Der erste Transatlantikflug

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizerische Gehörlosen-Zeitung**

Band (Jahr): **60 (1966)**

Heft 18

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Der erste Transatlantikflug

Ein Flug von Europa über den Atlantischen Ozean nach Amerika ist heute kein besonderes Ereignis mehr. Man setzt sich einfach in eines der modernen Düsenflugzeuge. Sicher und bequem trägt es seine Passagiere in weniger als sieben Stunden über das Weltmeer. Niemand denkt mehr daran und viele wissen es gar nicht, daß vor 39 Jahren zum erstenmal ein Mensch mit einem Flugzeug diese Reise gemacht hat. Es war ein kleines Flugzeug. Seine Flügel bestanden aus Holz und Stoff. Es hatte nur einen einzigen Motor von 260 PS. Es gab in diesem Flugzeug weder Licht noch Heizung oder gar Radio. Und es benötigte für seinen Flug von New York nach Paris 33½ Stunden. Damals staunte man über diesen kühnen Flug fast noch mehr, als wir über den ersten Weltraumflug gestaunt haben.

Wer wagt es?

Im Jahre 1919 setzte ein reicher New-Yorker Hotelbesitzer einen Preis von 125 000 Franken aus für den ersten Flug ohne Zwischenlandung von New York nach Paris. Viele mutige Piloten in Europa und Amerika wollten diesen Preis gewinnen. Doch keinem gelang es. Mehrere tüchtige Flieger stürzten ab und fanden im Atlantik ein kühles Grab.

Auch ihm ließ es keine Ruhe mehr

In Amerika lebte ein 25jähriger Pilot und Offizier der amerikanischen Luftflotte. Trotz den vielen Mißerfolgen anderer Flieger wollte er es wagen. Der Gedanke daran ließ ihm keine Ruhe mehr. Dieser junge Mann war Charles A. Lindberg. Er entwarf im Jahre 1926 Pläne für den Bau eines eigenen Flugzeuges und der Fluginstrumente. Er hatte aber zu wenig Geld für die nötigen Anschaffungen, die 75 000 Franken kosteten. Endlich fand er Geschäftsleute, die ihm diese Summe liehen. Am 28. Februar 1927 wurde der Bau des Flugzeuges begonnen. Es mußte in zwei Monaten fertiggebaut sein. Denn Lindberg wußte, daß im Frühling auch andere Flieger den Versuch wagen wollten. Am 12. Mai stand das neue Flugzeug startbereit auf dem Curtis-Flugfeld in Long Island (New York). Es trug den Namen «Spirit of St. Louis». Wenige Tage vor dem geplanten Abflug waren acht Flieger abgestürzt und ertrunken. Das Wetter war schlecht, es stürmte und war neblig. Lindberg verlor den Mut nicht. Er wartete ungeduldig auf besseres Wetter. Am 19. Mai sagte die Wetterstation endlich gutes Wetter voraus. Lindberg und seine Freunde arbeiteten die ganze Nacht hindurch. Sie machten die letzten Vorbereitungen und brachten die «Spirit of St. Louis» auf den Roosevelt-Flugplatz, welcher längere Pisten hatte.

«Stop, Lindberg, komm zurück!»

Nach einer Nacht ohne Schlaf stieg Lindberg am 20. Mai 1927 in sein Flugzeug. Der Motor begann um 7.40 Uhr zu surren. Dann fuhr die «Spirit of St. Louis» der Piste entlang, weiter, immer weiter. Die Zuschauer befürchteten, der schwache Motor könne die schwere Last niemals über den Ozean tragen. Sie riefen und schrien: «Stop, Lindberg, komm zurück! Du wirst abstürzen! Bleib, bleib!» — Doch es war zu spät. Die «Spirit of St. Louis» rollte weiter. Dann machte sie plötzlich einen Sprung, dann noch einen, und schon schwebte sie in der Luft. Es war genau 7.52 Uhr. Die Leute schauten ängstlich dem mutigen, kühnen Flieger nach, der allmählich in der Ferne verschwand. «Wird Charles Lindberg sein Ziel erreichen oder vorher abstürzen, wie so viele vor ihm?» So fragten alle Leute.

