Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung

Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe

Band: 47 (1953)

Heft: 13-14

Rubrik: Von 50 zu 50 Jahren : die Fliegerei einst und jetzt und in Zukunft

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

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

Von 50 zu 50 Jahren

Die Fliegerei einst und jetzt und in Zukunft

Das Bild zeigt den Piloten Henry Kunkler auf seinem Farman-Doppeldecker 1913 in Dübendorf. Der Pilot sitzt mit seinem Kameraden in einem Spinngewebe von Metalldrähten. Man hat wenig Vertrauen zu einer solchen Maschine. Es braucht Mut, mit diesem gebrechlichen Fahrzeug in die Lüfte zu steigen. Die Flügel waren aus leichtem Stoff. Stärker und schwerer durfte man damals die Flugzeuge nicht bauen. Denn die damaligen Motoren waren zu schwach für schwere Flugzeuge.

1910 war Flugtag in Bern. Es waren etwa ein Dutzend Flieger da. Einige hatten ihre Maschinen selber gebaut. So und ähnlich wie diese da auf dem Bilde sahen sie aus. Viele konnten gar nicht fliegen. Sie hüpften über die Allmend wie sturme Hühner. Andere klebten am Boden wie Dampfwalzen. Aber einige stiegen auf, 30, 40, 100, 200 — du lieber Himmel — sogar 300 Meter hoch! Und kreisten zwei-, dreimal über dem Flugplatz. Gewaltiger Jubel — der Mensch kann fliegen!

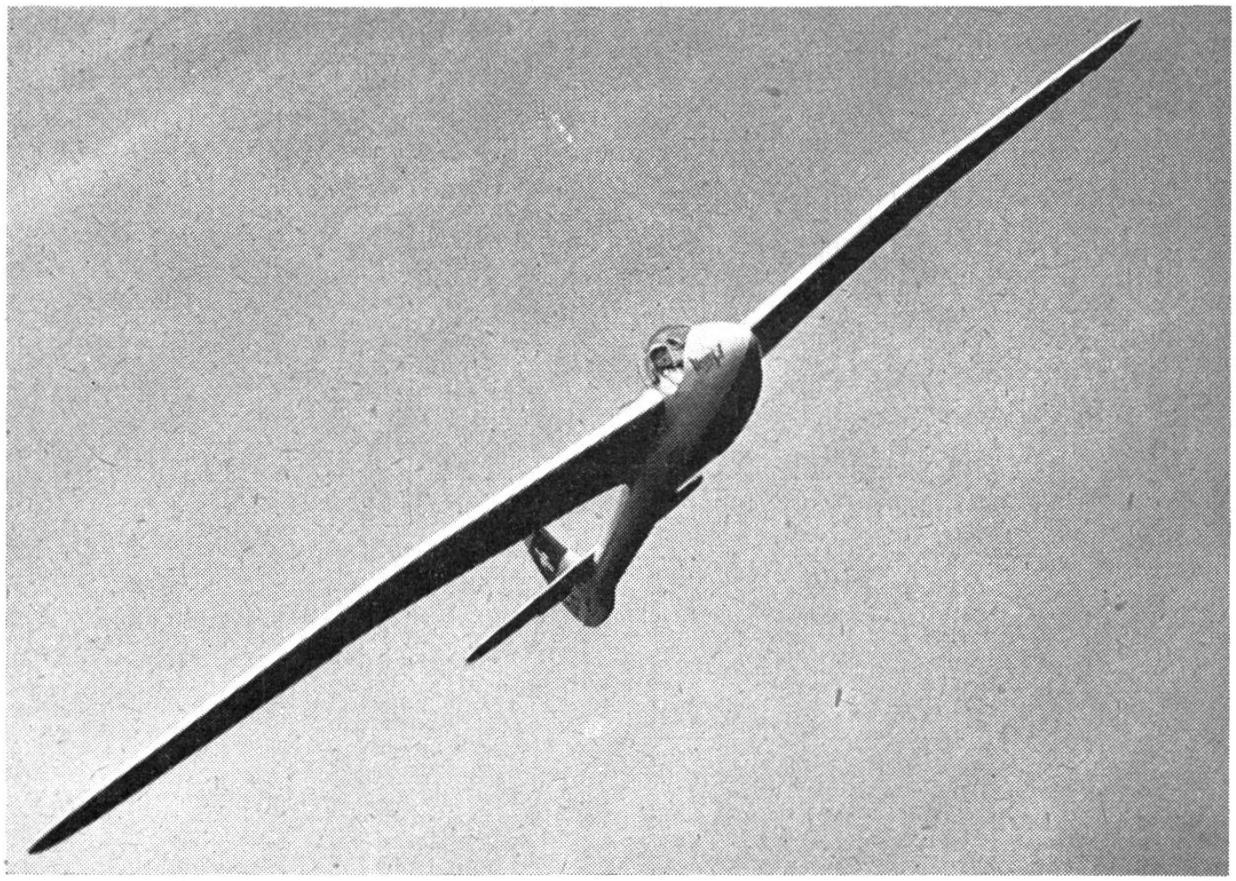
Da war auch der Pilot Schmid von Olten. Er flog etwa 30 Meter über dem Boden. Er machte eine Kurve. Plötzlich neigte sich der Apparat zur

Seite. Stürzte steil ab. Schlug hart auf den Boden. Eine grelle Feuerflamme schoss auf. Ich eilte hinzu. Es war eine fürchterliche Hitze. Ich konnte nicht helfen. Ich sah, wie der Pilot unter der Maschine den Kopf auf und ab bewegte. Dann war es aus. Er war tot. Ich schlich geschlagen nach Hause.

