

Zeitschrift: Schweizerische Taubstummen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Fürsorgeverein für Taubstumme
Band: 21 (1927)
Heft: 18

Artikel: Eine Luftreise
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-922715>

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: 10.02.2026

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

Sonntagschriftenlehre. Nicht so die Taubstummen. Sie machen mit: sie nicken fröhlich, wenn sie es verstanden haben, es steht auf ihren Gesichtern geschrieben, wenn sie etwas nicht kapiert haben. Manche von den lebhaften jüngern Mädchen wiederholen laut und klar, was ich gesprochen habe, und sind für mich das lebendige Barometer des Verständnisses. Sätze aus dem Katechismus, aus der biblischen Geschichte, die in ihren Gedächtnissen noch frisch sind, sprechen sie mit Vorliebe nach, wie gute Kinder. Sie sind liebe Kinder Gottes, und an Herzens- und Willensschulung übertreffen sie vielfach uns überkluge Hörende. Ein kurzes, zügiges Geschichtlein hören sie ums Leben gern und begleiten das Verstandene mit lebhaften verständigen Aktionen.

Das Evangelium erzählt von der Heilung des Taubstummen. Der Wille zur Taubstummenheilung geht weiter in der Kirche Gottes und bei allen, die um Gottes willen sich der Armen annehmen. Das Ablesen vom Munde ist gleichsam eine neue Sprache, eine neue Welt, ein fortwährendes, durch Christus geheiligtet Hephata! Deffne dich!

Die Taubstummen können vom Munde ablesen. Wir Hörenden sollten es auch wieder lernen. Nicht so, wie die Taubstummen, sondern geistig, seelisch, so wie wir sprichwörtlich sagen: er hat mir den Wunsch vom Munde abgelesen. Wer nur dem korporalmäßigen Kommandanten gehorcht, der ist nicht durchdrungen vom Geiste des Gehorsams. Wer erst eine finster drohende Miene des Vaters abwartet, bis er einen Befehl ausführt, hat keine Ahnung vom Geiste des vierten Gebotes. Und doch geht ohne bereitwilligen Gehorsam Familie und Staat aus den Fugen.

So können wir von den lieben Taubstummen etwas sehr Wichtiges lernen: vom Munde ablesen! Die Anfänge sind schwierig, gewiß! Wer aber mit Gebet und gutem, bestem Willen es lernen will, der bringt es zu einer Meisterschaft, welche die Seele beglückt, den Egoismus überwindet, freudiges Zusammenarbeiten bewirkt im Geiste des echten christlichen Gehorsams und der opferfrohen Nächstenliebe. Vielleicht bietet sich just heute eine Gelegenheit, einen Wunsch vom Munde deines Nächsten abzulesen. Mach's den Taubstummen nach! Probier's!"

Peregrin.

Zur Unterhaltung

Eine Luftreise.

Heutzutage weiß jedes Kind, was ein Flugzeug und was ein lenkbares Luftschiff ist und wie es aussieht. Aber von einem Freiballon wissen die wenigsten Genaueres. Von einer Fahrt mit einem solchen, ausgeführt von Schweizern, wird hier berichtet. Aber vorher will ich einen derartig freischwebenden, kugelrunden Ballon ohne Motor und Steuer ein wenig beschreiben, damit der Leser in der folgenden Schilderung die Bedeutung der einzelnen Ballonteile besser versteht.

Obwohl die Flugtechnik schon auf hoher Stufe steht, ist der Freiballon noch keineswegs überflüssig geworden, besonders für die Wetterkunde (Meteorologie) ist er immer noch nützlich und wertvoll.

Einige der wichtigsten Manövrier- (manövrieren = Vorkehrungen treffen, Schwenkungen machen usw.) und Landungs-Vorrichtungen bei einem Freiballon sind: Füllansatz, Ballast, Ventil, Schlepptau, Anker und Reißvorrichtung. Der Füllansatz nimmt das Gas auf und erweist sich überdies bei der Fahrt als ein wertvoller Regulator. (Regulator = Ordner, Regler, Einrichter.) Vor der Abfahrt ist er zugebunden, damit das Gas nicht durch Mischung mit Luft verdünnt wird. Während der Auffahrt dagegen ist er geöffnet, damit in höheren und dünneren Luftschichten das überflüssige Gas entweichen kann. Andernfalls würde ein Ueberdruck des Gases hervorgerufen, der die Hülle zersprengen könnte. Beim Fallen zieht sich der Füllansatz unter der Saugwirkung des Gases von selbst zu und schließt den Ballon automatisch ab.

