

Nekr  
B  
185

HANS BELART



G 1764  
Dr. W. Heer  
7

Nehr B 185

Hans Belart



H A N S B E L A R T

28. Februar 1906 - 11. Oktober 1950



## H a n s   B e l a r t

Hans Belart wurde am 28. Februar 1906 zu Istanbul geboren, wo die weltoffene Kaufmannsfamilie Belart seit zwei Generationen verwurzelt war. Im väterlichen Hause am Bosphorus verbrachte er seine zehn ersten Lebensjahre. Der Weltkrieg machte 1916 die Rückwanderung in die schweizerische Heimat notwendig, wo sich die elterliche Familie nach längeren Aufenthalten in Zürich und im Engadin schliesslich in Bern ansiedelte. Dort besuchte der heranwachsende Jüngling das Gymnasium.

In dieser Zeit erwachte sein Interesse für Flugzeuge, die fortan sein ganzes Leben ausfüllen sollten. Anfänglich bastelte er in jeder freien Stunde Flugzeugmodelle, von welchen sich schliesslich ein ganzer Flugpark ansammelte. Doch bald drängte es ihn zur aktiven Aviatik. Von den ersten pionierhaften "Luftsprünge" in Bern ging es über den Segelflug zum ersehnten Motorflug. Der erste, zu dem er unerwartet gelangte, war ihm eines der grössten Erlebnisse.

Nach der Maturität war es für den geborenen Flugzeugingenieur eine Selbstverständlichkeit, die eidgenössische technische Hochschule aufzusuchen, die er im Jahre 1930 mit dem Diplom eines Maschineningenieurs verliess. Ebenso selbstverständlich war es aber auch, dass er fortan sein ganzes Berufsleben in den Dienst der Aviatik stellte. Zuerst arbeitete der junge Ingenieur in der Schweiz; 1932 siedelte er nach England über, wo er während mehrerer Jahre in der privaten Flugzeugindustrie tätig war. Wenn er auch in dieser reichen Zeit englisches Wesen hoch schätzen lernte, so hielt er doch seinem Heimatland die Treue. Diese aktive Vaterlandsliebe bewies er, als er in der kritischen Zeit vor dem zweiten Weltkrieg die entscheidende Forderung nach einer Naturalisierung in England trotz verlockender Angebote ablehnte und in sein Vaterland zurückkehrte.

Von nun an in Zürich ansässig fand er wieder seinen alten Kreis von Freunden und Gleichgesinnten, in dem er als Konstrukteur, beratender Ingenieur und Fliegerkamerad sein ganzes Wissen und Können dem heimatlichen Flugwesen zur Verfügung stellte.

Die Flugbegeisterung zeichnet indessen nur eine Seite seines reichen Wesens. Hans Belart war vor allem ein Mensch, dem Treue, Verantwortungsgefühl und Hilfsbereitschaft seinen Freunden und Mitmenschen gegenüber ernstestes, in religiöser Ueberzeugung wurzelndes Anliegen war. Dieses Streben paarte sich mit einer tiefen Naturverbundenheit. In frühmorgendlichem Rudern über den blanken See und im stets neuen Erleben der ihm so lieben Bergwelt suchte und fand er körperliche und seelische Kräftigung.

Erst spät hat er sich entschlossen, die ersehnte Häuslichkeit zu gründen. Am 4. August 1947 ehelichte er Fräulein Dora Anna Zuppinger. Dieser Verbindung entsprang das einzige Kind, Verena Angela, das der hingebungsvolle Vater tief in sein Herz geschlossen hat.

In diese so junge Familie fielen bald die düsteren Schatten der Krankheit. Schleichend bemächtigte sich seiner eine Blut-erkrankung, die ihn schliesslich in jähem Ausbruch am 11. Oktober 1950 dahinraffte.

