

Zeitschrift: Schweizerische Taubstummen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Fürsorgeverein für Taubstumme
Band: 19 (1925)
Heft: 1

Artikel: Weiteres über das Amerika-Luftschiff
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-923015>

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: 24.02.2026

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

zu sagen: Schade, daß er taub ist; aus dem wäre einmal etwas Tüchtiges geworden. Der Vater sagte darauf: Der wird mal ein tüchtiger Schuster, und solange wir Alten bei ihm sind, soll's ihm an nichts fehlen. Aber was wird, wenn wir nicht mehr am Leben sind?

In dem Dörflein war heute mehr Leben, als sonst in früher Morgenstunde. Man sah nicht nur Schulkinder, sondern auch Männlein und Weiblein zur Schule eilen, wo der neue Lehrer durch den Herrn Pastor feierlich in sein Amt eingeführt werden sollte. Gleichzeitig war die Einweihung der neuen Schule, die nahe bei Wilhelms Elternhaus zu stehen kam, während das alte Schulgebäude am andern Ende des Dorfes lag. Der neue Lehrer war ein junger Mann, der begeistert war von der hohen Aufgabe seines Berufes. Wir können uns denken, daß dem eifrigen Lehrer auch das Schicksal des tauben Nachbarkindes zu Herzen ging. Die junge Frau Lehrer kaufte Butter und Milch bei Wilhelms Mutter, die eine saubere Hausfrau war. Jeden Morgen und Abend trug der kleine Wilhelm recht achtsam das Kännchen mit der Milch hinüber ins Schulhaus. Dann nahm ihn hin und wieder der Lehrer auf ein Stündchen in die Schulbank, und das machte Wilhelm viel Spaß. Bald hatte er Fibel, Schultafel und Griffel und ging mit den Geschwistern frohen Mutes zur Schule. Wie fein malte er die Buchstaben und gar die Bildchen in der Fibel dazu. Alle Tierlein aus dem Paradies, vom Käferlein bis zum Elefanten, wußte er nachzuzeichnen und die Namen dazu zu schreiben, aber — kein Laut kam von seinen Lippen. Dabei leuchtete soviel Seele aus seinen Augen, beschrieb er so trefflich in Gebärden das Gebaren der Tierlein, die er malte, wie auch der Leute des Dorfes. Und der liebevolle Lehrer erbarmte sich des tauben Wilhelm, der nun schulpflichtig geworden war, denn Taubstummenanstalten waren damals noch nicht bekannt im Lande. Wohl gab es Schriften über gelungene Unterrichtsversuche mit Taubstummen, das wußte der Lehrer, und er hatte sich bemüht, eine solche zu bekommen. Es war die Schrift von Dr. Ammann: „Die Kunst, Taube und Stumme reden zu lehren“. Nach fleißigem Studium des Werkes und Versuchen vor dem Spiegel, die Laute so zu bilden, wie es in dem Buche beschrieben war, erschien eines Tages der Lehrer in Wilhelms Elternhaus und tat seine Absicht kund, Wilhelm sprechen zu lehren. Man kann sich die Verwunderung denken, aber auch die Freude der

Eltern, als sie hörten, daß ihrem Kinde die Sprache gegeben werden könnte. Der Mutter war es, als fiel ihr ein Stein vom Herzen; denn die heimliche Sorge um die Zukunft des Kindes hatte ihr schon manchen Seufzer ausgestoßen. Dankbarfüllt richtete sie den Blick nach oben und bat Gott um Segen für die Bemühungen des guten Mannes. Der Vater aber sagte mit heiligem Ernst: „Wenn Ihr das zu wege bringt, daß mein lieber Wilhelm sprechen lernt, so will ich euch zeitlebens dankbar sein“. Der Lehrer sagte: „Aller Anfang ist schwer, aber der Junge ist geweckt, er hat kluge Augen, Eifer und Regsamkeit liegt im Blute, und das Uebrige ist an Gottes Segen gelegen. So schick mir das Kind an den schulfreien Nachmittagen und am Sonntag nach dem Gottesdienst.“

(Fortsetzung folgt.)

