

## HANS HAEBERLI

1894 — 1970

Ehregeneral der bolivianischen Luftwaffe

Ein Lebensbild aus der Frühzeit des schweizerischen Flugwesens

WERNER STAUB

### *Jugendjahre*

Es war 1925. Die Nachricht von der Berufung eines jungen Schweizer Piloten als Leiter der Fliegerschule von Bolivien brachte erhebliches Aufsehen. Wer war es, dem die Ehre zufiel, die Luftwaffe des fernen Andenstaates aufzubauen? Das war Hans Haeberli, der einunddreissigjährige Fluglehrer in Dübendorf. Auch in Herzogenbuchsee horchte man auf ob diesem Auftrag, denn mit Buchsi und dem Oberaargau war der junge Flieger aufs engste verbunden. Als jüngstes von sieben Kindern wurde er in Schüpfen geboren. Der Vater war Lehrer an der Landwirtschaftlichen Schule Rütli, musste aber wegen Erkrankung lange vor der Zeit von seiner Berufsarbeit zurücktreten. Ab 1903 wohnte die Familie Haeberli in Herzogenbuchsee, im Wohnstock der Familie Ryser im Wysshölzli. Hier besuchte der aufgeweckte Bube die Dorfschulen; er hat trotz weiter Weltfahrt seine Kameraden und Kameradinnen der Sekundarschule nicht vergessen. Gerne erinnerte er sich dieser Zeit behüteter Jugendjahre, erzählte er von mutwilligen Streifzügen im Wysshölzliwald und von vielerlei Entdeckungsfreuden im Bereich des Holzweiher, an der Altache und am nahen Burgaeschisee. Nur ungern verliess er unser Dorf, als die Eltern wenige Monate vor seinem Schulaustritt in ein eigenes Heim nach Einigen am Thunersee umsiedelten.

Nun folgte die Zeit der Lehr- und Wanderjahre, die für ihn ungeahnte Dimensionen annehmen sollte. Nach der Lehre in einer Installationsfirma in Spiez besuchte er die Handelsschule Bern und technische Schulungskurse, die ihm der Schwager Grütter, Ingenieur bei den Rhätischen Bahnen, nahelegte. Er ist es vor allem, der den unternehmungslustigen Jungen für alles Grosse und Schöne zu begeistern vermochte, der sein Herz öffnete für die wilde und hehre Bergwelt Graubündens. Längere Zeit weilte Hans Haeberli in dessen Familie und kam aus dem Staunen nicht heraus, wenn sie den kühnen Bahn-

bauten folgten, den schwindelnden Brücken, den mächtigen Verbauungen und den virtuos angelegten Kehrtunneln oberhalb von Bergün. Wir meinen, hier vor allem hat sich der Sinn des jungen Haeberli weit aufgetan für das, was Wagemut und Technik zu leisten vermögen, aber auch für die fernen Länder, aus denen die vielen Menschen kamen, welche die Bahn hier vorbeiführte. Diese Bilder mutigen menschlichen Einsatzes sollten ihn nicht mehr verlassen. Sie wurden für ihn Leitbild und Massstab. Darum hielt er es in einem kaufmännischen Betrieb, in den er im Anschluss an den Bündneraufenthalt eingetreten war, nicht lange aus.

Die Welt war in Wandlung begriffen. Die Technik feierte Triumphe. Das Zeitalter der Aviatik hatte begonnen. Seit die ersten Flüge gelangen, lag ganz Europa im Flugfieber. Schon damals, als 1909 Louis Blériot den Ärmelkanal überflog, da hatten alle Bubenherzen höher geschlagen, die Alten aufgehört, die Zeit stand einen Augenblick stille. Es war dem Menschen gelungen, wie ein Vogel zu fliegen, sich aus eigener Kraft über die Schwere der Erde zu erheben. Was für ungeahnte Möglichkeiten rissen da auf vor dem Zukunftsbild eines jungen Menschen! Als aber Oskar Bider, der junge Pilot aus Langenbruck, am 24. Januar 1913 vom Blériotflugplatz Pau in Südfrankreich aus in tollkühnem Flug die Pyrenäen bezwang und seine Tat von allen Zeitungen der Welt gefeiert wurde, da hielt es Hans Haeberli nicht mehr zurück. Das war längst sein Wunschtraum gewesen. Nun wusste er es: Diesen Lufthelden der jungen Aviatik es gleich zu tun, das war sein Entschluss. Der Absturz des hoffnungsvollen Langenthaler Piloten Ernst Rech im Mai des gleichen Jahres vermochte ihn nicht abzuhalten. Im Gegenteil, dieser hatte mit seinen originalen Flugzeugbauten, Versuchen und Flügen für die Fliegerei im Oberaargau einen guten Boden geschaffen. Das Feuer der Begeisterung vermochte selbst sein jäher Tod nicht auszulöschen. Mit etwas Erspartem suchte Hans Haeberli ganz von sich aus die französischen Flugschulen von Villacublay und Issy-les-Moulineaux auf. Hier erhielt er 1913 die ersten Flugstunden. Alle Schweizer Piloten jener Zeit waren auf die Ausbildung in ausländischen Aviatik-Camps angewiesen, denn noch gab es weder Zivil- noch Militärflugplätze in unserem Lande.

