

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 12 (1936)
Heft: 24

Artikel: Das erste Dutzend
Autor: Hug, Martin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-756943>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 22.12.2024

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



Brevet Nr. 1: Ernest Failloubaz

Den Besuchern des Oktober-Flugmeetings von 1910 in Bern dürfte noch in lebhafter Erinnerung sein, wie behend der jugendliche, am 21. Juli 1892 in Avenches geborene Failloubaz in sein Flugzeug sprang und mit seinen Flügen die Zuschauer begeisterte. Am 10. Oktober 1910 erwarb er als erster Schweizer in unserm Lande das Fliegerbrevet Nr. 1. Failloubaz führte am 20. Januar 1911 mit Kavalleriehauptmann Girod und Oberleutnant Lecoultré die ersten militärischen Versuchsflüge in der Schweiz aus. Er wurde 1911 Leiter der westschweizerischen Fliegerschule in Avenches, erwarb die Lizenz für den Bau des Dufaux-Doppeldeckers und beteiligte sich in den Vorkriegsjahren an vielen Flugveranstaltungen in der Schweiz. Er ist bereits vor einigen Jahren gestorben. Bild: Ernest Failloubaz auf seinem Blériot-Eindecker beim Oktober-Flugmeeting 1910 in Bern.

Rechts:

Brevet Nr. 2: Emile Taddeoli

Taddeoli wurde am 8. März 1879 in Genf geboren, machte sich als Rad-, Motorrad- und Autorennfahrer einen Namen, lernte im März 1910 in Mourmelon (Frankreich) auf Blériot-Eindecker fliegen, wurde im August 1910 von den Gebrüdern Dufaux als Pilot ihres Doppeldeckers engagiert, flog damit im September 1910 in Luzern und Brig, erwarb am 10. Oktober 1910 in Bern das Schweizer Fliegerbrevet Nr. 2, nahm 1911/14 an den meisten Schaufliegen in der Schweiz teil, war eifriger Propagandaflieger für die schweizerische Militäraviatik, betätigte sich 1916 bis Juli 1919 als Fabrikflieger in Italien, flog am 12. Juli 1919 mit einem Savoya-Flugboot über die Alpen nach Genf, wurde dort Chefpilot der Fluggesellschaft «Avion-Tourisme» und stürzte am Pfingstmontag 1920 mit seinem Mechaniker Giovanelli bei Ausführung von Luftakrobatik in Romanshorn tödlich ab. Bild: Emile Taddeoli (links mit Strohhut), René Grandjean, der Flieger (rechts stehend) und Marius Grandjean, der Bruder und Mechaniker des Piloten (sitzend), bei einem Schaufliegen in Zug am 17. August 1912. Die Maschine ist der von René Grandjean erbaute Eindecker mit 60 PS Oerlikoner Flugmotor.



Das erste Dutzend

Die schweizerischen Flugpioniere mit den Brevet-Nummern 1—12

Mit Recht verehrt und feiert das Schweizervolk Oskar Bider, den ersten Alpenüberflieger, als einen Nationalflughelden. Aber es wäre ungerecht, jene Schweizer Flieger gänzlich zu vergessen, die lange vor Oskar Bider der Fliegerei in der Schweiz Pionierdienste leisteten. Mehr als 25 Jahre sind verflossen, seit die ersten Schweizer Flieger ans Werk gingen, um die Grundlagen für die Fliegerei in der Heimat zu schaffen. Bei diesem Jubiläumsanlaß zeigen wir unseren Lesern die ersten zwölf Schweizer Flieger in Wort und Bild. Dabei ist vorgängig zu bemerken, daß gleichzeitig mit diesen zwölf brevetierten Piloten noch andere Schweizer Flieger tätig waren, welche es nicht für nötig fanden, das internationale Flugzeugführerzeugnis zu erwerben. Es sei nur an Carfagni, Nigg, Speckner und vor allem an die Gebrüder Dufaux erinnert. Die Gebrüder Dufaux hatten in den Jahren 1909/10 das erste flugfähige Schweizer Flugzeug gebaut, mit dem Armand Dufaux auch die erste große Flugtat in der Schweiz vollbrachte. Am Sonntag, den 28. August 1910 flog er über die ganze Länge des Genfersees, 66 Kilometer, in 56 Minuten. Mit dieser Flugleistung gewann Dufaux den 5000-Frankenpreis der Firma Perrot,



