

Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe
Band: 25 (1931)
Heft: 19

Anhang: Der Taubstummenfreund : Nr. 4

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: 11.02.2026

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

Der Taubstummenfreund

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. Guckelberger, Wabern

1. Oktober 1931

Nr. 4

3. Jahrgang

Das Fliegen, ein erfüllter Traum der Menschheit.

Von Ed. Huber. (Fortsetzung.)

Heute verwundern wir uns nicht mehr, daß es nicht gelingen konnte, eine Flugmaschine mit Menschenkraft oder Dampfkraft in den Flug zu bringen, denn die Flugzeuge beanspruchen viel, viel größere Kräfte. Erst mit der Erfindung und Verbesserung der Benzin- und Delmotoren gelang der Flug mit Apparaten.

Ein reicher Südamerikaner, Santos Dumont, kam nach Europa, um sich der Luftschiffahrt zu widmen. Er war kein studierter Ingenieur, aber ein geborener Erfinder. Er war wagemutig und kaltblütig. Kaum war er einer Todesgefahr entronnen, so setzte er das Leben von neuem wieder aufs Spiel. Im Jahre 1905 begann er mit dem Bau eines Aeroplans. Beim ersten Flugversuch rennt der Apparat über den Platz, doch das Flugzeug vermag sich nicht zu erheben. „Ich will nochmals probieren,“ sagte Dumont und ließ den Apparat wenden. Die beiden Borderräder erheben sich und plötzlich verlässt auch das Hinterrad den Boden und erhebt sich bis zu einem Meter. Die Zuschauermenge klatscht und jaucht vor Freude. Da, nachdem der Apparat kaum acht Meter weit geflogen ist, blitzt es plötzlich auf, das Fahrzeug stürzt und zerstellt am Boden. Unter den Trümmern hervor kriecht Dumont heil und unversehrt. Im folgenden Jahr gelingt es ihm, einen Flug von 50 Meter auszuführen.

Zu gleicher Zeit hatten die Brüder Wright (sprich Wrait) in Amerika schon längst in aller Stille Versuche unternommen. Sie waren im Jahre 1900 in eine menschenleere Gegend von Nordkarolina in Nordamerika gezogen. Dort wurden zuerst Gleitmaschinen gebaut. Das sind Flugzeuge, die keinen Motor besitzen. Sie wurden von einer Anhöhe in die Luft hinaus ge-

stoßen und sollten dann in langsamem Gleitfluge den Boden wieder erreichen. Nachdem weite Schwebeflüge gelungen waren, gingen die Brüder daran, einen Motor in das Flugzeug einzubauen. Im Dezember 1903 war es gelungen, den Apparat schwebend in der Luft zu erhalten. Er flog 59 Sekunden lang gegen starken Wind und legte dabei 258 Meter zurück. Im nächsten Jahre konnten Flüge bis zu 5 km durchgeführt werden. Die Brüder verbesserten ihre Apparate immer mehr und erzielten immer größere Leistungen. Im Oktober 1905 gelang es, in 38 Minuten 39 km zurückzulegen. Die Brüder flogen stets abwechselnd. Bei allen Proben hat keiner von ihnen einen ernstlichen Unfall erlitten. Sie waren äußerst vorsichtig. Im Jahre 1908 kam einer der Brüder nach Europa. Seine Leistungen in Paris und Berlin setzten die ganze Welt in Staunen. Er erreichte eine Fahrzeit bis zu 93 Minuten und legte dabei 90 km zurück. Bald nahm er auch den ersten Passagier mit.

Nach Wrights verblüffenden Flügen war das Interesse für das Flugwesen allgemein erwacht. Es wurden immer bessere Maschinen gebaut und bessere Leistungen erzielt. Fast kein Monat verging, ohne daß wieder ein neuer Rekord, das ist eine Höchstleistung, gemeldet wurde. Immer höher hinauf wurde geslogen. Immer weitere Strecken wurden zurückgelegt. Immer mehr Passagiere wurden mitgenommen.

