

"Ville de Lucerne"

Autor(en): **Hug, Martin**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **11 (1935)**

Heft 28

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-755340>

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.

«Ville de Lucerne»

Am 24. Juli 1910 begannen in Luzern die Fahrten des ersten gewerbmäßigen Passagier-Motorluftfahrt-Unternehmens der Welt.

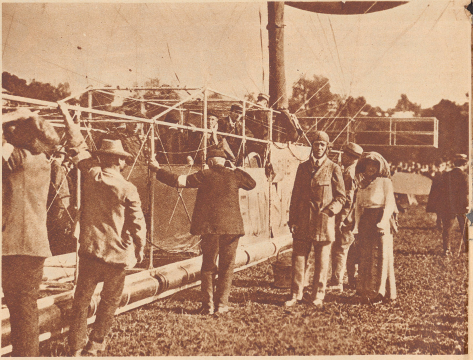
VON MARTIN HUG



Das Betriebspersonal des Luftschiffes «Stadt Luzern». (x) Direktor und Chefpilot F. Altwald aus Paris, (y) Ingenieur Fritz Bell, Luzern, Bauleiter der Luftschiffhalle und Chef der Start- und Landungsmannschaft.

und fertig. Sie erfolgte am 24. Juli 1910. Viele Zehntausende von Neugierigen aus der ganzen Schweiz waren nach Luzern gekommen, um den historischen Moment der Eröffnung der ersten schweizerischen Luftschiffstation miterleben. Ueber das Ereignis wurde nicht nur von den begeisterten Zeitungsverlegern der Schweiz spaltenlang berichtet, sondern auch die große Weltpresse befaßte sich eingehend damit. Ganz besonders waren es deutsche Zeitungen, die den Erfolg des französisch-schweizerischen Luftfahrtunternehmens ausführlich besprachen und ihm mit dem damaligen Mißgeschick der deutschen Betreibungen auf diesem Gebiete in Parallele stellten. Sofort nach der glänzend verlaufenen Eröffnungsfahrt am 24. Juli nahm das unsterbliche Astra-Luftschiff,

Wer weiß noch davon, daß vor 25 Jahren in Luzern eine Luftschiffstation existierte? Daß in den Jahren 1910-1914 mit Luftschiffen, Land- und Wasserflugzeugen Hunderte von fremden und einheimischen Fluggeistertern über dem Vierwaldstättersee spazieren flogen? Wohl wurden bereits im Jahre 1909 auf den Internationalen Ausstellungen von Nancy und Frankfurt a. M. beraubte Passagierflüge mit Luftschiffen ausgeführt, aber diese Flüge hatten lediglich Gelegenheits- und Versuchcharakter. Luzern, dem damals bevorzugten Fremdenzentrum der Schweiz, blieb es vorbehalten, das erste gewerbmäßige Unternehmen der Passagiermotorluftfahrt ins Leben zu rufen. Das war eine große, kühne Tat schweizerischen Unternehmertums, die einen unersättlichen Glauben an die Zukunft der Luftfahrt voraussetzte. Am 10. Februar 1910 erschien der Gründungsprospekt der Genossenschaft «Aéro» in Luzern, die gemeinsam mit der «Compagnie Générale Transaéro» in Paris den Luftschiffbetrieb durchzuführen sich entschlossen hatte. Am 12. März wurde mit dem Bau der Luftschiffhalle und der Wasserstoffgasfabrik auf dem Tribünenmoos in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe Luzern begonnen. In genau 111 Arbeitstagen war trotz der Überwärmungskalamitäten dieses heißen Sommers alles für die Betriebsaufnahme fix



Die Landung des Luftschiffes «Stadt Luzern» auf der Wollishofer Allmend bei Zürich am 30. September 1910. Dieser Flug nach Zürich war der größte Rad, den das Luftschiff von seiner Basis Luzern aus ausführte. Die Fahrt von Luzern über Källschäp nach Zürich dauerte 1 Stunde, 10 Minuten, der Rückflug am Abend ebensolang.

