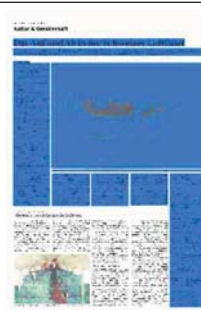


Gesamt

Tages-Anzeiger  
8021 Zürich  
044/ 248 41 11  
www.tagesanzeiger.ch

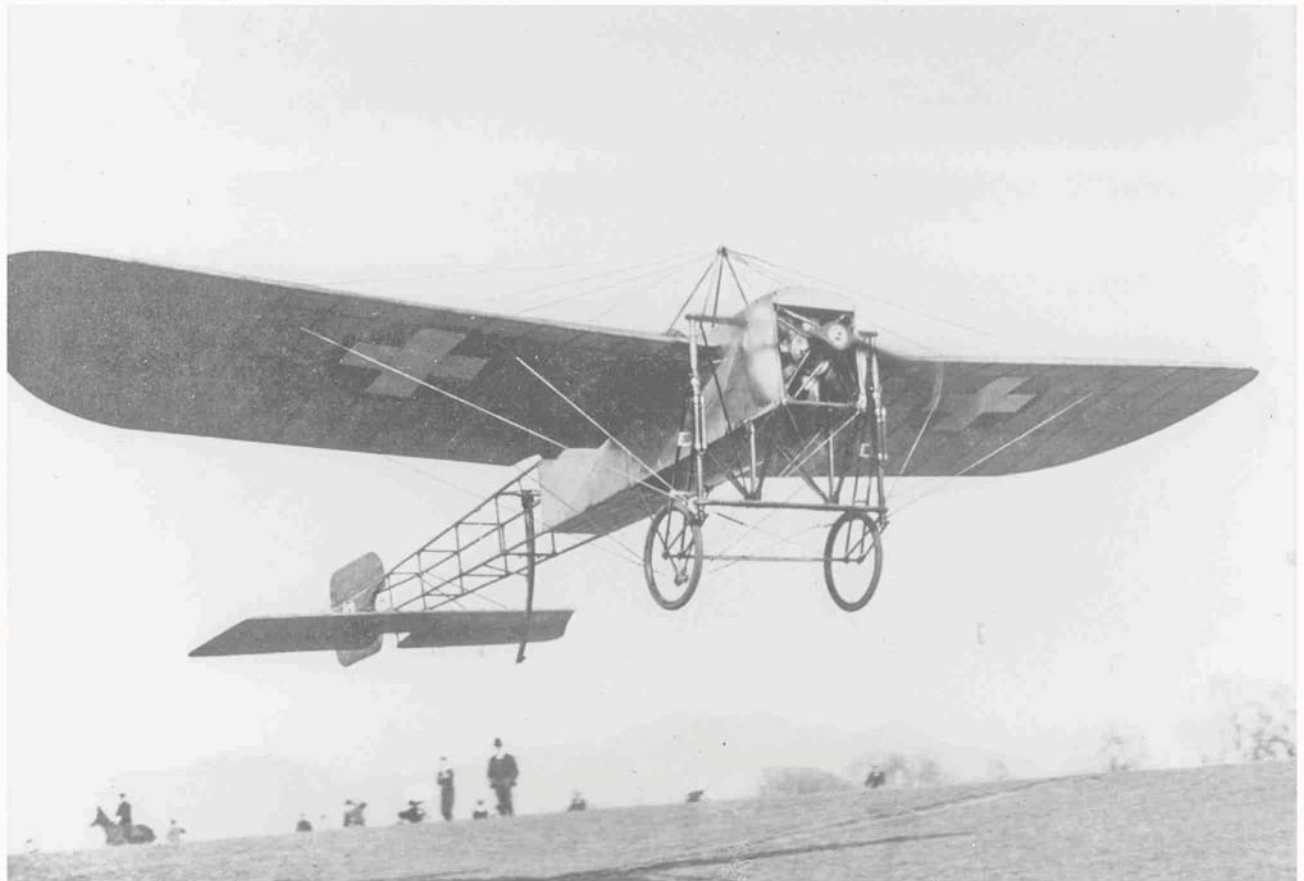
Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 212'207  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 645.7  
Abo-Nr.: 1073485  
Seite: 35  
Fläche: 78'918 mm<sup>2</sup>

## Das Auf und Ab in der Schweizer Luftfahrt

1903 begann das Zeitalter des Motorflugs, seit 1910 ist auch die Schweiz dabei. Aus einem Erfinderwettstreit und tollkühnen Schaugeschäft ist ein Verkehrssystem geworden. Eine Sonderschau im Verkehrshaus Luzern führt zu den Ursprüngen der Luftfahrt.