Beim Auswerfen von Ballast wird der Ballon leichter und steigt; beim Deffnen (durch die Ventilleine, die durch den Füllansatz nach dem obersten Punkte der Ballonhülle führt) entweicht Gas, der Ballon verliert an Tragfähigkeit und beginnt zu fallen.

Dem Schlepptau, einem etwa 100 Meter langen, dicken Seil, sieht man es nicht an, wie wichtig es ist. Der fallende Ballon würde mit heftigem Anprall zu Boden kommen, wenn das Schlepptau es nicht verhinderte. Sowie das Tau auf die Erde aufsetzt, wird der Ballon leichter, und zwar um so mehr, je größer das

Stück ist, das auf dem Erdboden liegt und also vom Ballon nicht mehr getragen zu werden braucht. Zugleich aber verhindert das nachschleifende Tau ein Wiederhochgehen des Ballons dadurch, daß es ihn umsomehr beschwert, je höher er steigt. Bis zum Landungs Augenblick bewirkt das Schlepptau eine Schleiffahrt, eine für die Gondelinsassen oft recht gefährliche Situation. Es gibt dabei leicht heftigen Stoß und Anprall, und „Kopf weg! Beine weg!“ ist deswegen ein wichtiges Gebot.

Beim Landen selbst war früher der Anker ein unentbehrliches Hilfsmittel. Einige seiner Arme gruben sich irgendwo ein oder hielten sich irgendwo fest und brachten dadurch den Ballon zum Halten. Aber die Ankerlandung war immer eine gefährliche Sache, einmal wegen der langen Schleiffahrt, ehe ein Arm faßte, dann auch wegen des furchtbaren Ruckes, wenn er faßte, und vor allem wegen der tollen Jagd über Stock und Stein, wenn der Anker abriß. Schließlich auch noch wegen der Flurschäden. Die Einführung der (von Major Groß erfundenen) Reißvorrichtung bedeutete daher einen großen Fortschritt in den Bestrebungen, die Sicherheit der Insassen zu erhöhen. Während die einzelnen linsenförmigen Stoffbahnen aus Tierhäuten, die zusammengesetzt die Ballonhülle ergeben, überall aneinandergenäht und sämtliche Nähte durch daraufgeklebte Streifen von Ballonstoff gasdicht gemacht sind, ist eine dieser Bahnen von oben bis unten nicht angenäht, sondern nur geklebt. Diese Bahn läßt sich mittels einer an der Spitze angebrachten roten Leine, der Reißleine, die (wie die Ventilleine) durch den Füllansatz nach unten führt, abschälen, so daß die Hülle in kürzester Zeit entleert und damit der Ballon zum Sinken gebracht werden kann.

Der Amerikaner James Gordon-Bennett hat vor vielen Jahren einen großen Preis für die Gewinner einer alljährlich auszuführenden Wettfahrt gestiftet; dieser besteht neben einer bedeutenden Geldsumme in einem prächtigen Tafelaufsatz, der als Wanderpreis von einem Sieger zum andern übergeht. Die erste Wettfahrt fand 1906 in Paris statt. Künftig sollte sie dann in dem Lande veranstaltet werden, dem der letzte Sieger angehörte. 1907 sah Amerika das Lustrennen. Da dort ein Deutscher siegte (Oskar Erbslöh, der in 40 Stunden 1407 km zurücklegte), war 1908 Deutschland der Schauplatz der Wettfahrt. Aufstiegsort war Berlin. 23 Ballons aus 8 Staaten (Amerika, England, Spanien, Italien, Belgien, Frankreich, Deutschland

und der Schweiz) wurden in den Kampf geschickt. Der erste der hochgehenden Ballons, der amerikanische „Conqueror“, bekam im Steigen einen großen Riß in der Hülle und fiel. Den Siegespreis erwarb der Schweizer Ballon „Helvetia“, der 73 Stunden in der Luft blieb und zugleich die weiteste Fahrtstrecke zurücklegte.¹ Der Führer des Ballons, Oberst Schaeck, erzählt über die Siegesfahrt folgendes:

