

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 9 (1933)
Heft: 38

Artikel: Von Julius Cäsar bis zum "Golden Clipper"
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-752517>

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](#)

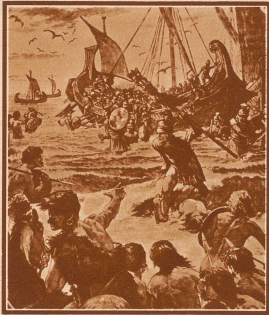
Terms of use

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: 09.04.2026

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

Von Julius Cäsar bis zum «Golden Clipper»



55 vor Christus:
Ein römisches Heer unter Julius Cäsar überquert den Kanal und erobert Britannien

Die Überquerung des Ärmelkanals im Wandel der Zeiten

Seit Jahrtausenden ist die britische Insel das Symbol dessen, was man heute «Autarkie» zu nennen pflegt. Durch den Ärmelkanal vom europäischen Kontinent abgesondert, fühlten sich die Einwohner dieser Insel geschützt gegen jede Art von kontinentalen Einflüssen. Zwar ist der Kanal nicht breit, aber er wird oft von heftigen Stürmen heimgesucht — die erhöhte Windgeschwindigkeit und der Nebel sind also ebenfalls Faktoren, die die «splendid Isolation» der britischen Insel noch vollkommener gestaltet haben. — Wie ein Verbotzeichen wirkte also der Ärmelkanal — abschreckend für die einen, herausfordernd für die andern. Den Reigen der zweiten Kategorie eröffneten schon die antiken Römer, die den Ärmelkanal das erstmal bewußt und im Kampfe überwunden haben. Der Zug Wilhelm des Eroberers und seiner Normannen bewegte sich also — 1000 Jahre später — bereits auf nicht mehr jungfräulichen Wellen... — Den Kriegen folgten, Jahrtausend später, die Helden der Technik. Jeder neue Schritt auf dem Gebiete der Luftfahrt lenkte die Blicke aller auf den Ärmelkanal. Der erste «Montgolfière» hob sich, mit Bemannung, in die Lüfte. Ja, aber wird er den Ärmelkanal überfliegen? — dies war der erste Gedanke, der sich an das wunderbare Ereignis, dem 300000 Pariser beiwohnten, knüpfte. So stark war der verführerische Reiz des Gedankens, daß der erste Flieger der Weltgeschichte, Pilâtre de Rozier, ihm zum Opfer fiel. Zwei andere, der Franzose Jean-Pierre Blanchard und sein Begleiter, der amerikanische Arzt Dr. Jeffries schufen es: am 7. Januar 1785. Sie stiegen auf der englischen Seite des Kanals, in Dover auf und landeten «noch am selben Tage» — so berichten stolz die zeitgenössischen Reporter — einige Kilometer südlich von Calais. — Es vergingen «nur» noch 124 Jahre und Blériot konnte den Kanal mit einem Flugzeug überfliegen, diesmal aber in Richtung Frankreich-England. Einige Tage vorher seichtete sein einziger ernstlich in Betracht kommende Konkurrent Hubert Latham. Er fiel ins Wasser, sein Apparat war vernichtet, er



19. Juli 1909: Der englische Flieger Hubert Latham versucht die Überfliegung des Kanals mit einem Monoplan. Die Transversierung gelingt ihm nicht. Er stürzt ins Meer ab; Flieger und Maschine werden von einem Torpedoboote geborgen. Latham zählt zu den bedeutendsten Pionieren der Fliegerei. Eigenartig ist sein Lebensende. Er fand nicht wie hunderte seiner Kollegen den Tod durch einen Flugunfall, sondern bei der Jagd auf Großwild im Kongo wurde er von einem angeschossenen Büffel aufgespießt



25. Juli 1909: Dem französischen Flieger Blériot gelingt die erste Überquerung des Kanals mit einem Flugzeug schwerer als Luft. Er startet bei Calais und landet nach einem Flug von 27 Minuten glücklich bei Dover. Unser Bild zeigt den kühnen Flieger fünf Minuten nach dem Start bei Calais. Blériot ist der Fliegerei treu geblieben und einer der größten französischen Flugzeugkonstruktoren geworden



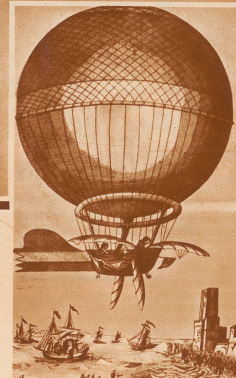
17. Februar 1927: Der französische Rennfahrer Savard durchquert den Ärmelkanal mit dem Wasserverlo. — Bild: Nach der Landung in Calais wird Savard von der Mistinguette, dem berühmten Pariser Reyuestar, beglückwünscht



