

# Die ersten Zehn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **15 (1939)**

Heft 33

PDF erstellt am: **06.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-753645>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Die ersten Zehn

**Zum 25jährigen Jubiläum des Bestehens der schweizerischen Militäraviatik**

Der Ausbruch des Weltkrieges von 1914 überraschte die im Jahre 1913 gegründete in die Hand genommene Organisation des schweizerischen Militärflugwesens. Nun musste gewungenermaßen in aller Eile die Militärflieger-Abteilung geschaffen werden. Dem Auftrag dazu erhielt Kavaliere-Hauptmann von Real als erste Militärflieger wurden neun schweizerische Zivilflieger einberufen. Der Flugzeugpark war ein Sammelmilieu von im Lande rekrutierten Piloten. Er umfasste 11 Apparate, nämlich sieben Doppeldecker (je ein Astra, Aviatik, Caudron, Farman, Otto und zwei L. V. G.) sowie vier Eindecker (ein Grandjean, ein Morane-Saulnier und zwei Blériot). Die neugegründete schweizerische Fliegertruppe nahm in den ersten Augtagsen von 1914 auf dem Bundesfeld in Bern ihre Tätigkeit auf und übersiedelte im Dezember 1914 nach Dübendorf, ihrem seitherigen Standort.

Martin Hug

## Les premiers aviateurs militaires suisses

Il y a 25 ans, est née, que l'aviation militaire suisse a 65 effectifs en 1914. Lorsque la guerre mondiale éclata en 1914, on se trouvait en Suisse comme une première troupe d'aviation de l'aviation militaire, composée à partir de 1913. En août 1914 il fallut en toute hâte créer la troupe d'aviation. Le capitaine de cavalerie von Real fut chargé de cette mission. Neuf pilotes civils furent incorporés dans cette troupe. Ce furent nos premiers pilotes militaires. Le parc d'appareils était composé d'appareils disparates, réquisitionnés dans le pays: 11 avions, dont 7 biplans (un Astra, un Aviatik, un Caudron, un Farman, un Otto et deux L. V. G.) et 4 monoplans (un Grandjean, un Morane-Saulnier et deux Blériot). La troupe d'aviation commença son activité au début d'août au Bundesfeld à Berne, puis alla s'installer en décembre 1914 à Dübendorf, qui est resté jusqu'à nos jours la place d'aviation militaire.

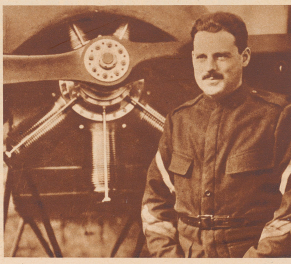


Kavaliere-Hauptmann Theodor von Real, als Vorkriegsflieger durch seinen Doppelflügel vom 1. Mai 1911 von Grandjean nach Kloten bekannt, wurde im August 1914 der erste Kommandant der schweizerischen Militärflieger-Abteilung. Er nahm seinen ersten Landflug in Stäffrisried.

Le capitaine de cavalerie Theodor von Real, connu déjà avant la guerre par le vol par étapes qu'il effectua du 9 au 13 mai 1911 de Grandjean à Kloten, fut le premier commandant de notre aviation militaire. Il vit ses premiers vols au-dessus de Stäffrisried.