Brevet Nr. 3: François Durafour

Der am 27. November 1888 in Genf geborene Durafour legte am 1. November 1910 in Reims auf Hanriot-Eindecker die Pilotenprüfung ab, erhielt das Schweizerfliegerbrevet Nr. 3, wurde 1911 Chefpilot der Fliegerschule Faillobaz in Avenches, flog am 14. Juni 1911 auf Dufaux-Zweidecker von Avenches nach Genf, 110 Kilometer in 1 Stunde 3 Minuten, verbesserte am 22. November 1911 den schweizerischen Höhenrekord auf 910 Meter, trat im Januar 1912 als Pilot bei Deperdussin in Paris ein, führte dessen Militärflugzeuge in Guatemala und andern zentral- und südamerikanischen Staaten vor, erhielt vom Präsidenten von Guatemala beim Abschied eine Extra-Gratifikation in Form eines Checks über Fr. 5000.—, nahm als Militärflieger am Balkankrieg teil, wurde 1914 schweizerischer Militärflieger, betätigte sich 1915 als Fabrikpilot bei einem französischen Unternehmen, nachher als Verkehrsflieger auf der Strecke Paris-Genf und ist heute noch aktiver Flieger. Bild: François Durafour auf Dufaux-Zweidecker.



Brevet Nr. 4: Theodor von Real

In Schwyz am 26. Februar 1881 geboren, wählte Real die Offizierslaufbahn und wurde Kavallerieinstructor. 1910 befand er sich zu Ausbildungszwecken in Darmstadt, nahm dort mit deutschen Offizieren und Herrenfliegern einen Fliegerkurs bei Euler und legte am 6. Februar 1911 die Fliegerprüfung ab. Als schneidiger Oberleutnant wollte er als erster Schweizer in einem Etappenflug vom Ausland nach der Heimat fliegen. Am 9. Mai 1911 erfolgte auf dem Griesheimer Flugfelde mit dem Euler-Doppeldecker (Lizenz Voisin) der Start. 7 Uhr 55 morgens wurde Baden-Ost erreicht. Der Weiterflug wurde am 11. Mai, 7 Uhr 44 angetreten und nach einer Zwischenlandung in Heilershaim um 8 Uhr 15 abends Basel erreicht. Von Basel aus wurde am 13. Mai die letzte Etappe nach Bern in Angriff genommen. Dabei sollte der Hauenstein überflogen werden. Infolge von Motorstörungen konnte Real nicht genügend Höhe gewinnen, er kollidierte bei Adlikon mit einem Baum und stürzte ab. Das Flugzeug wurde stark beschädigt, der Pilot nur leicht verletzt. 1914 wurde Real das Kommando über die Schweizer Militärflyer anvertraut. Augenblicklich lebt Real als Landwirt in Südfrankreich.



Brevet Nr. 5: Eugène Ruchonnet

Ruchonnet, am 20. August 1877 in Ouchy geboren, war von Beruf Mechaniker, erwarb am 1. Juli 1910 auf Antoinette-Eindecker das französische Fliegerpatent Nr. 127, erhielt später das Schweizer Fliegerbrevet Nr. 5, zeichnete sich als Fluglehrer bei Antoinette aus, beteiligte sich für diese Firma an verschiedenen Flugmeetings, überflog am 24. August 1910 als erster Flieger Bordeaux, verwirklichte seinen Traum, ein Flugzeug nach seinen Ideen zu bauen, mit dem er dann am 12. Januar 1912 in Senlis (Frankreich) tödlich abstürzte. Aufnahme W. Schneider



Brevet Nr. 6: Pasquale Bianchi

Bianchi, am 12. September 1879 in Lugano geboren, war Schweizer Offizier, baute bereits 1909 unter Mitwirkung des Mailänder Ingenieurs Ladetti in Bellinzona ein eigenes Flugzeug, trat im Januar 1910 bei einer Fliegerschule in Novara als Flugschüler ein, legte am 10. Oktober 1910 in Cameri (Italien) auf Voisin-Doppeldecker die Fliegerprüfung ab und beteiligte sich nachher an verschiedenen Flugveranstaltungen, so unter andern als einziger Schweizer Pilot am ersten Dübendorfer Flugmeeting vom 22.-26. Oktober 1910. Aufnahme W. Schneider