Ein französischer Flieger für einen Schweizer Rekord: Mit der Blériot XI gelang es dem Peruaner Geo Chavez 1910, den Simplonpass zu überfliegen. Foto: Archiv Aero Revue

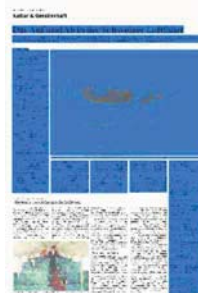
### Von Walter Jäggi

«Es wird noch so Verrückte geben, die in der Luft herumfliegen», sprach mein Ururgrossvater zu meiner Grossmutter, als Eisenbahnbarone Ende des 19. Jahrhunderts ihre Gleise durch seinen Baumgarten legten. Diese Verrückten liessen nicht lange auf sich warten. Noch ehe die Dampfbahn das letzte Dorf im Kanton Zürich erreicht hatte, kam aus Amerika die Kunde von Flugapparaten, die anders als Ballone und Luftschiffe schwerer als Luft waren. Und während der Zeppelin die Menschen verblüffte und 1910 in Luzern die erste Luftschiffstation der Schweiz eingerichtet wurde, machte schon der erste Schweizer sein Brevet auf einem Motorflugzeug. Ein Westschweizer startete eine Epoche: Ernest Failloubaz war 18 Jahre alt, als er am 10. Mai 1910 in Avenches zum Erstflug mit dem ersten in der Schweiz gebauten Flugzeug abhob. Er absolvierte auch den ersten Städteflug im Land - verstanden wurde darunter die Strecke Avenches-Payerne. Failloubaz erhielt das Flugbrevet Nummer 1 des Aero-Clubs der Schweiz. Er baute selber Flugzeuge und bildete Piloten aus. Mit 27 starb er krank und verarmt. In der Sonderausstellung «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz» im Verkehrshaus in Luzern ist die goldene Taschenuhr derzeit zu sehen, die der Pionier vom Bundesrat erhalten hatte. Die Frühzeit der Fliegerei war geprägt von Experimenten auf oft zweifelhafter Wissensgrundlage, von bisweilen leichtsinnigen Versuchen, von wilden Wettbewerben und spektakulären Schaufliegen; sie hatte viele tragische Helden. Das Schicksal des Peruaners Geo Chavez, dem im Herbst 1910 der Alpenflug von Brig nach Domodossola gelang, der aber kurz vor der Landung zu Tode stürzte, bewegte das Publikum. Ebenso der Unfall des Wetteringer Aviatikers und Gastwirts Hans Schmid, der 1911 als erster Schweizer in der Fliegerei zu Tode kam. Von ihm sind in Luzern

Gesamt

Tages-Anzeiger  
8021 Zürich  
044/ 248 41 11  
www.tagesanzeiger.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 212'207  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 645.7  
Abo-Nr.: 1073485  
Seite: 35  
Fläche: 78'918 mm<sup>2</sup>

halb verkohlte Akten zu sehen, die er auf seinem Todesflug bei sich hatte.

## Pioniere und Profis

Nach dem Ersten Weltkrieg änderte sich die Situation sehr schnell. Die Methode «Versuch und Irrtum» wurde von professioneller Technik abgelöst, und das Geschäft lockte. 1919 wurde die erste Schweizer Fluggesellschaft gegründet: Comte, Mittelholzer & Co., mit Sitz in Schwamendingen. 1922 wurde die erste Linienverbindung (Genf-Zürich-Nürnberg) in Betrieb genommen. 1931 entstand aus den Konkurrenten Ad Astra und Balair die Swissair. Sie blieb nicht von Abstürzen verschont, auch wenn sie bald einen ausgezeichneten Ruf erlangte. Einen Eindruck vom damaligen Flugkomfort geben Originalobjekte in der renovierten Luftfahrthalle des Verkehrshauses.

