

**Zeitschrift:** Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik  
**Herausgeber:** Verein für wirtschaftshistorische Studien  
**Band:** 67 (1998)

**Artikel:** Theodor Real (1881-1971) : "Vertrauen schenken und Vertrauen verlangen"  
**Autor:** Renati, Anne-Marie  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1092374>

### **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:** 25.04.2026

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

Theodor Real auf einer  
Zeichnung von Walter  
Zschokke, Flieger-  
beobachter von 1918



Major  $\frac{1}{6}$  Real  
Erster Kommandant  
der  
Flieger Abteilung

WZ - 1918  
11/10/18

# Theodor Real (1881–1971)

«Vertrauen schenken und Vertrauen verlangen»

Anne-Marie Renati

Mit 18 Jahren wusste Theodor Real ganz genau, dass er Bauer werden wollte. Von der Technik nicht sehr begeistert, fügte er sich schliesslich doch dem Wunsch seines Vaters und studierte Maschinenbau. Wäre dies nicht so gewesen, hätte sein Leben mit Bestimmtheit einen um einiges unkomplizierteren und wohl auch weniger farbigen Verlauf genommen. Eine typische Karriere für einen äusserst intelligenten jungen Mann aus gutem Hause zur Wende in das technische Jahrhundert? Vielleicht. Und doch in vieler Hinsicht aussergewöhnlich, denn wir haben es hier nicht mit einem waghalsigen Glücksritter, sondern mit einem verantwortungsbewussten Mann zu tun. Nennen wir es Fügung, dass dieser eher ruhige und bodenstän-

dige Mann mit dem Schweizer Pilotenbrevet Nr. 4 als erster Kommandant und Stammvater der Fliegertruppe in die Geschichte eingehen sollte. Begeistert von der zwingenden Idee, der Armee eine brauchbare Luftwaffe zu schaffen, legte er durch gewissenhafte Arbeit den soliden Grundstein für ihren heutigen, lebensfähigen Zustand.

## Jugend und Ausbruch

Theodor Real wurde als zweiter Sohn von Dr. med. Karl Real und Marie Schuler am 20. Februar 1881 in Schwyz geboren. Er wuchs mit vier Brüdern und zwei Schwestern auf und besuchte die Primar- und Realschule in Schwyz. Weil sie die Maturitätsprüfung nicht in Schwyz ablegen konnten, beschloss der Vater, seine Söhne in die Kantonsschule Frauenfeld zu

*Theodor Real mit  
seinem Vater und seinen  
Brüdern Karl und Paul  
(von rechts)*



schicken, wo Theodor als jüngster von zwölf Maturanden das viertbeste Resultat erzielte. Am liebsten wäre er in die Abteilung für Landwirtschaft der ETH eingetreten, doch seinem Vater schwebte vor, dass Theodor mit seinem Bruder Paul in Schwyz eine Fabrik gründen und deshalb Maschineningenieur werden sollte. Real schickte sich in das Unvermeidliche. Um sein Studium nicht unterbrechen zu müssen, absolvierte er im Jahre 1899 den ersten Teil der Kavallerie-Rekrutenschule während der Hochschulferien, im folgenden Frühjahr den zweiten Teil und im gleichen Sommer die Unteroffiziersschule. Theodor genoss «grosse Genugtuung bei diesem gesunden soldatischen Leben», wie er selber schrieb.

Zu Beginn des Sommersemesters 1902 erkrankte er an Blinddarmentzündung. Zuerst lag er neun Wochen im Paracelsus-Spital in Zürich und dann noch sieben Wochen zu Hause. Operiert wurde er dreimal. Es folgte die Aspirantenschule, und gerne hätte er gleich noch den Leutnantsgrad abverdient, doch sein Vater wollte die Zwischenzeit bis zur Wiederaufnahme des Studiums möglichst gut für Theodors berufliche Weiterbildung nutzen: Ein Lehrvertrag wurde bei der Société Sécheron in Genf abgeschlossen. Damit reifte aber zugleich der Entschluss, nicht weiter zu studieren, sondern von zu Hause wegzulaufen und mit einem Freund in fremden Diensten zu dienen. Als dieser erkrankte, wollte Real ohne seinen Freund losziehen, in die holländische Armee eintreten und so nach Sumatra und Java gelangen. Dort beabsichtigte er, seine Pflichtjahre abzuverdienen und dann eine Plantage zu kaufen.

Er liess bei einem Arzt seine Blinddarmnarbe untersuchen. Nach dessen Zusicherung, dass es zu keinem Bruch kommen sollte, verliess er an einem

Sonntagnachmittag Genf und fuhr mit der Bahn via Basel–Köln nach Amsterdam. Bei der Anmeldung als Söldner auf der Hauptwache gab man ihm zu verstehen, dass die Aushebung in Harderwyk an der Zuidersee stattfindet und er noch den Abendzug dorthin nehmen könne. Gepäck hatte er keines, ausser seinem Wintermantel und einem Schirm!

Theodor Real meldete sich andern tags zur Musterung, wurde gleich von einem deutschen Müllersburschen unter die Fittiche genommen und in einer Fremdenpension eingeführt, wo etwa 20 junge Männer auf ihre Einstellung warteten. «Ich kann nicht farbig genug schildern, wie sich das Leben in dieser

*Theodor Real 1902 im Krankenbett wegen einer Blinddarmoperation, daneben sein Bruder Paul*



*Herberge abspielte. Für mich war's «Wallensteins Lager». Es wurde gespielt, gesoffen und liederlich gelebt, wie Schiller es so lebhaft schildert. Ich war ein Einzelgänger, ein Waisenknaabe in dieser rohen Bande, die hauptsächlich aus Deutschen zusammengesetzt war. Ich kam mir deplaciert vor. Wer weiss, ob meine bessere Erziehung und mein moralischer Fonds auf die Dauer standgehalten hätten, und ob ich ein höherer Offizier*

oder reicher Pflanze geworden wäre, wie ich mir das für meine Zukunft ausgemalt hatte», schrieb Real später.

