

Vergessene Flugzeugkonstrukteure

Autor(en): **Mathys, F.K.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): - **(1967)**

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-987720>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

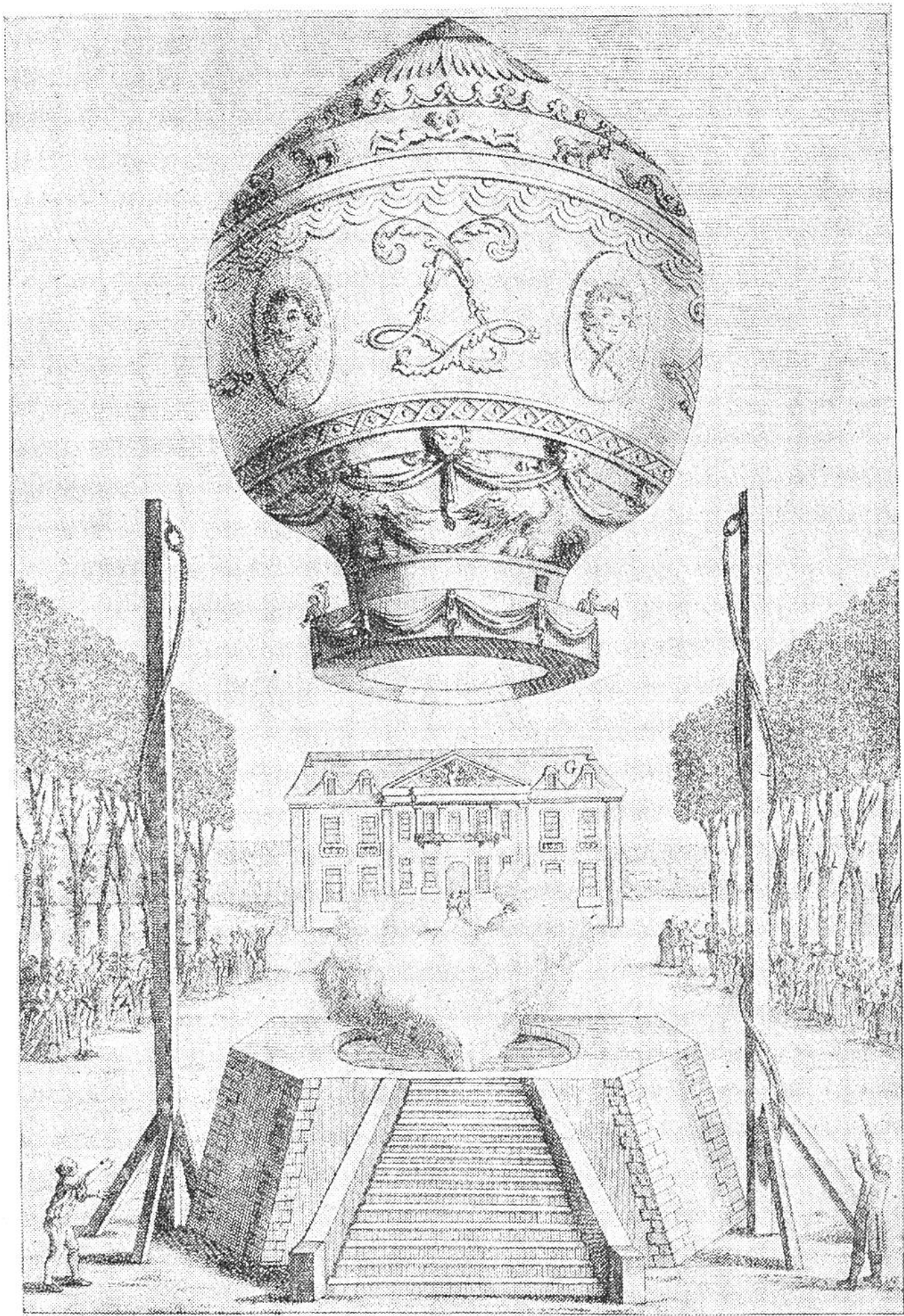
Vergessene Flugzeugkonstrukteure

Man könnte die erste Hälfte unseres Jahrhunderts als Ikarische Epoche bezeichnen, benannt nach dem Sohn des Dädalus aus der griechischen Sagenwelt. Dädalus hatte sich und seinem Sohn Ikarus aus Vogelfedern Flügel gebastelt und diese mit Wachs an die Arme gekittet. Entgegen dem Rat des Vaters flog Ikarus zu hoch, die Sonne schmolz ihm das Wachs, und er stürzte tödlich ins Meer ab. In dieser und vielen andern Sagen und Mären spiegelt sich der uralte Wunschtraum der Menschheit, es den Vögeln gleichzutun. Freilich sollten Jahrtausende verstreichen, ehe so etwas möglich wurde. Hunderte von Erfindern haben zu allen Zeiten Versuche gemacht, ohne Erfolg zu haben. Doch erst seitdem sich die Gebrüder