Dann kam der Ausbruch des Ersten Weltkrieges, für Hans Haeberli wie für viele andere völlig überraschend. Die europäische Jugend stand allerorts in froher aufbauender Ausbildung, als dieser Krieg begann und Land um Land in verheerendem Sog mitriss. Otto Walter, der erste Beobachtungsoffizier und nachmalige Biograph von Oskar Bider, hat dafür erschütternde Worte gefun-



Hans Haerberli vor seiner Maschine. Flugplatz Dübendorf. Aufnahme wahrscheinlich durch Pilot Walter Ackermann.



den. Es ist eine unerhörte Anklage der jungen Generation an die Politiker, die Generäle, die Wirtschaftsdiktatoren, die den Wehkrieg vielleicht nicht ausgelöst, aber zum mindesten nicht verhindert haben, ein Aufschrei der Jungen, und eine Anklage an das Gewissen der Welt. Über den Stand der damaligen Luftwaffe schreibt Otto Walter: «Die schweizerische Flugabteilung besass 1914 so gut wie kein kriegstüchtiges Flugzeug. Aber sie besass — an den Verhältnissen gemessen — die brillianteste Fliegerequipe der Welt».

### *Als Fluglehrer in Dübendorf*

Hans Haerberli kehrte in die Schweiz zurück. Nach kurzem Aufenthalt bei seinem Schwager folgten für ihn Militärschulen in Bière und Dübendorf. Im Jahre 1917 erwarb er das Zivildrevet als Flieger und im gleichen Jahre unter der Leitung der Piloten Bider, Borrer und Hauptmann Real, denen der Bund mit Kriegsbeginn den Aufbau einer schweizerischen Flugwaffe übertragen hatte, erhielt er das Militärfliegerbrevet. Im letzten Kriegsjahr war Haerberli im Auftrag des Militärdepartements zeitweise Beobachter an der deutschen Front. Zum Hauptmann der Luftwaffe avanciert, betätigte er sich in den folgenden Jahren als Abnahmepilot, Einflieger und Kontrolleur, wobei er teilweise auch in den Konstruktionswerkstätten von Thun in Dienst stand. Als Oskar Bider 1919 in Dübendorf abstürzte, wurde Haerberli sein Nachfolger als Chefpilot und Fluglehrer. In diese Zeit fällt seine Verheiratung mit der Bündnerin Anna Hiller aus Safers, die er während seinem Dienst bei der Rhätischen Bahn kennen gelernt hatte. Die Ehe blieb kinderlos. Von nun an hatte er aber eine gütige und verständnisvolle Gattin, die ihm in dem wechselvollen Leben eine liebe Gefährtin und treue Wirtschafterin war.

Die Zeit von Dübendorf war für alle, welche diese Kinderjahre der schweizerischen Luftwaffe miterleben durften, eine grosse, eine tolle Zeit. Sie war geprägt von einer Kameradschaft, die sich verbunden wusste in ihren Idealen, durch kühnen Einsatz, durch den Dienst an der Heimat, durch einen unentwegten Glauben an die Zukunft der Luftfahrt. Da wurde diskutiert, gestritten und geplant, und bald lernten auch die Jungen, was die Älteren längst festgestellt hatten, dass fünf Schweizer Piloten sechs verschiedene Meinungen haben. Hans Haerberli war Weggenosse von zahlreichen Piloten, deren Name in die Geschichte der Luftfahrt eingegangen ist. Da war der junge Geo Chevat, der nach erfolgreichem Simplonflug in Domodossola abgestürzt ist, da waren

Oskar Bider und Theodor Borrer, die beide die zwanziger Jahre nicht erlebt haben, und dies nicht, weil es an menschlichem Können fehlte, aber weil es doch zu verwegen, ja zu vermessen war, was diese Zeit des Anfangs ihnen an Flugmaschinen zugemutet hat. Mit ihrem Gitterrumpf, den wackeligen mit Drähten verstreuten Tragflächen, dem losen Fahrgestell und dem offenen Führersitz waren das bestenfalls motorisierte, beflügelte Velos, die man damals in den Luftraum hinaus pilotierte. Haerberli hat diese Flugvehikel schalkhaft aber zurecht als «Seifenkistli» bezeichnet. Wir wundern uns heute über die Masse, die sie aufwiesen: Ein Blériot-Apparat, die Flugmaschine Biders, wies 70 PS auf, ein Wild-Doppeldecker 10 PS mehr. Die Apparate wogen keine 500 kg. Die geringe Hubkraft der Motoren erlaubte keine aufwendigere und leider auch keine solidere Konstruktion. Zum Vergleich möchte ich den heutigen Hunter erwähnen mit 10 Tonnen Gewicht und 20 000 PS. Dabei zählt dieses Flugzeug noch zu den einfacheren Maschinen der Militäraviatik. Eine DC 8 und andere Verkehrsmaschinen weisen noch ein Mehrfaches an Gewicht und Schubkraft auf.

