

**Zeitschrift:** Pestalozzi-Kalender  
**Herausgeber:** Pro Juventute  
**Band:** 73 (1980)  
  
**Artikel:** Die Lindbergh-Story  
**Autor:** La Roche, Brigitta  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-986870>

### **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:** 20.02.2026

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

---

# Die Lindbergh-Story

Wie ihr alle wisst, ist heute ein Flug von Amerika nach Europa und umgekehrt zu einem alltäglichen, ja «allstündlichen» Ereignis geworden. Geschäftsleute fliegen «eben mal zu einer Besprechung hinüber» und sitzen dann am nächsten Tag wieder hier im Büro.

Vor fünfzig Jahren aber war ein solcher Flug noch ein unerreichbares Ziel für Abenteurer, ein Traum für Flugverrückte. Würde man es schaffen, den Ozean in einer kleinen Maschine, die keine sehr grosse Menge Treibstoff mit sich führen konnte und die gegen Wetterpech und Motorpannen nicht gefeit war, zu überqueren?

Diese Frage stellte sich auch ein junger amerikanischer Postflieger namens Charles A. Lindbergh.

Schon im Jahre 1922 stand für den damals Zwanzigjährigen fest, dass sein Leben der Fliegerei gehörte. Nach nur sieben Stunden Unterricht an einer Fliegerschule in Nebraska unterzeichnete er einen Vertrag mit einem Luftartisten, der ihn als Mechaniker, Pilot und wagemutigen «Flügel-spazierer» einstellte. Später pendelte er für die amerikanische Armee als Postflieger zwischen den Städten Chicago und St. Louis hin und her.

Und nun hatte ein New Yorker Hotelier einen Preis von 25 000 Dollar für den ersten Non-stop-Flug von New York nach Paris ausgesetzt. Lindbergh war entschlossen, diesen Preis zu gewinnen. Mit bescheidenem Eigenkapital und der wohlwollenden Unterstützung reicher Geschäftsleute konstruierte er zusammen mit den Ryan-Airlines eine einmotorige Maschine. In diesem Flugzeug wollte er als erster den Ozean bezwingen. Zwar waren gerade vor wenigen Wochen zwei namhafte französische Flieger zum selben Unternehmen in Paris gestartet – und nie mehr aufgetaucht. Wahrscheinlich waren sie in den Fluten des Atlantik verschwunden. Doch der junge Lindbergh liess sich durch solche Vorkommnisse nicht entmutigen. Am 20. Mai 1927, um 7.52 Uhr amerikanischer Zeit, erhob sich seine

Maschine vom Rollfeld des Roosevelt-Flughafens in Long Island. Er flog alleine, denn es fand sich keiner, der als Copilot hätte mitfliegen wollen. Lindberghs Kommentar dazu: «Um so besser, dann kann ich noch ein paar Liter mehr Treibstoff mitnehmen.» Davon hing ja eine Menge ab. Im Rumpf des Flugzeuges waren fünf Tanks untergebracht mit einer Gesamtmenge von 2025 Litern. Der Neun-Zylinder-Sternmotor leistete 223 PS bei 1800 Umdrehungen in der Minute und beflügelte die «Spirit of St. Louis», so der populäre Name der Maschine, zu einer Höchstgeschwindigkeit von 120 Meilen (ca. 200 km) pro Stunde.

Lassen wir Lindbergh nun ein wenig selber berichten:

«Ich nahm sofort direkten Kurs nach meinem Kompass und hatte bald den Long-Island-Sund erreicht. Der Dunstschleier löste sich auf, und vom Kap Cod aus bis durch das südliche Neuschottland waren Wetter und Sicht ausgezeichnet. Ich flog sehr niedrig, zuweilen nur etwa drei Meter über den Bäumen oder dem Wasser. Ich hatte den Kurs über St. Johns genommen, das südlich des direkten Kurses von New York nach Paris liegt, damit für den Fall, dass ich im nördlichen Atlantischen Ozean niedergehen musste, kein Zweifel darüber bestand, dass ich Neufundland



*Dieses Foto, ungefähr einen Monat nach der gelungenen Atlantiküberquerung aufgenommen, war das berühmteste Bild des Piloten und wurde in der ganzen Welt veröffentlicht.*

bereits passiert hatte. Hinter St. Johns überflog ich mehrere Eisberge; Schiffe entdeckte ich hingegen nicht mehr, als ich die Küstengegend verliess.