Es war von uns Schweizern viel gewagt, uns zur Beteiligung an der Wettfahrt für das Gordon-Bennett-Rennen zu melden; denn die Beschaffenheit unseres Vaterlandes gestattet keine großen Fernfahrten, so daß wir also nicht besonders darauf geübt waren. Bei der Ausrüstung meines einfachen Ballons „Helvetia“ legte ich Gewicht darauf, daß der Korb reichlich groß war und viel Raum bot. Man konnte sich lang in ihm ausstrecken und bequem darin schlafen; denn Ruhe ist für eine solche Fahrt unbedingt notwendig. Ein wichtiges Stück der Ausrüstung war auch das über 100 Meter lange und 60 Kilogramm schwere Schlepptau aus Kokosfasern. Bei Versuchen über dem Züricher See hatten wir beobachtet, daß es leicht auf dem Wasser schwamm. Der Füllansatz des Ballons war groß und weit, damit bei Gasdruck das Gas leicht entweichen konnte; die Gefahr des Platzens wie beim „Conqueror“ war somit so gut wie ausgeschlossen.

Am Sonntag gegen 4 Uhr stieg die „Helvetia“ beim prächtigsten Sonnenschein empor und nahm die Richtung nach Südosten. Wir dachten natürlich an eine Landung in Rußland oder den Balkanstaaten. Es kam aber anders. Wir hatten kaum Kottbus erreicht, da merkten wir schon, daß sich der Wind drehte und uns nach Süden und dann nach Westen trieb. Die Nacht hatte uns eingehüllt, und wir flogen in ziemlich gleichmäßiger Höhe über die Erde dahin. Nur vereinzelt tauchten da unten einige Lichter auf, wir bemerkten nur wenige Ortschaften, aber viel, viel Wald. Da kam der Mond über den Horizont und erleuchtete die schlummernde Erde mit mattem Schein. Allmählich dämmerte es auch im Osten, und ich erkannte die Gegend, in der ich vor etwa 17 Jahren als Gast an den Manövern des Gardekorps teilgenommen hatte; es war das Gelände zwischen Jüterbog und Wittenberg. Die Fahrt ging schon nach Nordwesten. Der Nebel stieg auf und verhüllte

¹ Gerade jetzt war in Amerika wieder ein solcher Wettflug, und wieder hat der Ballon „Helvetia“ daran teilgenommen.

zeitweise die Landschaft. Schon war es hier oben ganz licht geworden, da nahte sich uns in unserer Einsamkeit ein seltsamer Gast. Ein schwarzer Rabe kam in langsamem Fluge dicht an die „Helvetia“ heran und musterte sie von allen Seiten. Er schien nicht recht klug daraus zu werden, stieß ein verwundertes „Krah, krah“ aus und verschwand unter uns. Die Sonne tauchte hervor und trieb den Ballon in die Höhe; aber der Nebel über der Erde wurde immer dichter. Sonderbar nahmen sich in dem weißen Nebel die schwarzen Rauchstreifen der Fabriksschornsteine aus; sie zeigten uns aber die Windrichtung an. Erst gegen Mittag lag die Erde klar zu unsern Füßen. In einer Höhe von 2500 Metern überflogen wir Magdeburg und kamen gegen Abend über die Lüneburger Heide. Der Wind wurde stärker. Wir gingen bis auf das Schlepptau herunter, kamen an Celle vorbei, über die Weser und Jade, bis nach Bremerhaven an das Meer. — „Wagen wir die Fahrt über die Nordsee?“ das war die Frage, die wir beide, mein Gefährte und ich, uns nun vorlegten und nach allen Seiten hin reiflich erwogen. Wir kamen zu dem Entschlusse: „Ja, die Fahrt wird gemacht! Denn unsere Ausrüstung und Verfassung sind derartig, daß wir sie wagen dürfen, wenn wir auch schon 31 Stunden über Land gefahren sind“. Als ich am andern Morgen erwachte — denn wir wechselten uns in der Führung des Ballons und im Ruhen und Schlafen gegenseitig ab —, da befanden wir uns bereits zwei Stunden über der Nordsee in einer Höhe von 700 Metern. Ich hörte laut und deutlich den Wellenschlag aus der Tiefe zu uns heraufdringen. Die Fahrt ging nordwärts. Die warmen Sonnenstrahlen brachten uns an diesem Tage bis zu 4000 Metern empor. Wir stiegen aber wiederholt auf das Schlepptau hinab, um mit Hilfe der Lage des Schlepptau's auf der Wasseroberfläche und des Kompasses die Fahrtrichtung festzustellen. Wir trieben nach Nordosten, Osten und Südosten, machten also einen großen Bogen. Auch stellten wir durch Messung der Sonnenhöhe fest, daß wir uns ungefähr auf dem 67. Grad nördlicher Breite befanden. Auf dem Meer lag Nebel, und wir hatten nach unten wenig Aussicht. Wenn sich aber der Ballon über die Nebelschicht erhob, dann sahen wir zeitweise den Schatten des Ballons, von den prächtigsten Regenbogenfarben umleuchtet, darüber hinweghuschen. Das war ein Bild von wunderbarem und eigenartigem Reize. Die