Montgolfier am 5. Juni 1783 im französischen Städtchen Annonay erstmals mit dem von ihnen konstruierten Heissluftballon in den Äther erhoben, war der erste Schritt zur Eroberung des Luftmeeres getan. Vielerorts fanden nun Demonstrationen von Ballonaufstiegen statt und begeisterten die in grossen Massen herbeigeströmten Neugierigen. Lange ehe man nun an ein vogelähnliches Flugzeug dachte, beschäftigten sich die Konstrukteure damit, die Luftschiffe lenkbar zu machen, bis deren letzter, Graf Zeppelin, 1895 das erste brauchbare lenkbare Luftfahrzeug mit hintereinander angeordneten Tragkörpern patentieren liess. Doch der Sieg sollte nicht den mit Gas gefüllten Ballonen gebühren, sondern dem Flugzeug mit



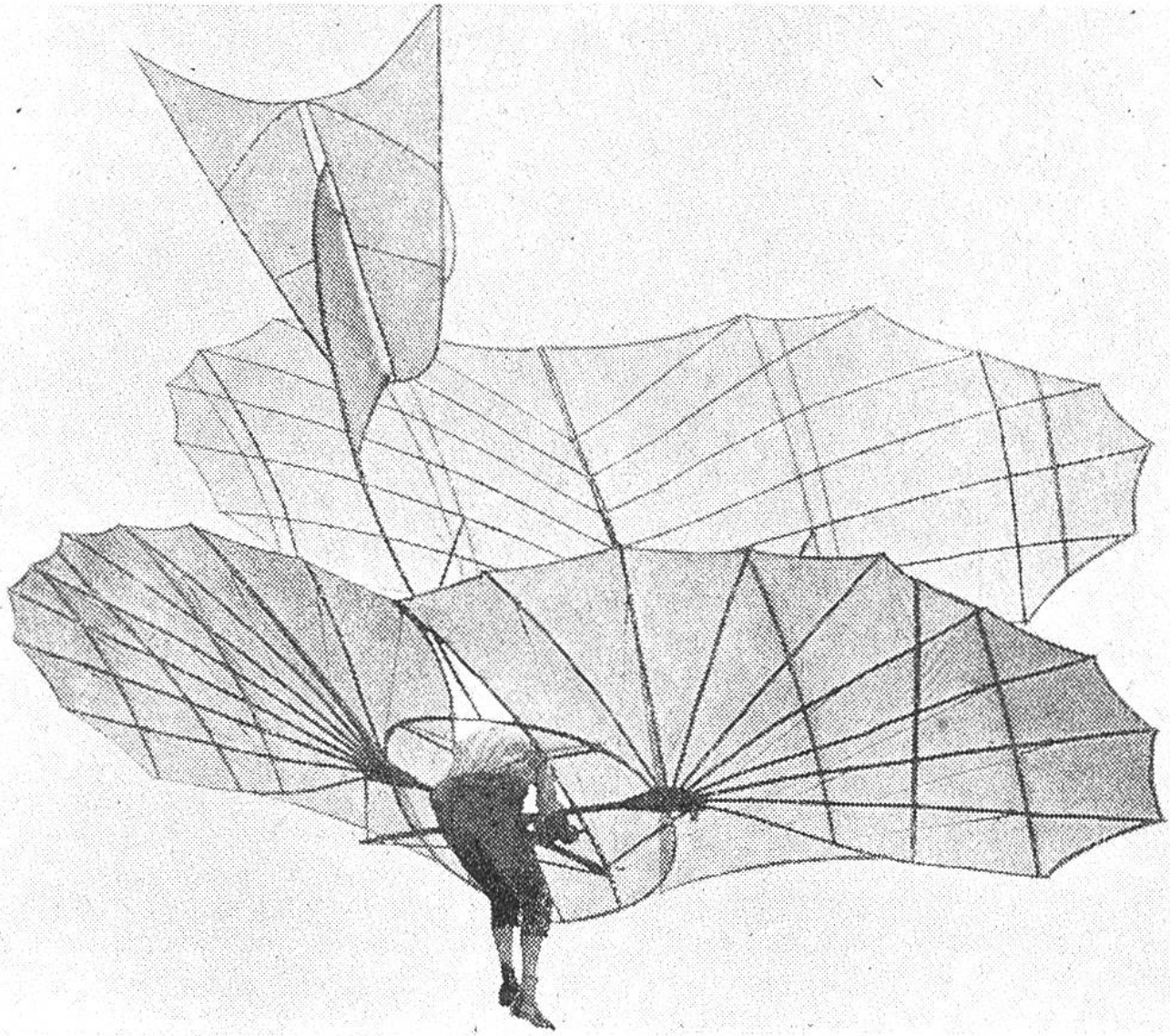
Im Jahre 1865 stellte eine Braut unter Beweis, dass sie weder an Schwindelgefühlen noch an Lampenfieber litt, indem sie sich hoch über New York in einem Ballonkorb trauen liess. Achtzig Jahre vor ihr war die erste Frau als Passagier in Lyon in einem Ballon aufgestiegen.