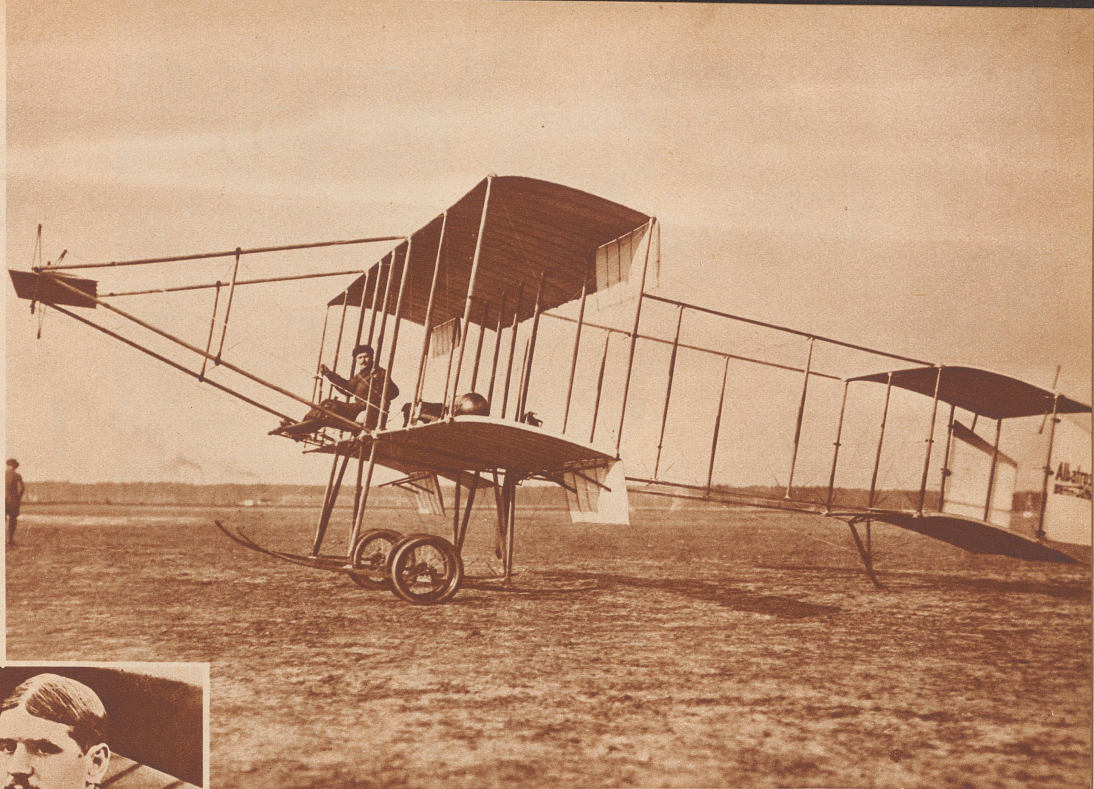
Brevet Nr. 7: Edmond Audemars

Audemars, am 3. Dezember 1882 in Brassus (Joux-Tal) geboren, war durch seine Tätigkeit als Rad- und Motorrad-Rennfahrer wie auch sein Schneidergewicht von 45 Kilogramm zum Fliegen prädestiniert, bestellte anlässlich der Pariser Flugzeugausstellung 1909 einen «Demoiselle»-Eindecker, erwarb als erster Schweizer am 1. Juni 1910 in Issy (Paris) das internationale Fliegerpatent, erhielt das französische Flugzeugführerzeugnis Nr. 100 und später das Schweizer Fliegerbrevet Nr. 7. Ihn nannte damals die französische Fachpresse den «Retter der Flugmeetings», weil er, wenn keiner der übrigen Piloten bei Sturmweiser einen Flug wagte, als einziger flog. In Nord- und Süd-Amerika veranstaltete er ungezählte Schaulflüge. Audemars war auch der erste Kriegsflieger, denn 1911 führte er auf El Paso in Texas die ersten Kunstschafterflüge über die dortigen Aufständerischen aus. Er flog als Erster am 17./18. August 1912 von Paris nach Berlin, damals eine sensationelle Flugleistung. Als im Jahre 1914 der deutsche Zigarettenfabrikant Batschari einen Preis von Mk. 10 000.— für den ersten Flug Berlin-Paris in einem Tage ausschrieb, da meldete sich Audemars als Bewerber. Er startete am 12. Juli 1914 in Johannisthal und erreichte in 10 Stunden, trotz Nebel und einiger Notlandungen, Paris. Seinen größten Fliegertriumf aber feierte Audemars am 8. Juni 1913 durch seinen Sieg in einem Geschicklichkeitsmatch über den französischen Nationalflughelden Roland Garros. 1914/15 war Audemars schweizerischer Militärflyer, später französischer Fabrikpilot. Heute soll er als einfacher Mann in Frankreich leben. Aufnahme «Illustration» Paris



Brevet Nr. 8: Paul Wyß

Der am 1. März 1885 in Genf geborene Flieger Paul Wyß erwarb sein Flugzeugführerzeugnis am 10. Januar 1911 auf Blériot-Eindecker in Pau. Er verlegte sein Haupttätigkeitsfeld nach Genf und beteiligte sich an verschiedenen Flugveranstaltungen in der Westschweiz. Unser Bild zeigt Wyß in seinem Blériot-Eindecker nach der Landung anlässlich seines schweizerischen Höhenrekordfluges auf 770 Meter am 3. September 1911 in Genf.