---

A b s c h i e d s w o r t e

Gesprochen anlässlich der Abdankungsfeier vom 14. Oktober 1950 im  
alten Kirchlein Fluntern zu Zürich

von

Prof. E. Amstutz

Durch den Hinschied unseres lieben Freundes Hans Belart, unseres guten Kameraden und tätigen Mitarbeiters hat sich eine grosse Lücke aufgetan. Die Zahl der Ingenieure, die sich in den technischen Belangen der zivilen Luftfahrt gründlich auskennen, ist bei uns noch recht klein. Gross ist der Verlust, wenn einer der Besten nun ausfällt. Ueber die fachlichen Fähigkeiten und Leistungen, die uns nun so sehr fehlen werden, hinaus sind es aber noch weit mehr die menschlichen Eigenschaften des Verstorbenen, mit denen er allenthalben Achtung und Freundschaft gewann: seine Treue zum Beruf, seine unbestechliche Sachlichkeit, sein gerades, ehrliches Wesen, seine Verträglichkeit und die uneigennützig Bescheidenheit.

Vor gut 30 Jahren kam Hans Belart mit seinen Eltern nach Bern und trat in das Städt. Gymnasium ein. Seine Klassenkameraden nehmen bewegten Herzens Abschied von ihm. Ich gehörte nicht zu seinen Klassenkameraden. Uns hatte die Begeisterung für das Flugwesen zusammengeführt. Als Gymeler und später als Studenten erlebten wir zusammen die Anfangszeit des Segelfluges. Damals flog man allerdings noch nicht stundenlang motorlos und an Streckenflüge über Hunderte von Kilometern dachte man erst recht nicht ..... Unsere Hüpfen und Sprünge zählten nur nach Sekunden. Deswegen waren aber unser Eifer und die Hingabe nicht geringer als bei den viel erfolgreicher Segelfliegern von heute. Und im Eifer und in der Hingabe zeichnete sich Hans Belart ganz besonders aus.

Nach abgeschlossenem Studium als Maschineningenieur der E.T.H. verlebten wir wieder zusammen mit einer kleinen Gruppe eifriger junger Ingenieure eine interessante Zeit im hydraulischen Laboratorium der Firma Escher Wyss in Zürich. Unser verehrter Oberingenieur, Prof. Ackeret, wusste uns nicht nur tagsüber mit anziehender Arbeit in Atem zu halten, er führte uns auch oft noch des Abends in die schwierigsten Fragen der Theorie des Fliegens ein. Zu jener Zeit brachten wir auch auf den neuen Sportflugzeugen des O.V.L. unsere Pilotenprüfung unter Dach.

Hans Belart wollte sich aber ganz der Flugtechnik widmen und deshalb kehrte er anfangs der 30er Jahre an die E.T.H. zurück, um bei Prof. Ackeret an den Vorbereitungen für den Bau des Windkanales der E.T.H. mitzuarbeiten. In den Jahren 1931/32 war er unter Prof. Gsell bei der technischen Sektion des Eidg. Luftamtes tätig, damit dem Sprechenden, der diese Stelle erst später übernehmen konnte, einen Freundschaftsdienst erweisend.

Im Herbst 1932 konnte er nach England übersiedeln, wo ein Schweizer Ingenieur, Hr. Stieger, eine neuartige Flügelkonstruktion, den Monosparflügel entwickelt hatte. In dessen Firma, der General Aircraft Co. Ltd. in Feltham, verbrachte er 5 Jahre harter, aber lehrreicher und vielseitigster Arbeit. Mit Ing. Stieger wechselte er 1937 zu den Blackburn-Flugzeugwerken nach Brough über. In jener Zeit der zunehmenden Spannung und des steigenden Misstrauens dem Ausländer gegenüber wurde er vor die Entscheidung gestellt, Engländer zu werden oder auf die Tätigkeit in der englischen Flugzeugindustrie zu verzichten. Hans Belart entschied sich für die Rückkehr nach der Schweiz, obwohl er sich der ungleich bescheideneren Aussichten in der schweizerischen Flugzeugindustrie durchaus bewusst war. Das Heimweh nach der Schweiz war er in England, besonders im rauhen East Yorkshire, nie ganz losgeworden. Seine Briefe aus jener Zeit liessen immer wieder erkennen, wie sehr er Berg- und Skifahrten vermisste.