Nun, daraus wurde nichts. Man wies ihn wegen seiner Operationsnarbe ab. Auf Kosten des holländischen Staates ging es unter Polizeischutz mittels Gefängniswagen und Bahn zurück an die deutsche Grenze. Von dort reiste er nach Bremen. Sein Ziel war es nun, als Kellner oder in anderer Stellung nach Amerika zu fahren. *«Ich stellte mich dort vor, bekam aber den Bescheid, dass jetzt «Saison morte» sei und man für die Frühjahrsfahrten auf früher beschäftigtes Personal Rücksicht nehme. (...) Aus den Zeitungen, wo freie Stellen ausgeschrieben waren, notierte ich mir Adressen und ging immer wieder auf Stellensuche, wurde aber überall abgewiesen, oft barsch, oft weniger barsch. (...) Bei dieser Gelegenheit lernte ich aber nachempfinden, wie es einem armen Teufel zu Mute ist, wenn er seine Barschaft immer mehr dahinschmelzen sieht und keine Möglichkeit findet, mit ehrlicher Arbeit diese Not zu steuern. (...) Die Behandlung, welche ich durch die meisten Bürger er-*

Kavallerist Real (auf dem Pferd rechts)



fahren musste, machte mich fast für den Sozialismus reif», erinnerte sich Real.

Erst als er kein Geld mehr hatte, ging er zum Schweizer Konsul, einem Tabakhändler, der von Reals Vater in einem langen Brief über dessen Ausreisen unterrichtet worden war. Dieser gab ihm Geld und machte ihn mit einer St. Galler Familie bekannt, die sich weiter um ihn kümmerte. Real wollte nun Kaufmann werden, weil ihm so der Flug in die Welt am raschesten möglich zu sein schien. In einem verlotterten Installationsgeschäft trat er als Lehrling ein. Der Aufenthalt in Bremen nahm dann einen unerwartet raschen Abschluss. Er erkrankte zum zweitenmal an Blinddarmentzündung und musste nochmals operiert werden. Sieben Wochen blieb er im Spital, kehrte schliesslich in die Schweiz zurück und beendete das Polytechnikum. Nach Abschluss des Studiums begann er seine Laufbahn als Instruktor.

### Auf Pferdes Rücken

1905 trat Real in das Instruktionkorps ein. Als gewählter Offizier bezog er ein Jahresgehalt von 2200 Franken, drei Franken Bedientenentschädigung und freie Ration für zwei Pferde. Doch das Geld reichte ohne den grosszügigen «Zustupf» seines Vaters nirgends hin – auch später im Aktivdienst mit 4200 Franken nicht; bei der Kavallerie und später in der Fliegerei musste man schliesslich standesgemäss leben.

Theodor begann seine Karriere als Dragoner-Offizier bei den Luzernern. Nach einem wilden Scharmützel mit zwei Dragonern der feindlichen Partei bei grossen Manövern am Ricken im Herbst 1906 wurde er zu den Romands versetzt. Zudem wurde er zu zehn Tagen Gefängnis und zur Zahlung von 1000 Franken Schmerzensgeld verurteilt. Ganz im Gegensatz zu dieser

Strafe erhielt er ein Jahr später bei einem von der Schweizerischen Offiziersgesellschaft veranstalteten Wettbewerb den ersten Preis für eine militärische Studie.

Das Jahr 1910 war für seinen weiteren Lebensweg entscheidend: Als Oberleutnant wurde er im Oktober zum hessischen Leib-Dräger-Regiment 23 abkommandiert. Bei dieser Gelegenheit besuchte er auf privater Basis zusammen mit Prinz Heinrich von Preussen, dem Bruder von Kaiser Wilhelm II., in Darmstadt die Flugschule von August Euler, dem Pionier des deutschen Flugwesens.

### Pilotenbrevet in Eulers fliegender Kiste

Auf dem Griesheimer Exerzierplatz, etwa fünf Kilometer ausserhalb der Stadt Darmstadt, stand in der nordwestlichen Ecke eine ziemlich grosse Bretterbude und daran angebaut ein

kleiner Riegelbau mit zwei Zimmern und einer kleinen Holzterrasse. Ungefähr im Abstand von 100 Metern verlief parallel zu diesem Bau eine schwarze Schlackenbahn. Ihren Anfang nahm diese auf einer Sanddüne am Wald, der den Exerzierplatz von Darmstadt trennte. Diese Schlackenbahn führte mit schwachem Gefälle bis auf die Höhe des Bretterschuppens, wo sie bei einem kleinen Hügel endete. Aus der Strasse, dem Schuppen und der Zweizimmerwohnung bestand die Flugschule von Euler. Die Offiziere Hiddissen, Ganzoni und Hammacher sowie Theodor Real waren die ersten Schüler.

Das Schulflugzeug war eine schwere, unhandliche Kiste aus dünnem Holz mit einem 50-PS-Benz-Standmotor, Typ Voisin, die mit Hilfe der Mechaniker unter grosser Anstrengung an den Startplatz gebracht werden musste.

*Prüfungsflug bereits im Dezember 1910 – das Schweizer Pilotenbrevet Nr. 4 wird jedoch erst im Februar 1911 ausgestellt.*



Der Unterricht begann beim schwarzen Kaffee in Eulers Bude. Witze, Stadtklatsch, Begebenheiten im Regiment unterbrachen die «Theorie» sehr oft und bildeten an manchen Tagen den Hauptinhalt des «Flugunterrichts». Ungeduldig warteten die Schüler auf die ersten Flugversuche. Als der ereignisreiche Nachmittag endlich heranrückte, wurde die Maschine unter Freudengeschrei hinauf auf den kleinen Sandhügel gestossen. Geradeausfahren, ein kurzer Hüpf, weiterrollen und so weiter, bis schliesslich die ganzen 1000 bis 1500 Meter in einem Zug durchflogen werden durften. Es folgte das Umfliegen des Platzes. Kurz darauf, Ende Dezember, hiess es beim Prüfungsflug zweimal eine Achterschleife mit 500 Metern Zentrumsabstand und zwei Landungen im tiefen Sand des Platzes in einem Kreis von 100 Metern Radius vorzunehmen. Jedoch erst im Februar des folgenden Jahres wurde Reals Pilotenbrevet Nr. 4 in der Schweiz ausgestellt.