Nachdem die Gebrüder Montgolfier im Jahre 1783 verschiedene Aufstiege der mit Heissluft gefüllten Fesselballone gewagt hatten, startete am 21. November 1783 erstmals ein mit Heissluft gefüllter Freiballon.



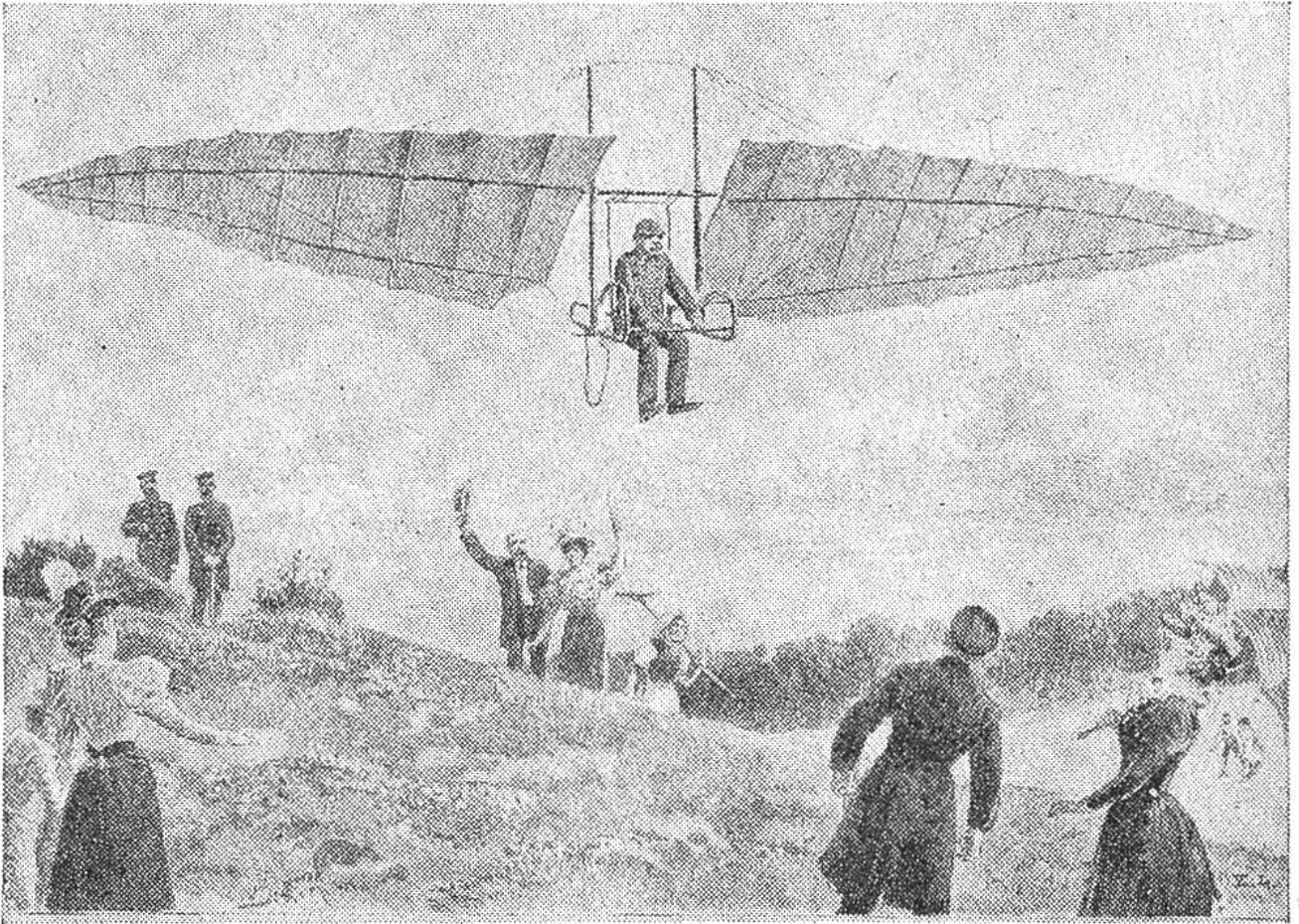
Tragflächen. 1808 machte erstmals der aus dem Baselbiet gebürtige Uhrmacher Jakob Degen mit seinen Flugmaschinenkonstruktionen von sich hören. Zweifellos war er der erste und bedeutendste Flugpraktiker bis zu Otto Lilienthal. In einem Reitsaal, den ihm die Stadt Wien zur Verfügung gestellt hatte, führte er seinen durch Muskelkraft betriebenen Schlagflügelapparat vor und erhob sich bis zur Decke des Raumes. Auch ein Hub-schraubermodell entwarf er schon damals, das 1817 bei einer Demonstration in Wien 160 m hoch gestiegen sein soll. Solche Konstrukteure, die meist in der Geschichte des Flugzeugbaues ungenannt blieben, haben wertvollste Vorarbeit für das Zeitalter des Düsen- und Raketenantriebes geleistet. 1847 veröffentlichte die damals weitverbreitete «Leipziger Illustrierte Zeitung» das Projekt eines ungenannten Mannes, der erkannt hatte, dass sich ein Flugzeug wohl mit Dampfkraft antreiben liesse, dass aber Tender und Heizung den Apparat zu sehr belasten würden. Er suchte nach andern Antriebsmitteln und wollte die Flatterflügel seiner Maschine mittels Rückstoss, durch Explosion von Schiesspulver in einem Tank, antreiben. Leider wollte niemand die Versuche finanzieren. Der Berner Samuel Johannes Pauli (1766–1818) liess sich 1815 in London von König Georg III. ein Patent geben für Lufttransportmittel, welche durch Naturkräfte oder durch chemische oder mechanische Kräfte bewegt werden sollen, und plante den Luftverkehr England–Schweiz. Mehr als ein halbes Jahrhundert später trat der Hamburger Wilhelm Krippner mit einer kurios anmutenden Maschine vor die Öffentlichkeit. Er hängte sein Flugzeug zwischen Ballonen auf und wollte es 1874 mit elastischen Rudern oder Flügeln fortbewegen, in jeder beliebigen Bewegung, wie er in seiner 1874 erschienenen Druckschrift behauptete.

