

Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: - (1935)

Artikel: Leuchtfeuer für See- und Luftschiffahrt [i.e. Luftschiffahrt]
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-988362>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

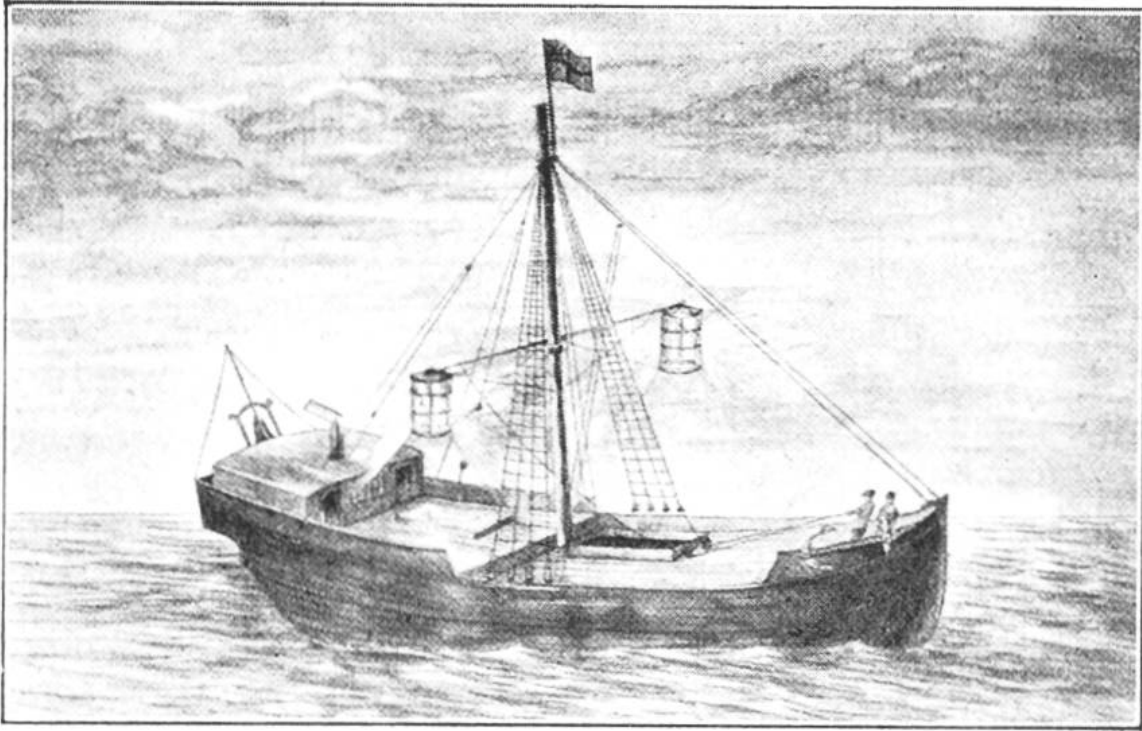
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

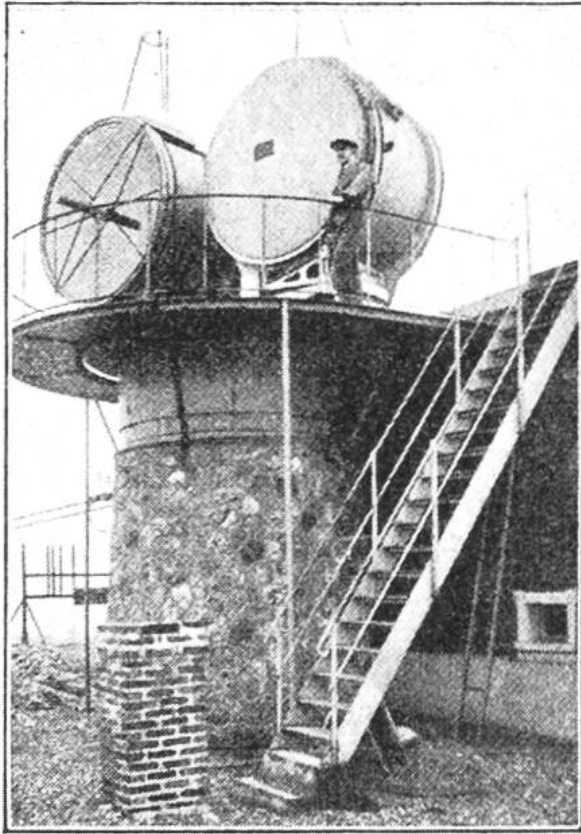


Das erste „Feuerschiff“ mit einfacher Kerzenbeleuchtung. Es wurde 1731 in der Themsemündung verankert und zeigte den Schiffen auch nachts den Weg.

LEUCHTFEUER FÜR SEE- UND LUFTSCHIFFFAHRT.