Doch Haerberli begegnete auch anderen Kameraden, wie Mittelholzer und Busigny. In der gleichen Flugklasse wie er war auch Walter Mittelholzer, der mit den weiten Flügeln nach Spitzbergen, Persien und Afrika und seinen Vorträgen im Land herum die Fliegerei so recht populär machte. Auch die imposanten Fernflüge des Zeppelin brachten in jenen Jahren Schlagzeilen und gaben dem Flugwesen Auftrieb. Dann war Walter Ackermann, der nachmalige bekannte Linienpilot der Swissair, Haerberlis Schüler. Im Buch «Fliegt mit!» das 1937 erschien, schildert er eindrücklich einen Flugtag mit Hauptmann Haerberli. Nach der Tagwache um 03.15 erfolgte der erste Start bereits 04.00 Uhr. Der Fluglehrer bestieg auf die Minute genau das Doppelsteuerflugzeug. Als Schulmaschine diente damals der Wild-Doppeldecker mit dem 150-PS-Motor. Vorsichtig wurde der Start geübt und die Handhabung eingeprägt: «Vollgas — Knüppel nach vorn — abheben — steigen ...». Mit ebensolcher Beharrlichkeit ging der Fluglehrer das noch viel schwierigere Landen an, eine Fertigkeit, ja eine Kunst, um die noch heute jeder Pilotenschüler hart ringen muss. Da hatte Haerberli eine besondere Methode. Den Flugaspiranten empfahl er für die flugfreie Zeit sogenannte Denklandungen vorzunehmen. Wohl wissend, dass in der Erziehung nicht in erster Linie Theorie und Verbalismus, sondern Beispiel und Gewöhnung etwas erreichen, gab er ihnen für diese Denkexerzitien, die auf ihre Weise eine Art Trockenskikurs waren, die Leitworte mit, welche für die sichere Landung entscheidend waren: «Einschweben

— allmählich flacher werden — langsam ziehen — mit Gefühl abfangen — Seitensteuer gerade halten ...». Dennoch gab es eine schlaflose Nacht, und wild jagte das Blut durch Kopf und Herz, wenn der erste Alleinflug bevorstand, wenn das Flugzeug mit dem Schüler allein in die Weite des Himmels entschwebte. Aber nicht nur der Flugaspirant durchlebte seine erregendsten Minuten. Auch unten auf dem Flugfeld erlebten Lehrer und Schüler bange Augenblicke, wenn sie ohne mit einer Wimper zu zucken, dem flügge gewordenen Jungen folgten. War der Flug geglückt, so kam es nicht selten vor, dass der Fluglehrer sich zuerst die Schweisstropfen von der Stirne wischen musste, bevor er mit einem kameradschaftlichen Händedruck dem frischgebackenen Flieger seine Freude zum Ausdruck bringen konnte. Aber der junge Pilot hatte seine Sternstunde erlebt.

### *Bider und Haerberli landen in Buchsi*

Ein Flugerlebnis, an dem Hans Haerberli beteiligt war, ist mir persönlich in besonders nachhaltiger Erinnerung geblieben. Das war in den letzten Jahren des Ersten Weltkrieges, damals als in der Ortspresse noch jeder Vorbeiflug von Flugzeugen registriert worden ist. So grossen Seltenheitswert hatte damals die Fliegerei noch. Da musste Oskar Bider wegen einem Motorendefekt in Herzogenbuchsee notlanden. Er wählte dazu das Wiesland unmittelbar östlich des Friedhofs. Die Landung ging glatt vor sich. Wie ein Lauffeuer verbreitete sich die Kunde: «Der Bider, der Bider». Alles was Beine hatte, lief zum «Sternen» hinaus. Ich entsinne mich noch gut, wie der Vater heimkam, mich am Ärmel packte, mitnahm und kaum Zeit fand, der erschrockenen Mutter den Grund dieser überstürzten Hast kundzutun. Halb Buchsi war schon unterwegs. Alles strömte zum Friedhof hinaus. Selbst Schulklassen mit besonders zappligen Schülern vermochten ihre Lehrer davon zu überzeugen, dass die Landung Biders den Ausfall von etwas Unterricht durchaus rechtfertigte. War das ein Beinern, ein Gekreische und Geschnatter, die vielen neugierigen Erwachsenen und die fliegerbegeisterte wirblige Jungmannschaft! Ich habe seither nie mehr einen so aufregenden, so spontanen und begeisterten Volksauflauf miterlebt. Viele Leute hatten wirklich noch nie ein Flugzeug gesehen, und dann noch in Buchsi und dazu den Bider mit seinem Blériot. Das war ein Schauen, ein Staunen, und Fragen. Aber Bider machte keine grossen Worte. Das war bezeichnend für diesen erfolgreichen Piloten. Für ihn zählte nur die Tat. Dann muss-

