

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 176 (2010)

Heft: 03

Artikel: 100 Jahre Schweizer Luftfahrt : die Pioniere der Luftwaffe

Autor: Studer, Jürg

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-109339>

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: 02.04.2025

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

100 Jahre Schweizer Luftfahrt – die Pioniere der Luftwaffe

In diesem Jahr feiert der Aero Club der Schweiz (AeCS) 100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz und veranstaltet zu diesem Jubiläum verschiedene Anlässe von nationaler und regionaler Bedeutung. Das Jahr 1910 war geprägt von einer atemberaubenden Entwicklung im Bereich der Luftfahrt und von einer Handvoll, zumeist aus der Romandie stammenden, Pionieren. Dieser Artikel soll aufzeigen, welche Rolle diese Pioniere beim Aufbau der Schweizer Luftwaffe gespielt haben.

Jürg Studer, Redaktor ASMZ

Nachdem der Generalstab der Schweizer Armee bereits 1891 die Anschaffung von Fesselballons prüfte und im Jahre 1900 die erste Luftschiiffer-Rekrutenschule in Bern stattfand, wäre es eigentlich logisch gewesen, wenn die Armeeführung am neuen Fortbewegungs- und potentiellen Kampfmittel Flugzeug reges Interesse gezeigt hätte. Im Jahr 1911 offerierte die Schweizerische Flugplatzgenossenschaft dem Militärdepartement gegen 30 000 SFr. für drei Flugzeuge für die Herbstmanöver. Postwendend kam eine Absage aus dem Bundeshaus. In der Folge reichte der Brigadier Horace Jaccard, Mitglied des Club Suisse d'Aviation (Vorläufer des AeCS), ein neues Angebot ein, einen Doppelsitzer samt Pilot für 5000 SFr. während dreier Tage zur Verfügung zu stellen. In der Folge wurde zwar bei den Herbstmanövern 1911 zum ersten Mal ein Flugzeug mit militärischen Aufgaben betraut, doch das Zentralkomitee der Schweizerischen Offiziersgesellschaft (SOG) stellte im Frühling 1912 fest: «Über die Brauchbarkeit



Hptm Theodor Real, erster Kommandant der Fliegertruppe.

des Aeroplans (...) sind wir nun aufgeklärt: Es ist nichts damit!» Trotzdem wurden bei den Manövern 1913 wieder zwei Flugzeuge eingesetzt und im selben Jahr organi-

sierte die SOG eine nationale Sammlung zur Schaffung einer «militärischen Luftflotte zum Schutze des Vaterlandes», welche 1.7 Mio SFr. zusammenbrachte.

Durch die drohende Kriegsgefahr überwand der Bundesrat sein anfängliches Zaudern zur Schaffung einer Fliegertruppe. Am Vortag des Ausbruchs des Ersten Weltkrieges erhielt der Kavalleriehauptmann Theodor Real den Auftrag, eine Fliegertruppe mit geeigneten Piloten aufzustellen. Nebst Real rückten neun weitere Pioniere der Schweizer Aviatik ein, Edmond Audemars, René Grandjean, Alfred Comte, François Durafour, Agénor Parmelin, Albert Cuendet, Ernest Burri, Marcel Luginin und Oskar Bider.

Nicht alle Piloten waren erwünscht

Nicht dabei waren einige Pioniere der ersten Stunde, nämlich die Brüder Armand und Henri Dufaux, sowie Ernest Failloubaz. Die Offerte der Gebrüder Dufaux wurde vom Militärdepartement nicht einmal beantwortet. Armand Dufaux, welcher 1910 den Lac Léman der Länge nach überquerte, fiel durch die Landeprüfung und man konnte ihm somit die für ihn vorgesehene Lizenz Nr. 1 nicht erteilen. Er zog 1913 nach Frankreich und eröffnete eine Fabrik für Flugzeugteile. Henri Dufaux zog im selben Jahr ebenfalls nach Paris und wurde Maler und Buch-Illustrator. Es war Ernest Failloubaz, welcher statt Armand Dufaux das erste Fliegerbrevet der Schweiz erhielt, doch bei Kriegsausbruch wurde er als dienstuntauglich erklärt und dem Ortsschutz zugeteilt. Weitere Piloten der ersten Stunde, Emile Taddéoli, Paul Wyss, John Domenjoz wurden nicht aufgeboten, weil sie bereits verheiratet waren. Taddéoli, Wyss

Parallelen zur heutigen Zeit?