Von den vielen großartigen Flugleistungen will ich nur noch die wichtigsten ganz kurz erwähnen. 1909 überflog Blériot den Ärmelkanal.

1910 gelang es Chavez den Simplon zu überfliegen. Bei der Landung in Domodossola verunglückte der Flieger tödlich.

Unser Schweizerflieger Oskar Bieder war der erste, der die Alpen und die Pyrenäen überflog. Ihm wurde auf der Kleinen Schanze in Bern ein Denkmal errichtet.

1913 wurden vom französischen Flieger Pé-gout zum erstenmal Sturzflüge gezeigt.

1925 flog der Amerikaner Lindberg von Amerika nach Europa. Das war ein großes Wagnis. Es stellte an den Führer ungeheure Anforderungen. Er mußte 34 Stunden ohne Unterbrechung die Maschine führen. Er durfte nicht schlafen, ja nicht einmal seine Aufmerksamkeit erlahmen lassen. Auch auf seinen Motor mußte er sich unbedingt verlassen können. Ein Versagen des Motors hätte ihm das Leben gekostet, denn fast während der ganzen Fahrt hatte er den atlantischen Ozean unter sich. Auf den Wassern war keine Landung möglich. Der Flug gelang. Unter unerhörtem Beifall der Menge landete er auf einem Flugplatz bei Paris.

Im Flugzeug haben wir heute das schnellste Verkehrsmittel. Ein Verkehrsflugzeug legt in der Stunde etwa 150 km zurück. Zudem kann es in gerader Linie, also auf dem kürzesten Weg, von einem Ort zum anderen gelangen. Die Luftstrecke Bern-Zürich beträgt 96 km. Die Straßenlänge aber ist 123 km. Ein Flugzeug braucht von Bern nach Zürich circa 40 Minuten. Ein Auto bei mäßiger Fahrt etwa $2\frac{1}{2}$ –3 Stunden. Ein Schnellzug 2– $2\frac{1}{2}$ Stunden. Das Flugzeug ist zudem auch ein zuverlässiges Fahrzeug geworden. Mit ihm fährt man heute ebenso sicher, wie mit der Eisenbahn, ja noch sicherer als mit dem Auto.

Wir werden vielleicht staunend fragen, wieso es möglich war, daß das Flugwesen erst in den letzten 15 Jahren so unglaubliche Fortschritte machen konnte? Tausende von Jahren hat sich die Menschheit vergleichlich damit abgemüht. Noch in meiner Jugend glaubte man, das Fliegen ohne Ballon werde ein unerfüllbarer Wunsch der Menschheit bleiben.

Die Antwort auf diese Frage ist nicht so leicht zu geben. Wir dürfen nicht glauben, früher seien die Menschen dumm gewesen und heute seien sie klug. O nein, so ist es nicht. Früher hatten die Menschen ebenso große Dinge geleistet wie jetzt. Sie haben uns z. B. in den Kunstleistungen weit übertroffen. Dagegen waren ihre Kenntnisse von Natur und Technik noch nicht so groß wie heute. Die Entdeckungen mußten erst gemacht und die Erfahrungen erst gesammelt werden. Mit dem Flugmaschinenbau beschäftigten sich nur einzelne Sonderlinge (merkwürdige Menschen). Diese Menschen eilten mit ihren Ideen ihrer Zeit weit voraus. Erst, als der Maschinenbau imstande war, die nötigen Motoren zu schaffen, war der Fluggedanke zur

Ausführung reif. Als nun die ersten brauchbaren Aeroplane gebaut waren, erwachte mit einem Male das Interesse für das Flugwesen gewaltig.