ten die Leute zurückweichen. Ein Ersatzflugzeug aus Dübendorf war im Anflug. Man wollte weisse Tücher auslegen, um den Landeplatz zu markieren. Aber das war schliesslich nicht notwendig, als man vernahm, dass der Haerberli das Flugzeug pilotierte. Das war ja einer von uns, der Weg und Steg, der Buchsi von der Schule her kannte. Während ein paar Minuten in dem Wirrwar von Zuschauern vollständige Stille herrschte, ging der Apparat mit Sicherheit nebenan nieder. Nun waren gleich zwei dieser stolzen Luftvögel zu bestaunen. Ein gewandter junger Mann in Uniform, die nicht wenig Respekt einflösste, entstieg der Maschine. Nach kurzem militärischem Gruss, den der junge Leutnant dem um drei Jahre älteren Bider erwies, folgten zwei, drei Worte der Verabredung. Das war alles. Dann schritt Bider zu der Ersatzmaschine, startete mit der grössten Selbstverständlichkeit und entschwand über dem Badwald. Die Zuschauer hatten kaum Zeit, all das Seltsame zu fassen, das da vor sich ging. Haerberli machte sich an dem defekten Apparat zu schaffen. Doch auf einmal schritt er in die Menge hinein. Dort hatte er seinen ehemaligen Lehrer Julius Keel entdeckt, schüttelte ihm herzlich die Hände während der alte Lehrer, sichtbar übernommen vor Freude und Stolz, im Augenblick nicht recht wusste, was er sagen sollte, bis er endlich hervorbrachte: «Das ist ja der Haerberli, der Haerberli war doch mein Schüler». Die Schulbuben der Sek fassten sich als erste ein Herz und versuchten mit dem Flieger ins Gespräch zu kommen. Ich erinnere mich jedoch nur noch, wie der Pilot sagte, er habe von Dübendorf hierher eine maximale Flughöhe von 1000 m erreicht. Das beschädigte Flugzeug wurde unter seiner Leitung zerlegt und die Teile auf einem Brückenwagen zum Bahnhof geführt. Buchsi hatte tagelang Stoff zu anregenden Diskussionen.

### *Willy Busigny*

Es ist noch ein anderes Fliegererlebnis, das in unsere Bubenzeit zurückreicht. Hans Haerberli war nämlich auch Fluglehrer von Willy Busigny aus Herzogenbuchsee. Das wussten wir damals nicht, aber jedermann war bekannt, dass Willy Busigny bereits zu den besten Fliegern zählte. Früher als andere war er Instruktionsaspirant geworden. Durch seine Tüchtigkeit, sein leutseliges, heiteres Wesen und die Leichtigkeit im Umgang mit Menschen war er überall geschätzt und geliebt und hatte jedenfalls eine bedeutende Laufbahn vor sich. Wenn sein Flugweg über Buchsi führte, dann zog er über dem Haus seiner Eltern ein paar grosse mutwillige Kreise. Wir Buchsibuben waren stolz auf



diesen Flieger. Er war unser Idol, und jahrelang wollte wegen ihm eigentlich jeder von uns Flieger werden. Dann kam am 3. August 1926 die schreckliche Nachricht aus Dübendorf, die das ganze Dorf in Trauer stürzte. Willy Busigny war tot. Im blühenden Alter von 24 Jahren ist er nicht nur seinen Eltern, sondern auch uns entrissen worden. Er hatte nicht den Fliegertod erlitten, sondern war auf der Erde verunfallt. Wir brauchten lange, um das zu fassen. Mit Hauptmann Wuhrmann, der am Steuer sass, hatten sie ausserdienstlich auf einer Bugatti für das Klausenrennen trainiert und am Zürichberg eine Brücke verfehlt. Seinen ehemaligen Fluglehrer traf die Nachricht in La Paz. Das war bitter, er hatte so viel auf ihn gesetzt. Ich entsinne mich noch mit Deutlichkeit, wie aufwühlend und niederschmetternd dieses Erlebnis war. Ein Leitstern unserer Bubenzeit war untergegangen.

### *Als Flugleiter in Bolivien*

Man zählte das Jahr 1925. Jetzt kam für Hans Haerberli der Ruf nach Südamerika. In Bolivien, das wie die Schweiz nicht ans Meer grenzt, galt es zu rechter Zeit eine leistungsfähige Luftflotte aufzubauen. Wer hätte in jenen Jahren daran gedacht, dass einmal das Flugzeug in Konkurrenz treten würde mit der Weltschiffahrt und die Binnenstaaten damit Anschluss und Anteil erhalten würden am Weltverkehr wie die meerumbrandeten Länder! Haerberli überlegte sich den Schritt, wie verlockend und ehrenvoll er auch war, mit Sorgfalt. Dort war fast von vorne anzufangen, was hier bereits gut angelaufen war. In Bolivien fehlte es an Fachpersonal, an Flugplätzen, an Verständnis, an allem. In der Schweiz war für tüchtigen Nachwuchs gesorgt. Und dann brauchte der Urlaub ja nicht auf so viele Jahre hinaus zu gelten. Das waren seine Erwägungen. Sollte er hier in verhältnismässiger Geborgenheit weiterhin seine Schüler lehren und sich mit der Gleichförmigkeit der zugewiesenen Aufgabe abfinden? Wie faszinierend sein Tageswerk auch sein konnte, so wickelte es sich doch immer wieder nach den selben gewohnten Regeln ab. Und das würde ein ganzes Leben so andauern. Aber da war eben noch ein anderer da. Der drängte und trieb, und der steckte tief in Herz und Sinn. Es war die Sehnsucht, die jeder junge Mensch kennt, und die auch später im Leben uns gelegentlich wieder erfasst, der Drang nach Weite und Ferne, der Ruf zum Aufbruch nach neuen Horizonten. Und diese Stimme, die sich erstmals gemeldet hatte vor dem Bild der tollkühnen Rhätischen Bahn, diese Stimme war unüberhörbar, war stärker