Schon die alten Schifffahrtsvölker haben notgedrungen ein besonderes Augenmerk auf die Sicherung der am meisten befahrenen Seewege gelegt. So entstanden während der Blütezeit des römischen Reiches zahlreiche Leuchttürme, die den Schiffen auch nachts den Weg zum Hafen zeigten oder sie vor gefährlichen Küstenstellen und Untiefen warnten. Mit dem Sinken der römischen Weltmacht verfielen diese nützlichen Einrichtungen nach und nach. Erst am Anfang des 12. Jahrhunderts kamen sie wieder zu Ehren, als neuerdings ein lebhafter Verkehr und Handel der italienischen Seestädte auf dem Mittelmeer, und der Hansestädte, von der Ostsee aus, einsetzte.

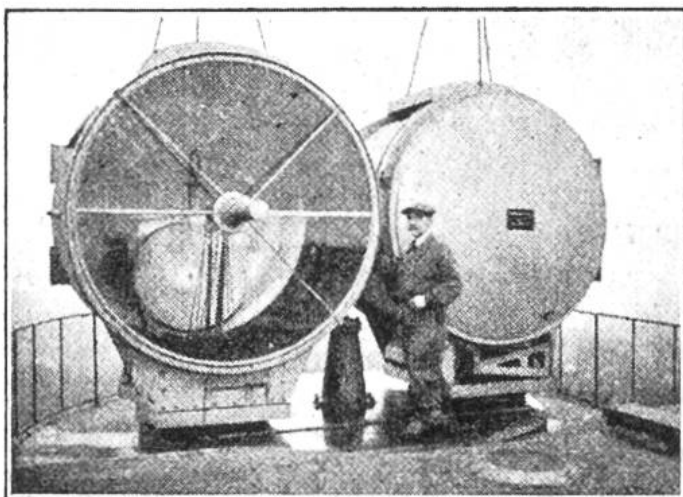
Im Jahre 1731 wurde in der Themsemündung das erste Leuchtschiff („Feuerschiff“) verankert (siehe Bild). Oben am Mast hingen zwei einfache Kerzenlaternen.



Eine der grössten Scheinwerferanlagen für den Luftverkehr, auf dem Mont Valérien b. Paris. Zweientgegengesetzt gerichtete elektrische Scheinwerfer sind auf einer drehbaren Plattform montiert. Jeder Scheinwerfer besitzt einen Hohlspiegel von 2 m Durchmesser (siehe Bild nebenan).

Diese leuchteten natürlich nicht auf eine weite Strecke. Entsprechend der Entwicklung der Beleuchtungsmethoden wurden dann an Stelle der Laternen wirksamere Lichtquellen benutzt, wie Petroleumglühlicht, Ölgas und elektrisches Licht, verstärkt durch Hohlspiegel oder Linsen. Nachdem man nun Lichtquellen besass, die 50 km, ja sogar bis 200 km weit sichtbar waren, baute man die Leuchttürme möglichst hoch, um die Sichtweite, die wegen der gewölbten Meeresfläche behindert ist, zu vergrössern. Wie ihr wisst, hat die Erde Kugelgestalt; auch die Oberflächen der Meere sind entsprechend gewölbt. Auf kurze Entfernung ist das von Auge nicht erkennbar; aber von einem Schiff, das vom Horizont her auf uns zukommt, sieht man erst nur die Mastspitzen oder die Kamine. Die beleuchtete Spitze eines über 300 m hohen New Yorker Wolkenkratzers können die Seeleute schon aus 200 km Entfernung erkennen.

In den letzten Jahren war es notwendig geworden, auch für den Luftverkehr Anlagen zur Beleuchtung der Flug-



Die beiden riesigen Scheinwerfer auf dem Mont Valérien bei Paris.

häfen einzurichten. Man konnte die Erfahrungen, die mit den Leuchtfuern und Scheinwerfern für die Seeschiffahrt gemacht worden waren, gut ausnutzen. Wir zeigen hier im Bilde einen der grössten Scheinwerfer, der dem Pariser Luftver-

kehr dient. Seine Strahlen sind 200 km, bei klarem Wetter sogar 400 km weit sichtbar.

DIE BLINDE SIEGERIN.

An einem grossen Wettschreiben für Stenotypistinnen in Paris wurde ein vierzehnjähriges, blindes Mädchen Siegerin, das alle die vielen sehenden Kolleginnen an



Schnelligkeit und Genauigkeit weit überflügelte. Es ist dies ein prächtiger Beweis, dass durch grossen Fleiss, Tatkraft und Schaffensfreude glänzende Leistungen möglich sind, selbst wenn man von der Natur stiefmütterlich behandelt worden ist. Um so mehr sollten wir, die wir alle unsere Sinne gebrauchen können, uns anstrengen, um ebenfalls, jeder an seinem Platz, Tüchtiges zu leisten.