100 JAHRE BODENSEE-WASSERFLUG

Zum Jubiläum eines Ostschweizer Luftfahrtpioniers

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 anlässlich 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 Sankt 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, Chemiestudent an der ETH Zürich, versuchte er sich auf dem «Wackeltopf», einem Fliegersitz mit Steuerbetätigungsorganen, welchen ein findiger Flugschulunternehmer nahe London betrieb. Jetzt war klar: «Ich möchte gern Flieger werden.» Doch die Eltern, der Vater Kaspar Julius Robert war Dr. jur., Kantonsrat und Kantonsrichter, wollten von einer Tätigkeit ihres Sohnes als «Aviatiker» 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 Dorner

Im «Flugsport» suchte die «Dorner 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

EOS 5D Mark III 0503 über Konstanz

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 Dorner geflogen war, nutzte diese Zeit und erregte deutsche Verwunderung, dass ein Schweizer Zivilist Vorführungsflieger 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 vom 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!»

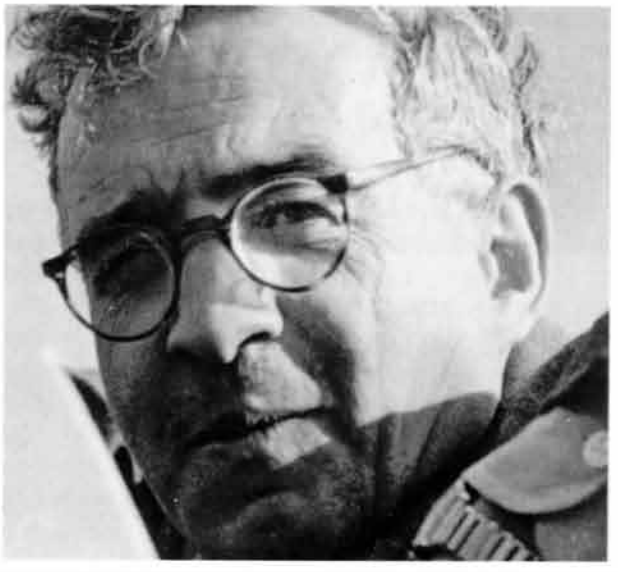
Robert Gsell war zu dieser Zeit somit gleichzeitig Pilot bei drei verschiedenen Projekten, nämlich bei Dorner als Fabrikant, bei Reissner als Wissenschaftler und bei Prinz Sigismund als Sportsmann. Nach dem Abschluss der Entenfliegerei zog es ihn zur Wasserfliegerei. «Mein grösster Schmerz war, dass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

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 200 km 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 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 von 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 amtete 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 bis zu seinem Tod 1946 war er dort Titularprofessor.



Robert Gsell

* 20.12.1889 St. Gallen, † 15.3.1946 Bern, ref., von St. Gallen. Sohn des Kaspar Julius Robert, Dr. jur., Kantonsrat und Kantonsrichter, und der Sophie Emilie, geb. Kessler. ∞ 1916 Hortense Jeglinsky, Tochter des Hugo Paul Felix Friedrich, Industrieller. 1910-11 Chemiestudium an der ETH Zürich. 1911 Flugausbildung bei Louis Blériot in Pau (Aquitanien). 1911-13 Testpilot in Berlin, Aachen und Friedrichshafen, am 3.9.1913 Weltrekord im Dauerflug mit drei Passagieren. 1913-16 Maschineningenieurstudium in Dresden. 1916-20 bei verschiedenen, u.a. im Flugzeugbau tätigen Firmen in Deutschland. 1920-46 war Gsell Kontrollingenieur beim Eidg. Luftamt, später als Oberexperte zuständig für das Zulassungswesen, den Aufbau der Bodenorganisation sowie Unfallexpertisen. 1927-46 Lehrbeauftragter für Flugwesen an der ETH, 1939 Titularprofessor.

Der Rekordflug der F 13 «Annelise»

Im Laufe des Monats September wollten die Junkerswerke, wie schon erwähnt, mit der F 13 «Herta» zur Luftfahrtausstellung «ELTA» nach Holland fliegen. Da die als Wasserflugzeug vorgesehene zweite F 13 inzwischen ebenfalls fertiggestellt war, sich aber die Schwimmerfrage so schnell nicht lösen liess, hatte man sich deshalb dazu entschlossen, dieses Flugzeug als Landmaschine ebenfalls auf die Ausstellung mitzunehmen.

Vorher wollte man die Welt mit einem aufsehenerregenden Rekord auf das Flugzeug aufmerksam machen, denn bei den ersten Probeflügen hatte sich bereits herausgestellt, dass diese F 13 mit BMW-Motor und vergrösserten Flügeln mindestens sieben Personen befördern konnte. Auf Grund eines erneuten Probefluges am 10. September 1919 berechnete die Forschungsanstalt, dass dieses Flugzeug mit etwa 1600 kg Fluggewicht die Höhe von 6000 m sicher erreichen könnte. Damit lag ein Weltrekord im Bereich des Möglichen.

Die Junkerswerke schoben den vorausberechneten Rekordflug nicht lange vor sich her. Die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) wurde benachrichtigt und Gutachter angefordert. Am 12. September 1919 trafen der Leiter der Instrumenten-Abteilung der DVL, Robert Gsell, und sein Mitarbeiter Dipl.-Ing. Fritz Müller in Dessau ein. Am gleichen Tag wurde mit der zweiten F 13, die inzwischen den Namen der zweitältesten Junkerstochter «Annelise» erhalten hatte, ein Probeflug durchgeführt und dabei etwa 6300 m erreicht. An Motor und Flugzeug gab es keine Beanstandungen. Der Rekordflugversuch fand am darauffolgenden Tag statt. Geführt wurde das Flugzeug von Emil Monz, ausser den beiden DVL-Gutachtern nahmen die Junkers-Mitarbeiter Dipl. Ing. Friedrich Brandenburg, Dipl. Ing. Georg Madelung, Techniker Kurt A. Erfurth, Dipl.Ing. Duckstein und der 20-jährige Jfa-Buchhalter Rudolph Müller teil, der nur deshalb in Genuss dieses Fluges kam, weil er nur 47 kg wog. Nach den Bestimmungen der F.A.I. (Féderation Aéronautic International) für Höhenrekordflüge musste das Durchschnittsgewicht der mitfliegenden Personen mindestens 65 kg betragen. Da die wichtigsten Teilnehmer des Fluges – Pilot Emil Monz und die beiden Gutachter von der DVL – zwischen 69 und 73 kg wogen, wollte man deren Gewicht nach unten hin ausgleichen. Mit diesen 8 Personen wurde die Weltrekordhöhe von 6750 m erreicht.

Text: Felix Meier