als je. Aber man hat den Schritt, den er doch schliesslich tat, nie ganz verstanden, und seine Vorgesetzten haben ihm diesen Entscheid nie ganz verziehen. Es war beschämend, dass er Uniform und Waffen abgeben musste. Diese Demütigung erfolgte wohl aus Unbesonnenheit. Aber erspart hat man sie ihm nicht. Nun, sein Wegzug war ein wirklicher Verlust. Über Paris, wo in den Caudron-Flugwerken noch Besprechungen stattfanden, reiste Haerberli nach Bolivien. Sein Begleiter war Chef-Mechaniker Ernst Meier aus Dübendorf, der ihm auch im fernen Andenstaat treu zur Seite stand. Er schätzte diesen technischen Fachmann sehr. Ohne seine zuverlässige Arbeit wäre die neue Aufgabe nicht zu bewältigen gewesen. Den beiden Schweizern wurden in der Hauptstadt La Paz auserlesene Wohngelegenheiten zugewiesen. Häberli wohnte am Anfang in einer schlossartigen Villa. Für das materielle und leibliche Wohl war gesorgt. Aber der Standort La Paz, im wilden Hochtal auf 3700 Meter über Meer gelegen, brachte Probleme, an denen bisherige Piloten gescheitert waren. Wegen der geringeren Luftdichte musste bei den Flugapparaten die Tragfläche vergrössert oder mit stärkeren Motoren eine höhere Geschwindigkeit erreicht werden. Wie sollte jedoch ein befriedigendes Resultat zustande kommen, wenn infolge des niedrigeren Sauerstoffgehaltes der Luft ein Motor hier oben nur auf knapp drei Fünftel seiner Leistung zu bringen war! Zu alledem reichte die enge Talsohle, flankiert von den beiden Sechstausendern, dem Illimais und dem Illiampu, der sogar eine Höhe von 6550 m aufweist, nicht aus für ein Flugfeld. Der Flugplatz musste deshalb auf der nächsten Bergterrasse, dem 4100 m hohen Altiplano, angelegt werden. Aber unser Schweizer blieb im Ringen mit den so unterschiedlichen klimatischen und atmosphärischen Verhältnissen, den Eigenwilligkeiten der Natur und den technischen Widerwärtigkeiten am Ende doch Sieger. Den Erfolg hatte er freilich auch der tatkräftigen Mitarbeit der Flugingenieure in Paris und zu keinem geringen Teil der Findigkeit seines Mechanikers zu verdanken. Die neuen Flugzeuge stiegen höher und höher an den Kordillern empor, diesem ungeheuerlichen Steinwall zwischen der brasilianischen Tiefebene und dem Stillen Ozean. Sie erlaubten zum mindesten den Durchflug über die Sattelsenken des Gebirges. Aber immer noch mussten die Probleme der Thermik, heimtückische Fallwinde, Stau und Sog mit Ernst und Vorsicht in Rechnung gestellt werden. Diese folgten hier oben anderen Gesetzen, als sie dem Flieger der niederen Lande begegnen.

Neben den Schul- und Routineflügen — Hans Haerberli nannte mal die Zahl von 29000 und ein Total von 6500 Flugstunden — stieg er bei guter