### **Fliegerische Premieren**

Die Darmstädter Zeitungen verkündeten am 1. April 1911, dass am Abend Euler mit einem Fluggeschwader über der Stadt kreisen werde: Es ist ein schöner Frühlingstag, und die vier Piloten ziehen die alte Schulmaschine auf den Platz und beginnen, einer nach dem andern, ihr Karussell um den Platz zu fliegen. Der Aprilscherz ist natürlich das Hauptthema. Jeder proklamiert beim Abflug, über Darmstadt fliegen zu wollen. Real schweigt und bangt. Doch keiner setzt das Vorhaben in die Tat um. Real ist für den letzten Flug an diesem Tag an der Reihe. Beim Hineinklettern spricht er die bedeutungsvollen Worte: *«Wenn ihr bis jetzt nicht nach Darmstadt geflogen seid, so werde ich es nun an eurer Stelle tun.»* Sobald einige Höhe er-

reicht ist, schwenkt er über den Wald nach Norden ab. Bei untergehender Sonne kreist er tief über dem grossherzoglichen Schloss und den Dächern der Stadt. Nach dieser Ehrenrunde zieht es ihn aber rasch wieder auf den Griesheimer Platz zurück.

Dieser Flug nach Norden sorgt bei den Zurückgebliebenen für einige Aufregung. Euler hätte der Schulmaschine diese Leistung nicht zugetraut. Die deutschen Kameraden haben an der Tatsache zu beissen, dass ihnen ein Schweizer «die Schau gestohlen» hat. Euler ist nach Reals guter Landung wieder besänftigt, wohl auch in Anbetracht des Ruhmes, der ihm durch dieses Bravourstück erwachsen wird. Dass Euler eine bange halbe Stunde erlebt hat, erweist sich übrigens wenige Tage später als berechtigt: Auf einem Flug über dem Platz explodiert der Motor. Ein Metallstück trifft Real am Kopf und hinterlässt eine zünftige Beule. Er kann sicher landen, doch dies bleibt der letzte Flug der Maschine.

Eine zweite, weit schwierigere und grenzüberfliegende Spitzenleistung Reals erfolgt bereits am 11. Mai 1911: Euler vereinbart mit seinem Schüler, dass mit der Clubmaschine in die Schweiz geflogen werden soll. Real bewahrt bei seinem Osterurlaub in der Schweiz absolutes Stillschweigen über sein Vorhaben. Er hat aber auch keine Ahnung von der Tatsache, dass seine Kollegen Hiddissen und Ganzoni ihm – als Rache für seinen Darmstädter Flug – dabei zuvorkommen wollen. Bereits am Ostermontag starten sie in Darmstadt und landen in Karlsruhe. Die dort für die «Fliegerhelden» improvisierte Festtafel mit dem grosszügigen Alkoholangebot wird ihnen jedoch zum Verhängnis. Beim Weiterflug am Nachmittag landet die Maschine als Folge eines falschen Manövers nach dem Start auf

dem Kopf, was ihren Plan vereitelt, als erste die Schweizer Grenze zu überfliegen.

Real bleibt nun nichts anderes übrig, als sein ehrgeiziges Unternehmen zu beschleunigen, denn er will unbedingt der erste sein, doch das stürmisch-regnerische Wetter hält an, und die Verfügbarkeit der Clubmaschine ist zeitlich begrenzt. Am Abend des 8. Mai erklärt er Euler, dass er am nächsten Tag fliegen werde, komme was wolle.

Real verbringt eine unruhige Nacht. Immer wieder steht er auf, um nach dem Wetter zu sehen. Doch lassen wir ihn diesen historischen Flug selber erzählen: *«Morgens um vier Uhr kommt mein Bursche, und im Krümperwagen des Regiments fahre ich hinaus nach Griesheim. Euler ist schon auf; die Maschine durch den Mechaniker startbereit gemacht worden. (...) Endlich durfte man hoffen, dass der Wind nachlassen und es weiter unten im Süden vielleicht gar keinen gäbe. Ich entschloss mich zum Flug, und mit den besten Wünschen für gutes Gelingen entliessen mich Euler und der Platzkommandant. Es war aber wirklich ein toller Flug, wie ich noch keinen erlebt hatte. Ich flog nicht hoch, vielleicht 300 Meter, so wie wir's vom Flugplatz her gewohnt waren. Dieses niedrige Fliegen brachte mich natürlich in die ärgsten Windböen, welche von jeder Bodenebeneheit, Wälder, Hügel, Dörfer, hervorgerufen werden. Wäre ich auf 1000 Meter gestiegen, hätte es mich weniger geschüttelt. Aber ob schon wir ja fliegen konnten, klebten wir damals noch am Boden. Einen sogenannten Höhenflug zu machen, daran dachte damals noch keiner. Meine Maschine, ein leichtes, zerbrechliches Holzgestell, wurde nach allen Seiten herumgeworfen, bog sich und stöhnte wie ein schwer beladener Heuwagen. Ich sah den Moment kom-*

*men, in dem mir das grosse Höhensteuer abgerissen würde oder wo die Holmen der Tragflächen brechen könnten.»*

