Zeitschrift: Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot
Band: 210 (1937)

Artikel: Der dritte Weg
Autor: Dollfus, W.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-656724

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: 06.07.2025

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

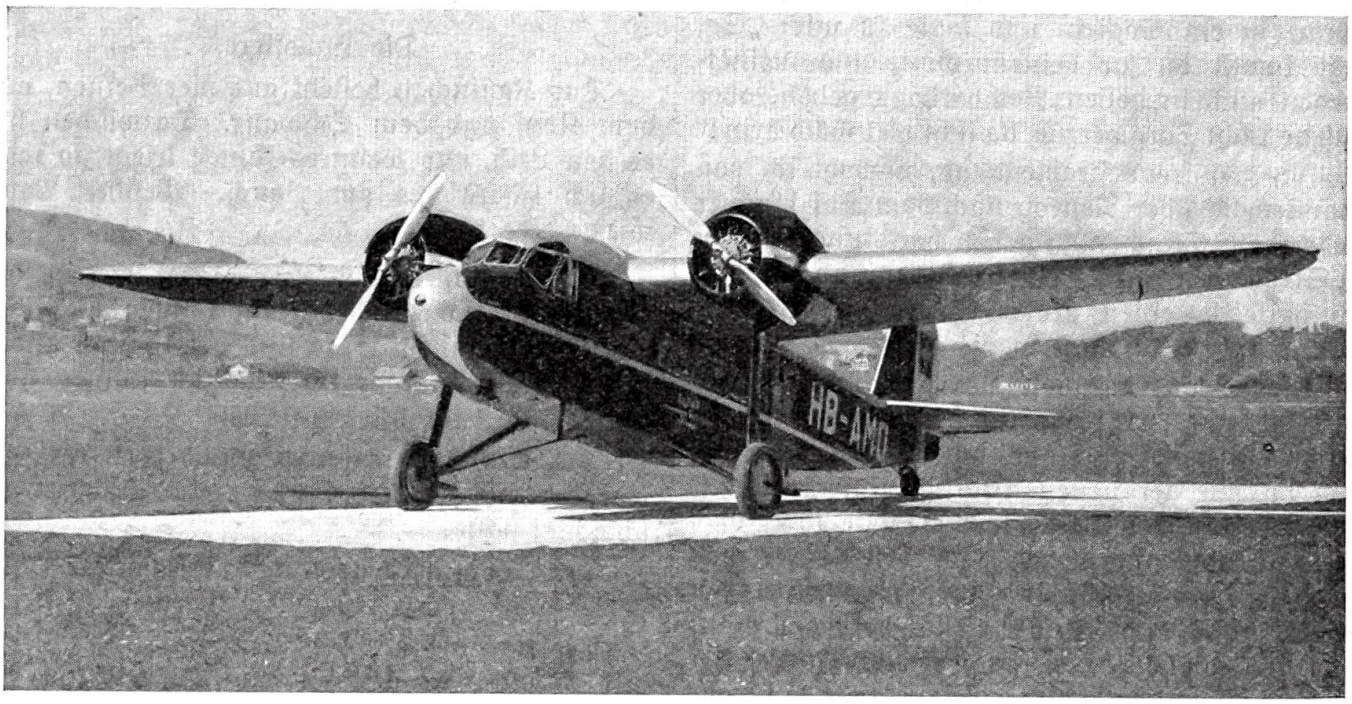
Der dritte Weg.

Von Dr. W. Dollfus, Zürich.

Die Verkehrs- oder Transportmittel bewegen sich auf dem Landweg (Schienen und Straßen), auf dem Seeweg oder in der Luft vorwärts. Zu den beiden alten Verkehrswegen, deren Geschichte bis in eine urferne Vergangenheit zurückverfolgt werden kann, hat sich der dritte Weg, der Luftweg, erst in allerjüngster Zeit hinzugesellt. Der Wunsch, gleich dem Vogel frei im Äther dahinzusegeln, ist zwar so alt wie die Menschheit selbst. Märchen und Mythen aller Völker und Zeiten erzählen davon. Es ist dem schöpferischen Geist moderner Naturwissenschaft und Technik vorbehalten geblieben, diesem Traum zur Wirklichkeit zu verhelfen.