Weiteres über das Amerika-Luftschiff.

Für diesen Artikel in der letzten Nummer unseres Blattes (1. Dezember 1924) sind, wie schon dort bemerkt, die Bilder zu spät eingetroffen, daher bringen wir sie nachträglich; an Interesse haben sie gewiß nichts verloren.



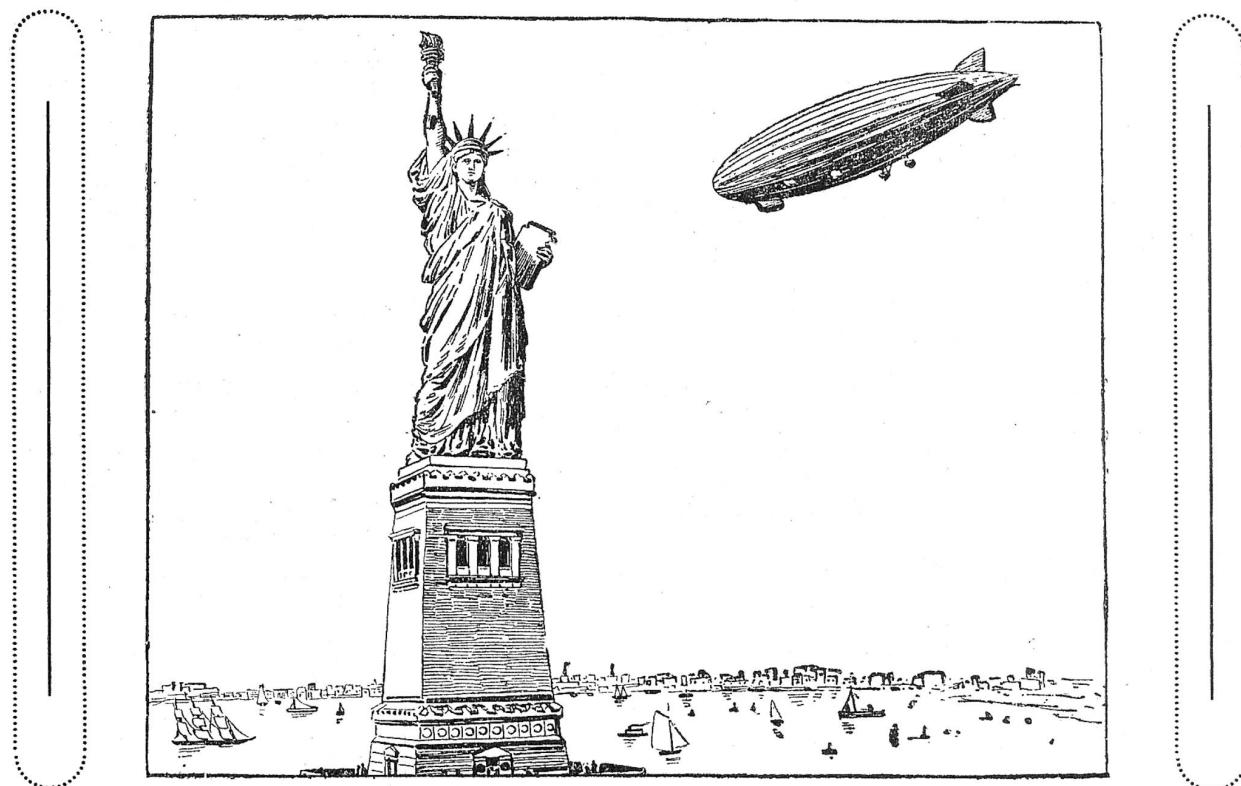
Chiefingenieur Dr. Arnsdorf
(Sohn taubstummer Eltern)

Von der Riesengröße des in den letzten Monaten so oft genannten „Amerika-Zeppelin“ kann man sich einen Begriff machen, wenn man

hört, daß er 70,000 Kubikmeter Gas zur Füllung bedarf. Es ist das größte bisher gebaute Zeppelin-Luftschiff, hat eine Länge von 200 m, eine Breite von 27 und eine Höhe von 37 m. Da es das 126. Luftschiff ist, welches die Zeppelin-Gesellschaft in Friedrichshafen baute, nennen wir Deutschen es „L. Z. 126“. Zwei volle Jahre wurde daran gearbeitet, es hat die bekannte frühere Form der Zeppeline, weist aber einschneidende Verbesserungen auf.

wie die Vianen des Urwaldes, von denen aber jeder seinen bestimmten Zweck hat, die alle ineinandergreifen wie die Räder eines Uhrwerkes.

