Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 38 (1948)
Heft: 25

Artikel: 40 Jahre Flugzeugentwicklung
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-643696

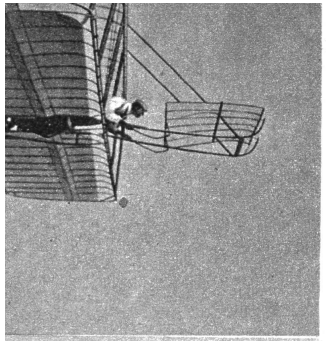
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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

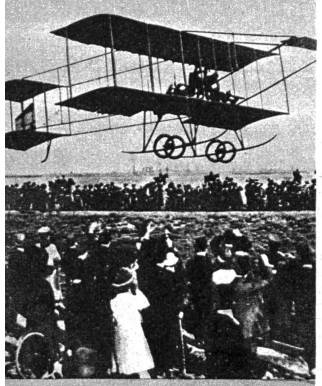
Download PDF: 09.12.2025

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

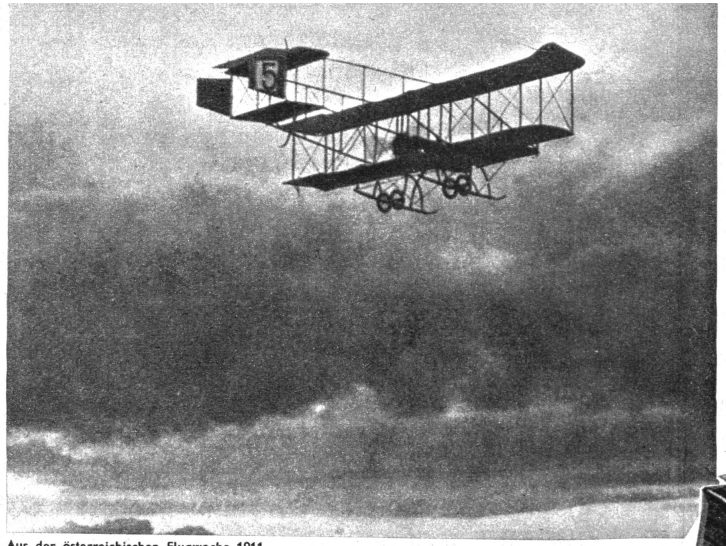


Wilbur Wright auf seinem ersten Gleitflieger

Der Franzose Henri Farmann, der Sieger des ersten Kreisfluges in Europa



Der erste militärische Ueberlandflug im Sommer 1911



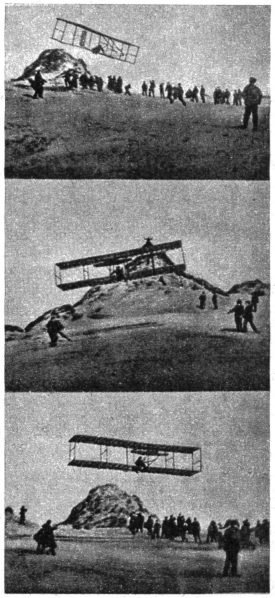
Aus der österreichischen Flugwoche 1911

Das Flugjahr 1908 in seiner historischen Bedeutung

Das achtzehnte Jahrhundert war in fluggeschichtlichem Sinn das Jahrhundert der Ballonfahrt. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts hat sich aus dem Ballon das Luftschiff entwickelt. Der Zeppelin eroberte die Lüfte. Das Problem der lenkbaren Luftschiffe war gelöst, und das Problem der Luftschiffahrt schien — zumindest in Deutschland — für immer seine Lösung gefunden zu haben. Vor den Erfolgen der Luftschiffe verblassten alle Versuche, nun auch noch mit einem Gerät «schwerer als die Luft» fliegen zu wollen. Um so grösser ist das Verdienst der wenigen Männer, die in dieser Zeit der Luftschifftriumphe den Flugzeuggedanken nicht aufgaben, sondern, unbeachtet von der Menge, in aller Stille ihn weiter verfolgten.

In Deutschland sind es die Brüder Lilienthal, deren Namen zum Symbol der Fliegerei in der Welt überhaupt geworden sind.