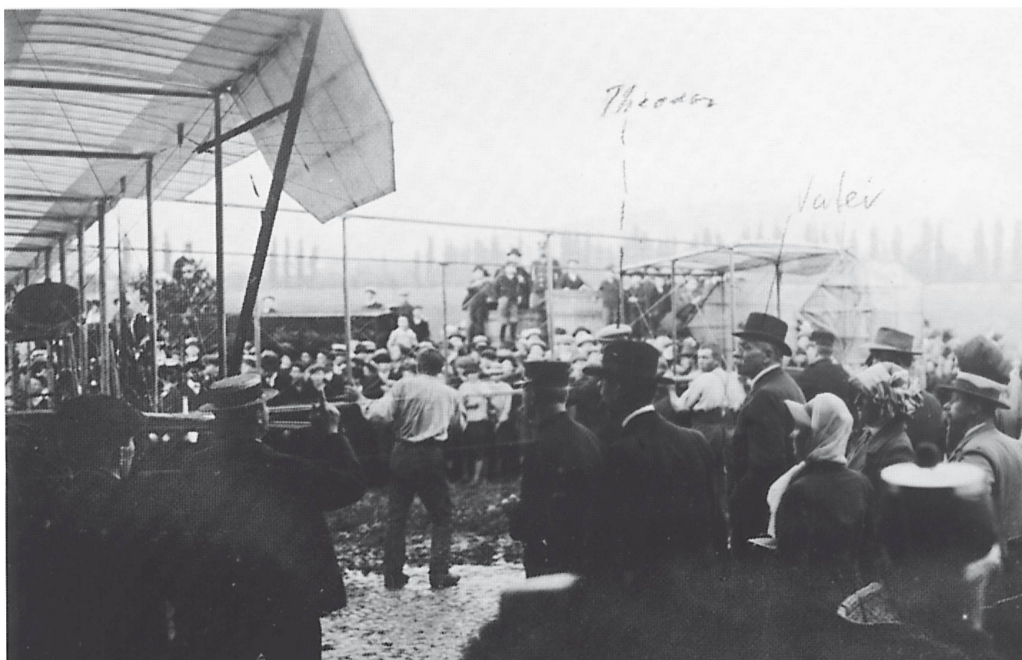
Doch Real sorgt vor und landet in der Nähe eines grösseren Dorfes auf einem Feld. Einige Stunden später fliegt er bis Baden-Oos weiter, wo er sein Flugzeug in der grossen Zeppelinhalle einstellt. Real will am andern Morgen weiterfliegen und muss deshalb vorerst noch Rizinusöl für seinen Gnôme-Motor besorgen, bevor er todmüde ins Bett sinken kann. Die Apotheker von Baden-Baden rücken von diesem Abfuhrmittel heraus, soviel sie können, doch es reicht nicht. Euler verspricht am Telefon, weiteres Öl von Strassburg her schicken zu lassen. Den nächsten Tag verbringt Real mit Warten. Am 11. Mai steht er früh auf dem Platz und will trotz trüben und regnerischen Wetters starten, dies vor allem, um den vielen Fragen und Gaffern zu entfliehen. Doch er bekommt die Maschine nicht hoch und rollt in den Graben. Erst nach einigen Stunden kann er endlich abfliegen. Bei böigem, unfreundlichem Wetter fliegt er die Rheinebene aufwärts. Die Flugstrecke hat er sich grob skizziert: Der Rhein, die Eisenbahnlinie, einige Städte sind die Anhaltspunkte. So fliegt er Stunden um Stunden, ohne genau zu wissen, wo er sich befindet.

Bei Heitersheim muss er eine weitere Zwischenlandung einschalten, um wieder Rizinusöl sowie Nadel und Zwirn für die sich an einem Seitensteuer gelöste Bespannung zu organisieren. Dann erst kann die letzte Etappe nach Basel in Angriff genommen werden. Er landet um 20 Uhr 07 auf dem Basler Rennplatz. Real dazu: *«Es war ein ideal schöner, windstiller Maiabend, als ich kurz nach Sonnenuntergang Basel überflog und auf der St. Jakobsbiese landete. Im Nu war das Feld von Menschen überflutet, und*

*Theodor Real überfliegt am 11. Mai 1911 als erster die Schweizer Grenze bei Basel.*



*Real wird nach seiner Landung auf der St. Jakobs wiese in Basel von einer grossen Menschenmenge bejubelt.*



*Startvorbereitungen am frühen Morgen des 13. Mai 1911 in Basel zu seinem «Crash-Flug» Richtung Bern.*



*ich konnte einmal empfinden, wie es tut, von einer grossen Menge bejubelt zu werden. Für einen ehrgeizigen Menschen muss es wie ein süßes Narkotikum wirken. In diesem Augenblick vergisst er alle frühere Pein, und sein Inneres jubelt mit über die gelungene Tat.»*

### **Überzeugungsarbeit an die Adresse des Militärs**

Theodor Real gab sich mit seinem Überlandflugrekord nicht zufrieden. Er wollte nach Bern fliegen, um den Militärbehörden das Flugzeug vorzuführen, das seiner Meinung nach ein hervorragendes Aufklärungsmittel war, denn die Armeespitzen in der Schweiz, wie übrigens auch in Deutschland, waren diesem neuartigen Vehikel gegenüber äusserst zurückhaltend eingestellt.

Am 12. Mai 1911 war das Wetter derart schlecht, dass Real den Tag für eine Erkundungsfahrt auf der Strasse nutzte. Am 13. Mai um 5 Uhr 35 startete er bei günstigen atmosphärischen Bedingungen auf der St. Jakobswiese in Basel. Er wählte die Route über den

Unteren Hauenstein. Bisher war er in Deutschland immer über weite Felder geflogen; die Landschaft in der Nordwestschweiz konnte nicht unterschiedlicher sein: zahlreiche elektrische Starkstrom-, Licht- und Telegrafenerleitungen, überall Hügel, Wald, Häuser, Strassen, Eisenbahnlinien – nirgends ein Notlandeplatz, so schien es ihm. Zwischen Liestal und Sissach erreichte er schon eine ordentliche Höhe; einen Höhenmesser besass das Flugzeug aber zu jener Zeit noch nicht. Plötzlich setzte der Motor kurz aus, kam aber wieder auf Touren, setzte später wieder aus, das Flugzeug verlor an Höhe. Real holte aus der Maschine heraus, was immer möglich war, flog über den Bahnhof von Läfelfingen weg, steuerte dem Plateau von Wisen zu und glaubte schon, gewonnen zu haben... bis ihm plötzlich zwei hohe Kirschbäume den Weg versperrten. Ein Ausweichen war unmöglich, die Notlandung auf einem der Bäume unausweichlich. Der in Trümmer gegangene Euler-Doppeldecker wurde auf die Bahn verladen und nach Darmstadt zurückgeschickt. Immerhin be-

*Landung im Kirschbaum am 13. Mai 1911*



Notlandung Reals auf dem Hauenstein, wobei der Euler-Doppeldecker in Trümmer geht; dieser wird nach Darmstadt zurück geschickt.

September 1913: Hptm Theodor Real (rechts) und Oskar Bider flogen für die «blaue Partei» auf einer Blériot.



zahlte das Eidgenössische Militärdepartement die Hälfte des entstandenen Schadens, Reals Vater den Rest.