Gelenkt und geleitet wird das Schiff von der Führerkabine aus, die wie ein Zyklopenauge unter der Stirne des Riesen sitzt. Dieser Führerstand bildet den vorderen Teil der Passagier-Gondel, die selbst wieder ein Wunderwerk ist, denn sie enthält nicht nur die Stände für Höhen- und Seitensteuerung sowie



Das Luftschiff umkreist die Freiheitsstatue in New York.

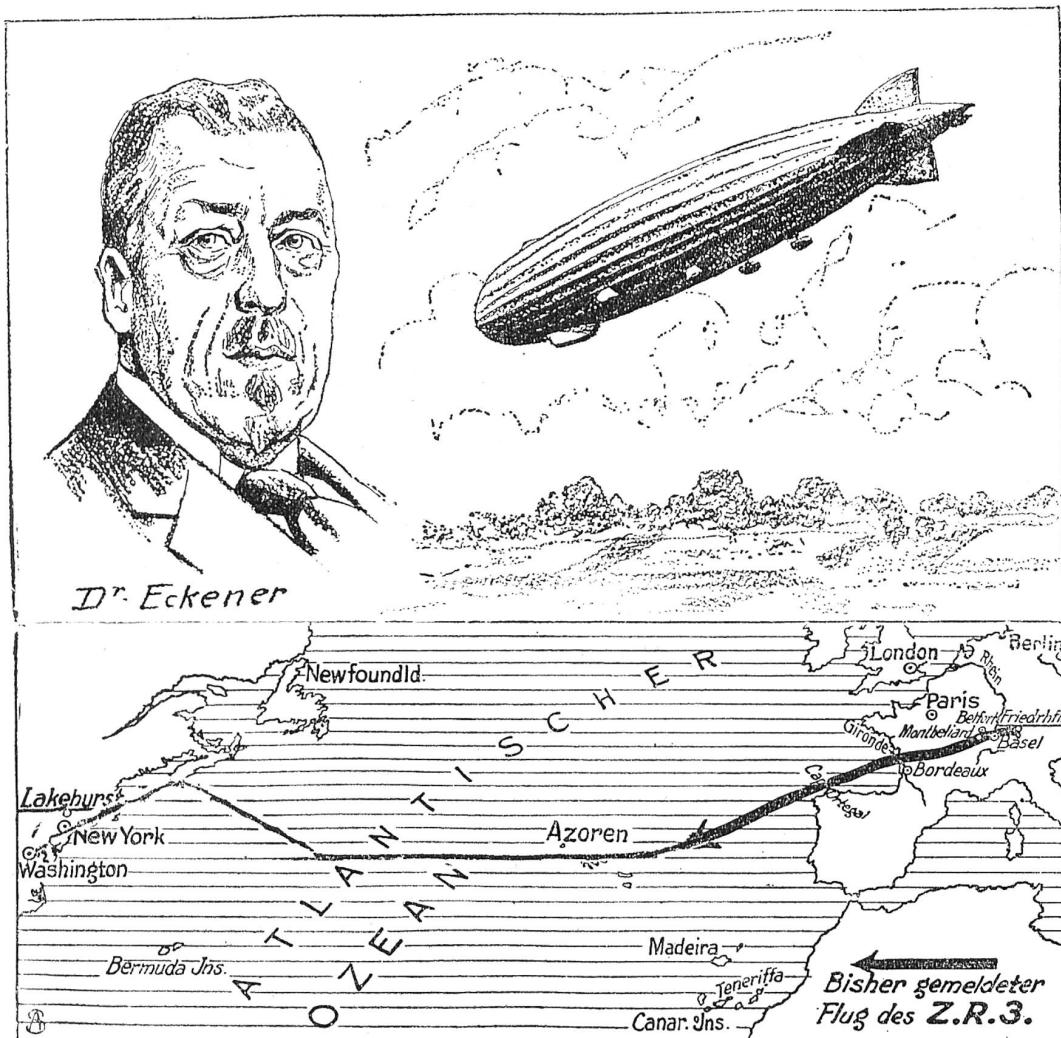
Angetrieben wird das Schiff durch fünf Motoren, die in Stahlkabeln hängen und durch Aluminiumstreben stark mit dem Rumpf des Schiffes verbunden sind. Jeder Motor entwickelt 400 P. S. und ist umsteuerbar, so daß das Luftschiff beliebig vor- oder rückwärts fahren kann. Das ist ein ungeheuerer technischer Fortschritt, zu dem noch die neue Errungenschaft kommt, daß zwei Gondeln an der Unterseite pneumatische Puffer tragen, die beim Landen den Aufstoß mildern und im Wasser als Schwimmer dienen.