das in Frankreich gebaut und auf den Namen «Stadt Luzern» getauft worden war, die Fahrten auf. Vom 24. Juli bis 15. Oktober 1910 wurden 56 Aufstiege mit 235 Passagieren — 51 Damen und 184 Herren — ohne den geringsten Unfall ausgeführt. Die Flüge dauerten ungefähr 30-45 Minuten und kosteten 100 Franken pro Teilnehmer. Die Passagiere rekrutierten sich aus 14 Nationen; darunter war die Schweiz mit 81, Nordamerika mit 64, Frankreich mit 31, Rußland mit 21, Fahrgästen vertreten. Gewöhnlich führten die Flüge über die Stadt und ihre unmittelbare Umgebung. Doch wurden in dieser Saison auch einige größere Exkursionen von zwei- und mehrtägiger Flugdauer angeführt. So eine Fahrt nach München, eine solche rings um die Rhod und am 30. September 1910 ein Flug nach Zürich mit einer Landung auf der Wollishofer Allmend. Auch die folgenden Jahre 1911/12/13 herrschte reger Luftverkehr in Luzern. Teils war es das deutsche Luftschiff «Pateval VI», das elegant seine Schiffe über dem Vierwaldstättersee zog, teils waren es schon Flugzeuge schwerer als Luft, die von den ersten Pionieren der Aviatik mit sicherer Hand über Stadt und See gesteuert wurden. Der Krieausbruch setzte allen weiteren großen Plänen ein Ende.



Im Winter 1910/11 wurde die Luftschiffhalle zur großen Freude der Luzerner Jugend in einen Eisplatz umgewandelt. Als der Krieg jeden Luftschiffverkehr in der Schweiz lahmlegte, diente das mächtige Gebäude während der Genesungszeit als Heu- und Strohlager der Schweizer Armee. Nach dem Kriege wurde die Halle abgebrochen.

«Stadt Luzern» war ein unsterbliches Luftschiff, ebenso in den französischen Luftschiffwerken der «Aéro-Gesellschaft» in Paris. Der Ballonkörper war aus gummierten, durchgibt gefärbtem Baumwollstoff hergestellt. Er hatte eine Länge von 60 Metern, einen großen Durchmesser von 1250 Metern und einen Rauminhalt von 9500 Kubikmetern. Zur Füllung dieses Wasserstoffes im Ballonkörper bedient sich ein sogenanntes Ballonet, das in ein Luftschiff, welches von der Luftschiffhalle aus durch den auf dem Ballon gut sicheren Schornstein mit gewöhnlicher atmosphärischer Luft aufgeblasen werden konnte. Dieser Luftschiff diente dazu, die Volumenveränderungen des Gases auszugleichen und im Ballonkörper zu dessen Füllung einen gewissen konstanten Druck zu erhalten. Zweckmäßig des geringeren, spezifischeren Gewichtes am Heck des Ballonkörpers waren die Schraubenpropeller, welche ein Stampfen und Rollen des Luftschiffes vermittelten, angebracht. Angetrieben wurde das Luftschiff durch einen 110 PS (Horsepower) Motor, der in den vorderen Teil der Gondel eingebaut war. Der Propeller war aus Holz und hatte eine Länge von 4,5 Metern. Hinter dem Motor stand ein etwa ebener Plan für die Führer und Lärer anschließend der Passagierumgebung. Die Besatzung der «Stadt Luzern» umfaßte gewöhnlich fünf Mann, und zwar einen Chefpiloten, zwei Hilfspiloten und zwei Mechaniker. In der geringsten, offenen Gondel konnten acht Passagiere Platz nehmen. Zwischen Ballonkörper und Gondel lag ein Korb, in dem zwei Piloten und zwei Mechaniker, sowie ein zweifelhafte Höhenmesser, montiert waren, um das Steigen oder Fallen abgelesen werden konnte. Am Heck des Gondelstrügens war das zweifelhafte Seitensteuer montiert.

Der erste Start des Luftschiffes «Stadt Luzern» am 24. Juli 1910, dem Eröffnungstage des ersten gewerbmäßigen Unternehmens der Passagier-Motorluftfahrt der Welt auf dem Tribünenmoos bei Luzern.

