

Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe
Band: 61 (1967)
Heft: 3

Rubrik: Die ersten Motorflieger der Welt

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: 07.01.2026

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

wußte aber nicht, daß Herr Nationalrat Haller eine Kleine Anfrage an den Bundesrat richten werde. Er schrieb darum im August 1966 einen Brief nach Bern. In diesem Brief bemerkte er zum Beispiel, daß während des letzten Weltkrieges manche Gehörlose in Uniform Hilfsdienste in unserer Armee geleistet haben.

Der Herr Oberfeldarzt antwortete

Anfangs Dezember antwortete der Oberfeldarzt (Chefarzt) unserer Armee mit einem freundlichen Brief. Er schrieb, es sei erfreulich, daß viele junge Gehörlose gerne Militärdienst leisten möchten. Aber leider erlauben es die ärztlichen Vorschriften für den Dienst in Friedenszeiten nicht. Denn im militärischen Dienstbetrieb gebe es viele Gefahren, die für Gehörlose bedeutend größer sind als für Hörende. Der Oberfeldarzt meinte, in Kriegszeiten sei es aber bestimmt möglich, daß Gehörlose als Hilfsdienstsoldaten in der Armee eingeteilt werden können. — Bei dem im Ausbau befindlichen Zivilschutz gebe es wahrscheinlich auch Aufgaben, wo Gehörlose dem Vaterland wertvolle Dienste leisten könnten. Wird der Bundesrat die gleiche Antwort geben? Der Oberfeldarzt konnte keine andere Antwort geben, weil er sich an die

heute noch gültigen ärztlichen Vorschriften halten mußte. Aber der Bundesrat könnte vielleicht antworten: Wir wollen prüfen, ob man diese Vorschriften ändern soll. Denn auch der militärische Dienstbetrieb hat sich geändert. Es ist nicht mehr der gleiche wie vor 30 Jahren. Es gibt heute viele neue militärische Einrichtungen, die man früher nicht kannte und wo es vielleicht möglich wäre, Gehörlose aus geeigneten Berufen einzusetzen. — Aber eben, der Bundesrat könnte eine solche Antwort geben, doch er muß es nicht.

Wie viele Gehörlose waren es?

Herr Hauptmann Schaufelberger mußte ein Vierteljahr auf Antwort warten. Der Oberfeldarzt hatte sich nämlich viel Mühe gegeben. Er fragte bei mehreren Dienstabteilungen an, wie viele Gehörlose während des letzten Weltkrieges im Hilfsdienst tätig gewesen seien. Leider waren keine genauen Angaben mehr vorhanden. Es wäre interessant, wenn die Betreffenden sich melden würden. Also: **Ehemalige gehörlose HD-Soldaten, schreibt dem Redaktor bitte, wann und wo ihr während des letzten Weltkrieges Militärdienst geleistet habt!**

Ro.

Die ersten Motorflieger der Welt

Um 1900 gab es noch kein einziges Flugzeug

Früher konnte man fremde Erdteile nur nach langen, mühsamen Schiffsreisen erreichen. Nach Südafrika oder Indien dauerte die Schiffahrt 3 bis 4 Wochen, nach Australien sogar 5 bis 6 Wochen. Heute bringen uns moderne Düsenflugzeuge in wenigen Stunden viele tausend Kilometer weit. Um 1900 gab es noch kein einziges Flugzeug. Aber in jener Zeit versuchten kluge Männer, Maschinen zum Fliegen zu bauen. Doch alle Versuche mißlangen. Die meisten Piloten stürzten zu Tode. Erst nach jahrelanger Arbeit und vielen Enttäuschungen gelang es den Brüdern Wilbur

und Orville Wright, ein Motorflugzeug zu bauen, mit dem sie sich in die Luft erheben konnten. Die Brüder Wright sind also die ersten Motorflieger der Welt.

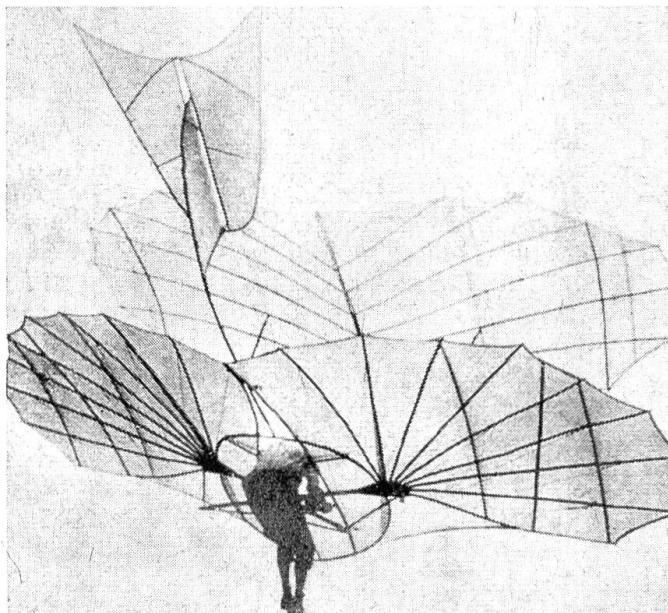
Sie wollten lieber ein Handwerk erlernen als studieren

