

Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe
Band: 25 (1931)
Heft: 17

Anhang: Der Taubstummenfreund : Nr. 3

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: 11.01.2026

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

Der Taubstummfreund

Monatliche Beilage der „Schweizerischen Gehörlosen-Zeitung“

Fortbildungsblatt für jugendliche Taubstumme

Unter Mitwirkung des Schweiz. Fürsorgevereins für Taubstumme und der Schweizerischen Taubstummenlehrer
herausgegeben von der Schweiz. Vereinigung für Bildung taubstummer und schwerhöriger Kinder

Redaktion: A. Gukelberger, Wabern

1. September 1931

Nr. 3

3. Jahrgang

Das Fliegen, ein erfüllter Traum der Menschheit.

Von Ed. Huber.

Im weißen Federkleide
Zieh'n Wolken ob der Heide.
Wollt' Gott, ich wär' ein Schwan!
Ich würd' mit ihnen fliegen,
Mich schwingen und mich wiegen,
Und fliegen himmelan.

Wenn ich fliegen könnte wie ein Vogel, oder dahinschweben wie eine Wolke! das hast du sicher auch schon gewünscht. Du hast schon davon geträumt und bist über Täler und Wälder geflogen. Du warst so glücklich dabei. Es war dir so wohl, so unsagbar wohl, bis du erwachtest. Dann war die Herrlichkeit vorbei und du sagtest dir: Ach, wie schade, daß es nur ein Traum war! So wie dir, so erging es mir. So erging es deinen Eltern, Großeltern und Urgroßeltern. Zu allen Zeiten gab es Leute, die gerne durch die Luft geflogen wären. Weil sie es nicht tun konnten, so träumten sie davon und erzählten einander ihre wunderbaren Traumerlebnisse. So sind jedenfalls viele Sagen entstanden. Einige davon, aus ältester Zeit, kennen wir jetzt noch, weil sie in Bildern dargestellt oder niedergeschrieben worden sind. Ich will aber nur eine berichten, nämlich diejenige von Dädalus und Ikaros.

Dädalus war ein Mann, der in allerlei Künsten bewandert war. Er war Holzbildhauer und Baumeister. Seine Werke wurden in den verschiedensten Gegenden der Welt bewundert. Er war ein Freund des Königs Minos von der Insel Kreta. Diesem baute er ein Labyrinth. Das war ein Gebäude mit unzähligen Gängen, die vielfach gewunden waren und einander kreuzten. Diejenigen, die sie betraten, wurden verwirrt, so daß sie den Ausweg nicht mehr fanden. Als der Bau fertig war und Dädalus ihn durchmusterte (prüfend durchwanderte), hatte

er selber die größte Mühe, den Ausgang zu finden, so trügerisch war sein Werk. Im Innersten des Labyrinthes wurde der Minothaurus gehegt, ein Ungeheuer, halb Stier, halb Mensch. Diesem mußten alle Jahre sieben Jünglinge und sieben Jungfrauen als Speise geopfert werden. Auch ließ der König Menschen, die er zum Tod verurteilte, in das Labyrinth führen. Diese Menschen fanden dann den Ausgang nicht mehr und wurden von dem Untier aufgefressen. Nach und nach aber gefiel es Dädalus nicht mehr bei seinem mißtrauischen und grausamen Freunde. Er entschloß sich, heimlich zu entfliehen. Aber wie sollte er von der Insel fortkommen? Das Meer wurde bewacht. So entfliehe ich durch die Luft! sprach er zu sich. Er fing an, Vogelfedern zu sammeln. Diese band er mit Leinwandsehnüren zu Flügeln zusammen und verklebte sie auf der oberen Seite mit Wachs. Auch für sein Söhnchen Ikaros, das ihm mit Freude und Bewunderung zusah, machte er ein Paar Flügel. Als er mit der Arbeit fertig war, paßte er sich die Flügel an und schwebte leicht wie ein Vogel in der Luft. Dann ließ er sich wieder auf die Erde nieder und lehrte seinen Knaben das Fliegen auch. Als alles zur Flucht bereit war, sprach Dädalus zu Ikaros: „Mein lieber Sohn, fliege immer mir nach auf der Mittelstraße. Du darfst nicht zu tief fliegen, sonst erfassen dich die Wogen des Meeres. Du darfst auch nicht zu hoch fliegen, sonst wird dir die Sonne die Flügel verbrennen.“ Dann erhoben sich die beiden mit ihren Flügeln. Der Vater flog voraus. Von Zeit zu Zeit schaute er zurück, wie es seinem Sohne gelinge. Anfangs ging es gut, sie hatten schon mehrere Inseln überflogen und in der Ferne grüßte das Festland. Da wurde Ikaros in seinem Glücke übermütig. Er vergaß des Vaters Warnung und stieg immer mehr der Sonne zu. Diese weichte das Wachs, das die Flügel zu-