Vom 7. bis 11. September 1913 wurde anlässlich der Manöver der Zweiten Division die Verwendbarkeit von Flugzeugen zum zweitenmal nach 1911 wieder in der Praxis geprüft. Hauptmann Real sass als Beobachter mit Oskar Bider in dessen Blériot-Eindecker; der gegnerischen Partei stand Pilot Borrer mit Leutnant Reynold als Beobachter auf Hanriot-Eindecker zur Verfügung. Am 10. September starteten Bider und Real vor Tagesanbruch von ihrem Flugplatz oberhalb Laupen. Diesen Nachtflug hatte Real bereits vor den Manövern ins Auge gefasst. Sein Plan: Kreisen über den feindlichen Linien, bis es Tag wird, Abschliessen von Leuchtraketen, um unten die marschierenden Truppen zu beobachten, Landen und Absetzen einer Meldung, sobald es hell würde.

Angesichts tief hängender Gewitterwolken sowie stossweiser Winde wollten die Piloten bis Kerzers fliegen und vor Ausbruch des Gewitters spätestens eine halbe Stunde später umkehren. Doch die Leuchtraketen erwiesen sich als Flop, und das Flugzeug wurde bald einmal vom Gewitter eingeholt. Real gab den Befehl umzukehren, doch Bider verlor in der pechfinsternen Nacht die Orientierung; die Nadel seines Kompasses drehte sich infolge der atmosphärischen Entladungen wie ein Kreisel. Bider brauchte seine ganze Energie für die Steuerung der Maschine und wollte Real nicht glauben, dass sie über Bern flögen.

Real erinnerte sich später: *«Wir kommen über Wald und ich weiss, jetzt folgt freies Gelände. Ich rufe: <Landen, landen!>, schieesse noch eine Rakete ab und sehe weit rechts nur ein kleines Bäumchen, sonst ist alles offenes Feld. (...) Wir berühren den Bo-*



*In der Nacht des 10. Septembers 1913: Harte Landung in Kirchlindach bei Bern (Bider und Real kommen mit einigen Schrammen davon.)*

*den und im nächsten Augenblick gibt es einen Krach. Ich fliege durch den Spannturm und lande in verkehrter Fahrriichtung am Boden. (...) Der Apparat liegt auf dem Rücken, Bider unter ihm; oder viel mehr in ihm. Er stöhnt. (...) Ich reisse die Blechverschalung weg und ziehe Bider hervor. Er ist auch ganz, bummelt herum und lacht! Er lacht etwas eigentümlich, aber, wenn einer seine Glieder alle beisammen hat und lacht, dann stirbt er noch nicht.»*

Alles was sich die beiden Nachtschwärmer bei der harten Landung bei Kirchlindach zuzogen, war eine aufgeschnittene Unterlippe bei Real und eine Fleischwunde am Kopf bei Bider. Das Glück blieb den beiden auch diesmal treu.

### **Der lange Start der schweizerischen Militäraviatik**

Kehren wir zurück ins Jahr 1912: Der Druck der öffentlichen Meinung auf die bis anhin recht zaghaften Behörden nahm zu. Immerhin setzte der Chef EMD, Bundesrat Hoffmann, am 9. November unter seinem Vorsitz eine Kommission ein zur *Vorbehandlung einer Reihe von Fragen aus dem Gebiete der Militär-Aeronautik und -Aviatic*. Einer der vorerst sieben Mitglieder war Hauptmann Real.

Das Jahr 1913 kann in mancher Hinsicht als Wendepunkt betrachtet wer-

den. Der Neujahrsaufruf der Schweizerischen Offiziersgesellschaft an das Schweizervolk für eine Nationalspende zur Schaffung einer Militäraviatik ergab den immensen Betrag von 1,7 Millionen Franken. Die Behörden jedoch blieben skeptisch und nahmen sich Zeit, sehr viel Zeit, und gaben dem Druck nur lustlos und widerstrebend nach, bis sie plötzlich von den Ereignissen überrumpelt wurden. Die Nachbarländer standen im Krieg, und in der Hektik der Mobilisation wurde Real am 31. Juli 1914 beauftragt, sozusagen aus dem Nichts eine Fliegertruppe aufzustellen.



*Hauptmann Real*

*So präsentierte sich 1914 der «Flugplatz» Beundenfeld beim Wankdorf in Bern (links die Ballonhalle, rechts der heute nicht mehr existierende Bauernhof).*



Als erstes sicherte er sich die Zuteilung Biders, beschlagnahmte an der Landesausstellung in Bern die drei ausgestellten ausländischen Flugzeuge und entschied sich für die Ballonhalle auf dem Beundenfeld in Bern als Hangar sowie den benachbarten Bauernhof Wankdorf als Unterkunft. Die neun ersten Piloten wurden offensichtlich ebenso aufgrund ihres Charakters als ihrer fliegerischen Fähigkeiten in

die Fliegertruppe berufen, es waren dies: Leutnant Lugin, die Korporale Bider, Audemars, Parmelin, Grandjean, die Hilfsdienstpflichtigen Burri, Cuendet und Durafour sowie der «Rekrut» Comte. Erwähnt werden soll an dieser Stelle auch der erste Beobachteroffizier, Hauptmann Emil Messner, der legendäre ehemalige Kommandant der Ballontruppe (vgl. Band 63 «Schweizer Flugtechniker und Ballonpioniere»). Er spielte Real viele erstklassige «Ballöner» für die Fliegerabteilung zu und erleichterte ihm so den Start ganz wesentlich. Es meldete sich bei Real auch ein Auslandschweizer, Leutnant Wild, der in den «Aviatik»-Werken in Mülhausen als Konstrukteur tätig war und der Fliegertruppe wertvolle Dienste leistete.



*Hptm Real (rechts) auf dem Beundenfeld in Bern*

Schliesslich stand ein kunterbuntes Gemisch an Leuten und Flugzeugen zur Verfügung; selbst zwei Ausländer leisteten den Fahneid, der Schweiz treu zu dienen. Es gelang dem führungsstarken Real, die grossen Schwierigkeiten zu meistern und Methode in diese Pionierorganisation zu bringen. Um so schwieriger gestaltete sich jedoch die Kooperation mit den Spitzen der Armee. Real kämpfte an allen Fronten gegen eine uneinsichtige und kleinliche Administration. Seine finanzielle Kompetenz ging nicht über 50 Franken hinaus. Er wurde häufig und oftmals wegen Nichtigkeiten ins Bundeshaus zitiert, was er mit der Zeit als frustrierend und entwürdigend empfand.