Er flog direkt in einen Sturm

Jetzt befand sich das kleine Flugzeug allein auf seinem Flug über das dunkle Meer. Schon bald drohte ihm große Gefahr. Nebelfetzen jagten dahin. Lindberg

hob seine Maschine so hoch er konnte. Kaum war er dem Nebel entronnen, sah er dunkle Sturmwolken vor sich. Er konnte und durfte dem Sturm nicht ausweichen, denn der Umweg war zu groß, und er wollte mit dem Treibstoff sparsam sein. Lindberg machte einen tiefen Atemzug und bohrte das Flugzeug direkt in den Sturm. Die «Spirit» sackte ab, stieg wieder hoch, sackte wieder ab. Noch schlimmer war, daß sich Eis an den Instrumenten bildete. Nun mußte er doch aus den kalten Sturmwolken heraus. Er mußte zurück und die Sturmwolken umfliegen. Er wendete die «Spirit» und erreichte nach weitem Umweg klare und ruhigere Luftgebiete.

18 Stunden sind seit dem Start vergangen

Lindberg schaute auf die Uhr. Vor 18 Stunden war er in New York gestartet. Er hatte jetzt etwa die Hälfte des Weges hinter sich. Die Sicht war immer noch gut. Er konnte direkt auf sein Ziel zufliegen. Doch er war todmüde, und er merkte den Mangel an Schlaf. Mit großer Energie bewegte er die kaltgewordenen, steifen Hände und Füße. Glücklicherweise ging nun die Sonne auf, und es wurde wärmer. Tief unter ihm lag das dunkle Meer mit weißen Schaumwellen. Der Wind blies. Lindberg hatte Glück, denn der Wind blies von hinten, er hatte Rückenwind.

Leider dauerte die Freude nur kurze Zeit. Bald verdeckte eine dichte Wolkendecke die Sicht. Lindberg mußte blind fliegen. Endlich hatte er wieder freien Ausblick. Oft glaubte er vor sich eine Küste mit Bergen, Meeresbuchten und Bäumen zu sehen. Aber das stimmte nicht, es waren nur Wunschträume.

Was bedeuten diese Streifen da unten?

Nun war Lindberg schon 27 Stunden in der Luft. Mehr als zwei ganze Tage hatte er nicht mehr geschlafen. Tapfer kämpfte er gegen den Schlaf, seine Augen wollten ihm oft von selber zufallen. Doch die scharfen Windstöße bliesen ihn immer wieder wach. — Auf einmal sah er tief unten auf dem Meer einige Streifen. Was bedeuteten diese Streifen da unten? Lindberg wollte es wissen. Er senkte das Flugzeug. Nun erkannte er, daß es Fischerboote auf der Fahrt waren. Da konnte auch das Festland nicht mehr weit entfernt sein. Näherte er sich schon der Insel Irland? Gerne hätte Lindberg die Fischer in den Booten gefragt. Aber das war ja unmöglich. Aber er steuerte mit froher Zuversicht dem Ziele zu.

Es dauerte nicht mehr lange, bis Lindberg unter sich richtiges Land erblickte. Er beobachtete die Küstenlinie genau, um zu erkennen, wo er sei. Bald wußte er, daß er die Südwestecke von Irland erreicht hatte. Er war also auf dem richtigen Weg.

Vorbei waren Müdigkeit und Schlaf!

Noch fünf Stunden dauerte der Flug. Aber vorbei waren Müdigkeit und Schlaf. Die «Spirit of St. Louis» überflog in der Abenddämmerung Irland, England und den Ärmelkanal. Nun konnte sich Lindberg leicht orientieren (den Weg finden). Denn die Lichter der Städte zeigten ihm in der anbrechenden Nacht den Weg zum Ziel.

Und jetzt kam Paris in nahe Sicht. Lindberg umkreiste den Eiffelturm. Dann landete er auf dem Flugfeld von Le Bourget. 5810 Kilometer hatte Lindberg mit dem kleinen, einmotorigen Flugzeug zurückgelegt, und 33½ Stunden hatte der Flug gedauert! Eine große Menschenmenge erwartete den kühnen Flieger auf dem Flugfeld. Als die «Spirit of St. Louis» zum Landen ansetzte, riefen und schrien die Menschen Lindberg zu. Sie drängten sich zum Landeplatz. Lindberg mußte vorsichtig steuern, um niemanden zu überfahren. Nun stand die «Spirit» still. Lindberg rief nach Mechanikern. Doch die Leute rissen ihn aus dem Flugzeug, sie trugen ihn jubelnd umher. Erst nach einer halben Stunde konnten ihn französische Fliegerkameraden aus der Menschenmenge befreien und ihn zum wohlverdienten Ruhequartier geleiten. —