sammenhielt, auf. Ehe es Ikaros bemerkte, waren die Flügel aufgelöst und sanken zu beiden Seiten herunter. Noch ruderte er mit seinen nackten Armen, aber er faßte keine Luft mehr und stürzte in die Tiefe. Die Meeresfluten verschlangen ihn. Das war so schnell gegangen, daß Dädalos, als er rückwärts schaute, nichts mehr von ihm sah. „Ikaros, wo bist du?“ rief er, aber er bekam keine Antwort. Als er zum Meer hinunterschaute, sah er auf den Wassern die Federn schwimmen. Er stieg nieder auf eine Insel, die gerade vor ihm lag. Voller Verzweiflung suchte er am Ufer hin und her, wo bald die Wellen den Leichnam des unglücklichen Kindes hinspülten. In tiefer Trauer bestattete er seinen Sohn und gab der Insel den Namen Icaria.

Was ich bis dahin berichtet habe, ist eine Sage, d. h. Erzählung, die sich nie wirklich zgetragen hat. Sie stammt aus der Phantasie des Erzählers, d. h. sie ist erdacht.

In vielen Menschen war jedoch der Wunsch zu fliegen so mächtig, daß sie sich unablässig damit beschäftigten. Sie suchten ihre Gedanken auszuführen, indem sie allerlei Vorrichtungen verfertigten und damit zu fliegen probierten. Manche dieser Männer opferten für ihre Ideen das ganze Vermögen. Sie wurden zudem noch als Narren verlacht, weil ihre Versuche mißlangen. Andere kamen sogar bei ihren tollkühnen Wagnissen ums Leben.

Im heutigen Luftverkehr unterscheiden wir drei Gattungen von Luftfahrzeugen:

1. Die Aeroplane (Flugmaschinen). Sie werden nur durch die Kraft des Motors durch die Luft getrieben.

2. Die Ballone. Diese schweben wegen ihrer leichten Füllung in der Luft.

3. Die lenkbaren Luftschiffe. Diese sind eine Verbindung von Ballon und Aeroplane. Der Ballon trägt die Masse, und die Motore mit den Propellern bewegen das Luftschiff in der gewünschten Richtung.

Jede dieser Gruppen hat ihre besondere Entwicklung durchgemacht und davon will ich nun weiter erzählen.

1. Die Aeroplane. Am nächsten lag der Gedanke, den Flug eines Vogels oder das Flattern eines Schmetterlings nachzuahmen. Schon vor mehr als 300 Jahren probierten Männer mit Lustrudern oder mit Flügeln die Luft zu erobern. Aber keiner konnte sich vom Boden erheben. Einige versuchten, von Türmen oder Felsen abzufliegen, aber sie brachen sich arme oder Beine, oder stürzten gar zu Tode.

Vor etwa 120 Jahren baute auch ein Schweizer, namens Jakob Degen, einen Flugapparat. Er stellte ein kompliziertes Gestell mit zwei Flügeln her. Diese Flügel wurden durch die Kraft der Arme und Beine bewegt. Der Mann studierte und probierte, doch umsonst. Es gelang ihm nicht, den Apparat vom Boden zu erheben. Da brachte er oben an die Maschine einen kleinen Luftballon an. Mit diesem Apparat gelang es ihm, in Wien vor einer zahllosen Menge kleine Rundflüge zu machen.

Keine Mißerfolge, nicht einmal die schweren Unglücksfälle, konnten die Menschen von weiteren Versuchen abhalten. Immer wieder traten Menschen auf, die glaubten, den Weg gefunden zu haben. Es wurden die unglaublichsten Maschinen gebaut. Maschinen, die bis 10 Flügel hatten. Mit diesen Ungetümen war erst recht nichts anzufangen.