Unverständnis im Generalstab über die Rolle des Aeroplans in der Schweizer Armee und fehlende Perspektiven führten 1915/16 dazu, dass die besten Piloten der Fliegertruppe diese noch während des Krieges verliessen. Man ist geneigt, hier einige Parallelen zur heutigen Zeit zu entdecken. Mit einer Verschiebung der TTE-Beschaffung will der C VBS die Flugzeugbeschaffung auf die nächsten 15–20 Jahre verteilen. Mit nur 33 Kampfflugzeugen wäre die Luftwaffe nicht mehr im Stande, alle hoheitlichen Aufgaben ge-

mäss Bundesverfassung zu erfüllen. In einem Konflikt oder in Zeiten erhöhter Spannung wäre eine genügende Durchhaltbarkeit nicht mehr gegeben. Zudem müsste die Armee die nächsten 15–20 Jahre weiterhin auf die ihr zustehende und auf der ganzen Welt unbestrittene Unterstützung durch bemannte Luftaufklärung und Feuer aus der Luft verzichten. Es ist zu hoffen, dass die Piloten der Luftwaffe dieser mit solch fehlenden Perspektiven in der nächsten Zeit nicht auch den Rücken kehren. St

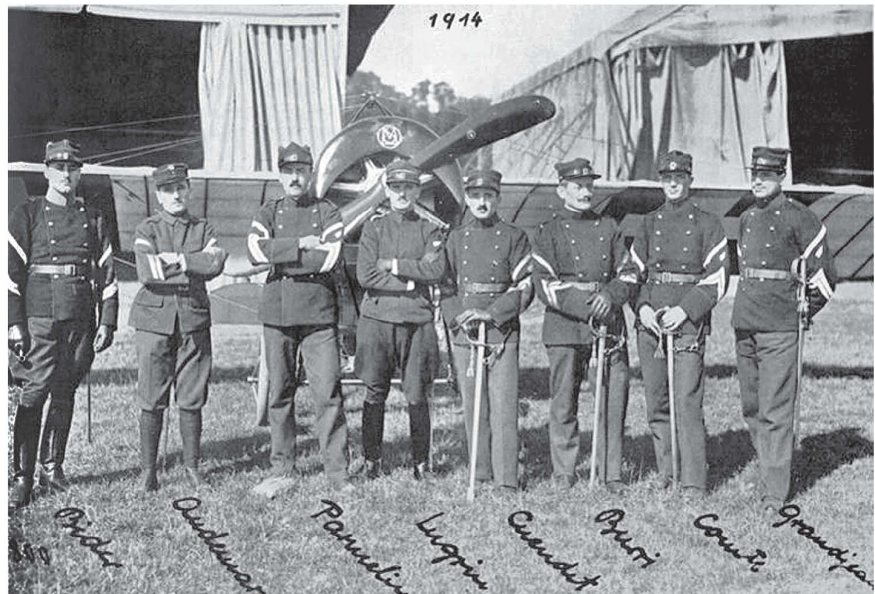
und Domenjoz flogen in der Folge in Italien, Frankreich und den USA.

Die 10 ersten Militärpiloten der Fliegertruppen rückten in Bern-Beundenfeld ein, die dortige Ballonhalle diente ihnen fortan als Hangar, der Bauernhof «Wankdorf» als Truppenunterkunft. Einige von ihnen hatten nicht nur ihre eigenen Flugzeuge mitgebracht, man erwartete von ihnen auch, dass sie gegen eine kleine Entschädigung ebenfalls für Mechaniker, Öl und Benzin aufkamen. Grandjean wurde als Chefpilot ernannt, doch zu fliegen gab es wenig. Bis Ende 1914 wurden gerade mal 57 Flugstunden geflogen, kaum 2 Stunden pro Woche. Die Flugzeuge blieben vorerst alle unbewaffnet. Hauptmissionen waren Ausbildung und Evaluation neuer Flugzeugtypen. Schon bald realisierte man, dass das Flugfeld in Bern zu klein war und im Dezember 1914 zog die Fliegertruppe nach Dübendorf um.