dritte Nacht bot wenig Abwechslung; wir fuhren wieder dicht über dem Meer dahin, begleitet von dem eintönigen Geräusch der plätschernden Wellen. Aber gleich am Morgen des nächsten Tages trug uns die „Helvetia“ mit der zunehmenden Sonnenwärme bis zu 5300 Metern empor. Unter Kälte hatten wir hier oben nicht zu leiden; denn wir legten uns unsere Rettungspolster um, die uns vorzüglich warm hielten. Wir waren fröhlich und guter Laune; Furcht und Besorgnis kamen nicht in uns auf, da uns die Hoffnung auf einen glücklichen Ausgang nicht einen Augenblick verließ. Gegen Mittag gewahrten wir Vögel, wir mußten also in der Nähe der Küste sein. Bald sahen wir auch zwischen den Nebellücken Land, wußten aber nicht, ob es Schottland, Shetland-Eiland oder Norwegen sei. Stumm reichten wir uns die Hände, unsere Hoffnung hatte uns nicht betrogen. Zwar trieben wir vom Lande ab; aber nach einigen Stunden erblickten wir aufs neue Land und strichen an der Küste entlang. Das Meer machte tiefe Einschnitte; darum glaubten wir, über Norwegen zu sein, und hatten uns nicht getäuscht. Wir sahen ein Schiff und riefen an, um zu erfahren, wo wir seien; aber es fuhr vorüber. Der Wind hatte sich fast ganz gelegt. Wir schwebten nun schon 42 Stunden über der Nordsee. Wir stiegen niedriger, um unsere Erkundigungen fortzusetzen. Bald kam ein anderes Schiff in Sicht, das sich uns näherte. Wir brachten die „Helvetia“ bis auf das Schlepptau und riefen die Mannschaft des Schiffes an, aber man verstand uns nicht. Die Schiffsmannschaft mochte wohl unsere Schweizer Flagge für eine Rotflagge halten; denn das Schlepptau wurde ergriffen und der Ballon gegen unsern Willen der Küste zugeschleppt. Eine Gefahr hatte für uns absolut nicht bestanden. Der Ballon war noch in bestem Zustande, und wir hatten noch reichlich Ballast, so daß wir uns unter Umständen noch 20 Stunden in der Luft hätte halten können. So waren wir aber, da eine Verständigung nicht möglich war, in unfreiwillige Gefangenschaft geraten und mußten uns in unser Schicksal fügen. Die „Cambria“, so hieß das Schiff, fuhr ziemlich schnell, und einigemal wurde der Ballon durch den Luftzug so tief auf das Meer hinabgedrückt, daß die Gondel das Wasser berührte; die Hülle dagegen hat nicht einen Augenblick das salzige Wasser des Meeres gestreift. Bei Molde, in der Nähe von Christiansund, kamen wir ans Land. Der Ballon wurde entleert und verpackt, und

wir konnten über Christiania und Berlin, wo wir überall freundlich aufgenommen wurden, zur Heimat zurückkehren.

Reise nach Holland zum Besuche von holländischen Taubstummenanstalten.

(Bericht von Frau Lauener.)

Groningen. (Fortsetzung.)

Holland hat fünf Taubstummenanstalten: Groningen, St. Michiels = Gestel, Rotterdam, Voorburg bei dem Haag, Amsterdam. Die vier ersten sind Internate, das letzte eine Tagesschule. Wir besuchten Groningen, wo hauptsächlich protestantische und jüdische Kinder unterrichtet werden und die katholische Anstalt St. Michiels-Gestel.