Doch der Erfindergeist ruhte nicht. Die Form der Apparate wurde immer besser. Einige waren unseren Flugmaschinen schon sehr ähnlich. Dennoch gelang kein Flug. Man sah immer mehr ein, daß die menschliche Kraft zum Fliegen nicht ausreicht. Sie reicht nicht einmal aus, um das eigene Körpergewicht in die Luft zu erheben. Wie sollte es daher möglich sein, mit einer oft zentnerschweren, schwerfälligen Maschine sich in die Lüfte zu schwingen?

Man suchte nun nach einer geeigneten Antriebskraft. Um jene Zeit, es war vor etwa 100 Jahren, fanden in den Fabriken die Dampfmaschinen immer häufigere Verwendung. Da machte man auch bei den Flugmaschinen Versuche mit eingebauten Dampfmaschinen. Doch auch dies brachte keinen Erfolg. Die Maschinen mit ihren Dampfkesseln waren viel zu schwer und die Bewegung der Flugflächen verbrauchte zu viel Kraft.

Im Jahr 1875 machte ein Franzose einen kleinen Modellapparat. Dieser Apparat hatte statt der beweglichen Flügel vorn einen kleinen Propeller. Dieser Propeller wurde mit Gummischnüren getrieben, der Apparat flog in 13 Sekunden 60 Meter weit. Mit der Verwendung des Propellers war man wiederum ein gutes Stück vorwärts gekommen. Es fehlte nun hauptsächlich die geeignete Antriebskraft.

(Fortsetzung folgt.)

Im Vallée.

Wo ist das Vallée? Da muß man die Waadtländer fragen. Das Vallée ist ihr liebster Aus-

flugsort. Von Lausanne, von Morges, von allen Dörfern am Genfersee und sogar von Genf selbst fahren die Reisegesellschaften mit ihren Autocars hinauf ins Vallée, ins Tal im Jura. Das Vallée ist das oberste Juratal in der Schweiz. Und in diesem Jura-Hochtal liegt ein prächtiger See, der Lac de Joux (sprich: Lag dü Schuh). Der liegt schon 1008 Meter über dem Meeresspiegel. Aber doch kann man im Sommer da gar herrlich baden, so warm wird er. Aber nicht nur baden kann man da. Nein, auch gondeln, mit dem Ruderboot fahren. Der See ist 9000 Meter lang. Wer den ganzen See hinauf gondeln wollte, der müßte wohl 3 bis 4 Stunden rudern von Le Pont bis nach Le Sentier. Das wäre allerdings kein Vergnügen mehr. Das wäre eine Strapaze oder eine Schinderei. Aber sonst ist das Rudern hier ein Vergnügen, besonders dann, wenn der See spiegelglatt ist. Dann spiegelt sich das ganze Ufer darin. Man sieht die schönen Jurahäuser von Le Pont verkehrt im Wasser drin, man sieht den spitzen Kirchturm, die sanften Jura-weiden und die prächtigen Jura-Tannenwälder. Das alles spiegelt sich gar schön im Wasser. Man meint, man sollte alles zeichnen oder malen. Dann läßt man das Ruder ruhen, blickt über den Wasserspiegel und staunt und träumt. Vom eingelegten Ruder fallen die Tropfen in den See und bilden kreisende Ringe. Nichts regt sich, nichts bewegt sich. Man ist allein, man ruht aus. Wie wohl das tut! Aber nicht immer ist der See so lieblich. O nein, er kann recht launisch sein. Launisch besonders dann, wenn das Wetter veränderlich ist, wenn der Wind umschlägt. Und das kann im Augenblick geschehen. So waren wir einmal weit hinauf gerudert, bis dorthin, wo an der Felswand am Ufer ein großer Schlittschuh hingemalt ist mit der Jahrzahl 1875/76. In jenem Winter war der ganze See zugefroren und die Schlittschuhläufer hatten damals den Schlittschuh an die Wand gemalt. So waren wir mit dem Boot an jener Stelle. Der See war spiegelglatt. Plötzlich hörte ich oben in den Tannen am Felsenufer den Wind rauschen und schon fing auch der See an, sich zu kräuseln. Der schöne Wasserspiegel lag in tausend Scherben. Wie wenn der See einen Schüttelfrost bekommen hätte, so zitterte und fieberte die ganze Oberfläche. Und schon kamen von Le Sentier her, wo der Westwind so mächtig herbläst, die Grundwellen daher gezogen. Es war, wie wenn der See nun tief und schwer atmen