Schon vor 150 Jahren — genauer: am 21. November 1783 — betraten erstmalig zwei Menschen das Luftreich. Es war dies anläßlich des ersten Ballonfluges, den zwei französische Edelleute von Paris aus unternahmen. Aber diese erste technische Lösung, der mit Heißluft oder Gas gefüllte Ballon, befriedigte nicht, da er steuerlos war, blieb er ein Spiel der Winde. In den Vögeln und Insekten sah der Mensch ein anderes Vorbild vor sich.

Bahnbrechend waren die mehr als 100 Jahre später erfolgten Gleitflüge des Deutschen Lilienthal, der 1896 den Opfertod des Erfinders starb. Erst seit dem Aufkommen des modernen Automobils, das im Benzinmotor die leistungsfähige und zugleich leichte Kraftquelle lieferte, konnte das mechanische Flugproblem auch praktisch gelöst werden. Am 17. Dezember 1903 gelang den Gebrüdern Wright der erste Flug mit einem Motorflugzeug, der 52 Sekunden dauerte. 1909 überflog Blériot den Ärmelkanal in 32 Minuten. Der dritte Weg war endgültig erobert.



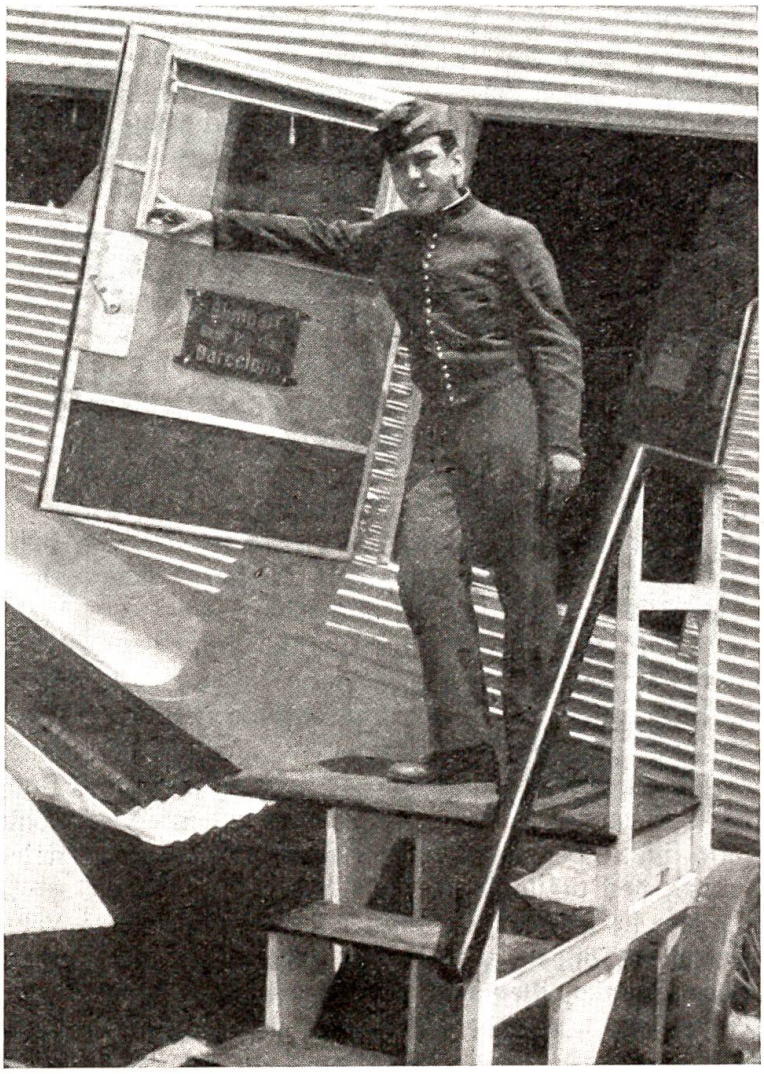
Das neue Koolhoven F. K. 50-Expreßflugzeug der „Alpar" Bern.