International anerkannte Flugpioniere

Es war eine illustre Truppe, die den Grundstein für die Luftwaffe setzte, eine Gruppe Flugpioniere, welche sich auch internationale Meriten holte. Edmond Audemars absolvierte 1910 seinen ersten Flug. Er war der Erste, welcher zwei Hauptstädte (Paris und Berlin) mit einem Flug verband und der vierte Pilot weltweit, welcher einen Looping flog. René Grandjean flog ebenfalls 1910 das erste

Plakat Flugspende.



Die ersten Militärpiloten der Fliegertruppe (v. l. n. r.): Bider, Audemars, Parmelin, Lugrin, Cuendat, Burri, Comte, Grandjean (nicht auf dem Bild: Durafour).

Mal mit dem von ihm konstruierten Flugzeug. Er war der Erste, welcher mit einem Schweizerkreuz am Leitwerk flog und 1912 mit Skiern im Gebirge und auf einem gefrorenen See landete. Der Genfer François Durafour, Träger des Brevets Nr. 3, führte die ersten Flüge in Guatemala und San Salvador durch. Agénor Parmelin war der Erste, welcher den Mont Blanc überflog. Er schlug eine gut bezahlte Offerte aus, im 1. Weltkrieg für das Deutsche Kaiserreich zu fliegen. Der vorerst einzige Deutschschweizer Oskar Bider war 1913 der erste Pilot, der die Alpen in beiden Richtungen überquerte und erzielte im selben Jahr einen neuen Rekord im direkten Flug Paris – Bern. Alfred Comte und Ernest Burri wurden erst nach dem Ersten Weltkrieg bekannt, ersterer als Flugzeugkonstrukteur und Gründer der «Aéro Comte & Mittelholzer & Co», welche später zur «Ad Astra Aéro», der Vorläuferin der «Swissair», wurde. Von Marcel Lugrin ist wenig bekannt, er war jedoch 1915 einer der ersten Militärpiloten, welche tödlich verunglückten.

Die Pioniere kehren der Fliegertruppe den Rücken

Wie bereits erwähnt, das Jahr 1914 bot wenig fliegerische Aktivitäten und so ist es auch nicht verwunderlich, dass sich einige der Gründer der Fliegertruppe schon bald beurlauben liessen. Parmelin,

Audemars und Durafour flogen fortan für die französische Luftwaffe, Parmelin zusätzlich noch für die Italiener. Burri machte Werkflüge für die französischen und russischen Streitkräfte und bildete russische und italienische Piloten aus. Grandjean wanderte nach Frankreich aus, wo er fortan als technischer Berater und Erfinder arbeitete.

Nach dem grossen Aderlass mussten die verbleibenden Piloten der Fliegertruppen 1915 schwergewichtig neue Piloten ausbilden. Obwohl in den Nachbarstaaten die Entwicklung der Luftmacht in vollem Gange war, wusste der Generalstab der Schweizer Armee immer noch nicht recht, wozu er die Flugzeuge gebrauchen wollte und so erstaunt es nicht, dass 1916 schliesslich auch der erste Kommandant Real, inzwischen zum Obersten befördert, seine Demission einreichte.

Die Schweiz verfügte vor dem 1. Weltkrieg über eine Handvoll hervorragender, international geachteter Piloten, hatte es aber im Gegensatz zu den Nachbarstaaten verschlafen, den Nutzen des Flugzeuges für die Armee zu erkennen. So war sie eines der letzten Länder in Europa, welches eine Fliegertruppe aufstellte. Ohne Bewaffnung und ohne klaren Auftrag erstaunt es jedoch nicht, dass bereits ein Jahr nach der Gründung der Fliegertruppe die Hälfte der Schweizer Militärpiloten-Pioniere frustriert abwanderte. ■

Alle Bilder entstammen dem Archiv der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr und wurden aus dem Buch «50 Jahre Schweizer Flugwaffe» (©EDMZ) gescannt.