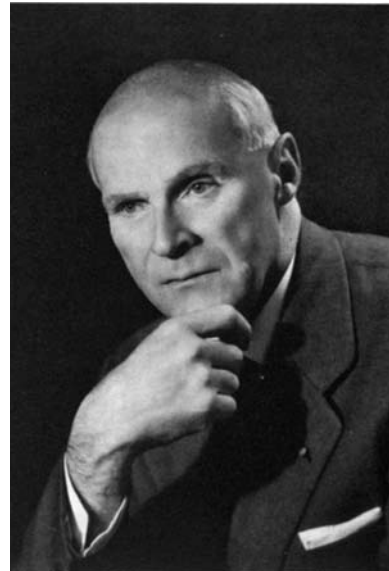
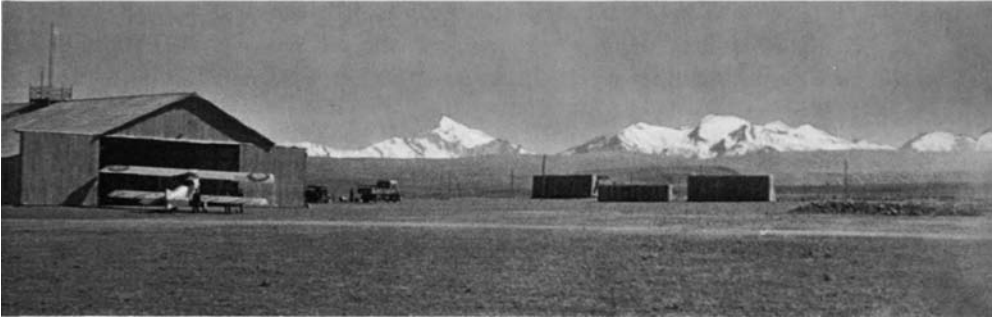
Witterung gelegentlich zur eigenen Freude in den tropischen Himmel hinauf. Wie staunte da der Schweizer, wenn weit neben ihm der Riesenspiegel des Titicacasees aufleuchtete, dieses Sees, der auf 3800 m Höhe sich wohligh mitten ins Bergland gelegt hat, dort wo die Anden zur grössten Breite ausfächern. Dann folgte wieder die endlose Flucht wildester Gebirge. Die Ketten der Anden haben nichts gemein mit den lieblichen grünen Wellen des Juras, mit seiner überschaubaren, wohlgeordneten Gliederung. Wild, trutzig und kahl stemmt sich hier der Fels in bizarren Formen in den Himmel hinein. Gähnende Abgründe und menschenleere Talzüge liegen dazwischen, ein Bild weltverlassener Einsamkeit. Freilich hatte es anderwärts auch lieblichere Zonen. Hier oben aber war es eine wohl kühne, doch wilde Landschaft. Nur mühsam und unter harten Entbehrungen ist der Mensch da auf kärglicher Scholle sesshaft geworden. Dachte Haerberli an dieses bescheidene Leben, dann ergriff ihn ein wehmütiges Gefühl. So nah also waren hier die Elendsgrenzen der Zivilisation. Üppiger Wohlstand und bitterer Mangel sind noch bedenklich nahe beisammen. Aber seltsam. Erbarmen war nicht am Platz. Wo er auch Menschen begegnete, sie waren zufrieden und dankbar, irgendwie dankbar für ihr blosses Dasein. Wussten sie um anderen Besitz und andere Bereiche, die das Leben lebenswert machen? Aber wandte er sich von der Tiefe weg und blickte auf von den Felsschründen, dann erhoben sich rundum weiss und glänzend, strahlend und blendend die stolzesten Schneegipfel. Steuerte er die Maschine nach Sonnenaufgang, dann erschienen weit weit draussen die Tieflandebenen des Paraguay River, des argentinischen Chaco und der Oberlauflüsse des Amazonas. Da dehnten sich Weiten von Wäldern, wie er noch nie welche gesehen. All diese Bilder verloren sich in Dunst und fernem Himmel und waren nicht abzusehen. Auch hier in den tiefen Landen hausten Menschen der Primitivzeit, Indianer und Mestizen, die Mischlinge. Fernab von jeder Verbindung rangen sie da um ihre Existenz, kämpften namentlich in den Sümpfen der Regenzeit und in der tropischen Trockenperiode zusammen mit den Urwaldtieren ums Überleben. Aber der Kampf gegen die Übermacht der Natur war gar oft ein ungleicher Kampf. Das sollte Hans Haerberli viele Jahre später auch erfahren. Aber auch da waren es gütige Menschen, und unser Pilot hat sie lieb gewonnen. Gerührt hat er immer wieder davon erzählt, wie kindlich sich die Indios an der Fliegerei begeistern konnten. Natürlich musste das ihnen als Wunder erscheinen, ihnen, die auf hartem Erdboden der Not genug zu tragen hatten. Dann geschah etwas, das der fremde Flugleiter trotz aller Freundlichkeit, die ihn umgab, nie erwartet hätte. Die Belegschaft einer armseligen Zinn-Mine in

abgelegnem Tal, zu dem man nur in strapaziösen Tagesreisen gelangen konnte, wo die Mittel knapp hinreichten zum nackten Leben, diese einfachen Menschen legten aus eigenem Entschluss Gelder zusammen für den Ankauf einer neuen Flugmaschine. Diese rührende Tat hat Hans Haerberli ihnen nicht vergessen. Er hat davon wieder und wieder erzählt als Beispiel dafür, dass Grösse und Würde und Liebe auch im einfachsten Wesen Platz haben kann.

Dann brach im Gran Chaco der Krieg aus. Wohl wusste man um die Spannungen zwischen Bolivien und Paraguay wegen der grossen Ebene am Pilcomayofluss. Aber der offene Krieg kam doch recht unerwartet. Nun mutete man der jungen Aviatik zu, dass sie sich mit ihren Maschinen an der Auseinandersetzung beteilige. Das lehnte Hans Häberli ab. Er war gekommen, zu helfen und zu dienen, eine Luftflotte aufzubauen, welche die Menschen verbinden und sie einander näher bringen würde. Er erklärte später — und damals wohl auch: «Ich bin kein Reisläufer. Ich habe nicht Menschen töten wollen, die mir nichts zuleide getan haben». Zudem hatte er ein ungutes Gefühl. Das war ein Krieg, den ehrgeizige Politiker und machtgierige Generäle vom Zaun gerissen hatten. Der Verlauf der Kämpfe hat ihm recht gegeben. Es war ein nutzloser Krieg. Es ist nicht verwunderlich, wenn unter diesen Umständen das Anstellungsverhältnis sich auflöste.

Mechaniker Meier blieb in Bolivien und leistete dem Nachfolger von Hans Haerberli, dem erprobten Piloten Philipp Vacano, ebenso treue Dienste wie seinem früheren Meister. Vacano war in der Schweiz aufgewachsen. Er hatte wegen seiner österreichischen Abstammung während des Ersten Weltkrieges dort einzurücken. Hier hatte er Gelegenheit, sich zum Piloten auszubilden und kam in den Einsatz an der Piave-Front in Oberitalien. Doch kaum dass der Krieg zuende, kehrte er in die friedliche Schweiz zurück, erhielt hier das Bürgerrecht und wurde Fliegerinstruktor. Dann erging der Ruf an ihn, sich der bolivianischen Fliegerei anzunehmen. Umständehalber folgte er dieser Einladung nicht unwillig. Aber nach ein paar Jahren hat auch er diesen Dienst wieder quittiert. Er hat wie viele andere erfahren müssen, dass die politischen Verhältnisse in den lateinamerikanischen Staaten labil sind, Neid und Missgunst und Intrige von heute auf morgen ihr Spiel treiben können. Sein Gönner, General Quiros, schied aus Armee und Politik, und der Schweizer Vacano nahm seinen Abschied. Aber zeitlebens erinnerte auch er sich gerne der «wunderlichen Fliegererlebnisse im Erdteil der Indianer und Urwälder».