Der wichtigste Teil des zivilen Flugwesens ist der Luftverkehr. Wir verstehen darunter die fahrplanmäßige Beförderung von Personen, Post und Gütern mittelst Luftfahrzeugen. Daneben gibt es noch die kommerzielle Flugtouristik, z. B. Rund- und Alpenflüge, ferner Taxiflüge auf Bestellung, Krankentransporte und den Flug-Photobetrieb. Damit ist das Tätigkeitsgebiet einer Fluggesellschaft, wie z. B. der «Swissair»

in Zürich oder der „Alpar" in Bern, kurz umrissen.

Gegenüber dem Land- und Seeweg besitzt der Luftweg den gewaltigen Vorteil, daß er räumlich nicht begrenzt ist. Was verstehen wir darunter? Man überlege folgendes: Wer eine größere Reise unternimmt, sagen wir nach einem anderen Kontinent, der wird öfters das Verkehrsmittel zu wechseln haben. Er wird teils mit der Bahn, teils mit dem Schiff, manchmal auch mit dem Automobil reisen. Das Luftfahrzeug, gleichgültig ob Flugzeug oder Luftschiff, kann theoretisch — und in einer nahen Zukunft auch praktisch — von einem ganz beliebigen Punkte der Erde zu einem anderen fliegen. Es spielt dabei keine Rolle, ob dazwischen Meere und Flüsse, Gebirge und Wüsten, Urwälder oder Sumpfgebiete liegen. Man fliegt heute mit ein und demselben Flugzeug in 6 Tagen über drei Kontinente von Amsterdam nach Batavia oder in 12 Tagen von London nach Australien. Oder man kann in Friedrichshafen am Bodensee im neuen Zeppelin eine bequeme Kabine mieten und diese erst verlassen, wenn man drei Tage später jenseits des Ozeans und des Äquators in Rio de Janeiro landet.

Der Luftraum ist frei von Hindernissen. Es ist naheliegend, daß in diesem freien Raum auch die größten Geschwindigkeiten entwickelt werden können. Das Durchschnittstempo eines großen Verkehrsflugzeuges erreicht 300 km pro Stunde. Jagdflugzeuge bringen es bereits auf 480 km, für Rennflugzeuge liegt der Weltrekord bei 700 km.



Bitte einsteigen!
Zwischenlandung des Flugzeuges Stuttgart–Barcelona auf dem Flugplatz Genf-Cointrin.

Man wird nun bestimmt die Frage stellen, ob der Luftverkehr nicht eine neue, böse Konkurrenz für unsere Bahnen sei. Hierzu ist folgendes zu sagen. Das Flugzeug ist das beste Verkehrsmittel für große Entfernungen, d. h. für mindestens 300 km lange Strecken. Auf einer kurzen Strecke, wie z. B. zwischen den größern Städten unseres Landes, wird auch das schnellste Flugzeug nur einen verhältnismäßig bescheidenen Zeitgewinn gegenüber der Bahn erzielen können. Die beiden Fahrten mit dem Auto von der Stadt zum Flugplatz hinaus und vom Zielpunkt wieder zurück in die Stadt verschlingen zusammen schon bis 70 Minuten, was z. B. genau der reinen Flugzeit von Genf nach Zürich entspricht! Diese 70 Verlustminuten spielen anderseits aber nur eine geringe Rolle, wenn man von Basel nach London fliegt, was heute mit der «Swissair» tagtäglich, Sommer und Winter, ohne weiteres in 170 Minuten möglich ist.

Ein weiterer Faktor, der die Konkurrenz für die Bahn ungefährlich macht, liegt noch in der Leistungsfähigkeit des Flugzeuges. Ein modernes

Schnellflugzeug befördert im Durchschnitt 14—16 Passagiere und verkehrt auf den meisten Fernlinien von der Schweiz aus nach dem Ausland zweimal (im Winter einmal) in jeder Richtung. Wir haben also ein tägliches „Angebot" von maximal 28—32 Sitzplätzen, das ist weniger als die Hälfte der Plätze eines vierachsigen Eisenbahnwagens. Auch dem Gewichte nach verfügt das größte Verkehrsflugzeug nur über einen Bruchteil der Ladefähigkeit eines einzigen Güterwagens. Für den Personen-, Güter- und Gepäckverkehr wird es kaum je ein Massenverkehrsmittel werden, was ja gerade das wesentlichste Merkmal der Eisenbahn ist. Davon abgesehen, wird der Luftverkehr notwendigerweise immer viel höhere Transportkosten verursachen als die übrigen Verkehrsmittel zu Lande und zu Wasser. Geschwindigkeit will immer bezahlt sein.