Im Sommer 1938 in die Schweiz zurückgekehrt, konnte er, dank der Unterstützung durch den weitblickenden Direktor des Eidg. Luftamtes, Oberst Isler, in Zusammenarbeit mit dem Institut für Flugzeugstatik und Flugzeugbau der E.T.H. Studien aufnehmen zur Entwicklung eines Spezialflugzeuges für den Dienst auf kleinen Flugplätzen im Gebirge. Aus den Studien wurden nach und nach bestimmtere Pläne und es folgte eine Zeit beglückender Zusammenarbeit. Hans Belart stand einem Berechnungs- und Konstruktionsbüro vor, wo sich sein fachliches Können und seine Gabe, seine Mitarbeiter zum reibungslosen Zusammenspiel anzuregen, voll auswirken konnte. Von sachkundiger Hand gebaut, entstand so nach seinen Angaben in den Pilatus-Werken in Stans das Spezialflugzeug "Pelikan". Es war wohl einer der Höhepunkte seines Lebens, als im Mai 1944 das Flugzeug unter Flugkapitän Ernst Nyffenegger's bewährter Führung zum ersten Fluge startete. Gross war die Befriedigung, als sich zeigte, dass die Leistungen und Flugeigenschaften den Erwartungen gemäss befriedigten. Die Voraussetzungen für die wirtschaftliche Auswertung des Erfolges fehlen aber leider in der Schweiz vollständig und mit Neid mussten wir zusehen, wie die besonderen Verhältnisse in Canada ein ähnliches Flugzeug zum Serienbau gelangen liessen.

Es war eine schmerzliche Enttäuschung für den Verstorbenen, als die übertriebene Ausnützung der guten Eigenschaften des "Pelikan" nach einigen Jahren der Bewährung zu einer Bruchlandung führten und die Mittel zum Wiederaufbau trotz allem Bemühen nicht mehr zusammengebracht werden konnten. Er kam oft auf diese Enttäuschung zu sprechen. Sie bekümmerte ihn um so mehr, als er damals schon mit den ersten Anzeichen seiner Krankheit zu kämpfen begann.

Das Studienbüro konnte indessen dank den Fähigkeiten von Hans Belart als Büro des Schweiz. Flugtechnischen Vereins in etwas bescheidenerem Rahmen weiter geführt werden. Die Entwicklung des Luftverkehrs und auch des Sportflugwesens stellten neue Aufgaben. Grosse Dienste leistete Hans Belart der Swissair durch seine ver-

gleichenden Untersuchungen der Verkehrsflugzeuge. In dem oft heftigen Für und Wider über die Eignung der einen oder andern Type für den Langstreckenverkehr setzte er beharrlich immer wieder die unbestechlich nüchterne, sachliche Beurteilung durch, für die ihm der Verwaltungsratsausschuss, und die Direktion der Swissair, nicht minder aber auch das fliegende und technische Personal herzlichen Dank sagen.

Auch mit englischen Firmen hatte er seit einiger Zeit wieder Verbindungen angeknüpft und die Beziehungen mit Rolls Royce und der Vickers Aircraft Ltd. liessen erwarten, dass seine ganze Arbeit und berufliche Tätigkeit eine etwas sicherere und tragfähigere Grundlage finden werde, als sie das Studienbüro des Schweiz. Flugtechnischen Vereins allein bieten konnte. Anfangs September hatte er in Farnborough noch den Vorführungen der englischen Flugzeugindustrie beigewohnt.

An Vorträgen und Aufsätzen, wie sie besonders in der "Aero Revue" und in der "N.Z.Z." erschienen sind, hat Hans Belart häufig sich bemüht, Fragen des Flugwesens der Allgemeinheit verständlich zu machen. Auf seinem Krankenlager noch verfasste er mit letzter Energie einen Bericht, in dem er die von der Swissair getroffene Wahl für die neuen Langstreckenflugzeuge begründete. Die Redaktion der N.Z.Z. dankt ihrem zuverlässigen, treuen Mitarbeiter herzlich.

Schon als Student und junger Ingenieur hatte Hans Belart dem Vorstand des Ostschweiz. Vereins für Luftschiffahrt und seit seiner Rückkehr in die Schweiz wieder dem Vorstand der daraus entstandenen Sektion Zürich des Ae.C.S. angehört. Im besonderen bemühte er sich um die Vorträge. Mit viel Geschick und oft grosser Mühe brachte er manch lehrreiche Veranstaltung zu Stande, die dankbar aufgenommen wurde. Der Gesamtheit des Aero-Clubs der Schweiz leistete er als Mitglied und seit Jahresfrist als Präsi-



dent der Motorflugkommission wertvolle Dienste. Darüber hinaus hat er bei mancher Veranstaltung des Ae.C.S. und seiner Sektionen uneigennützig und tatkräftig mitgeholfen, voll Begeisterung immer wieder für die Fliegerei. Der Vorstand der Sektion Zürich des Ae.C.S. und die Leitung des Gesamtclubs danken dem Verstorbenen herzlich für alle seine Leistungen.