Nach einer Reise durch den Fernen Osten kehrte Hans Haerberli in die Schweiz zurück. Doch fand er hier anfangs der dreissiger Jahre, wo bei uns



Flugplatz von La Paz. Hochebene von Altiplano, 4100 m über Meer. Im Hintergrund die Bergkette der Anden. Photo Haerberli.

Insel Quinta La Paz im Paranafluss in Argentinien. Kulturen von Zitrusfrüchten und Entwässerungskanal. Photo Haerberli.

Hans Haerberli. Aufnahme aus Buenos Aires.



Krise und Arbeitslosigkeit herrschten, keine geeignete Anstellung. Was sollte er lange in der Heimat weilen und auf Arbeit warten, wo in der Welt draussen noch so viel brach lag? Nun folgte der dritte Akt dieses reich bewegten Lebens.

*Als Farmer in Argentinien*

Hans Haerberli zog wieder nach Südamerika, aber diesmal nach Argentinien. Hier war er landwirtschaftlicher Pionier und Farmer. In der Provinz Entre Rios, dort wo der Paraná in die Meeresbucht des Rio de la Plata mündet, ein paar Stunden oberhalb von Rosario, erstand er mit guten Mitteln, die er sich in Bolivien erspart hatte, eine Flussinsel von 560 000 m<sup>2</sup> Inhalt. Er gab ihr den Namen «Quinta La Paz». Aber noch bedeckten Sumpf und Schilf den Boden und heimtückische Mückenschwärme tanzten über dem Eiland. Hier galt es zu roden und zu ordnen, wenn etwas herauschauen sollte. Unterstützt von seiner Gattin und geringem Hilfspersonal, wurden Hütten errichtet, Wälle gegen Überschwemmungen aufgeworfen und die Kreuz- und die Querkanäle gezogen. Welch ein Wagemut! Unser Pilot war Siedler geworden. Und das sollte volle 30 Jahre dauern. Doch Tatendrang, kluge Planung und ein unbeirrbares Vertrauen in die Zukunft führten auch hier zum Erfolg. Bald grün-ten weit in der Runde die schönsten Plantagen mit Zitrusfrüchten: Orangen, Zitronen, Mandarinen. Eine eigene Kraftwerkzentrale wurde geschaffen, die den Strom zu liefern hatte und neben den Wohnhäusern Schiffsgaragen angelegt, Ökonomiegebäude aufgestellt und Werkstätten errichtet und über die ganze Länge hin eine Rollbahn angelegt. Schliesslich zählte man 7 Firsten. Ein Mustergut, so möchten wir meinen.

«Doch mit des Geschickes Mächten ist kein ewger Bund zu flechten —». Wohl wusste man um bisweilige Überschwemmungen und war dagegen auch gewappnet. In den drei Jahrzehnten stieg das Mündungswasser mitunter um 40, 70 und 100 cm, wenn es hoch ging und schwere Regenfälle über dem Oberlauf der vielen Zuflüsse niedergingen. Dann aber kam das Jahr 1959 mit einem nie erlebten Hochwasser. Der Fluss stieg und stieg, reichte schon kilometerweit über die Ufer hinaus, und immer noch wälzten sich neue Wassermassen dem Meere zu. Die Verbindung zu den einzelnen Häusern und Hütten war abgeschnitten, die Boote weggeschwemmt, fremde Hilfe unmöglich, denn alle Anwohner bis weit ins Land hinein hatten mit sich zu tun. Hans Haerberli hat erzählt, wie er vor den steigenden Wassern schliesslich in den ersten Stock

flüchten musste. Da hatte es zum Glück noch Nahrungsmittel von einer Einladung her. Aber das Wasser stieg beängstigend weiter. Hielt das Haus stand? Zum Glück war kaum Seitendruck vorhanden. Aber der lockere Boden? Dann lag auch der erste Stock unter Wasser. Auf einer Leiter stieg der Besitzer weiter bis an die Dachschindeln hinan und erlebte hier die letzten aufregenden Stunden, bis das Wasser langsam sank. Aber dieser Rückgang ging Tage. Wo sollten die unermesslichen Wassermengen hin, hier in der Trichtermündung der grossen Flüsse, wenn selbst das Meer sich weigerte, sie aufzunehmen? Noch fünf ganze Wochen blieb die Insel von der Aussenwelt abgeschnitten. In diesen bangen Stunden dankte Haerberli Gott, dass seine Gattin den Untergang der geliebten Insel nicht mehr erleben musste. Sie war wenig vorher gestorben. Was Jahrzehnte aufgebaut hatten, war zerstört, verwüstet. An einen Wiederaufbau war in nützlicher Zeit nicht zu denken.

