Zeitschrift: The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK

Herausgeber: Federation of Swiss Societies in the United Kingdom

Band: - (1983)

Heft: 1808

Rubrik: Helvetische Spalte

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

200 Jahre Luftfahrt

IN der Oktober Nummer des "Bulletin der Schweizerischen Kreditanstalt" erschien ein Artikel "Von der Montgolfière zum Space Shuttle. "Der Verfasser war Dr oec. Arnold Kappler, Direktor des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern. Der Artikel wurde zum 200. Jahrestag des ersten Fluges geschrieben:

Dr Kappler begann mit dem 5. Juni 1783, als sich erstmals ein von Menschenhand geschaffenes Gebilde in den Luftraum hob. Wohl wusste man damals, dass ein Kubikmeter des feinen, unfassbaren Elementes Luft rund 2 Pfund wiegt. Aber man war nicht weit über diese Theorie hinausgekommen.

Der erste Ballon entstand nicht im Studierraum eines Wissenschaftlers; es waren die Brüder Joseph und Etienne Mongolfier, Papierfabrikanten im französischen Städtchen Annonay, die 1783 einen Papierballon von 11m Durchmesser und einem Inhalt von 500^3m. Von einem Strohfeuer mit Heissluft versorgt, stieg dieses unbemannte Gefährt am 5 Juni 1783 erstmals in den blauen Himmel.

Am 21. November desselben Jahres liessen sich der Physiker Pilâtre de Rozier und der Marquis d'Arlandes als erste Menschen von einer "Montgolfière" in die Luft fahren, und damit begann die faszinierende Geschichte der Luftfahrt.

Der erste bemannte Ballonaufstieg in der Schweiz erfolgte am 5. Mai 1788 in Basel durch den französischen Ballonfahrer Blanchard. Er war es, der bereits drei Jahre vorher mit dem Engländer Jeffries den Aermelkanal überquerte. Jedoch erst im Jahre 1978 gelang es einer dreiköpfigen Mannschaft im Ballon "Double Eagle II", den Atlantik zu überqueren.

Ballone wurden schon früh zur Höhenforschung verwendet. Berühmt geworden sind vor allem die Aufstiege des Schweizer Professors Auguste Piccard, die 1931 und 1932 zum ersten Mal in die Stratosphäre führten. Seine Druckkabine lieferte wertvolle Erkenntnisse für die Entwicklung von Flugzeug-Druckkabine.

Der Ballonsport gewann an Bedeutung durch den Amerikaner James Gordon Bennett, der 1906 erstmals einen Preis stiftete. Zu den populärsten Schweizer Ballonfahrer ihrer Zeit gehörten Oberst Schaeck, Oberstleutnant Messmer und vor allem Kapitän Eduard Spelterini, der mit seinen Alpentraversierungen und Luftphotographien dem Sport grossen Auftrieb gab. Ballonfahrer gründeten auch 1901 den Aero-Club der Schweiz.

Das Ballonfahren wurde auch militärisch ausgenützt, und Frankreich stellte 1794 die erste militärische Ballontruppe der Welt auf.

Nach dem Ballon kam das Luftschiff, 1852 zum ersten Mal von Henri Giffard durch eine Dampfmaschine angetrieben. 1884 brachten Renard und Krebs ein elektrisch angetriebenes Luftschiff heraus. Bereits vor dem ersten Weltkrieg benützte die Aero-Genossenschaft Luzern Luftschiffe für Rundfahrten.

Neue Wege beschritt der Deutsche Graf Friedrich von Zeppelin. Schon 1914 gab es die ersten Linienflüge in Deutschland, und das in England gebaute Luftschiff "R-34" überquerte 1919 den Atlantik. Das berühmteste Luftschiff war das 1928 gebaute "Graf Zeppelin", das bis 1940 über hundertmal den Atlantik überquerte. Die Brandkatastrophe des "Hindenburg" in Lakehurst in 1937 setzte der kommerziellen Luftfahrt ein Ende.

