



Luftfahrt – gut unterwegs

Zum 100-Jahre-Jubiläum eines Ostschweizer Luftfahrtpioniers Felix Meier

Den Bodensee-Wasserflug-Wettbewerb im Juni 1913 beendete der St.Galler Robert Gsell als Zweiter. Als Schüler von Louis Blériot erwarb er das Schweizer Piloten-Brevet Nr. 12. Am 2. September 1913 gelang ihm der Weltrekord im Dauerfliegen. Die IG Ostschweizer Luftfahrt ehrt Robert Gsell an ihrer Mitgliederversammlung am 29. Juni in Altenrhein.

«Mein Erfolg ist wohl, dass ich das erste Vierteljahrhundert Fliegerei ungestraft überlebte – ohne Arzt und Apotheker zu bemühen», schreibt Gsell in seinem Buch «25 Jahre Luftkutscher». Diese Leidenschaft des am 20. Dezember 1889 geborenen St.Gallers hatte ihren Anfang am Vortag seiner Reifeprüfung mit der Vernichtung des Zeppelin-Luftschiffs bei Echterdingen. Als Folge schrieb er seinen Prüfungsaufsatz «Kunst und Technik in ihrer Bedeutung für den Menschen», was ihm eine glatte Sechs einbrachte. 1910, als Chemiestudent an der ETH Zürich, versuchte er sich auf dem «Wackeltopf», einem Fliegersitz mit Steuerbetätigungsorganen, welcher ein findiger Flugschulunternehmer nahe London betrieb.



Als die Flugzeuge fliegen lernten.

Jetzt war klar: «Ich möchte gern Flieger werden.» Doch die Eltern, der Vater Kaspar Julius Robert war Dr. iur., Kantonsrat und Kantonsrichter, wollten von einer Tätigkeit ihres Sohnes als «Aviater» nichts wissen. «Mit dem Eintreten meiner Mündigkeit und um alle unfruchtbaren Erörterungen zu vermeiden musste ich das

rohe Mittel der vollendeten Tatsache benutzen und meinen Eltern die Adressänderung aus der Studentenbude zur Flugschule Blériot bei Pau mitteilen.» 800 Franken kostete die Ausbildung, 2000 die Hinterlage für allfällige Brüche! Mit dem Erwerb des FAI-Fliegerbrevets waren auch Gsells Finanzen zu Ende und kurz danach trat Oskar Bider in die Blériotschule ein. Er selbst suchte «fieberhaft nach einem Steuerknüppel mit zugehörigem Flugzeug».

Von Blériot zu Dornier

Im «Flugsport» suchte die «Dornier Flugzeug GmbH» einen geprüften Piloten. Nach zahlreichen Flügen wurde Gsell Chefpilot, wobei er sämtliche Bruchlandungen meist heil überstand. Am 9. Dezember 1911 durfte er eine Mustermaschine mit einem stärkeren 50 PS-Daimler-Motor vor der «hohen Militärkommission» in Döberitz vorfliegen – erfolgreich, es wurde eine Mustermaschine bestellt. In einer Auszeit anfangs 1912 machte er beim «Königlichen sächsischen Verein für Luftfahrt» als Freiballonführeranwärter mit. Dem Angebot von Professor Reissner, dessen «Ente» einzufliegen, konnte Gsell nicht widerstehen. Dieser Eindecker in Entenform, d.h. mit hinten liegendem Tragflügel und vorne an einem Ausleger befestigtem Leitwerk, wurde von einem hinter dem Piloten eingebauten 70 PS Argus-Motor mit Druckschraube angetrieben. Den Erstflug machte Robert Gsell am 1. Juni 1912 auf dem Exerzierplatz Aachen-Brand. Das Chemiestudium hängte er an den Nagel, und zu Beginn des Sommersemesters liess er sich zum Maschinenbaustudium an der Technischen Hochschule Aachen immatrikulieren.

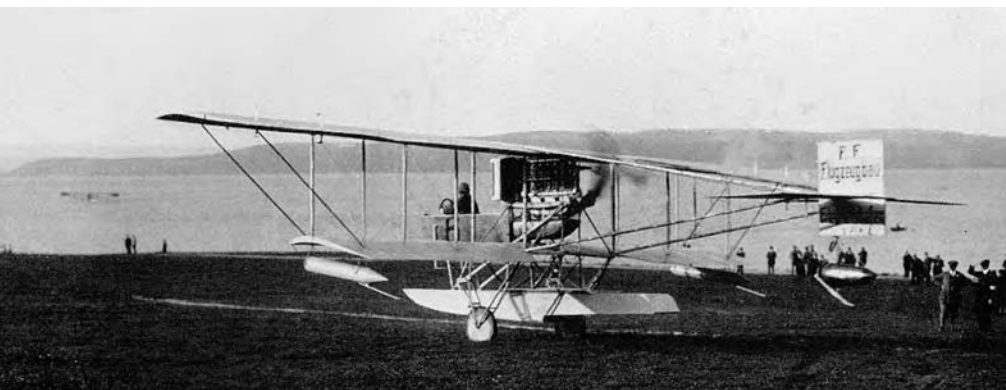
Die «Ente» machte Bruch, wurde aber wieder aufgebaut und für die weitere Erprobung nach Berlin-Johannisthal verlegt. Gsell, der schon vorher für Hermann Dornier geflogen hatte,



Robert Gsell als Schüler bei Blériot.

nutzte diese Zeit und erregte deutsche Verwunderung, dass ein Schweizer Zivilist Vorführungsflyer von deutschen Militärmaschinen war. Am 3. August 1912 war die Ente wieder flugbereit, und Gsell konnte damit wenig später auch die Bedingungen des deutschen Flugzeugführerscheins erfüllen. Sein damit erworbener guter Ruf als Einflieger hatte den Prinzen Sigismund von Preussen bewogen, Gsell auch zur Anfangserprobung eines von ihm selbst entworfenen Eindeckers zu gewinnen, die er auch erfolgreich abschliessen konnte, wenn auch zum Schluss noch ein unverschuldeter Bruch hinzukam. Der Prinz antwortete auf die Frage, warum er einen Schweizer Zivilisten eingestellt habe: «Na, wo sonst so die Flieger sind, die verstehen entweder nichts von Technik oder essen zu sehr mit dem Messer!»