Wilbur und Orville waren Söhne eines Pfarrers in Millville im Staate Indiana (USA). Der Vater wünschte, daß sie an einer Hochschule studierten wie ihre beiden älteren Brüder und ihre Schwester. Das gefiel ihnen aber nicht. Nach wenigen Jahren verließen sie die Schule und erlernten den Velomechaniker-Beruf. Nach Feierabend lasen sie gerne Bücher oder machten allerlei Bastelarbeiten.

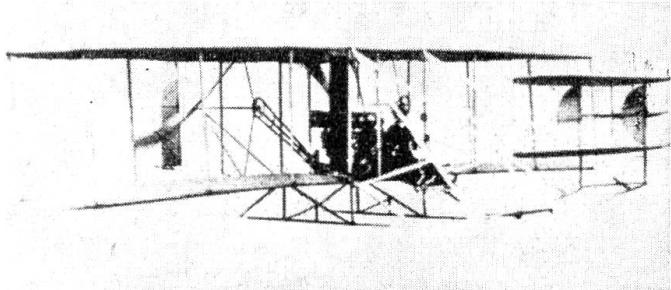
Eines Tages brachte der Vater ein Spielzeug mit zwei Flügeln nach Hause. Man konnte es aufziehen, und dann schwirrte es einige Sekunden in der Luft. Leider war dieses Spiel-Flugzeug bald verdorben. Nun wollten die Brüder selber ein Flugzeug bauen. Sie beobachteten den Flug der Meermöwen. Sie schauten, auf dem Rücken liegend, den fliegenden Drachen der Kinder zu. Wilbur und Orville bastelten nun selber Drachen mit Flügeln und verkauften sie. Sie konstruierten immer bessere Segler. Dabei verdienten sie Geld, das sie sparten. Ihre Segler waren aber nur Spielzeuge. Die Brüder wollten nun auch ein Segelflugzeug bauen, das einen Menschen durch die Luft tragen konnte.

Das erste brauchbare Segelflugzeug kostete nur 75 Franken

Als die Lehrzeit beendet war, kauften Wilbur und Orville miteinander in Dayton im Staate Ohio ein Velogeschäft. Nach Landeschluß gingen sie in den Schopf und arbeiteten dort oft bis in die späte Nacht. Sie bauten ein Segelflugzeug, das Menschen tragen sollte. Auch andere Männer hatten schon motorlose Flugzeuge gebaut. Sie waren aber abgestürzt und gestorben.



So sah das Segelflugzeug aus, das der Deutsche Otto Lilienthal gebaut hatte. Er stürzte bei einem Flugversuch am 9. August 1896 ab und war tot.



Mit diesem Wright-Motorflugzeug wurde eine Flugdauer von 2 Stunden und 26 Minuten erreicht. Die Flughöhe betrug 115 Meter. — Unser Bild zeigt es bei einem Flug über das Tempelhofer Feld in Berlin im Jahre 1908.

Die Nachbarn lachten über die beiden Brüder, der Vater und die Geschwister auch. Sie sagten: «Die Menschen sind keine Vögel, sie sollen auf der Erde bleiben!» Aber Wilbur und Orville arbeiteten trotzdem an ihrem Flugzeug weiter. Nach unzähligen Nachtstunden wurde es fertig. Sie hatten für das Material nur 75 Franken ausgegeben! Das Flugzeug sah aus wie ein Riesendrache mit hölzernen Rippen und breiten Flügeln.

Nun kam die wichtige Frage, wo sie ihr Segelflugzeug ausprobieren sollten. Das Wetterbüro in Washington empfahl ihnen die hügelige Küste von Carolina. Am 25. September 1900 machten sie den ersten unbemannten Flugversuch. Sie zogen von einem Hügel aus das Flugzeug in die Höhe und ließen es dann fliegen. Es segelte ruhig dahin und landete sanft auf den Sanddünen am Fuße des Abhangs. Der Flug war gelungen!

Dann folgte der zweite Flugversuch, aber diesmal mit einem Menschen als Piloten. Wilbur legte sich in die Mitte zwischen die Flügel und nahm die Steuerzügel in die Hände. In der nächsten Minute segelte das Flugzeug frei in der Luft. Doch Wilbur bekam plötzlich Angst und schrie: «Orville, zieh mich rasch herunter!» — Das Flugzeug befand sich 2,4 Meter über dem Boden, als Orville seinen Bruder auf die sichere Erde zurückzog. Die Brüder machten noch viele Versuche, die alle gut gelangen.