Gegen 8.15 Uhr abends brach die Dunkelheit herein; über dem Meer bildeten sich niedere Nebel, aus denen die weissen Eisberge mit überraschender Klarheit hervortraten. Diese Nebel wurden dichter und erstreckten sich immer weiter nach oben, bis ich etwa zwei Stunden später in annähernd 3000 Meter Höhe dicht über den höchsten Sturmwolken dahinglitt. Der Mond schien nicht, und es war sehr dunkel. Die Spitzen von einigen der Sturmwolken waren mehrere tausend Meter über mir, und als ich einmal durch eine der grösseren Wolken hindurchfliegen wollte, schlugen sich Eisgraupeln auf dem Flugzeug nieder, so dass ich sofort kehrtmachen und in die klare Luft zurückfliegen sowie von da an um alle Wolken herumfliegen musste, die ich nicht übersteigen konnte.

Nach etwa zweistündigem Flug in der Dunkelheit erschien der Mond am Horizont, und nun war das Fliegen viel weniger schwierig.

Gegen 1 Uhr morgens New Yorker Zeit (7 Uhr mitteleuropäische Zeit) graute der Tag, und die Temperatur war soweit gestiegen, dass praktisch keine Gefahr der Graupelbildung mehr bestand.

Als die Sonne höher stieg, zeigten sich Löcher im Nebel. Ein kräftiger Wind blies von Nordwesten, und auf dem Ozean tanzten Schaumkronen. Nach ein paar Meilen verhältnismässig klaren Wetters ging die Temperatur auf 0 Grad zurück, und etwa zwei Stunden lang flog ich völlig blind durch den Nebel in einer Höhe von etwa 500 Meter. Dann hob sich der Nebel und das Wasser wurde wieder sichtbar. Ich ging tiefer auf das Wasser hinunter und flog zuweilen nur drei Meter über den Wellen, selten dagegen höher als 60 Meter. Es liegt nämlich dicht über dem Erdboden oder der Wasseroberfläche ein «Luftkissen», durch das ein Flugzeug mit bedeutend weniger Kraftverbrauch vorwärts kommt als in grösseren Höhen. Diese Tatsache machte ich mir stundenlang zunutze.

Den Tag über entdeckte ich eine Anzahl Trümmer und einige Seevögel, aber keine Schiffe. Das erste Anzeichen, dass ich mich der europäischen Küste näherte, war ein kleiner Fischdampfer, den ich zum erstenmal ein paar Seemeilen voraus und etwas südlich meines Kurses sichtete. Als ich über einem zweiten Fischdampfer kreiste, erschien im Kabinenfenster das Gesicht eines Mannes. Da ich bei früheren Gelegenheiten bei niedrigem Flug mit abgestelltem Motor kurze Unterhal-