Der Luftverkehr ist somit für die alten Verkehrsmittel keine Konkurrenz, sondern viel eher eine Ergänzung. Es ist bekannt, daß die I. Klasse bei der Eisenbahn nie rentiert hat, daß sowohl die berühmten Luxuszüge als die schwimmenden Hotelpaläste auf dem Weltmeer kein gutes Geschäft sind. Der mit großem Komfort reisende Tourist, der pressante Geschäftsmann, der hohe Beamte, sie wenden sich immer mehr dem Luftverkehr zu, bilden aber in der Gesamtheit des internationalen Reiseverkehrs nur eine schwache Minderheit. Der Eisenbahn und der Schiffahrt bleibt noch ein weites Arbeitsfeld in der Bewältigung der Massenkundschaft und im Transport wohlfeiler Schwergüter erhalten.

Unsere Heimat ist ein kleines Binnenland, das nirgends direkten Anschluß an das Weltmeer hat. Um in die Welt hinauszukommen sind wir auf Gnade und Ungnade mächtiger Nachbarländer angewiesen. Das Flugzeug hat uns aber die Eroberung eines noch viel umfassenderen Meeres gebracht: des alle Länder der Welt gleichmäßig umspülenden Luftmeeres. Mit der Erschließung dieses dritten Weges hat die Schweiz aufgehört, ein Binnenland zu sein: die Türe zur Welt steht offen.

Druckfehler.

„Empfehle meine vorzüglichen, in Bordeaux persönlich getauften Rotweine!"

Die Lehrgotte wird als Jungfer engagiert.

Von Gertrud Egger.

Bethli Amstutz hatte vier Jahre umsonst eine Stelle als Lehrerin gesucht. An einem schönen Nachmittag Ende Mai zog unsere Jungfer aus, nicht um das Fürchten zu lernen, sondern um sich einem Schulpräsidenten und seinem ganzen Stab vorzustellen. Diese Prozedur war Bethli gewohnt.

Im betreffenden Ort wurde sie nach dem Haus des Schmiedmeisters Großenbacher gewiesen. Oben am Kirchrain stand auch schon die Schmiede mit weitausladendem Dach, rechts das Wohnhaus, links die Werkstätte.

Aus der Haustür trat ein Mann, wohl der Besitzer. Bethli spürte schon wieder ihr Herz schwach werden, wie bei allen derartigen Vorstellungstournees. Vier Jahre Abweisungen hatten das ohnehin scheue Ding nicht vertrauensvoller gemacht. Zu seiner Ehre sei zwar gesagt, daß Bethli im Grund unerschrocken war und nie zauderte, sich in Unbekanntes hineinzuwagen. Doch diese ganze Beherztheit war nur noch Willensantrieb, sie hatte im Grunde längst einer tiefen Mutlosigkeit Platz gemacht.

„Was wird es mir helfen?" denkt die junge Lehrgotte vor dem Manne da. Sie kommt sich gar nicht als Schulstubengott vor. „Was wird's mir helfen, daß ich meine paar Franken Verdientes wieder für diese Vorstellereien hergebe? Da kommen fünfzig andere. Die haben Onkel und Tanten im Dorf, und ich bin ohne Götti." Der ganze Zauber hing einem schließlich zum Halse heraus. Mit seinen zweiflerischen Gefühlen stand das Mädchen vor dem Orts- und Schulgewaltigen, just in der rechten Stimmung, um als Auserwählte von hinnen zu gehen. Es nahm sich zwar zusammen und sah keck in die Welt. Der stämmige Mann mit den Eisenstangen über der Schulter sah nicht eben unwirsch aus, aber Bethli glaubte zu bemerken, daß er sie mit dem üblichen Bedenken musterte: „Da braucht's schon eine massivere." Der Mann hatte auch recht. Bethli konnte freilich schon längst nicht mehr einstimmen in den städtischen Lobpreis der schlanken Linie. Amazonentyp war unter Umständen ein recht beschwerlicher Luxus für Leute ohne Geld und mit dem brennenden Wunsch nach einem Arbeits-