Die Leute sagten: «Fliegen ist Unsinn!»

Die Brüder waren noch nicht zufrieden. Sie wollten, daß ihr Flugzeug mit eigener Kraft fliegen konnte. Dazu brauchte es einen Motor und einen Propeller. Darum fingen sie jetzt an, einen Motor und einen Propeller zu bauen. Wieder lachten die Bekannten und Verwandten und sagten: «Ihr werdet in tausend Jahren nicht fliegen lernen. Fliegen ist Unsinn. Flüge mit schweren Motoren sind unmöglich!»

Gerade zu jener Zeit hatte ein Professor auch ein Motorflugzeug gebaut. Doch sein Flugzeug stieg nicht in die Luft. Man erzählte den beiden Brüdern von diesem mißlungenen Flugversuch. Aber Wilbur und Orville arbeiteten tapfer weiter im Schopf hinter dem Veloladen. Manchmal verzweifelten sie fast. Denn die Herstellung des Motors und des Propellers kostete viel Geld, und die Versuche wollten einfach nicht gelingen. Wilbur wollte aufhören. Doch Orville munterte den Bruder auf. Er sagte zu ihm: «Wir hören erst auf, wenn wir fliegen können!» — Im Dezember des Jahres 1903 bauten sie den Motor und den Propeller in ihr Flugzeug ein. Sie transportierten es heimlich zum «Flugplatz» an der Küste von Carolina.

Das erste Motorflugzeug ist startbereit — aber wer wagt den Flug?

Es war am 14. Dezember 1903. Das Flugzeug stand startbereit. Welcher der beiden Brüder sollte den Flug wagen? Wilbur und Orville warfen ein Geldstück wie einen Spielwürfel auf den Boden. Wenn die Seite mit der Zahl oben war, dann bedeutete das: Du mußt es wagen! Wilburs Geldstück zeigte die Zahl. Also kletterte er in den Pilotensitz und setzte den Motor in Bewegung. Die Maschine hob sich vom Boden ab. Doch schon nach 3,5 Sekunden kippte sie seitwärts ab und fiel herunter. Der Schaden war nicht groß. Schon nach zwei Tagen war er repariert, und die Brüder konnten am folgenden Tag, am 17. De-

zember, den zweiten Flugversuch wagen. Es blies ein kalter Meerwind vom Atlantik her. Diesmal stieg Orville in den Pilotensitz. Er schaltete den Motor ein. Er hatte mehr Glück als drei Tage vorher sein Bruder. Das Flugzeug blieb 12 Sekunden in der Luft. Die Länge der Flugstrecke betrug 53 Meter! (Ein modernes Verkehrsflugzeug fliegt heute in der gleichen Zeit 3000 Meter weit.)

Die Brüder Wright verbesserten ihr Flugzeug, so daß es immer länger in der Luft bleiben und schneller fliegen konnte. Im Jahre 1905 flogen sie in 38 Minuten schon 39 Kilometer weit. Und als sie 1908 ein von ihnen gebautes Flugzeug zum erstenmal in Europa vorführten, erreichten sie eine Flugdauer von 2 Stunden und 26 Minuten. Die Flughöhe betrug aber nur 115 Meter. Zwei Jahre später erreichte der amerikanische Flieger Johnston mit einem Wright-Flugzeug bereits eine Flughöhe von 3238 Metern.

Von aller Welt gefeiert und geehrt

Bei ihrem ersten geglückten Flug mit dem Motorflugzeug schauten nur fünf Personen zu. Sie wohnten in der Nähe des Startplatzes. Ein Zuschauer berichtete davon in den Zeitungen. Zuerst glaubte es niemand. Die Brüder Wright selber prahlten nie mit ihrer Erfindung. Sie machten noch viele Flugversuche, ohne daß es die Leute vorher wußten. Doch die Leute ließen ihnen keine Ruhe und luden sie zu öffentlichen Schaufliegen ein. Und bald wurden Wilbur und Orville Wright von aller Welt gefeiert und geehrt. Am 17. Dezember 1928 errichteten die USA zum 25jährigen Jubiläum des ersten Fluges am gleichen Platz an der Küste von Carolina ein Denkmal. Wilbur erlebte diesen Ehrentag nicht mehr. Er war am 30. Mai 1912 an Typhusfieber gestorben. Orville starb im Jahre 1948 im Alter von 77 Jahren. Er hatte, wie sein Bruder, nie geheiratet, und deshalb konnten keine Söhne den Bau von Wright-Flugzeugen fortsetzen.

O. Sch.