Das Innere des Aluminium-Riesenleibes enthält 14 Gaszellen, dazu ein Gewirr von Stangen und Metallfäden, die vielverschlungen sind,

für die Steuerleute, die den Ballon durch das Luftmeer führen, sondern auch die Passagierräume (für 30 Personen und 24 Mann Besatzung), die vornehm wie etwa ein Salonwagen der Eisenbahn eingerichtet sind. Sie sind im dunklen Rot gehalten und die Polsterstühle werden nachts in bequeme Schlafdiwane umgewandelt. Große glashelle Celluloidfenster gestatten den Passagieren den Ausblick auf Land und Meer, Berge und Täler, Städte und Dörfer, Flüsse und Wälder; eine zierliche elektrische Kücke sorgt für die Verköstigung, das Schönste aber soll der Vorzug sein, daß die Lufreisenden nicht von der Seefrankheit befallen werden.

Der oberste Führer und Kommandant des „Z.R. III.“ war auf dem so bedeutungsvollen, glücklichen Fluge nach Nordamerika Dr. Eckener, der einzige Freund und Vertraute des Grafen Zeppelin, und jetzt sein Nachfolger als König im Reich der Lüfte, der getreueste

Kunstverkehr von und nach Übersee eröffnen die Flüge des Amerika-Luftschiffes „Z.R. III.“ Der Weg durch die Luft bietet die Möglichkeit, den Ozean in zwei bis drei Tagen zu überqueren. Was diese Abkürzung der Verbindung zwischen der alten und neuen Welt bedeutet, ist im



Auf dem Weg über den Ozean.

Hüter des großen Erbes. Ihm zur Seite standen die Kapitäne Lehmann und Flemming sowie die Wachoffiziere v. Schiller und Wittemann. Die Steuer führten die Herren Brüß und Sammt, Scherz und Marx. Ingenieur Siegle leitete die Überwachung der ganzen Maschinerie, ihm beigegeben waren zwölf Maschinisten. In den Händen dieser deutschen Männer lag das Geschick und das Wohl des neuen Zeppelin-Schiffes. Sie trugen die Verantwortung, daß es ungefährdet in Amerika ankam.

Ungewöhnliche Perspektiven (Aussichten) für den Zu-

Augenblick noch gar nicht abzusehen. Für den Personenverkehr im großen, wird die Luftverbindung vorläufig noch kaum in Frage kommen. Sie wird aber ein unentbehrliches Mittel für die rasche Postbeförderung und für einzelne, besonders wichtige Personenfahrten bilden. Der „Z.R. III.“ ist als erstes Schiff dazu bestimmt, den regelmäßigen Luftverkehr Amerika-Europa zu übernehmen. Weitere Luftschiffe in gleicher und noch erhöhter Größe sollen ihm folgen, die ebenfalls für diese Zwecke eingestellt werden.