

**Zeitschrift:** Zürcher Illustrierte

**Band:** 11 (1935)

**Heft:** 37

**Artikel:** Das Luftvelo

**Autor:** Schwabik, Aurel

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-755448>

#### **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**

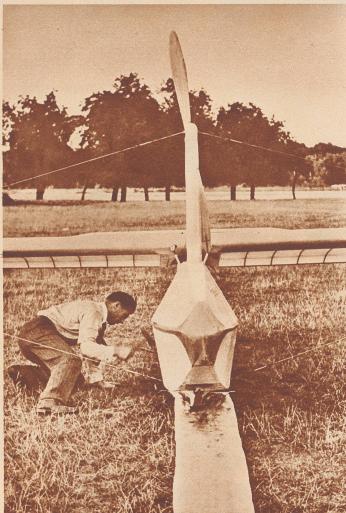
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 12.01.2026

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



Ein Bild von welthistorischer Bedeutung. Die erste Aufnahme vom Menschenflug aus eigener Kraft. Zehn Meter über der Erde fliegt Dünnebeil mit etwa 10 Meter Sekundengeschwindigkeit dahin. Der Propeller macht 500 Umdrehungen in der Minute.



Räder besitzt das Muskelkraftzeug nicht, es startet mit einer Kufe auf einer geselten Gleitbahn und landet wie ein Segelflugzeug. Das Bild zeigt einen der Konstrukteure, Haessler, beim Einschlagen des Hakens, der die Maschine bis zum Start festhält.



Zum Zwecke des Starts werden zwei Anker in die Erde geschlagen; der eine, an dem das Flugzeug bis zum Start festgehaltenen Kraft der Start sich vollzieht.

# Das Luftvelo

Bildbericht vom ersten Flug durch Menschenkraft von unserm Sonderberichterstatter Dr. Aurel Schwabik

Die Idee Leonards, die kräftigsten Muskeln des Menschen, die Beinmuskeln, zum Fliegen zu gebrauchen, ist heute Wirklichkeit geworden. Dem Frankfurter Flieger Dünnebeil ist diese Leistung, die ein Markstein in der Geschichte der Luftfahrt darstellt, gelungen.

In einer großen Halle auf dem Flugplatz von Rebstock bei Frankfurt liegt das zierliche Flugzeug, mit dem der Flug ausgeführt wurde, ganz und gar unscheinbar neben den dreimotorigen Luftriesen, die dort überholt werden. Gläsern

glänzt der cellanierte Batist über dem dünnen Gerippe.

Dass es 12 Meter Spannweite hat und doch nur 50 Kilogramm wiegt, erfahre ich von den drei jungen Leuten, die eben daran sind, vor dem letzten Angriff auf den 5000-Mark-Preis, den die Frankfurter Polytechnische Gesellschaft für den ersten mit Menschenkraft verwirklichten Flug von 500 Meter ausgesetzt hat, die Maschine nachzuprüfen. Es sind Haessler und Villinger, die beiden Dessauer Konstrukteure, und Dünnebeil, der Flieger aus Langensalza. Wie ein kleiner Segler ist das Muskelkraftflugzeug gebaut, nur mit einer hohen Nase von dem Pilotensitz, der den leichten Holzpropeller trägt. Er wird über die Transmission von einem großen Holzrad mit etwa 50 cm Durchmesser zu Füßen des Piloten angetrieben, der es mit Velopedalen in Bewegung setzt. Am 29. August 1935, 18 Uhr 10, glückte der erste Flug, zwar nicht



Die beiden Erbauer Villinger und Haessler bei der Pilot Dünnebeil bei der Vorbereitung auf die Zeit vor dem Start am 29. August 1935.

Villinger, der eine der beiden Konstrukteure, montiert ein Spannschloss an der selbst gebauten Maschine.



über die geforderten 500 Meter, aber doch 235 Meter in einer Flughöhe von etwa einem Meter. Tags darauf flog Dünnebeil 10 Meter hoch und eine nur wenig kürzere Strecke. Wenn auch der volle Preis nicht zu erkennen werden konnte, so erhielten diese drei tapferen und unermüdlichen Pioniere der Luftfahrt, die zuvor alle Erspartisse an ihre Erfindung gewagt hatten, doch eine Anerkennungsprämie von 3000 Mark und bald darauf noch eine weitere Prämie in derselben Höhe.