Am Montag Morgen um 9 Uhr standen wir alle vor der Anstalt Groningen. Die schöne Anlage vor derselben heißt Guyotplatz. Dort steht, mit blühenden Rosenbüschen geschmückt, das Denkmal des Gründers der Anstalt, Dr. Guyot. Er war ein französischer Protestant, der seines Glaubens wegen Frankreich verlassen mußte. Im Jahre 1790 gründete er die Anstalt und war ihr erster Direktor. Es ist eine Privatanstalt mit staatlicher Unterstützung. Sie beherbergt gegenwärtig 163 Zöglinge, 92 Knaben und 71 Mädchen. Sie gehen 9 bis 10 Jahre zur Schule.

Wir Schweizer Deutschen wurden vom Herrn Direktor gar freundlich empfangen, und dann vom ersten Hauptlehrer in die Klasse der Kleinen geführt. Da steht eine ganze Tafel voll holländischer Wörter angeschrieben. Es wird von der Lehrerin auf eines derselben gezeigt. Das wird gesprochen, wiederholt, verbessert, bis es ganz deutlich klingt; dann wird der Gegenstand gezeigt: die Hand, die Tafel, die Seife. Wir lernen dabei auch ein wenig holländisch; vieles klingt ähnlich wie die deutsche Sprache. Dann bekommen wir noch zwei mittlere und zwei obere Klassen zu sehen. Es sind je zwei von der gleichen Stufe, eine A Klasse und eine B Klasse, also nach Begabung getrennt. In der obersten Klasse wissen die Schüler in der Geographie allerlei von der Schweiz und von Holland zu erzählen. Die Schweiz ist ein bergiges Land. Die Städte Bern, Zürich, St. Gallen, Interlaken und Genf werden genannt.

Im Nachmittag besuchten wir die Werkstätten der Knaben und die Handarbeitsstunden der

Mädchen. Die Werkstätten sind große, helle Lokale mit hohen hellen Fenstern. In der Schneiderei sitzen die Knaben schön ausgerichtet auf breiten hohen Tischen. Auch eine Schuhmacher- und Schreiner-Werkstätte ist vorhanden. Alle scheinen große Freude an der Arbeit zu haben und sind sehr fleißig. Die 10 bis 14-jährigen Schüler arbeiten des Nachmittags ungefähr 3 bis 5 Stunden, die letzte Klasse fast den ganzen Tag in der Werkstatt. Diese besuchen nur abends von 6 bis 8 Uhr die Schule. Wenn sie aus der Anstalt entlassen werden, so können sie bei einem Meister eintreten zur weiteren Ausbildung, und oft bekommen sie schon von Anfang an Lohn. Die Mädchenhandarbeitsklassen sind ähnlich eingerichtet wie bei uns. Die Mädchen lernen ebenfalls stricken, häkeln, flicken, nähen und sticken. Sie verfertigen ihre Wäsche und ihre Kleider selbst. Auch werden sie in hübschen Handarbeiten im Maßnehmen und im Zeichnen von Verzierungen der Kleider unterrichtet. In der freien Zeit, z. B. in der Mittagspause, wenn andere spielen, verfertigen die besonders fleißigen oft hübsche Arbeiten in Häkelei oder Sticken als Geschenke für ihre Verwandten. Sie bekommen zu diesem Zweck das Material von zu Hause.

Es sind fast alles große, schlanke Knaben und Mädchen in dieser holländischen Anstalt; sie scheinen alle dem Alter entsprechend, größer zu sein als in unserem Lande.

Nun kommt noch ein Tag in Groningen, der letzte. Das ist ein Markttag. Schon früh zeigen sich die Bauern aus diesem nördlichen, landwirtschaftlich sehr berühmten Gebiet, mit ihren schönen Tieren, Wagen voll Gemüse, Geflügel, Blumen, auf den Straßen und an den Kanälen der Stadt. Die meisten kommen auf ihren großen Segelbooten durch die Grachten (Kanäle) gefahren. Hier und dort sieht man noch Bauersleute in den großen, vorn aufsteigenden, spitzen Holzschuhen. Einige Männer und Knaben tragen weite, schwarze Manchesterhosen. Ganz selten trägt eine Frau noch die schöne weiße Haube mit Goldplättchen zu beiden Seiten. Sonst sind die Leute wie bei uns gekleidet, die besondern Trachten sind selten zu sehen.

Jetzt gibt es noch eine schöne Fahrt durch die liebliche Umgebung von Groningen. Herr Direktor Woltjer lud uns dazu ein. Er selbst ist in Groningen geboren und kennt alles genau. Wir freuen uns der schön bebauten Landschaft, Kartoffelfelder wechseln ab mit Getreideäckern und grünen Wiesen. In diesen stehen