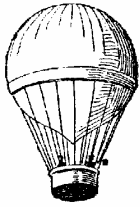


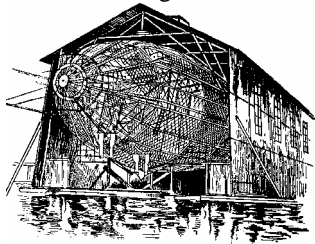
# Urlaubszeit – Reisezeit – ...und die Geschichte

Heute heißt Reisen - je weiter umso besser und alle Jahre steigen Millionen Urlauber ins Flugzeug, um weit entfernte Ziele zu erreichen. Aber das war nicht immer so. Wie die Geschichte um die Luftfahrt begann, lesen sie hier:



„Luftreisen“ wurden bereits die Aufstiege und Fahrten mit Ballons zu Beginn des 19. Jahrhunderts genannt. Die moderne Luftfahrt begann also mit den Ballonflügen. Sie wurden jedoch meist nur zur Unterhaltung unternommen, nicht um einen bestimmten Ort zu erreichen.

Der Versuch die Heißluftballons auch unabhängig vom Wind zu steuern, führte zum Bau der sogenannten Luftschiffe. Denn die Experimente, einen Fesselballon mit einer Maschine auszustatten und diesen somit zu einem lenkbaren Fluggerät zu machen, schlugen fehl.

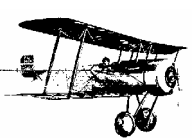


Erst mit der Entwicklung des Zeppelin, einen zigarrenförmiger Flugkörper (bestehend aus einem stoffbespanntem Aluminiumgestell), war dies möglich. Man kann hierbei heute auch von einem Zwitter zwischen Ballon und Flugzeug sprechen.

Durch die Entwicklung von geeigneten Verbrennungsmotoren und der damit verbundenen lenkbarmachung der Luftschiffe konnte im Jahre 1910 der erste planmäßige Passagier-Luftverkehr mit dem Zeppelin-Luftschiff „Deutschland“ aufgenommen werden.

Obwohl die Erfindung geeigneter Flugmotoren die Flugzeugentwicklung vorantrieb, waren selbst nach dem ersten Weltkrieg die sogenannten Luftschiffe – Zeppeline benannt nach Graf Zeppelin – in Bezug auf Reichweite und Passagieranzahl dem Flugzeug noch immer überlegen.

Die ersten Passagier-Transatlantik-Luftfahrten nach Süd- und Nordamerika wurden mit Zeppelin-Luftschiffen durchgeführt. Aber auch die Flugzeugentwicklung machte Fortschritte.



Im Jahre 1918 wurden staatliche Linien für Postdienste, wie die erste regelmäßige Kurierlinie von Wien-Aspern nach Krakau eingerichtet und private Klein-Luftfahrtunternehmen nahmen in alten

umgebauten, ehemaligen Kriegsflugzeugen des 1. Weltkriegs Gepäcks- und erste Personendienste auf.

Die Firma Junkers in Dessau entwickelte das erste Ganzmetall-Verkehrsflugzeug für vier Passagiere, organisierte den Flugbetrieb und vergab Kredite für Unternehmungen.

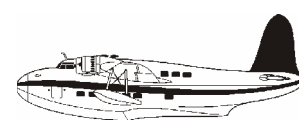
Damit konnte alsbald weltweit ein Flugverkehrsnetz aufgebaut werden (Europa, Asien, Afrika und Amerika). Nichts konnte ab nun mehr weit genug entfernt zu sein, um nicht erreichbar zu werden. Es war zu dem Zeitpunkt lediglich eine Kostenfrage.

Es folgten von nun an immer größere Maschinen, für mehrere Passagiere und mit mehr Motoren (so zum Beispiel in Deutschland die Junkers F-13, die G-24, die berühmte Junkers Ju-52/3 und in den USA den Ford-Trimotor). Die Entwicklung brachte die kuriossten Flugzeuge zum Vorschein. Aber letztlich förderte und erhöhte jedes neue Modell die Zuverlässigkeit und natürlich auch die Sicherheit – und dieser Trend hält bis heute an.

Wurde zu Beginn der 20er Jahre der Flugbetrieb meist nur während der wetterbegünstigten Monate durchgeführt, so fand

bereits in den 30er Jahren der Ganzjahresbetrieb statt. Jedoch größtes Hindernis für einen Ganzjahresbetrieb waren damals Schlechtwettertage mit Schnee, Regen und tiefhängenden Wolken. Aber dieses Problem gab es noch lange danach. Das änderte sich erst mit dem Radar und der Elektronik in den Flugzeugen. Aber dazu kommen wir etwas später zurück. Wobei schwere Unwetter, vor allem Sturm, Schnee und Eis bis heute ein Problem im Flugbetrieb sind.

Um einen Nachtbetrieb zu ermöglichen wurden erstmals in Deutschland Signalleuchten entlang der Rollbahn installiert, die in Sichtweite dem Piloten die Strecke markierten.

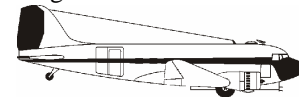


Für den Langstreckenflug über die Ozeane wurden anfangs wegen der zu schwachen Motoren noch vor dem zweiten

Weltkrieg mehrmotorige Flugboote entwickelt, die mit Schlafkojen und Betten ausgestattet waren. Denn im Vergleich zur heutigen Flugzeit bei Überseeflügen dauerte damals dieser viel länger. Abgesehen davon waren zu dieser Zeit die Flüge nur finanzkräftigen Geschäftsleuten vorbehalten. Eine Touristenklasse gab es noch nicht.

Während des zweiten Weltkriegs machte die Entwicklung des Flugzeuges enorme Fortschritte.

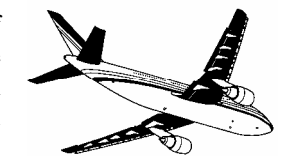
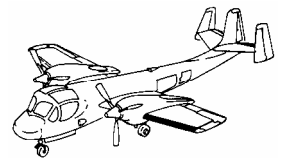
Zur Verbesserung militärischer Strategien wurde die Flugzeugtechnik weiterentwickelt.



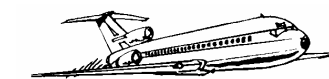
Durch die Leistungssteigerung der Flugmotoren konnten nach 1945 dann die ersten

Langstrecken-Landflugzeuge, deren Konstruktion sich bereits als Truppentransporter im Krieg bewährt hatte, über die Meere eingesetzt werden.

Von nun an ging es Schlag auf Schlag. Die dadurch eingetretene Tarifverbilligung brachte einen gewaltigen Aufschwung für den Luftverkehr und für Luftreisen.



Revolutionäre Erfindungen wie Radar, Funkpeilung und Funkverbindung machten obendrein den Flugbetrieb sicherer. Diese Einrichtungen, welche heutzutage in allen Flugzeugen sowie auf jedem Flugplatz die Position der Flugzeuge in der Luft bzw. den Standort des Flugplatzes anzeigen, erlaubten schließlich auch einen Allwetter-Flugbetrieb.



Einen weiteren Anstieg der Passagierzahlen brachte die Einführung der Düsenverkehrsflugzeuge.

Ab dann waren Flüge eigentlich für jeden leistbar und dem Tourismus alle Möglichkeiten offen. Daran hat sich bis heute nichts verändert und die Zahlen steigen. Aber auch die Flugzeugentwicklung ist noch lange nicht beendet und wir werden noch so manches Neues erleben.