So hat sich ein ungemein tätiges Leben im Dienste der zivilen Luftfahrt allzufrüh erfüllt. Ueber alle fachlichen Leistungen hinaus werden wir vor allem aber den geraden, lieben Freund in Erinnerung behalten. Oft ist er während der langen Abwesenheit im Aktivdienst oder während Auslandsreisen des Sprechenden uneigennützig eingesprungen, um diese oder jene Arbeit auf sich zu nehmen. Wie sehr werde ich das vertraute Gespräch mit ihm über die Fragen des Tages, über unsere persönlichen Sorgen und Pläne vermissen.

Wir alle trauern um einen wertvollen, lieben Menschen, den wir nicht vergessen können.

---

### Abschied des Freundes

Es war 1927, in der Rekrutenschule, dass Hans mit vier weiteren Rekruten meiner Gruppe zugeteilt wurde. Durch seine grossen fragenden Augen, auf deren Grund letzte Zuverlässigkeit und Treue zu lesen waren, hat er sofort meine ganze Sympathie gewonnen. Die freundschaftlichen Bande festigten sich aber erst viel später, erst als der erfahrene Ingenieur aus dem Auslande zurückgekehrt war. Damals trafen wir uns von Zeit zu Zeit an freien Abenden, an Sonntagen und später auch zu Wochenendausflügen. So kamen wir uns als Freunde nahe.

Zusammengebracht hat uns wohl vor allem die Liebe zur Natur. Es war sicher kein Zufall, dass ich gerade mit Hans auf einem Skiausflug ins Toggenburg den uns so lieb gewordenen Hüsliberg entdeckt habe. An einem der schönsten und strahlendsten Wintertage kamen wir zufällig hin. Wir fanden ein altes, verwahrlostes und schmutziges Bauernhaus, das aber von hohem Sonnenhang in das weite Rund der Berge blickte. Begeistert ob der überwältigenden Schönheit der Natur sahen wir durch all die Verwahrlosung hindurch unseren Hüsliberg entstehen. Ich spontan, Hans - seiner Art entsprechend - vorerst nur zögernd und abwägend.

Beim späteren Um- und Ausbau hat Hans oft mit Hand angelegt. Die konstruktiven Probleme interessierten ihn und weckten seine Liebe zum Material, die dann besonders in der Schnitzerei ihren Ausdruck fand. Auf Ausflügen suchten wir Astknorren und Wurzeln, die wir zuhause mit den Taschenmessern zu allerhand Gerät und Spielzeug verarbeiteten. So verbrachten wir Stunden und Stunden vor dem Haus an der Sonne oder in der gemütlichen warmen Stube.

In solch ruhigem Sein reifte eine tiefe Freundschaft und fanden sich Worte über Dinge, die man nur mit wenigen Menschen

zu besprechen wagt. Hans war zwar ruhig, nüchtern und jeder Schwärmerei abhold. Sein Empfinden aber war zart, mitfühlend und hilfbereit. Ich erlebte das, als mich die Nachricht vom plötzlichen Hinschied meiner geliebten Mutter traf. Hans war mir durch seine blosse Gegenwart Hilfe und Trost. Er sagte nicht viel, in seiner schlichten Aufforderung aber, ihn doch recht bald zu besuchen, lag das ganze tiefe Mitgefühl.

Nun ist Hans gegangen. Er wird seinen Nächsten fehlen. Er fehlt aber auch seinen vielen Freunden.

---

Peter Zeller

Engadiner Segeltag

von H. Belart

Es war an einem jener herrlichen Engadiner Vorherbsttagen, wo nach einem stillen Morgennebel im Talboden die ganze Landschaft in besonderer Farbenpracht leuchtet und wo dann mit zunehmendem Tage die Luft mit Bewegung erfüllt wird und die weissen Wolken sich in Reihen über den Bergen aufstellen. An einem solchen Tage ereignete sich für mich die Erfüllung meines so oft geträumten Wunsches, einmal ganz unbehindert von der Schwere und wie mit Siebenmeilenstiefeln von Berg zu Berg durch den Raum wandern zu können, nicht mehr gebunden an einen steinigen Pfad oder einen schmalen Grat, aber doch mit der beschaulichen Naturverbundenheit des Bergsteigers.