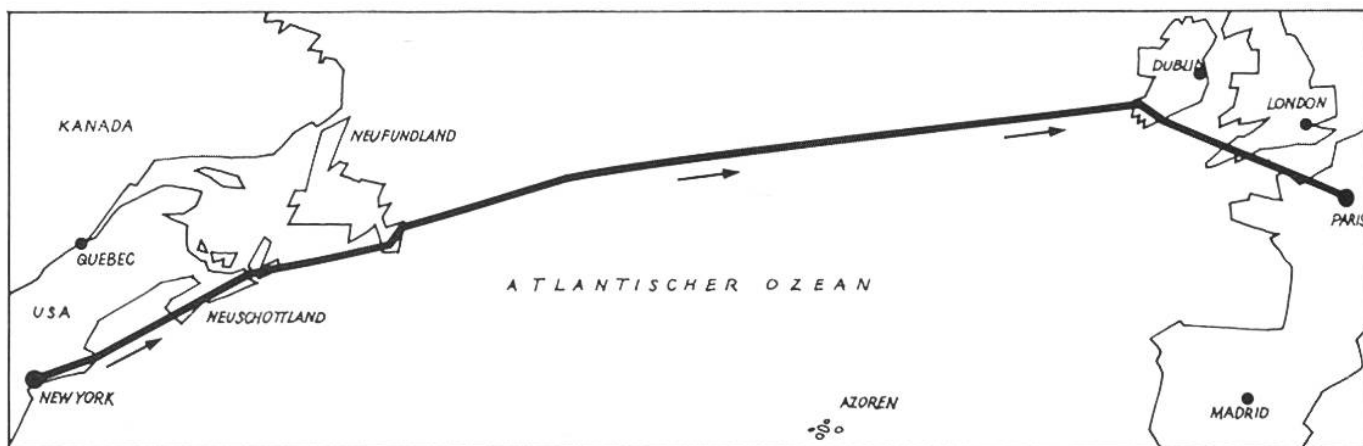


*Als Lindbergh von Paris her kommend in London landet, wird er auch hier von der Menschenmenge stürmisch gefeiert.*

tungen mit Leuten auf dem Boden geführt hatte, beschloss ich, als ich diesen Fischer sah, mir von ihm die Richtung des Landes zeigen zu lassen. Aber kaum hatte ich diesen Gedanken gefasst, als mir schon klar wurde, dass es ein aussichtsloses Beginnen war. Wahrscheinlich verstand der Mann kein Englisch, und selbst wenn er es konnte, würde er zweifellos viel zu erstaunt sein, um zu antworten. Trotzdem kre-

ste ich noch einmal über dem Schiff, und als ich dicht darüber war, stellte ich den Motor ab und rief: «Wo geht's nach Irland?» Natürlich bekam ich keine Antwort und flog meinen Kurs weiter.

Nicht ganz eine Stunde später tauchte im Nordosten eine zerklüftete, halb gebirgige Küstenlinie auf. Ich hegte fast keinen Zweifel daran, dass es die Südwestecke Irlands sei, doch um



*Auf dieser Karte könnt ihr sehen, wie der Atlantikbezwinger seine Route wählte. Seine Verpflegung bestand aus einem Schinkenbrot!*

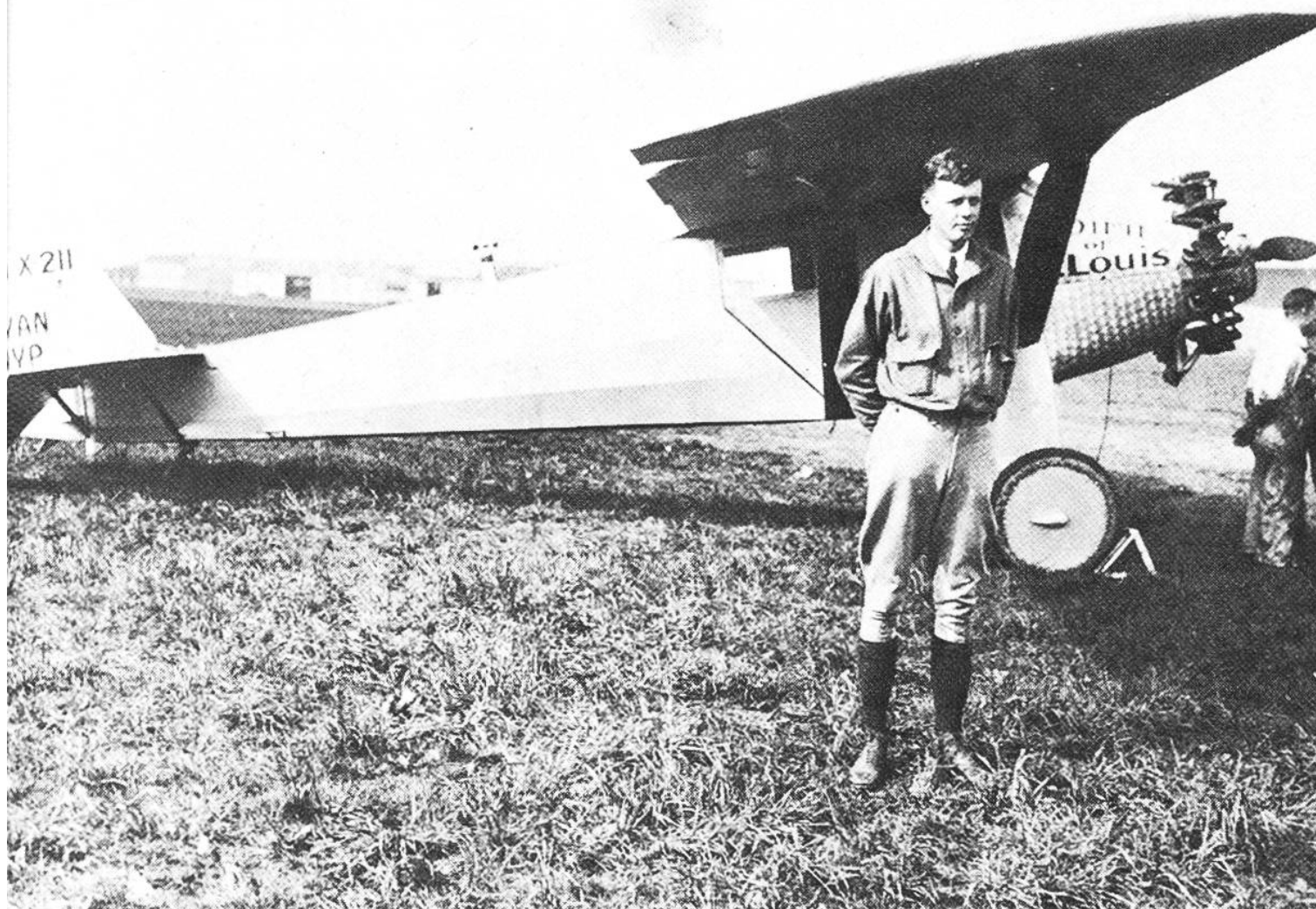
ganz sicherzugehen, änderte ich den Kurs und steuerte auf die nächste Landspitze zu. Ich bestimmte die Dingle-Bucht und nahm dann wieder mit Hilfe des Kompasses Kurs auf Paris.