Brevet Nr. 10:

John Domenioz

Domenioz erwarb sein Fliegerbrevet am 29. Januar 1911 in Kiewit (Belgien) auf Farman-Doppeldecker, war zwei Jahre Fluglehrer bei Blériot, führte als einer der ersten Nachahmer des Sturzfliegers Pégoud am 12. November 1913 drei Loopings hintereinander aus und flog 1 Minute 21 Sekunden auf dem Rücken, damals eine sensationelle Leistung im Kunstflug. Nachdem Domenioz durch seine Flugakrobatik in Spanien zu Berühmtheit gelangt war, begann er am 14. Februar 1914 als erster Sturzflieger in Buenos-Aires mit seinen Vorführungen und begeisterte die ganze Bevölkerung durch seine tollkühnen Loopings und Sturzflüge. In der Schweiz ist Domenioz nie geflogen.

Aufn. W. Schneider

Brevet Nr. 9: Albert Rupp

Von Beruf Mechaniker, begann der am 29. August 1885 in Hilterfingen am Thunersee geborene Albert Rupp am 18. Juni 1910 in Frankreich auf Antoinette-Eindecker seine Fliegerlehrezeit, wurde von Dr. Huth, dem Begründer der Albatroswerke in Johannisthal engagiert, bevor er die Prüfung abgelegt hatte. Am 17. Februar 1911 erwarb er in Johannisthal auf Albatros-Zweidecker den deutschen Flugzeugführerschein Nr. 62, war nachher einige Jahre Fluglehrer bei den Albatroswerken und der Luftverkehrsgesellschaft in Johannisthal und beteiligte sich erfolgreich an deutschen Flugwettbewerben. Berühmt wurde Rupp als Flieger durch seinen Flug über Berlin vom 20. Juli 1911 und seinen Sieg anlässlich des Militärflugzeugwettbewerbes 1914 in Bern. 1916 verlegte sich Rupp auf die Fabrikation einer von ihm erfundenen, patentierten Propellernabe. Heute noch werden viele Flugzeugfabriken aller Länder mit der bekannten Rupp-Propellernabe beliefert. Bild: Albert Rupp auf Albatros-Doppeldecker 1911 in Berlin-Johannisthal.

nen. Denn die ersten Jahre der Fliegerei waren für die tüchtigen Flieger ein wahres Dorado. — Zu jenen Zeiten galt aber das Fliegen als eine gefährliche Sache. Fast täglich konnte man in den Zeitungen von Flugzeugkatastrophen lesen. Todessturz folgte auf Todessturz. Das Leben eines Fliegers stand sehr tief im Kurs. Im allgemeinen galt er beim Publikum als Selbstmordkandidat. So ganz unrichtig war diese Einschätzung nicht. Man betrachte nur einmal aufmerksam die Bilder der Flugzeuge unserer Vorkriegspiloten und mache einen Vergleich dieser gebrechlichen, leichten Besenstiel-, Draht- und Stoff-Freiluft-Acroplane und ihrer schwachen, unzuverlässigen Motoren mit unseren heutigen robusten Flugzeugen, die mit hochentwickelten, starken und absolut zuverlässigen Flugmotoren ausgerüstet sind. Aber keine noch so große Gefahr konnte unsere ersten Flieger von ihren Entschlüssen und Plänen zurückhalten. Wer damals vom Flugfieber befallen wurde, den ließ es nicht mehr los. Die Leistungen und Erfolge der ersten zwölf Schweizer Flieger: Ernest Failloubaz, Emile Taddeoli, François Durafour, Theodor von Real, Eugène Ruchoonet, Pasquale Bianchi, Edmond Audemars, Paul Wyß, Albert Rupp, John Domenioz,

Max Bucher und Robert Gsell waren sehr verschieden. Ein ausgesprochenes Fliegerglück begünstigte Audemars, Durafour, Gsell und Rupp. Taddeoli und Ruchoonet dagegen mußten als Schweizer Flugpioniere ihr Leben opfern.