Das Berner Beundenfeld erwies sich bald einmal als ungeeignet. Wohl wurde Reals Gesuch, nach Dübendorf zu dislozieren, bewilligt, doch das bescheidene Bauprogramm für die neue Heimat der Luftwaffe wurde abgelehnt. So zog am 13. Dezember 1914 die kleine Fliegerabteilung mit Auto, Lastwagen, Eisenbahn und Flugzeug nach Dübendorf um. Für Real, der schon seit über drei Jahren kein Flugzeug mehr pilotiert hatte, wurde dieser strahlende Dezembertag nach eigener Aussage einer der schönsten in aviatischer Hinsicht: «Nach Eintreffen der telefonischen Mitteilung, alle Flugzeuge seien in Dübendorf glatt gelandet, ging ich aufs Generalstabsbüro, um mich abzumelden. Bider hatte Weisung, unterdessen beide «Schneider» flugbereit zu machen. Vom Generalstabsbüro zurück, fand ich nur eine Maschine startbereit. (...) Alles, was zwischen Himmel und Erde gegen meinen Entschluss sprechen konnte, brachte er (Bider) an. – «Bider, Ihr Hauptmann fliegt. Da gibt es nichts anderes. Beim täglichen Fliegen als Beobachter habe ich das Gefühl für die Maschine wieder gewonnen. Ich



weiss ganz bestimmt, dass ich den 'Schneider' fliegen kann; ich hätte es schon längst getan, wenn das Landen auf dem hiesigen Platz leichter wäre.» (...) Von den besten Wünschen des gängigsten Bider und seines Mechanikers begleitet, rollte ich zum Start, gab Vollgas und flog. In Dübendorf landete ich glücklich und ohne die Achse zu biegen.

Das erste Militär-Fliegerkorps mit Beobachteroffizieren

Was für mich diesen Flug ganz besonders unvergesslich macht, ist eine Erfahrung ganz merkwürdiger Art. Ich hatte während der ganzen Zeit das eigenartige Bewusstsein der Doppelpersönlichkeit meines Ichs, so wie ich es

*vor- oder nachher nie empfunden habe. Das eine Ich sass am Steuer, das zweite, ausserhalb meiner, hatte das erste zum Objekt, kontrollierte all seine Handlungen, gab Befehle, dies zu tun, jenes zu unterlassen. (...) Es wirkte wie ein Lehrmeister hinter dem Flugschüler. (...) Am meisten freute es mich, dass ich mein Können nicht überschätzt hatte.»*

Ein düsteres Kapitel war in diesen ersten Jahren die Flugzeugbeschaffung, ein Vorgeschmack auf alle späteren. Real war oft der Verzweiflung nahe. Als engagierter Verfechter privatwirtschaftlicher Rüstungsproduktion hatte er bereits am 7. Dezember 1914 einen Vorschlag für einen Vertrag mit Wild ausgearbeitet und auch die

Bedingungen für die Lieferung der ersten sechs Flugzeuge eingereicht. Es verging ein ganzes Jahr, bis die Aviatik-Kommission endlich darüber Beschluss fasste.

Doch der Amtsschimmel wieherte besonders laut und liess verkünden, dass auf den Vertragsentwurf mit Oberleutnant Wild nicht eingetreten werden könne, weil Wild keine im Handelsregister eingetragene Firma sei... Da aber die Anfragen aus dem Ausland alle abschlägig beantwortet wurden, musste schliesslich doch auf die eigenen Möglichkeiten zurückgegriffen werden. Wohl wurden bei Wild sechs Maschinen bestellt, doch der Staat wollte gleichzeitig eine eigene Konkurrenz-Organisation aufbauen. Die Piloten waren von den Wild-Maschinen begeistert, so dass sich Real für eine weitere Serie einsetzte. Eigene Haefeli-Maschinen im Visier, wurde die Bestellung von den zuständigen staatlichen Instanzen von Sitzung zu Sitzung vertagt. Wild verlor schliesslich die Geduld, reiste mit seinem Know-how nach Italien und baute dort Flugzeuge für das Heer.

Real kämpfte nun an allen Fronten gegen Dilettantismus, Missgunst und Interesselosigkeit. Ganz besonders schlimm erging es seinem weitsichtigen Gesamtbauprogramm mit Werkstatt, Hallen und Kaserne. Man habe Eiligeres zu tun, als über den Flugplatz Dübendorf zu beraten, wurde ihm erklärt, und man bewilligte nach langem Zögern eine einzige Halle.

Der Glaube an die Zukunft hielt die kleine Fliegerabteilung unter Real trotz aller Widerwärtigkeiten vorerst aufrecht und zeitigte erfreuliche Resultate. Am 30. September 1915 erfolgte die Brevetierung der ersten in der Schweiz ausgebildeten Militärpiloten Lüthy, Reynold und Pillichody. Probst und Vollenweider waren die ersten Opfer der Luftwaffe; Real liess

*Dübendorf 1915:  
Das von Theodor Real  
konzipierte Büro des  
Kommandanten mit  
Starthäuschen und Wet-  
terturm – alle drei zu  
einem vereint*



für sie und später Verunglückte ein Adler-Denkmal auf dem Flugplatz Dübendorf errichten. Die verhältnismässig hohen Verluste an Militärpiloten, zum Teil zurückzuführen auf mangelhaftes Material, bereiteten ihm bis zu seinem Weggang grosse Sorgen. Bei der Auswahl der zukünftigen Piloten achtete Real vorwiegend auf den Charakter sowie die physische und geistige Eignung zum Flieger, denn er hatte den Ehrgeiz, aus der Fliegertruppe ein Elitekorps zu schaffen. Parallel zur Pilotenausbildung lief die Instruktion der Beobachter. Real liess auch die Fliegeraspiranten und ausgebildeten Piloten an dieser intensiven und hochstehenden Ausbildung teilnehmen. Er selbst unterrichtete Taktik und Geographie. Die anderen Lehrer trugen so illustre Namen wie Dr. Auguste Piccard und Professor de Quervain.

Real war wie ein Vater zu seinen Leuten, streng, aber gerecht und sehr sozial. Er setzte sich unter anderem für eine anständige Besoldung seiner Kopf und Kragen riskierenden fliegenden Besatzungen ein. Immer wieder bemühte er sich um Aufträge, doch niemand schien recht zu wissen, was mit dieser Luftwaffe anzufangen sei.