Die Brüder Wrigth in Amerika führten dann zu Beginn des 20. Jh. mehr als tausend Gleitflüge nach Lilienthalschem Vorbild aus. Gegen Ende 1903 waren sie so weit, einen Motor in ihren Apparat einzubauen. Die Motorentechnik hatte gerade in jenen Jahren, ausgehend von den revolutionierenden Erfindungen von Otto, Benz und Daimler, in der ganzen Welt eine stürmische Entwicklung durchgemacht. In dem Explosionsmotor stand endlich der für den Flugzeugbau geeignete Motor zur Verfügung. Mit einem 90 kg schweren Motor in ihrem Apparat gelang den Wrigths am 17. Dezember 1903 der erste Motorflug. Viermal hintereinander wiederholten sie ihn: der letzte dauerte 29 Sekunden und führte über 260 m weit. Dieser Tag kann als der Geburtstag des «Menschenfluges» angesprochen werden, und hat welthistorische Bedeutung. Denn damit war nicht nur ein einmaliges Kunststück vollbracht, das die Welt verblüffte, sondern das Flugproblem war für immer gelöst. Häufig sind so-



Lilienthaler-Schüler in Frankreich
Hauptmann Ferber. Mitte: Voisin.
Unten: Gleitflugzeug Achedeacon

mit die Brüder Wrights die «Erfinder des Motorenflugzeugs» angesprochen worden. Indes lebten zurzeit der Brüder Wrights noch andere, die den gleichen Gedanken gehabt hatten, einen Motor das Flugzeug einzubauen: Die Erfindung lag dazumal ja wie Radiowellen in der Luft. Aber die Wrights waren die ersten, die den Gedanken in die Praxis umsetzen konnten.

Ganz unabhängig von den Wrights mühte sich in Frankreich seit dem Anfang des 20. Jh. eine ehrgeizige Schar von Männern fieberhaft um die Lösung des Flugproblems. Französische Techniker haben das grosse Verdienst, den ersten brauchbaren Flugzeugen Flugzeugmotoren in Europa geschaffen zu haben. Unzertrennlich mit der Entwicklung der europäischen Flugkunst sind die Namen Voisin und Levasseur verknüpft.

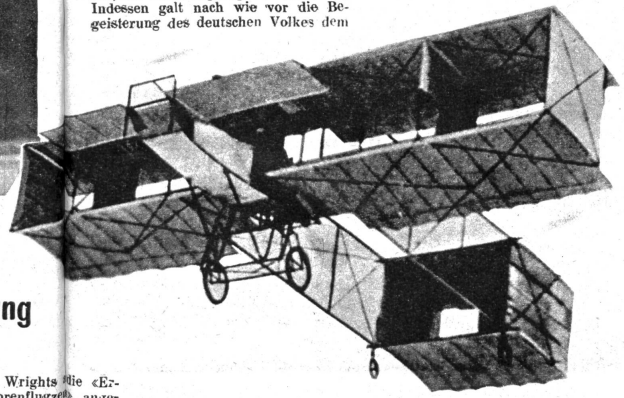
Dem «Antoinette-Motor» Levasseurs verdanken Henry Farmann und Delegrange ihre ersten grossen Erfolge. Aber die französischen Erfolge von 1907 waren noch bescheiden. Sie liessen eine hoffnungsvolle Zukunft ahnen. Bereits die erste Hälfte des Jahres 1908 brachte die erste Bestätigung. Neue Preisstiftungen spornten zu immer grösseren Leistungen an. Man stiftete einen Preis von Franken 50 000 für den ersten Kreisflug in Europa. Henry Farmann gewann ihn am 13. Juli 1908. In 1:28 legte er, zum erstenmal über europäischem Boden, ein Kilometer in geschlossener Bahn zurück.

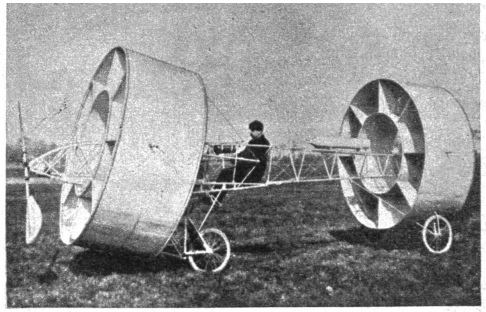
Man glaubte zwar nicht, dass die ersten grossen Erfolge der Brüder Wright und der Franzosen die Welt von der hohen Bedeutung des Flugzeugs überzeugt hätten. Man dachte zu jener Zeit, von wenigen weitblickenden Männern abgesehen, überhaupt nicht an eine Verwendungsmöglichkeit des Flugzeuges als Verkehrsmittel. Selbst sein militärischer Wert war umstritten. Die meisten hielten die Fliegerei für einen waghalsigen und kostspieligen Sport. «Wer in den Jahren 1908 bis 1912 vom Fliegen sprach und sich darin betätigte, der war in den Augen des braven Bürgers umwittert von einer Atmosphäre, gruselig gemischt aus Abenteurertum, Zirkus, Irrenhaus und Friedhof.»