Nach wenig mehr als zwei Stunden tauchte die englische Küste auf. Über England flog ich in einer Höhe von etwa 500 Meter, und als ich den Kanal hinter mir liess und Cherbourg unter mir auftauchte, ging bald die Sonne unter. Kurz darauf wurden die Lichtsignale der Fluglinie Paris–London sichtbar. Die Lichter von Paris erblickte ich zum erstenmal kurz vor 10 Uhr abends und ein paar Minuten später umkreiste ich den Eiffelturm in einer Höhe von etwa 1400 Meter. Die Lichter vom Flugplatz Le Bourget waren deutlich sichtbar. Ich schraubte mich hinunter, den Lichtern zu. Bald konnte ich auch schon lange Reihen Flugzeug-

schuppen erkennen, und die Zufahrtsstrasse schien mit Autos vollgestopft. Ich flog einmal in geringer Höhe über den Platz, drehte dann in die Windrichtung ein und landete.»

Die Menschenmenge bereitete dem Atlantikbezwinger einen triumphalen Empfang. Er hatte die grösste Mühe, der jubelnden Masse zu entfliehen. Schliesslich gelang es durch ein Täuschmanöver der französischen Flieger, den von seinem 34stündigen Flug erschöpften Lindbergh unerkannt nach Paris zu bringen. Die Auszeichnungen und Glückwünsche aus aller Welt wollten kein Ende nehmen. Würde er alle Einladungen zu Empfängen und Festen angenommen haben, die ihm zugegangen sind, so hätte er mehrere Monate in Paris bleiben müssen.

Nach kurzem Aufenthalt in der französischen Hauptstadt flog er



*Charles A. Lindbergh stellt sich kurz vor dem Start den Photographen. Wird das Wagnis gelingen?*

nach Brüssel, wo er vom König und der Königin empfangen wurde. Auch in England lud ihn der König ein und verlieh ihm das Fliegerkreuz. Am 3. Juni dann kehrte Lindbergh an Bord des amerikanischen Kreuzers «Memphis» nach New York zurück. Auch dort herrschte ausgelassene Freude, als er mit seiner Mutter im Auto den Broadway durchfuhr, auf den von den Fenstern herun-

ter unaufhörlich Blumen und Konfetti geworfen wurden. Inzwischen sausen die Jets pausenlos in wenigen Stunden zwischen Amerika und Europa hin und her. Die Frage: «Wo geht's nach Irland?» ist unnötig und absurd geworden, aber damit ist auch ein Teil abenteuerlicher Fliegerromantik für immer verschwunden.

*Brigitta La Roche*