie offensichtlich nach dem grossen Hin und Her um die Finanzierung des Geländes eine wahre Schreckensvision darstellte[34].

Aus dem Zürcher Beispiel ist zu erkennen, wie wichtig es war, dass die lokalen Organisatoren selbst mit Überzeugung hinter dem

[32] Danktext für die Zeitungen, 14. Juli 1913.

[33] Vgl. Tilgenkamp (wie Anm. 4), Bd. 2, 171. Wille hatte den Flugspenden-Aufruf vom 1. Januar 1913 selbst unterzeichnet, id. Bd. 2, 281 f.

[34] Zum Leidensweg des Flugplatzes Dübendorf vgl. Tilgenkamp (wie Anm. 4), Bd. 2, 124 f. Am 2.2.1915 wurde aus dem Fonds für Militäraviatik ein Terrainankauf in Dübendorf getätigt im Betrag von 80000 Franken, am 13.8. und 7.9.1915 dort der Bau einer Flughalle aus dem Fonds finanziert (150000 Franken); Bundesarchiv Bern, E 27 Nr. 3651, Eidg. Finanzverwaltung an den Kdt. der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, 16.3.1943 (Aufstellung der Ausgaben aus dem Fonds für Militäraviatik).

Projekt standen. Die Sammlung in der Stadt an der Limmat war offensichtlich weniger durch fehlenden Patriotismus gelähmt als durch den Ärger mit dem Flugplatz Dübendorf und durch die ablehnende Haltung vieler dort wirkender hoher Offiziere gegen den Einsatz von Aeroplanen im Felde; erschwerend kam hinzu, dass keine weiteren Kreise herangezogen wurden, die das Anliegen der Nationalspende popularisiert und eine Alternative zum rein militärischen Diskurs hätten vorstellen können, und schliesslich arbeiteten die einzigen neben oder gar gegen das Offizierskomitee, die der Zürcher Sammlung kompetent hätten aufhelfen können, nämlich die Männer vom OVL. Immerhin muss man berücksichtigen, dass mehrere vermögende Personen nicht im Einzugsbereich des städtischen Komitees wohnten, und dass parallel dazu ein kantonales Komitee wirkte.

VII.

Wichtig oder gar entscheidend war also das Geschick der Organisatoren. Die Basler Sammlung profitierte von der grossen Erfahrung, die hier mit der Veranstaltung der St. Jakobs-Feiern und dem Eidgenössischen Turnfest von 1912 gesammelt worden war, das damals in Basel stattgefunden hatte. Stimulierend wirkte zudem in der gegebenen Situation die befürchtete Konkurrenz der patriotischen Einstellung mit sozialistisch-pazifistischen Ideen; diese Gefahr motivierte die Organisatoren zu besonderen Anstrengungen. Schliesslich scheint ganz wichtig gewesen zu sein, dass die Organisatoren selbst von der Sache überzeugt waren und ihresgleichen dafür gewannen, sonst hätten sie auch in andern Bereichen der Gesellschaft nicht überzeugend wirken können.

Voraussetzungen, auf die ein Komitee wohl kaum einwirken konnte, lagen in den Erfahrungen des Publikums mit der Fliegerei, die es unmittelbar vor den Aufrufen und Veranstaltungen gemacht hatte. In Basel gab es keinen Flugplatzskandal wie in Zürich-Dübendorf, insofern war die Sache nicht negativ besetzt; es gab bis zum Absturz von Theodor Borrer am 22.3.1914 auch keine Katastrophen an hiesigen Flugtagen, so dass der Eindruck der Vorführungen von 1913 ungeschmälert wirken konnte: Das Flugzeug war den Kinderschuhen entwachsen.

Der Ausgang der Spendenaktionen zeigt, dass die Agitation der Linken gegen die Flugsammlung keine oder nur geringe Wirkungen hatte; die Gründe dafür sind nicht eindeutig. Es kann sein, dass die Begeisterung für die Aviatik an sich auch die Leserinnen und Leser des Vorwärts überwältigte, und die Absenz von deutlichen militäri-

schen Aspekten an den Flugtagen mag dazu beigetragen haben. Ob die von den Organisatoren praktizierte Kombination einer Textwerbung mit friedlichen *und* militärischen Aspekten einfach zu entschlüsseln war, ist schwer zu sagen. Immerhin zeigte die Plakatwerbung allen sehr deutlich, dass die Flugzeuge im März 1913 in einem vaterländisch-militärischen Kontext aufstiegen.

Es bleibt somit der Eindruck bestehen, dass der Ertrag der Flugspende ein Beleg ist für das Vorhandensein einer patriotischen Grundstimmung in weiten Kreisen, und die Vermutung ist plausibel, dass diese auch bis in die städtische Arbeiterschaft hinein wirkte. Den Werbern für die Flugspende gelang es 1913 mit ihrem Diskurs, diese Grundstimmung anzusprechen und sie in die Motivation zu verwandeln, für eine militärische Angelegenheit Geld auszugeben. Der militärische Aspekt dieser Sache war offensichtlich so gelagert, dass er den populären «antimilitaristischen» Affekt nicht wachrief oder nicht auf sich zog, der über die Arbeiterschaft hinaus weit verbreitet war. Das Flugzeug, eine Maschine, die Grenzen überwand und Aufschwung, Leichtigkeit und Befreiung symbolisierte, evozierte nicht Drill und Erniedrigung durch vorgesetzte Offiziere. Und diese Offiziere verstanden es wenigstens in Basel, ihr Anliegen so zu präsentieren, dass es nicht als ihr standesspezifischer Wunsch, sondern als technischer Fortschritt und nationale Notwendigkeit erschien.

Die Flugspende eignet sich somit, die «Verbreitung» von Patriotismus in zwei verschiedenen Bedeutungen des Wortes zu untersuchen: Einmal das Verbreitet-Sein dieser Stimmung und ihre soziale und geographische Lokalisierung, und zum andern aktiv verstanden als Techniken der Verbreitung resp. Weckung dieser Stimmung.

PD Dr. Christian Simon
Historisches Seminar
Hirschgässlein 21
4051 Basel