1914 auf dem Flugplatz Bundesfeld in Bern. Acht von den zehn ersten Schweizer Militärfliegern vor dem Morane-Saulnier-Eindecker, von links nach rechts: Oskar Bider, der Alpenflieger und schweizerische Nationalheld, ist am 7. Juli 1919 in Dübendorf tödlich abgestürzt; Edmond Andremont, der heute und in den internationalen Flugwettbewerb 1912-14 erfolgreichste Schweizer Flieger, bräutig heute in der Autonostabende in Levallois-Perret bei Paris; Agostino Formica, der 1914 seinen dem Montblanc überfliegte, trat als Flieger während des Weltkrieges in Italien den Tod; Lucien Marcel Lugin, der erste Schweizer Fliegeroffizier, verunglückte tödlich mit dem Grandjean-Eindecker am 24. Juni 1915 in Dübendorf; Albert Caudron, der nach dem Weltkrieg Eilflieger bei der Eid. Konstruktivwerkstätten in Thun und Heliport als solcher am 4. Januar 1923 die Töli, Ernst Bieri, ein mobiler Wehrkoffizier mit Wasserflugzeugen, ist heute noch als Fabrikflieger in Frankreich tätig; Alfred Comto, der ehemalige Chef-Flieger der Schweizer Militärflieger, leitete zur Zeit die Fliegerabteilung des Aero-Club der Schweiz in Dübendorf; René Grandjean, der erfolgreiche Erbauer von Land-, Wasser- und Ski-Flugzeugen vor dem Weltkrieg, ist als Konstrukteur in Paris tätig. Von den zehn ersten Schweizer Militärfliegern hatten nur Lugin und der Kommandant Real den Offiziersrang. Allen übrigen wurde der Grad eines Adjutants-Vorstufen verliehen.



François Durafour, der am 30. Juli 1921 mit seinem Flugzeug auf dem Gipfel des Montblanc landete, gehörte auch zu den ersten Schweizer Militärfliegern. Er trägt heute noch, im Vertreter des Caudron-Kanals-Werks und wohnt in Annemasse (Frankreich).

François Durafour, qui atterrira le 30 juillet 1921 avec son avion sur la cime de Montblanc, est aussi un des premiers pilotes militaires suisses. Il vit encore actuellement et réside au canal Caudron-Kanals, à Annemasse (France).



1914: la place d'aviation militaire de Bundesfeld à Berne. Huit de nos dix premiers aviateurs militaires, devant le monoplan Morane-Saulnier. De gauche à droite: Oskar Bider, notre héros national de Lucerne, célèbre par son vol sur les Alpes, qui fit une chute mortelle le 7 juillet 1919 à Dübendorf; Edmond Andremont, le meilleur de nos aviateurs suisses, qui remporta dans les meetings internationaux d'aviation de 1910-1914 le plus grand succès, actuellement dans l'industrie d'aéronautique à Lutetia, Paris, depuis l'aviation, qui survola le premier le Mont-Blanc en 1914 et traversa la mer comme constructeur-aviateur en Italie pendant la guerre mondiale; le lieutenant Marcel Lugin, le premier officier-aviateur suisse, qui trouva la mort en tombant avec son biplan de Caudron le 24 juin 1915 à Dübendorf; Albert Caudron, qui s'engagea après la guerre aux avions Hélieux de construction française de Thionville, pour essayer les appareils, et trouva la mort le 4 janvier 1923 dans l'exercice de ses fonctions; Ernst Bieri, qui a réalisé plusieurs records mondiaux sur Hydroavion, actuellement pilote d'essai d'un biplan français; Alfred Comto, actuellement constructeur d'avions à Paris. De ces 10 premiers aviateurs, seul Lugin et le capitaine von Real étaient officiers. Les autres aviateurs reçurent le grade d'adjutants sous-officiers.



Anlässlich der Militärflugzeug-Konkurrenz vom April 1914 in Bern ging der von dem Schweizer Ingenieur Franz Schindler als Chefkonstrukteur der Luftverkehr-Gesellschaft in Berlin polnische Doppeldecker der Super-Reihe. Die Schweiz hätte von diesem Flugzeug sechs Stück bestellt, woraus bei Kriegsausbruch nur zwei vorhanden waren. Links Bild zeigt den L.V.G.-Doppeldecker, der damals als das beste Militärflugzeug galt.

Lors du meeting d'aviation militaire au mois d'avril 1914 à Berne, le biplan de l'ingénieur suisse Franz Schindler, constructeur en chef de la «LufVerkehr-Gesellschaft» à Berlin, sortit vainqueur du concours. La Suisse commanda au total six de ces appareils; lorsque la guerre mondiale éclata, l'aviation suisse en possédait deux. Photo: un des appareils biplan L. V. G. qui passaient alors pour le meilleur avion militaire.