Die Nachricht vom ersten Transatlantikflug wurde durch Telegramme in der gan-

zen Welt verbreitet. Und der Name Charles A. Lindberg war bald allen Leuten bekannt. Lindberg wurde mit Ehrungen überschüttet. Er erlebte in den folgenden Jahren noch viel Freude, später auch großes Leid. Doch wird er sich heute noch freuen, daß er mit seinem Transatlantikflug seinem Vaterland, den Vereinigten Staaten von Amerika, viel Ehre gemacht hatte. O. Sch.

Neun kräftige Männer zogen über den St. Gotthard

Den bald zu Ende gehenden Sommer können wir wahrlich nicht rühmen. Er hat uns zu oft enttäuscht. Statt viele Tage Sonnenschein, gab es immer wieder rauhe, regnerische Tage. An vielen Orten mußte man mitten im Hochsommer manchmal die Heizung einschalten. — Solche lange Schlechtwetterzeiten hat es aber schon früher oft gegeben. In den Jahren 1768/70 war die Witterung in den Gebieten nördlich der Alpen so schlecht, daß es großen Mangel an Nahrungsmitteln gab. Vom März 1769 bis zum Dezember schien die Sonne nur an 86 Tagen. Im Jahre 1770 konnten sich die Menschen in der gleichen Zeit sogar nur an 57 sonnigen Tagen erfreuen. Es entstand große Not. Im Frühling des folgenden Jahres waren fast alle Kornvorräte aufgebraucht.

Um dieser Not abzuhelfen, beschlossen Krämer Schweitzer und Bäcker Bornhauser in Weinfelden TG, in Oberitalien Korn zu kaufen. Sie stellten neun kräftige Männer an und wanderten mit ihnen über den St. Gotthard nach Süden. Am 27. Mai 1771 machten sie sich morgens vier Uhr auf den Weg. Am 1. Juni um neun Uhr vormittags erreichten sie Bellinzona. Dort konnten sie drei Saum Korn kaufen (1 Saum nannte man damals die Last, die man einem Trag- oder Saumtier im Gebirge aufladen konnte). Die Männer füllten damit die mitgenommenen Getreidesäcke. Mittags 12 Uhr machten sie sich schon wieder auf den beschwerlichen Heimweg. Sie trugen ihre Lasten über den Bernhardin-Paß, das Bündnerland und das Rheintal hinunter an den Bodensee. Am 8. Juni kamen sie dort an. In Staad bei Rorschach verlud man Männer und Lasten ins Schiff und fuhr bis zum Hörnli bei Konstanz. Über Schwaderloh ging der letzte Marsch nach Weinfelden, wo man mit dem kostbaren Korn zehn Uhr nachts ankam.

Auch aus anderen ostschweizerischen Gegenden zogen damals kräftige Männer über die Bündner Alpenpässe, um im Süden Korn einzukaufen und es auf ihren Rücken oder auf den Rücken von Tragtieren heimzuschaffen. Trotzdem gab es in jenen Hungerjahren zahlreiche Todesfälle wegen mangelnder Nahrung.

Seit jenen Hungerjahren begannen die Bauern Kartoffeln anzupflanzen. Vorher wollten sie nicht viel von diesem «fremdländischen» Gewächs wissen. Ro.

Der Briefkastenonkel der «NZ» bestätigt es!

Ein Leser fragte den Briefkastenonkel der Basler «National-Zeitung», wieso auch Schwerhörige und sogar Gehörlose die Fahrbewilligung für Autos und andere Motorfahrzeuge erhalten. — Der Briefkastenonkel antwortete: «Es hat sich gezeigt, daß Taubstumme und Schwerhörige sich selber und andere Leute viel weniger gefährden als Leute, die alle fünf Sinne besitzen. Das überrascht vielleicht ein wenig, ist aber eine Tatsache!»

Die Basler «NZ» gehört zu den größten Tageszeitungen der deutschsprachigen Schweiz und wird auch in anderen Landesteilen viel gelesen. Viele Leute werden darum diese Antwort gelesen haben. Das ist sehr erfreulich. Ro.