25. September 1929: Der spanische Ingenieur La Cierva überfliegt zum erstenmal mit dem, von ihm selbst konstruierten Autogiro den Kanal



Heute: Der «Golden Clipper», gegenwärtig das modernste und schnellste Verkehrsflugzeug auf der Linie Paris-London. Zum Überfliegen des Kanals von Dover nach Calais oder umgekehrt (32 km) benötigt der Apparat weniger als 10 Minuten



7. Januar 1785: Die erste Überquerung des Kanals im Ballon durch den französischen Luftfahrer Blanchard und den Amerikaner Dr. Jeffries. Die beiden starteten in Dover, traversierten in zwei-stündiger dramatischer Fahrt die Meerenge und landeten in einem Walde bei Calais. Nach der mutigen Tat wurden sie von König Ludwig XVI. empfangen und von ihm mit einer großen jährlichen Pension belohnt



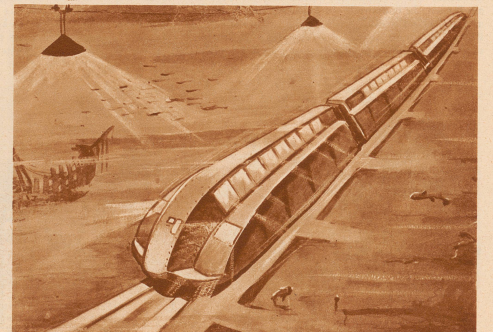
25. August 1925: Der erste Mensch, der den Kanal schwimmend bezwang, der englische Kapitän Webb. Er schwamm von Dover nach Cap Gris Nez und benötigte für die 32 km lange Strecke 18 Std., 45 Min.



7. August 1926: Gertrud Ederle aus Boston, die erste Frau, die die Meerenge durchschwam. In 14 Std., 32 Min. «crawlte» sie vom Cap Gris Nez nach Dover. Im ganzen ist der Kanal bis heute zehnmal durchschwommen worden. Den Rekord hält mit 12 Std., 42 Min. der Deutsche E. Vierkötter

selbst aber wurde gerettet. — Zwischen Blanchard und Blériot fällt die Sportleistung des Kapitän Webb, der am 25. August 1875 den Kanal in Richtung England-Frankreich durchschwamm. Er brauchte dazu 18 Stunden 46 Minuten. — Seit Blériot «befliegen» die Strecke, die er das erstmal zurückzulegen vermochte, einige Dutzend Flugzeuge täglich. Der «Golden Clipper» legt die ganze Strecke in 10 Minuten zurück... Noch immer ist aber der Flug über den Ärmelkanal ein Symbol des Erfolges, wenn es sich um Experimente neuer Art handelt. So hat der spanische Ingenieur La Cierva, von dessen glücklichen Experimenten man schon längst wußte, sich die allgemeine Anerkennung seiner Leistungen erst erkämpft, als er mit seinem Autogiro den Ärmelkanal überflogen hat. — Geht also die «splendid Isolation» der britischen Insel zu Ende? Man hoffte es, im Interesse einer Zusammenfassung der kontinentalen und britischen Kräfte. Hätten die Briten den Glauben an ihre Sonderstellung aufgegeben, so wäre der Tunnelkanal, ein Traum zweier Generationen Kontinentaleuropas, längst zur Wirklichkeit geworden. Soweit sind wir aber noch nicht. Es müßten ganze Luftarme das aus einem südlichen Eck Europas kommand,

London überfliegen und täglich Tausende von Hydroglissuren gleich einer Heuschreckeninvasion über den Kanal hüpfen, — die Engländer werden an ihrer insularen Lage nicht irren werden. Das ging ins Blut und es braucht eine Weile, um es von dort herauszubekommen. — Darum wird es noch Jahrzehnte dauern, bis wir es endlich einmal doch erlebt haben werden, daß man vom Kontinent nach England nicht nur schwimmend, fliegend oder hüpfend, sondern im Eisenbahnwagen wird fahren können.



Ein Zukunftsraum: Nicht ein Tunnel unter dem Ärmelkanal soll eine neue Verbindung schaffen zwischen England und dem Kontinent. Die Ingenieure träumen von viel phantastischeren Dingen: Eine Eisenbahnlinie auf dem Meeresgrund ist das neueste Projekt des Franzosen Gustave Le Roux. Wann wird der erste Unterwasserzug von England nach Frankreich fahren?