Ja — es brauchte Mut, damals, vor 50 Jahren, mit einer solchen Maschine aufzusteigen. Und sie hatten Mut, diese ersten Pioniere der Lüfte. Mit ihren zerbrechlichen Drahtkisten haben sie die Luft erobert. Am 23. September 1910 hat der Schweizer Chavez den Simplonpass überflogen. Und am 13. Juli 1913 flog Oskar Bider von Bern aus über die Alpen nach Mailand. Helden der Luft — man darf schon so sagen.

50 Jahre sind seither vergangen. Wie ganz anders sehen doch die heutigen Flugmaschinen aus: massiv, solid, zuverlässig, vertrauenerweckend! Es braucht weniger Mut, diese heutigen Maschinen zu steuern. Aber ruhiges Blut, Intelligenz und Umsicht braucht es, die hunderterlei Hebel und Knöpfe an der Schalttafel zuverlässig zu bedienen. Das Pilotisieren (Steuern) ist viel komplizierter als damals. Da muss man den Kopf beieinander haben.

Das zweite Bild zeigt ein motorloses Flugzeug, einen Segelflieger. Wie elegant, wie leicht und wie vertrauenerweckend sicher gleitet es durch die Luft! Mit dieser Maschine stieg René Comte 1950 auf 10 962 m ü. M.



Ohne Motor! Der Flieger lässt sich von den sogenannten Aufwinden in die Höhe tragen, gleich einem Adler, der ohne Flügelschlag hoch über dem Tale kreist. Ein wahrhaft königlicher Sport! Hier ist der Pilot die Seele des Apparates, bei den Motorflugzeugen wird er ersetzt durch die Instrumente. Heute gilt der Motor-Pilot nicht mehr als Held der Lüfte, wie zu Biders Zeiten. Heute wird nicht mehr von den Fliegern gesprochen, sondern nur noch von der Maschine, die soundso hoch, soundso schnell und soundso weit fliegt.

Abermals 50 Jahre später, im Jahre 2000: Raketenflugzeuge fliegen hundertmal höher, schneller und weiter als wir, fliegen tief in den Weltenraum.

Lächeln wir nicht über jene unbeholfenen Grashüpfer von 1910 in Bern! Sie haben mit ihren Versuchen und Erfahrungen, mit ihrem Einsatz des Lebens ebensoviel zu der Entwicklung des Flugwesens beigetragen wie unsere heutigen Flugzeug-Ingenieure. Lächeln wir nicht über sie, auf dass die Raketenflieger vom Jahre 2000 nicht über unsere Fliegerei lächeln. Gf.

Die beiden Klischees sind Leihgaben des «Schweizer Schulfunkes», für die auch an dieser Stelle herzlich gedankt sei.

Der Hund als Kamerad des Menschen

2. Wie der Goldschakal zum Jagdhund wurde

Konrad Lorenz erzählt es in seinem Buche «So kam der Mensch auf den Hund»*, wie es nach seiner Meinung gegangen ist. Wir vereinfachen die Erzählung und kürzen sie auf das Wesentliche.

Mit der Zeit sind die Schakale zahmer und furchtloser geworden. Sie suchen die Plätze der Menschen auf. Denn hier gibt es was zu fressen. Früher haben sie tagsüber im Dickicht (Gesträuch) geruht und sind in der Nacht auf Nahrung ausgegangen. Jetzt aber sind die klügsten von ihnen nicht mehr Nachttiere, sondern Tagtiere. Denn der Mensch geht ja tags auf die Jagd, schlachtet tags seine Beute und gibt ihnen tags davon zu fressen.

Und dann mag es einmal so gegangen sein: Ein Jäger hat ein Wildpferd mit dem Speer (Spiess, Lanze) verwundet. Aber nur verwundet, nicht getötet. Das Wildpferd ist geflohen. Die Horde der Jäger läuft ihm nach. Die Männer folgen seiner Spur (Spur = Hufeindrücke im Boden). Die Goldschakale laufen hinterher. Auch sie verfolgen die Spur. Aber nicht mit den Augen, sondern mit der Nase. Sie riechen die Wildpferdespur. Sie riechen sein Blut, das zu Boden tropfte.

Das Wildpferd aber ist weit voraus. Und es ist schlau. Es macht einen «Widergang», das heisst, es kehrt auf dem gleichen Weg ein Stück zurück. Und dann nimmt es einen weiten Sprung scharf seitwärts in das Gebüsch. Die Jäger haben es nicht gesehen. Sie laufen an ihm vorbei vorwärts. Vor-