Ich war gerade beim Schafberg gewesen und hatte mir die flatternde Schweizerfahne oben bei der Hütte betrachtet, als er sich auf einmal wieder einstellte, dieser alte Wunsch. Und ich war ihm gefolgt, gegen das Unterengadin zu und dann im Bogen zurück an die Hänge der Crasta Mora, die sich steil gegen ihre schwarze Felskrone hinaufziehen. Weit unter mir der Talboden des Val Bever mit seinem lichten Lärchenwald, dem hellen Bergbach und dem Doppelstrich des Geleises, das aus dem Albulatunnel kommt. Ja richtig, vor zwei Tagen noch hatte ich von dort unten her recht ungläubig hinaufgeschaut und mich gefragt, ob es mir wohl gelingen werde, da hinaufzukommen. Und nun war ich tatsächlich schon oben. Es war kein Traum; mein Rücken tat mir wirklich etwas weh, weil der Fallschirm schief sass und drückte, und meine Beine waren wirklich fast eingeschlafen, weil es doch recht eng war in der Kabine meines Segelflugzeuges.

Aber fangen wir von vorne an, bei dem Augenblick, wo es einen Ruck gab und ich auf dem grossen Samadener Flugplatz am Stahlkabel der Autowinde steil wie ein Drachen in den starken Maloja-wind hineinstieg. Oben, wo's nicht mehr höher gehen will, befreie

ich mich vom Seil und steuere meinen schönen, schlanken Vogel gegen den Hang oberhalb Punt Murail zu. Ich weiss, dass dort der Malojawind genügend stark aufsteigt, um ein Segelflugzeug mit in die Höhe zu nehmen - andere haben es mir schon vorgemacht -, aber ich weiss noch nicht, ob ich auch bis dorthin um die Ecke kommen werde, bevor ich zu tief bin und schleunigst wieder umkehren muss. So beisse ich die Zähne etwas aufeinander und liebäugle abwechslungsweise mit den Tannenwipfeln und dem Instrument vor mir, das mir Steigen und Sinken anzeigt; leider im Augenblick immer noch Sinken. Aber dann geht es doch: der Zeiger kriecht zurück auf Null, dann Steigen, und auf einmal sind die Tannenwipfel nicht mehr so wichtig, sondern nur noch der Zeiger. Unten liegt die Talstation Punt Murail; ich kann wohl wenden am Hang - und siehe da, es hat dem Zeiger nichts geschadet. Jetzt bin ich also im Aufwindfeld von Muottas Murail und steige, steige. Und schön geräuschlos geht das zu; ich höre nur ein leichtes Brummen in meiner Kabine, gleichmässig und vertrauenerweckend, etwa so wie in der Bergstation einer Drahtseilbahn. Manchmal allerdings rütteln auch ein paar Böen kräftig an den langen Flügeln.

Es dauert gar nicht lange, und schon bin ich an der Kante, von der aus man Muottas Murail selber sieht; sie wird im regelmässigen Pendelflug überwunden. Nahe an den immer spärlicher werdenden Baumwipfeln geht es vorbei, nahe am braunen Hang und an den grauen Felsblöcken. Noch ein paar immer ungeduldigere Kehren, und ich bin oben und sause freudetrunken an der Station vorüber.

Auch hier oben starten sie, von der Steilhalde unterhalb des Hotels hinausgeschleudert mit einem Gummiseil-Katapult. Er sieht nach viel Wagemut aus, dieser Start in die Tiefe; aber doch nur für den, der das Segelfliegergefühl noch nicht kennt, jenes Befreitsein vom An-der-Erde-kleben, jenes Vorseilen des Geistes in den Raum. Man kann diese Wandlung von der Erdgebundenheit zum Fluggefühl eigentlich immer wieder erleben. Wie bedenklich erscheint einem doch manchmal gerade ein Unterfangen wie dieses, wenn man mit dem an die Bergbahn angehängten, so zerbrechlich anmutenden

Flugzeug die steile Strecke hinauffährt, vorbei an den vielen Felsen und Blöcken. Aber wie rasch zerrinnen dann diese Bedenken, wenn man erst einmal fest angegurtet im Flugzeug sitzt und eigentlich schon draussen ist, bevor man nur den Auslösegriff zum Start gezogen hat.