### *Rückkehr in die Schweiz*

Im folgenden Jahr kehrte Hans Haerberli in die Schweiz zurück. Auf «Quinta La Paz» liess er einen Verwalter. In der Heimat führte sein Weg nach Herzogenbuchsee, den Ort seiner schönen Schul- und Jugendjahre, den Ort vieler alter Freunde. Im Hause der einstigen Schulkameradin, Frau Hedwig Schneeberger-Luder, die seit ein paar Jahren Witwe war, fand er gute Aufnahme. Das gepflegte Heim an der Mittelstrasse wurde dem Weitgereisten zur neuen Heimat und dies vollends, als die beiden alten Schulfreunde den Ehebund schlossen. Es folgte für Hans Haerberli eine zufriedene, eine glückliche Zeit, wo er von dem grossen Abenteuer seines Lebens ausruhen konnte. Aber trotz vorgerückter Jahre war es keine untätige Ruhe. Mit wachem Geiste und der ihm stets eigen gewesenener Tatkraft übernahm er Vermittlerdienste für eine französische Firma der Maschinenbranche.

Im Jahre 1966 wurde ihm eine unerwartete Ehrung zuteil. Anlässlich eines Aviatikjubiläums überreichte ihm die bolivianische Regierung den «Ordre pour le Mérite» und ernannte Hans Haerberli zum General ehrenhalber der bolivianischen Luftwaffe. Gleichzeitig wurde auch sein treuer Mechaniker ausgezeichnet. Ernst Meier wurde zum Ehrenoberst erklärt. Die Verdienste der beiden Schweizer waren nicht vergessen worden.

Wir haben Hans Haerberli oft gesehen, wenn er durch die Strassen ging oder auf dem Bahnsteig des Zuges wartete. Und das war fast immer in Begleitung



seiner neugefundenen Lebensgefährtin. In Dankbarkeit haben sie das Älterwerden genossen. Was Hans Haeberli menschlich auszeichnete, das war ein Bild des Gleichmutes, edler Vornehmheit und Würde. Er war von hoher, hagerer Statur. Wohl war er ergraut, aber er wirkte jugendlich und verfolgte bis in die letzten Tage mit wachem Interesse die Geschehnisse der Zeit. Aus dem feinen, vergeistigten Gesicht schauten warm und gütig zwei Augen, still versennt, Ausdruck der Reife und Vollendung. Ferne Horizonte haben sein Wesen geformt und verklärt. So ist sein Bild in uns wach geblieben.

Dann kam der 21. Oktober 1970. Auf einer Reise in die Ostschweiz, wenige Tage nach einer Kur im Bad Ragaz, brach er in Rorschach zusammen. Eine Herzlähmung hatte ihn befallen. Transportarbeiter fanden nur noch geringe Lebenszeichen. Der Arzt stellte den Tod fest. An der Abdankung sprach sein Freund Oberstdivisionär Fritz Rihner, der von 1944 bis 1952 Kommandant der Flieger- und Flabtruppen gewesen und der ihn in Bolivien besucht hatte, Worte der Anerkennung und des Dankes. Das bewegte Leben als Pilot und Pionier hatte seinen Abschluss gefunden.

Frau Haeberli war Erbin des gesamten Nachlasses und damit auch des Landsitzes im Brazo Chico in Argentinien. Am 4. Juli 1972 verschenkte sie diese grosse Insel samt Einrichtung und Bauten der «Sociedad Filantropica Suiza de socorros Mutuos» San Juan in Rosario. Das ist eine noble Tat, die Erbin und Erblasser in gleicher Weise zur Ehre gereicht.

#### *Quellen-Angaben*

Die Unterlagen zu diesem Lebensbild schöpfte ich neben eigener Erinnerung aus folgenden Quellen:

Frau Hedwig Haeberli-Schneeberger, Herzogenbuchsee, mündlicher Bericht Willy Aerni, Inhaber des zivilen Sportfliegerbrevets, Herzogenbuchsee, mündlicher Bericht und Aktenstücke.

Archiv der Burgergemeinde Herzogenbuchsee: zeitgenössische Bände der «Berner Volkszeitung».

Buchdruckerei Schelbli, Herzogenbuchsee, «Berner Volkszeitung», Band 1926.

Kommando Flieger- und Fliegerabwehrtruppen Bern, H. Stähli.

Militärflugplatz Dübendorf, Paul Thut, Pilot Hunter und DC 8.

Argentinische Gesandtschaft Bern, Senora Orsini.

Walter Ackermann «Fliegt mit!»

«Vier Schweizer Flieger erzählen», Walter Ackermann, Willi Farner, Robert Fretz, Philipp Vacano.

Otto Walter «Bider der Flieger».

Jahrbuch 1963: Hans Stark «Flugpionier Ernst Rech».

*Wörterklärungen*

Altiplano = hohe Ebene; Gran Chaco = grosse Ebene; Entre Rios = zwischen den Flüssen; Quinta = Landhaus, Farm (das 5. Haus der Argentinier befindet sich auf dem Land); Brazo Chico = kleiner (Fluss-) Arm; Sociedad Filantropica Suiza de socorros Mutuos = Allgemeine schweizerische philanthropische Hilfsgesellschaft.