*Das auf Initiative von Theodor Real in Dübendorf aufgestellte Denkmal für die gefallenen Fliegerkameraden (Denkmaleinweihung am 23. Juni 1916; Künstler: Fritz Obousier, Aarau)*

*Dübendorf 1915: stehend Hptm Real; im Martini-Wagen der Fliegerabteilung (von links): von Jenner (am Steuer); daneben: Dr. Dieterle; hinten: Prof. de Quervain und Dr. A. Piccard*

*Weihnachten 1915 im Offizierskasino Dübendorf: Theodor Real am Boden sitzend 3. von rechts*



Trotzdem strebte der kreative Kommandant unbeirrt vorwärts. Er engagierte sich für die Errichtung von Fliegerstützpunkten, die im ganzen Land verteilt werden sollten. Claro im Tessin war im Frühjahr 1915 der erste Stützpunkt, wobei Real für das Gelingen in diesem schwierigen Gelände

vor allem auf das bewährte Piloten-Beobachter-Team Cuendet und Simonius setzte.

Der Stein kam sukzessive ins Rollen, doch die Arbeiten für den Aufbau der Fliegertruppe blieben umfangreich und beschwerlich. Sie kamen wegen der Kriegszeit kaum vom Fleck. Um

*Eine Gruppe von Offizieren, Piloten und Beobachtern beim Motorprüfstand in Dübendorf im Jahr 1916; von links: Hptm Schächli, Hptm i Gst Real, Oblt Saladin, Lt Ackermann, Lt Comte, Oblt Santschi, Oblt Kyhm, Gfr Wüest, Oblt Ramp, Gfr Schäfer, Lt Pagan, Quartiermeister Villeret*



vom Ausland benötigtes Material zu erhalten, war eine Gegenleistung in Waren oft wichtiger als Barzahlung. So erklärte sich Deutschland zum Beispiel 1915 bereit, 16 Argus-Motoren zu liefern, wenn es dagegen 680 Geschirre, 20 Tonnen Gerbstoff und 100 Pneumatikgarnituren erhielt. Unter solchen Umständen war es verständlich, dass Unmut aufstieg, gegenseitig Vorwürfe fielen und nach neuen Lösungen gesucht wurde. Immerhin sprach General Ulrich Wille bei seinem Besuch in Dübendorf am 26. Mai 1916 der Fliegerabteilung seine «volle Anerkennung» aus.

Da von seiten der militärischen und zivilen Vorgesetzten keine Einsicht für die hohe Bedeutung der Aviatik und deren Unterstützung zu erhalten war, verlangte Real am 16. Juni 1916 die Abberufung von seinem Kommando. Im Entlassungsschreiben an den Generalstabschef, Oberstkörpskommandant von Sprecher, lesen wir: «(…) Es ist mir nicht mehr möglich, die Verantwortung für meine Untergebenen und die Kriegsbereitschaft der schweiz. Fliegerabt. zu tragen. Ich war schon

*im Jahre 1914 im Begriffe, meine Instruktorlaufbahn aufzugeben und war deshalb mit der Firma Bally in Schönenwerd in Unterhandlungen getreten. Um die gleiche Zeit wurde ich von Herrn Oberst i Gst von Wattenwyl aufgefordert, die Organisation der Fliegertruppe zu übernehmen. Ich sagte zu in der frohen Hoffnung, etwas Ganzes schaffen zu können. Die Unterstützung, welche ich aber für die Arbeiten fand, brachten mir nur arge Enttäuschungen & schwere Sorgen. In diesen zwei Kriegsjahren ist es nicht möglich geworden, eine Fliegertruppe aufzustellen, die nur annähernd unseren Verhältnissen entsprechen könnte. Herr Oberstkörpskommandant weiss selbst, wie schlimm es mit der Kriegsbereitschaft bestellt ist. Auf eine erneute Anfrage der Firma Bally, ob ich geneigt wäre, die früher angebotene Stelle anzunehmen, sagte ich zu, um endlich die grosse Verantwortung, der ich mich nicht mehr gewachsen fühle, loszuwerden.»*

Bis zu diesem Zeitpunkt hatte Real dem Staat mehr als zehn Jahre uneigennützig gedient. Nach ein paar



Der Flugplatz Dübendorf 1916

Monaten harten Ringens liess man ihn im Herbst 1916 endlich ziehen. Sein Nachfolger, Capitaine Schleppey, warf bereits nach knapp fünf Monaten das Handtuch...

Für den Militärdienst wurde Theodor Real fortan freie Hand gelassen. Seine letzten Dienstjahre leistete er im Generalstab mit Henri Guisan, dem späteren General, in der operativen Sektion, zuletzt im Grade eines Oberstleutnants der Kavallerie.

Wie beliebt Real als Kommandant gewesen ist, beweist unter anderem die Tatsache, dass 1967 eine Gruppe von acht ehemaligen Militärpiloten – unter ihnen der damals 86jährige Audemars – ihn auf seinem Gut in Fonsorbes (F) besuchte und bei einem Glas Champagner seiner Verdienste um die Fliegertruppe gedachte. Aber er war bereits 1964 anlässlich des 50-Jahr-Jubiläums der Flugwaffe in Dübendorf dabei gewesen. Als 88jähriger kranker

*Major Theodor Real*





27. Juni 1964: «50 Jahre Fliegertruppe». Von links die Pioniere Alfred Comte, François Dura-four, Edmond Audemars, Henri Kramer, Ernst Burri, Theodor Real (alle Piloten); Karl Füeg (Mechaniker), Robert Wild (Konstrukteur), Gustav Le Coultre (1. Beobachter von Pilot E. Failloubaz)

und gehbehinderter Mann kam Real am 7. Juli 1969, dem 50. Todestag seines Freundes und früheren Mitarbeiters Oberleutnant Oskar Bider, nach Langenbruck.

### **Bally – von der Pike auf zum Personalchef**

Real war während verschiedenen Militärdiensten mit zwei Bally-Brüdern bekannt geworden. Ein weiterer Direktor war ein Jugendfreund aus der Kantonsschule. So ist es nicht verwunderlich, dass die Firma Bally ihn bereits in den Jahren 1913/1914 als Mitarbeiter zu gewinnen trachtete. Anfang November 1916 begann er seine Tätigkeit, wie damals üblich für einen Neuankommeling, der für einen höheren Posten vorgesehen war, mit der Handschusterei. Dabei sass er mit einem weiteren «abtrünnigen» Instruktor auf der Schusterbank, der jedoch später wieder Anschluss an seinen Beruf finden sollte: mit dem späteren Generalstabschef Jakob Labhart. Auch ihn kannte Real bereits seit der Kantonsschule.