1945 wurde Zürich offiziell zum «interkontinentalen Flughafen» erklärt. Kurze Zeit später kaufte der Bund auf eigene Rechnung zwei der damals modernsten Langstreckenflugzeuge des Typs DC6 und stellte sie der Swissair mietweise zur Verfügung. 1960 begann mit DC8 und Caravelle das Zeitalter der Jets und damit des Massenverkehrs in der Luft. Diese Blütezeit der Swissair ist inzwischen nur noch im Museum an ein paar Schaustücken und Videoclips zu sehen. 2001 musste die Gesellschaft unter den ungläubigen Augen des Publikums die Aktivitäten einstellen. Die Modelle der Swissair-Flugzeuge teilen sich jetzt die Vitrinen mit denen anderer gescheiterter Unternehmen.

Die ständige Luftfahrtausstellung und die Sonderschau im Verkehrshaus zeigen mit viel historischem Originalmaterial die Ursprünge der Luftfahrt. Wenn man sich Mühe gibt, kann man sogar lernen, warum ein Flugzeug eigentlich fliegt und welches Wetter es dazu braucht. Zu entdecken sind auch unbekannte Seiten der Luftfahrt. Etwa die Geschichte des Genfer Hobbykonstruktors Robert Stierlin, der eigene Helikopter entwickelte und der 1969 zusammen mit einem Passagier zu Tode stürzte.

Ein Diorama erinnert an den von der Firma Pilatus gebauten Transpor-

ter, der unter dem Namen «Yeti» 1960 internationale Schlagzeilen machte. Das bergtüchtige Flugzeug wurde mit grossem Erfolg bei einer Schweizer Dhaulagiri-Expedition eingesetzt (der Flieger erlitt am Ende aber Totalschaden). Die Schweizer Luftfahrtindustrie präsentiert in Luzern auch ihre heutigen Spitzenprodukte, zum grossen Teil verborgene Hightechbestandteile für Flugzeugstrukturen, zum Teil aber auch sehr sichtbare Komfortelemente wie Flugzeugteppiche und -sitze (siehe Artikel links).

## Faszination Fliegerei

Die Luftfahrt sichert in der Schweiz heute laut der Branchenorganisation Aerosuisse 180 000 Arbeitsplätze. Dass die Fliegerei nicht nur ein mächtiges Verkehrssystem mit allen Vor- und Nachteilen geworden ist, zeigt im Verkehrshaus der Aero-Club an seinen verschiedenen Aktivitäten vom Modellflug bis zum Gleitschirmsport. Und dass Flugzeuge noch immer Emotionen wecken, merkt man, wenn zum Beispiel Tausende von Besuchern nach Kloten strömen, um einen A380 zu sehen. Oder wenn das Publikum gebannt und begeistert das Privatprojekt von Bertrand Picard verfolgt, mit Sonnenstrom um die Welt zu fliegen.

Ein Hauch der geheimnisvollen Faszination des Vogelflugs ist der Fliegerei trotz Lärmdiskussionen, Sicherheitschleusen, Massenabfertigung geblieben. Zum Glück. Denn dass man gelangweilt und missmutig im Flugzeug sitzt und nicht einmal mehr staunt darüber, dass die Piloten in fast allen Fällen auch bei Nacht und Sturm sicher landen, das haben die Pioniere nicht verdient, denen wir den Reisekomfort von heute verdanken, wenige Generationen nachdem die ersten Flieger unerschrocken ihre wackligen Apparate starteten.

*Die Sonderausstellung im Verkehrshaus Luzern dauert bis 24. Oktober.*

*Im Rahmen des Jubiläums «100 Jahre Motorflug in der Schweiz» finden diverse Luftsportanlässe, Gedenktage und regionale Veranstaltungen statt. Die Zeitschrift «AeroRevue» hat eine Sonderausgabe herausgegeben (8 Fr., am Kiosk).*