würde. Nun war schlecht Wetter in Sicht. Rasch drehten wir um und mit mächtigen Ruderschlägen trieben wir das Schiff wieder zurück in den Hafen, in die weite Bucht von Le Pont. Es war hohe Zeit. Schon hatten die Grundwellen ihre weißen Schaumkronen aufgesetzt. Der Sturm brach los und an den Felsen schäumte das Wasser so wild wie das Meer an der Felsenküste. Auch das ist schön anzusehen. Nur muß man dann schon am sichern Ufer sein.

Der Lac de Joux kann also recht bössartig sein. Dafür hat er einen sanfteren Bruder. Das ist der Lac Brenet. Der ist gar nicht tief. An der tiefsten Stelle nur 20 Meter und an vielen Orten hat er eigentliche Untiefen. Aber auch die können gefährlich werden. Wieso? Ei, dann kann man mit dem Boot auffahren. So sind wir auch einmal mitten im See festgefahren und hatten unsere liebe Not, bis das Schifflein wieder flott war, wieder schwimmen konnte. Beide Seen sind miteinander verbunden durch einen Kanal. Ueber den Kanal führen zwei Brücken, eine Straßenbrücke und die Eisenbahnbrücke. Darum heißt auch das Dorf, das hier liegt Le Pont — Die Brücke. Beide Seen haben aber auch ihre Geheimnisse. Was für welche? Nun, am Abend, wenn die Sonne untergeht und mit ihren Strahlen den See vergoldet, dann rudern sie hinaus, an der Stange das Fischnetz aufgehängt. Es sind die Fischer von Le Pont und von Charbonnières (sprich Scharbonniär). Still und ruhig legen sie ihre Netze aus. Jeder an seinem, ihm zugewiesenen Platz. Bald sieht man nur noch die Holzstücke schwimmen. Die zeigen an, wo das Netz gelegt ist. Die Kurgäste dagegen begnügen sich mit der Angelfischerei. Die nehmen ein Boot, rudern hinaus auf die Höhe des Sees, werfen Anker und versuchen ihr Glück mit der Angelrute. Allein, wenn das Wetter klar ist, ist der Fischfang nicht einträglich. Dann können die Fische die Angel erkennen, an der der Wurm hängt. Darum fischt man lieber bei trübem Wetter, oder am frühen Morgen, wenn der Frühnebel noch leicht über dem See braut. Meistens fängt man nur Verches (Versch). Manchmal auch Fritures. Das sind Backfische. Sie tragen auf dem Rücken Stacheln. Aber gebacken schmecken die Fische sehr gut. In beiden Seen gibt es viele Fritures. Ja, oben am Seeufer bei Le Sentier nennt sich ein Gasthaus: La Friture. Dorthin gehen die Sonntagsausflügler, wenn sie gebackene Fische essen wollen. Und selbst die Eisenbahn weiß das.

Am Sonntag hält dort der Zug auf offener Strecke, sobald jemand dort bei der Fritüre einsteigen will. Das tiefste Geheimnis des Sees sind seine Forellen. Das wissen nicht nur die Fischer von Le Pont. Das wissen auch die Feinschmecker weit herum. Sie wissen auch, wo man die Forellen essen kann. In der Truite: Das heißt im Gasthaus zur „Forelle“. Ja, im Vallée ist's gut sein. Darum kommen so viele Ausflügler hier herauf: Schulen mit den würdigen Schulkommissionen, Hochzeitsgesellschaften, Handelschüler von Lausanne, Uhrenfabrikanten, die hier die Krise vergessen wollen, Touristen, die auf den Dent de Volion oder auf den Mont Tendre steigen, und viele Herrschaften mit ihren Luxusautos. So herrscht hier oben immer ein frohes Leben. Die Waadtländer sind ein frohes Volk. Sie geben sich natürlich und besitzen viel Anmut: viel Charme (Scharm). Sie sind lebhaft und darum haben sie eine Vorliebe für das Tanzen. Sowie ein Grammophon ertönt, schwärmen sie herzu und leicht und grazios wirbeln sie durch den Tanzsaal.