Robert Gsell war zu dieser Zeit somit gleichzeitig Pilot bei drei verschiedenen Projekten, nämlich bei Dornier als Fabrikant, bei Reissner als Wissenschaftler und bei Prinz Sigismund als Sportmann. Nach dem Abschluss der Entenfliegerei zog es ihn zur Wasserfliegerei. «Mein grösster Schmerz war, dass die Schweiz kein Meer und keine Marine besass.» Am 1. November 1912 fand er eine Anstellung als Pilot bei der Flugzeugbau Friedrichshafen GmbH.



Start mit der D. F. 1 mit 140 PS zum Bodensee-Wasserflug-Wettbewerb anfangs Juli 1913.

Fortsetzung Airmail 3-2013



Luftfahrt – gut unterwegs

Zum 100-Jahre-Jubiläum eines Ostschweizer Luftfahrtpioniers Teil 2 Felix Meier

Den Bodensee-Wasserflug-Wettbewerb im Juni 1913 beendete der St.Galler Robert Gsell als Zweiter. Als Schüler von Louis Blériot erwarb er das Schweizer Piloten-Brevet Nr. 12. Am 2. September 1913 gelang ihm der Weltrekord im Dauerfliegen. Die IG Ostschweizer Luftfahrt ehrte Robert Gsell an ihrer Mitgliederversammlung am 29. Juni in Altenrhein.

Der Bodensee-Wasserflug in Konstanz 1913

Der Bodensee-Wasserflug vom 29. Juni bis 5. Juli 1913 bei Konstanz war die erste Wasserflugveranstaltung am Bodensee. Er sollte den Wasserflugzeugbau für die Marine fördern. Die Industrie wollte Erfahrungen unter den weniger rauen Bedingungen eines Binnensees sammeln. Die Beteiligten einigten sich auf einen Wettbewerb auf dem Bodensee, und die Marine unterstützte

diesen mit Preisgeldern und dem Versprechen auf Flugzeugkäufe. Für den Wettbewerb meldeten neun Flugzeughersteller insgesamt 16 Maschinen an. Letztendlich erschienen sieben Hersteller mit elf Flugzeugen. Die Kontrahenten konnten um sechs verschiedene Preise konkurrieren. Der begehrteste war der Grosse Preis vom Bodensee mit 25'000 Mark für den Erstplatzierten. Dafür musste eine 200km lange Strecke in kürzester Zeit zurückgelegt werden. Der Kurs ging von Konstanz über Romanshorn, Arbon, Bregenz nach Lindau. Dort musste der Flieger wassern, seinen Motor abstellen, wieder andrehen, abwassern, und dieselbe Strecke wieder zurückfliegen. Favoriten dieses Wettbewerbs waren Helmuth Hirth mit einem Albatros-Eindecker und der Schweizer Pilot Robert Gsell auf einem Doppeldecker der Flugzeugbau



Robert Gsell beim Wiedereinschulen auf dem «Wild»

Friedrichshafen GmbH. Hirth entschied den Wettkampf mit nur 35 Sekunden Vorsprung für sich. Gsell musste sich mit 11'000 Mark und dem Ehrenpreis zufrieden geben.

Vom Pilot zum Professor

Mit einer Flugzeugbau Friedrichshafen FF-1 gelang es ihm am 2. September 1913, mit drei Fluggästen einen Dauerflugweltrekord mit drei Stunden, 11 Minuten und 14 Sekunden aufzustellen. Er wechselte dann an die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt, wo er die Abteilung für Luftfahrtinstrumente leitete. In dieser Funktion nahm er 1919 am Höhenrekordflug an Bord der Junkers F 13 «Anneliese» teil. 1920 bis 1946 amtierte er als Kontrollingenieur beim Eidg. Luftamt, später als Oberexperte zuständig für das Zulassungswesen, den Aufbau der Bodenorganisation sowie für Unfallexpertisen. 1927 wurde er an die ETH Zürich als Lehrbeauftragter für Flugwesen berufen; ab 1939 war er dort Titularprofessor bis zu seinem Tod 1946.



Robert Gsell: Meine Landung auf dem Jungfraufrirn

Air Asia: Steigt ohne jede Erfahrung in eine verbotene Branche ein

Vor allem zum Schutz der nationalen Fluggesellschaften waren Billig-Airlines in den meisten Ländern Asiens in der Vergangenheit verboten. Weder diese Tatsache noch die völlig fehlende Erfahrung in der Transport- oder Luftfahrtbranche hielten Tony Fernandes jedoch davon ab, die

Regierungen zur Änderung der Vorschriften zu bewegen. Die meisten seiner potenziellen Kunden waren noch nie zuvor geflogen, aber egal: Fernandes war zu Recht davon überzeugt, dass preiswerte Flugreisen funktionieren können. Deshalb machte er sich 2001 daran, Asiens erste

und nach wie vor grösste Billig-Fluggesellschaft zu gründen. Damit setzte er Massstäbe: Ein Fünftel aller Flüge in der Region entfällt inzwischen auf Billigflieger.

Quelle: Credit Suisse Newsletter