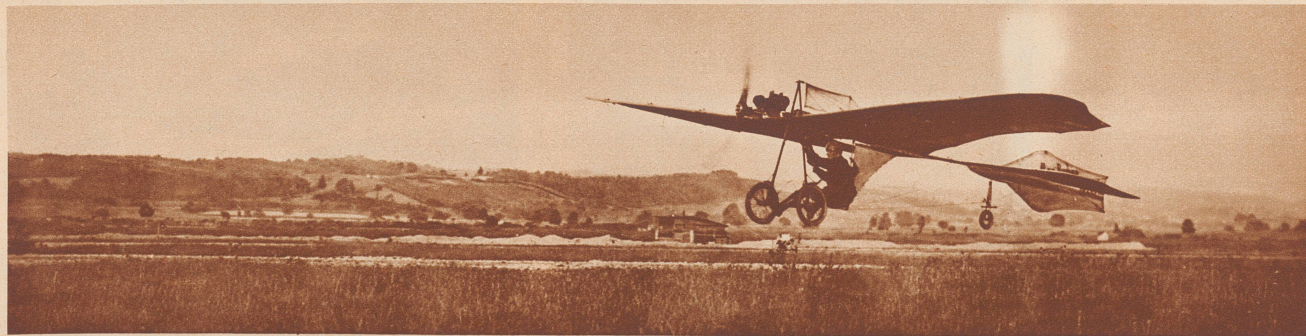
Wenn in diesen Tagen das Dröhnen eines Flugmotors an unser Ohr dringt, sollten wir uns der ersten zwölf Schweizer Flieger erinnern, welche vor 25 Jahren unter Einsatz von Gut und Blut für die Entwicklung der Fliegerei in der Schweiz die großen Pionierdienste geleistet haben.

Martin Hug.



Zum Pilotenbrevet, das nach bestandener Prüfung von der «Fédération Aéronautique Internationale» ausgestellt wurde, erhielten damals die Flieger dieses Abzeichen mit dem Wappen ihres Landes und der Brevetnummer. Inhaber des Schweizerbrevets Nr. 18 ist Martin Hug in Zürich, unser Mitarbeiter und Berater in fliegerischen Angelegenheiten und Verfasser dieses Artikels.

Duval & Co. in Genf. — Die ersten zwölf geprüften Schweizer Flieger befanden sich zur Zeit der Breveterteilung im 18. bis 33. Lebensjahr. Der jüngste war Ernst Failloubaz und der älteste Eugen Ruchoonet. Vor Beginn ihrer Fliegerkarriere gehörten sie den verschiedensten Berufen an: Rennfahrer, Mechaniker, Kaufmann, Student, Drogist und Instruktionsoffizier. Was trieb diese Männer aus den so grundverschiedenen Berufen dem gemeinsamen neuen Fliegerhandwerk zu? Vor allem die Begeisterung für die neueste technische Errungenschaft der Menschheit: Fliegen! Der Wunsch, Erbauer oder Lenker eines Luftfahrzeuges zu sein, das in absehbarer Zeit das Verkehrsmittel der Zukunft werden mußte. Dann aber ein unbändiger, jugendlicher Tätigkeitsdrang, die Gelegenheit, sich durch Mut und Geschicklichkeit einen Namen zu machen, und nicht zuletzt die Möglichkeit, rasch viel Geld zu verdie-



Brevet Nr. 11: Max Bucher

Von Beruf Drogist, bekam der am 16. März 1887 geborene Luzerner im Frühjahr 1911 plötzlich Lust, Flieger zu werden. Er besuchte die Gradefliegerschule in Bork (Deutschland), legte am 13. Mai 1911 die Fliegerprüfung ab, verlegte als Vertreter der Grade-Flieger-Werke für die Schweiz seine Fliegertätigkeit nach dem Dübendorfer Flugfelde, betätigte sich 1911/12 an einer Anzahl Flugwettbewerbe, bei denen er die Zuschauer durch seine kühnen, engen Kurven, die er mit seinem eleganten kleinen Eindecker in geringer Höhe ausführte, begeisterte. Als besondere Leistung müssen seine Nachtflüge vom 7. Oktober 1911 erwähnt werden, denn es waren die ersten, die in der Schweiz ausgeführt wurden. Im Frühjahr 1912 gab Bucher die Fliegerei auf und begab sich nach Brasilien. Heute lebt er als Kaufmann und guter Familienvater in Luzern. Bild: Max Bucher startet zu einem Rundflug anlässlich des Schaufliegens in Dübendorf im August 1911.