Muskelkraftflugzeuge, sich in die Luft erhebende Fahrräder und ähnliche Maschinen beschäftigten noch bis zur Jahrhundertwende viele Bastler und Flugpioniere, ja noch heute laboriert der als Flieger und Konstrukteur längst zu Ruhm gelangte, über



Seit den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts beschäftigten sich die Gebrüder Otto und Gustav Lilienthal mit Flugproblemen, studierten eifrig den Flug der Vögel und Insekten und bauten Gleitflieger. Otto stürzte 1896 mit einem solchen Flugzeug tödlich ab, nachdem er mehr als 2000 Flüge unternommen hatte. Auf dem Bild hängt Otto in seinem Gleit-Doppeldecker.

achtzigjährige Henri Dufaux in Genf an dem Problem herum. Dass sich auch Arnold Böcklin, der berühmte Kunstmaler, zwischen 1881 und 1885 damit beschäftigte, Flugmaschinen zu entwerfen, dürfte nur wenigen Kennern bekannt sein. Auch Giovanni Segantini, der in Italien geborene und bis zu seinem Tode im Engadin wirkende Kunstmaler, hat, wie später sein Sohn



Mit weniger Erfolg als die Lilienthals beschäftigte sich der Berliner Konstrukteur Buttenstedt mit dem Bau von Gleitfliegern, mit welchen er von einer Anhöhe talwärts glitt. Die Flügel seines Apparates blieben vollkommen unbeweglich und höhlten sich auch bei Wind nicht ein. Das Bild stammt aus dem Jahre 1898.

Gottardo auch, sich vor der Jahrhundertwende ernsthaft mit Flugzeugkonstruktionen abgegeben.

Während des Ersten Weltkrieges von 1914–1918 wurden die Flugzeuge ständig weiterentwickelt. Heute sind in Amerika und Russland Maschinen geplant, die zwischen 700 und 1000 Fluggäste über die Kontinente tragen können.

F. K. Mathys