Die ersten Versuche mit Gleit- und Segelflugzeugen fanden bereits im 19. Jahrhundert statt. Der Schweizer Jakob Degen, der Engländer Cayley und der Ulmer Beblinger machten Gleitflüge zwischen 1806 und 1811. Nach 1890 waren es der Amerikaner Chanute, der Engländer Pilcher und der Deutsche Lilienthal, die den Gleitflug förderten. Letzterer konnte sogar Kurven fliegen. Seine theoretischen und praktischen Erfahrungen erleichterten es den Gebrüdern Wright, den ersten Motorflug zu verwirklichen.

Das Segelfliegen blieb ein beliebter Sport, zu welchem sich in den siebziger Jahren der Deltasegler gesellte.

Am 17. Dezember 1903 erfolgte der sensationelle erste Flug mit kontrollierbarem Motorflugzeug. Drei Jahre später fand der erste offizielle Flug in Europa statt, als der Brasilianer Santos-Dumont in Frankreich einen Doppeldecker flog.

Die Schweizer Henri und Armand Dufaux konstruierten einen Doppeldecker, in welchem Armand am 28. August 1910 den Genfersee der Länge nach überflog. Es folgte der Alpenflug des Peruaners Geo Chavez, Louis Blériot's Ueberfliegen des Aermelkanals in 1009. Vier Jahre später überflog der Schweizer Oskar Bider die Pyrenäen.

Trotz vieler Pionierarbeit und rascher Entwicklung der Fliegerei während des Weltkrieges (Aufklärungs-und Jagdflugzeuge, Bomber, Wasserflugzeuge), besonders in Amerika, folgte eine Nachkriegskrise für Piloten und Flugzeugbauer.

1919 überquerten die beiden Engländer Alcock und Brown in einem umgebauten Bomber Vickers "Vimy" im Non-stopflug den Atlantik. 1926 durchquerte der spätere Swissair Direktor Walter Mittelholzer mit einem Dornier den afrikanischen Kontinent. Im gleichen Jahre erreichte Richard Byrd den Nord- und 1929 den Südpol. Weltweites Aufsehen erregte der erste Transatlantikalleinflug von Charles Lindbergh im Mai 1927 von New York nach Paris.

1919 wurde mit einem umgebauten Bomber De Havilland der regelmässige Passagierflugdienst London-Paris aufgenommen.

Die Geschichte der schweizerischen Luftfahrtgesellschaften, besonders der Swissair, sind im "Swiss Observer" bereits eingehend beschrieben worden.

Weltweit wurden grosse Fortschritte in den dreissiger Jahren gemacht, und 1935 wurde mit dem ersten Douglas DC-3 ein Flugzeug in Betrieb genommen, das mit über 12'000 Exemplaren zum weitverbreitesten Propeller-Passagierflugzeug der Welt werden sollte.

In den dreissiger Jahren gewannen auch Flugboote (wie der "Clipper") grosse Bedeutung, doch verloren sie an Gewichtigkeit nach dem Krieg. Während des Zweiten Weltkrieges erfuhr das ganze Flugwesen rasante Entwicklung. Doppeldecker verschwanden, Eindecker verschiedenster Art erschienen.

Der 27. August 1939 verdient besondere Erwähnung: Zum erstenmal gelang der Flug mit einem Strahlflugzeug, der deutschen "Heinkel He-178". Die Entwicklung ging rasch voran. Das Raketenflugzeug "Bell X1" durchbrach 1947 erstmals die Schallmauer. Es folgte, die "Concorde", der "Airbus", und Schraubenflügler.

1905 gelang es den beiden Schweizern Dufaux, ein Helikoptermodell mit einer Nutzlast aufsteigen zu lassen. Auch diese Entwicklung ging rasch voran, doch erst in den dreissiger Jahren.

Und schliesslich wurde mit dem amerikanischen "Space Shuttle" eine neue Aera der Raumfahrt erschlossen und der Fliegerei eine neue Dimension eröffnet.

Dies ist eine Zusammenfassung des Artikels von Dr Kappler im Bulletin der Schweizerischen Kreditanstalt (Oktober 1983). Im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern kann man die Entwicklung der Fliegerei anschaulich verfolgen.

MM