So ist auch ihre Rede viel fließender als die der Deutschschweizer. Ebenso auch ihr Benehmen viel galanter als das unsrige. Darum schicken wir gerne unsere Buben und Mädchen zu den Welschen, damit sie dort gewandter werden und eine feinere Lebensart sich angewöhnen.

Beide Seen haben aber nicht nur Fische. Sie haben noch ein anderes Geheimnis. Das sind die unterirdischen Abflüsse. Das sind die sogenannten Entonnoirs. Der Jura besteht wie der Alpstein im Kanton Appenzell aus Kalkstein. Da kann das Wasser den Kalk anfressen, auslaugen. So fließt die Orbe, der Fluß, der bei Le Sentier in den See sich ergießt, im Seeboden durch den Felsen. Auch der Fählensee und der Säntisersee im Alpstein haben unterirdische Abflüsse. Bei Vallorbe, 300 Meter weiter unten, tritt die Orbe plötzlich wieder aus dem Felsen heraus. Ein ganzer Bach kommt da plötzlich aus der Felswand, wie wenn auch da Moses mit dem Zauberstab an die Felsenwand geschlagen hätte. Ist das nicht sonderbar? Am Foursee und am Lac Brenet kann man nun sogar diese unterirdischen Abflüsse sehen. Die waren früher den Badenden gefährlich. Bei jedem Entonnoir bildet das Wasser einen Strudel. Wer in den Strudel kam, wurde hinabgezogen und mußte ertrinken. Darum heißt es auch da vorsichtig sein beim Baden und Schwimmen.

Allein man kann nicht nur baden, gondeln und schwimmen im Vallée. O nein, da gibt es

prächtige Spaziergänge. Nach allen Seiten breiten sich herrliche Weiden aus. Fast alle steigen sanft an, so daß auch ältere Leute bequem sich da ergehen können. Die Wege sind sehr gut unterhalten und die Bauernhäuser, die Ferme, sehen recht hablich aus. Fast jede Ferme hat eine Zisterne. Darin wird alles Regenwasser sorgfältig gesammelt. Warum wohl? Der Kalkboden läßt das Wasser rasch durchsickern. Darum hat man in den Jurabergen im trockenen Sommer Wassermangel.

Sehr rasch ist man auch an der französischen Grenze. Man merkt es schon der Straße an. Auf Schweizerboden ist die Landstraße schön geteert, im Französischen wird die Straße sofort zu einem holperigen Waldweg und die Autos schaukeln darauf wie ein Schiff im Sturm. Eine schöne Landstraße führt von Le Pont durch das Vallée hinauf auf der rechten Seite des Sees. Da kommt man nach Abbaye. Das ist das älteste Dorf. Es hat einen uralten Turm und darum herum wurde ein Kloster gebaut. L'Abbaye bedeutet Abtei. Le Sentier ist der Hauptort des Tales. Da hat es Uhrenfabriken. In Abbaye und in Vallorbe sind Feilenfabriken. Nur Le Pont selbst hat keine Industrie. Es ist Kurort und hat drei Hotels. Daß es dort sehr schön ist, wissen sogar die Pariser. So hat der Besitzer einer großen Pariserzeitung dort oben eine prachtvolle Villa. Der besitzt auch ein Schloß in Paris und eine Villa am Mittelmeer. Er hat neun Autos zur Verfügung und sechs Autoführer.

In acht Stunden ist man von Le Pont in Paris. Für 30 Schweizerfranken kann man von Vallorbe nach Paris und zurück fahren. Darum ist das Vallée, das Hochtal im Schweizer Jura, bei den Franzosen bekannt. Für den Deutschschweizer ist es mehr abgelegen. Wer von Basel nach Le Pont reisen will, muß zuerst mit dem Schnellzug bis nach Lausanne reisen und von dort den Schnellzug nach Vallorbe nehmen. Von dort aus führt die Bundesbahn den Reisenden hinauf nach Le Pont und eine Privatbahn geht durchs ganze Tal hinauf bis nach Le Brassus. Aber warum soll der Schweizer nicht auch dieses schöne Juratal besuchen? Wenn es dem schwerreichen Pariser gefällt, kann es auch dem Deutschschweizer dort oben wohl sein. Zu allem Vergnügen kann er dort noch Französisch umsonst lernen und darum geht man gern mit den Kindern dorthin. Die Welschschweizer sind feine Leute und man kann viel lernen bei ihnen.

-mm-