Als Real nach sechs Monaten immer noch keine klare Charge hatte, spielte er mit dem Gedanken, zur Instruktion zurückzukehren. Doch da wurde ihm die neugeschaffene Stelle des Personalchefs und Sozialssekretärs der rund 7000 Angestellten und Arbeiter angeboten, hauptsächlich zur Entlastung der Direktoren. Er wurde ein sehr weitblickender Personalchef mit dem Leitmotiv «*Vertrauen schenken und Vertrauen verlangen*». So liess er eine Art Personalparlament mit je drei weiblichen und männlichen Abgeordneten aus jeder Betriebsabteilung wählen, das wiederum einen Präsidenten aus seiner Mitte erkor. Die Zusammenkünfte, bei denen von Vorfällen, Betriebsänderungen bis zu Wünschen und Beanstandungen alles besprochen wurde, fanden monatlich einmal statt. Diese Sitzungen der Arbeiter- und Angestelltenvertreter und -vertreterinnen, die nach ihren Beratungen jeweils dem Personalchef ihre Anliegen vorbrachten, förderten ein loyales Zusammenarbeiten. Dass der Generalstreik im Zusammenhang mit der kommunisti-

schen Weltrevolution nicht ausbleiben würde, daran zweifelte Real nicht. Aber er war auch überzeugt, dass die Bally-Belegschaft weiterarbeiten werde, was sie dann auch tat. Die Zeichen der Zeit erkennend, setzte Real als Dank dafür bei der Direktion durch, dass bei Bally als erster Fabrik der Schweiz der 8-Stunden-Tag eingeführt wurde. Doch die Hammer- und Amboss-Situation zwischen Kapital und Arbeit vermochte Real auf die Dauer nicht zu befriedigen, und er verliess die Firma Ende April 1922.

### **Und endlich Bauer!**

Da das Anfangssalär bei Bally dreimal so hoch war wie bei der Instruktion, heiratete Theodor Real 1919 Emmy Fassbind. 1920 wurde die Tochter Brigitte geboren, 1922 der Sohn Peter. Nach der Geburt seines Stammhalters beschloss Real, Bauer zu werden. Dabei schwebte ihm ein eigener Bauernhof in der Schweiz vor, damit er sich im Winter weiterhin dem Militär widmen konnte. Er stieg

*Real als Bauer auf seinem Gut «La Barthe» bei Toulouse*



zunächst auf dem Maggi-Gut in Albführen und später in Oberwil bei Pfäffikon ZH direkt in die landwirtschaftliche Praxis ein und erwarb sich die theoretischen Kenntnisse im Selbststudium. Sein Wunsch, in der Heimat einen eigenen Betrieb zu übernehmen, liess sich jedoch nicht verwirklichen. So wanderte er nach Frankreich aus und pachtete zunächst für acht Jahre das 220-Hektaren-Gut einer Schlossdomäne in der Touraine. 1932 kaufte er mit zwei Freunden den 100-Hektaren-Hof «La Barthe» in Leguevin in der Haute-Garonne, den er mit einem Bestand von 50 Schwyzer Kühen aus seiner engeren Heimat bewirtschaftete.

Seine beiden Kinder starben früh, die Tochter im Alter von drei Jahren durch einen Unglücksfall. Das Ehepaar Real adoptierte danach eine Tochter, damit der Sohn nicht als Einzelkind aufwachsen musste. Im Alter von 19 Jahren starb auch dieser an einer schweren Krankheit. 1954 verkaufte Real den Hof, den er über 20 Jahre lang bewirtschaftet hatte. Er zog sich mit seiner Frau nach Fonsorbes in der Nähe von Toulouse auf ein kleines Gut zurück, um den Lebensabend in Ruhe verbringen zu können. Am 17. August 1971 starb Theodor Real und wurde auf dem dortigen Friedhof beigesetzt.

### **Tragisches Nachspiel**

Glücklicherweise musste Real nicht mehr erleben, wie am 22. April 1974 seine Frau, seine Adoptivtochter und eine Enkelin in ihrem Heim ermordet wurden, als sie Einbrechern in die Quere kamen.

## Chronik

- 1881** 20. Februar: Geburt Reals in Schwyz
- 1899/** Kavallerie-Rekrutenschule und
- 1900** Unteroffiziersschule
- 1902** Nach Spitalaufenthalt Aspirantenschule
- 1903** Real meldet sich zur Musterung als holländischer Söldner, wird aber abgewiesen und verbringt ein halbes Jahr in Bremen.
- 1905** Abschluss des Ingenieur-Studiums an der ETHZ und Beginn der Tätigkeit im Instruktionkorps der Schweizer Armee
- 1910** Oblt Real im Oktober zum hessischen Leib-Dragoner-Regiment abkommandiert; Besuch der Fliegerschule von August Euler in Darmstadt
- 1911** 1. April: Real kreist mit dem Schulflugzeug über den Dächern Darmstadts.  
11. Mai: Start zum grenzüberschreitenden Flug in die Schweiz
- 1913** Theodor Real (Beobachter) und Oskar Bider (Pilot) nehmen an Manövern der 2. Division teil.
- 1914** 31. Juli: Hptm Real wird beauftragt, eine Fliegertruppe zu gründen.  
13. Dezember: Die kleine Fliegerabteilung der Armee zieht von Bern nach Dübendorf um.
- 1916** Real wird auf eigenen Wunsch als Kommandant der Fliegertruppe abgelöst.
- 1916–** Tätigkeit bei der Firma Bally in Schönenwerd,
- 1922** zuletzt als Personalchef und Sozialsekretär
- 1919** Heirat mit Emmy Fassbind
- 1924** Real wandert als Bauer nach Frankreich aus; Pacht des Landgutes «Marolles» in der Touraine
- 1932** Real erwirbt den Bauernhof «La Barthe» im Departement Haute-Garonne F.
- 1954** Altersruhesitz in Fonsorbes bei Toulouse F
- 1971** 17. August: Tod Theodor Reals