Wenn damals auch die Augen der Welt auf Frankreich gerichtet waren, so gab es auch in Deutschland Männer, die dem Flugzeugbau nachlebten. Indessen galt nach wie vor die Begeisterung des deutschen Volkes dem Grafen Zeppelin, der ein Jahrzehnt lang die beliebteste Spottfigur aller deutschen Witzblätter war, aber um die Jahrhundertwende zum gefeierten Abgott und Inbegriff der Luftschiffahrt überhaupt wurde.

Die eigentliche Werdezeit der Fliegerei ist dann um 1912 zu Ende. Die Romantik des Heldentums ist von ihr genommen. Fliegen ist kein Wunder mehr, sondern ist Sport geworden. Das Luftreich ist erobert und das Flugzeug wurde dann in den beiden kommenden Weltkriegen das Schreckgespenst der Völker.

Heute ist das Flugzeug nicht mehr wegzudenken, und wir sind noch nicht am Ende seiner Entwicklung. Schon sind wir beim Düsenflugzeug angelangt, das die Lüfte erobert hat.

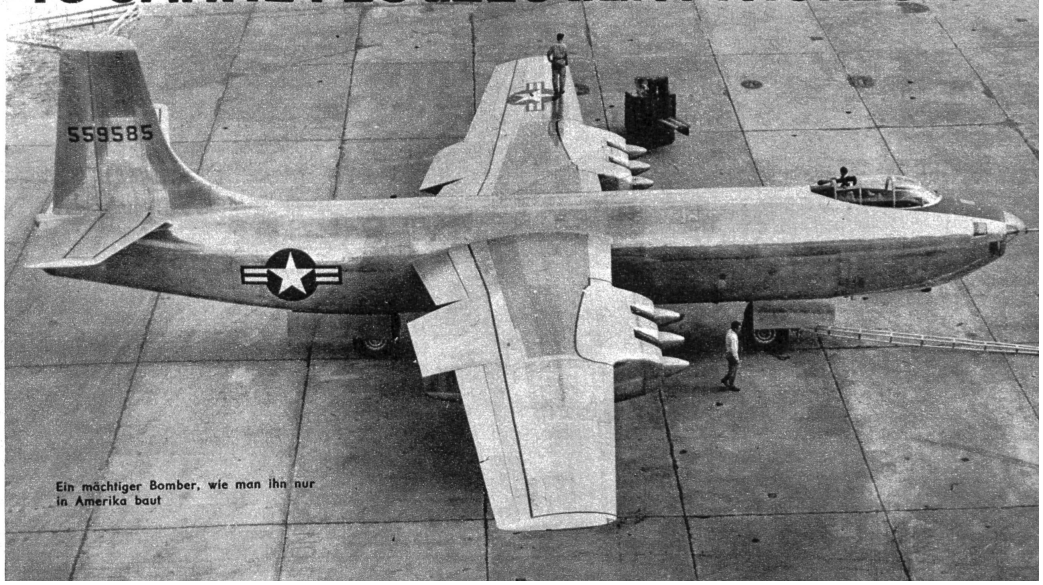




1908: Eine seltsame Konstruktion von Herrn Givaudan. Die vorderen Zellen sind für die Steuerung beweglich
Links: Zipfels-Voisin Doppeldecker, vom Volksmund «Stube, Kammer und Küche» getauft

So flog man 1912 Rekorde in der Schweiz. Hoffmann stellt mit 4 Passagieren und 32 Minuten 29 Sekunden einen neuen «Weltrekord» auf in dem «Harlan-Eindecker»

40 JAHRE FLUGZEUGENTWICKLUNG



Ein mächtiger Bomber, wie man ihn nur in Amerika baut