Von Muottas an beginnt eine neue Phase; jetzt kommen die Entdeckungen. Wie ein Raubvogel schwebt man den Hängen nach, auf steter Suche nach der Beute, dem Aufwind. Und dabei erstehen vor einem in ständigem Wechsel zauberhafte, noch nie gesehene Perspektiven. Denn jetzt blickt man nicht mehr den Hängen entlang, von unten her oder von oben, sondern man sieht die Berge ganz nahe unter sich oder von der Seite - man schaut gleichsam in sie hinein. Und diese Verbindung zwischen Flieger und Berg wird noch viel enger gestaltet durch die vom Berg beeinflussten Luftströmungen. Es geht auch an anderen Orten aufwärts, am Schafberg, vor der steilen Flanke der zwei Schwestern bei den Lawinenverbauungen, gegen den Piz Languard zu. Bei guten Verhältnissen sind die Steiggebiete dort unschwer zu finden, und so bin ich unversehens beim Schafberg so hoch, dass ich meinen Wandergelüsten rasch nachgebe und unbekümmert ins Tal hinaus fliege, dorthin, wo der Aufwind spärlicher und das Sinken häufiger ist.

Vor der Crasta Mora ist die Luft ganz ruhig, aber ich steige nicht viel. So ziehe ich denn weiter, an Samaden und vor dem Piz Padella vorbei; aber wie ich dort überall nur an Höhe verliere, kehre ich, wie später noch so oft, reumütig an den Hang von Muottas Murail zurück, wo es sicher hinaufgeht, solange der Malojawind weht. Bald bin ich wieder so hoch, dass ich an einen Ausflug nach St. Moritz denken kann.

Ich habe diese Gegend auch schon im Motorflugzeug besucht, aber wie anders war das gegen heute! Diesmal habe ich keinen lärmenden und übelriechenden Motor vor mir, dem überdies in solcher Höhe schon spürbar der Atem kürzer wird. Und diesmal muss ich nicht über die Gegend hinwegeilen, immer in respektvollem, weitem

Abstand von allem, was Boden heisst. Ruhig streife ich mit meinem Flugzeug durch den Raum, das, weit mehr Vogel als Maschine, gerade hier oben in dieser wundervollen Berglandschaft ungezählte Motoren von der Natur bereitgestellt findet: die Aufwinde an den Hängen und mehr noch die grossen Kamine, die "Thermik", die von den erwähnten Berghalden hinaufreichen bis zu den darüberstehenden Wolken und in denen der Segelflieger sich aufschraubt wie ein kreisender Raubvogel. Eine ganz neue, unerhört fesselnde Art des Berge-  
Ersteigens tut sich da auf - wohl etwas vom Höchsten an naturverbundener Freizügigkeit, was einem Menschen zuteil werden kann.

Der Wind hat noch lange nicht ausgeblasen, wie ich zum letztenmal von meiner Höhe heruntersinke, während meine erfahreneren Kameraden noch über der Diavolezza, beim Julier und Kesch kreisen. Von den neuen Eindrücken ganz erfüllt, breche ich für diesmal ab. Noch einen Blick auf den Samadener Kirchturm ganz nahe unter mir, dann einen grossen Bogen über die Champagna, diesen idealen Fliegerhafen in den Bergen, und ich kurve zur Landung herein. Ein paar Züge am Bremsklappenhebel, das Gras kommt schnell näher, es holt, und mit einem kleinen Ruck nach vorn steht mein Flugzeug still und legt sich sanft auf den Flügel. Dann ist alles ganz still. Ich staune wohl noch eine ganze Weile vor mich hin, bis ich das Kabinendach löse, mich losgurte und mit steifen Gliedern aus meinem engen Sitz kletterte. Dann schaue ich noch zurück: hinter mir ragt die Crasta Mora steil in den blauen Himmel, und über ihren schwarzen Zinnen kreist gerade ein grosser Vogel mit schlanken, spitzen Flügeln.

("Die Alpen" 1943, Heft 8)

---