Zuerst interessierten sich die Militärverwaltungen der verschiedenen Länder für den Bau von Flugmaschinen. Mit einem Aeroplan war es möglich, hoch in der Luft die feindlichen Heere zu beobachten. Da brach der Weltkrieg aus. In diesem Krieg wurde das Flugwesen gewaltig gefördert. In Maschinenfabriken wurden Tag und Nacht Motoren und Flugzeuge gebaut. In besonderen Fliegerschulen wurden unablässig (immer) Flugzeuglenker, man nennt sie Piloten, ausgebildet. Denn das Lenken eines Aeroplans ist keine so einfache Sache wie das Velofahren. Es erfordert viele Kenntnisse und großes Geschick. Die Flugmaschine bewährte sich im Kriege besser, als man gedacht hatte. Sie diente bald nicht mehr bloß zur Erkundigung im Feindesland, nein, sie wurde zur gefürchteten, unheimlichen Waffe. Man verwendete sie bald auch zum Abwerfen von Geschossen und Gasbomben. Dadurch verbreiteten sie im Feindeland Tod und Verderben.

In einem neuen Kriege, wovon uns Gott verschonen möge, würde das größte Unheil und der größte Jammer von den Fliegern angerichtet.

Es ist traurig, daß die Kunst des Fliegens sich zuerst in den Dienst des Mordens stellen mußte, bevor sie der Menschheit Freude und Nutzen bringen konnte. Nach dem Kriege machte die Entwicklung des Flugwesens keinen Halt. Weil kein Staat dem andern traut, werden zu zukünftigen Kriegszwecken weitere Flugzeuge gebaut und noch schrecklichere Kampfmethoden erdacht; z. B. könnte ein Flugzeug mit einigen Gasbomben die ganze Bevölkerung einer Stadt vergiften. Jeder Staat hat seine eigenen Fliegerabteilungen im Heere.

Erfreulicherweise aber spielt das Flugzeug im Verkehr immer eine größere Rolle. Der Flugverkehr ist international geregelt. Die bedeutenden Städte aller Länder sind mit Fluglinien untereinander verbunden, auf denen die Aeroplane regelmäßig wie die Eisenbahnzüge verkehren. Der Flugverkehr in unserem Lande wird nicht, wie die Eisenbahnen, vom Bunde, sondern von Privatgesellschaften betrieben. Wir haben deren zwei, die Alpar in Bern und die Ad Astra in Zürich und Basel.

Neben den Militär- und Berufspiloten gibt es auch noch Sportflieger. Das sind Privat-

leute, die sich eigene Flugzeuge angeschafft haben. Bevor aber jemand ein Flugzeug lenken darf, muß er ein Examen über sein Können ablegen. Jedes Flugzeug muß eine weit sichtbare Nummer und das Zeichen des Heimatlandes tragen. Das Landeszeichen für die Schweiz ist „CH“, d. h. lateinisch *Confederatione Helveticae*, auf deutsch *helvetischer Bund*.

Mit dem Friedensschluß vom Jahre 1918 trat für Deutschland im Flugwesen plötzlich eine Hemmung ein. Der Friedensvertrag verbot die Anfertigung von Flugzeugen und Motoren für die Heeresfahrt. Da waren es einige deutsche Jünglinge, die auf den Gedanken kamen, daß motorlose oder das Segelfliegen zu üben. Sie bauten Flugapparate ohne Motoren und gingen damit an die Wasserkuppe. Das ist ein Hügel mit steilen Abhängen in Mitteldeutschland. Dort verbrachten sie ein paar Wochen im Herbst in Zeltlagern und übten sich fleißig im Fliegen. Der Apparat wurde oben an einer Halde aufgestellt. Der Flieger setzte sich hinein und seine Kameraden zogen an einem Seil den Apparat vorwärts. Der erhob sich dann wie ein Papierdrache in die Luft. Je nach dem Wind und der Geschicklichkeit des Fliegers stieg er höher, oder senkte er sich, oder schwante er längere Zeit in der Luft. Grenzenlos war die Begeisterung, als es einem Flieger gelang, seinen Apparat beinahe eine Stunde lang in der Luft zu erhalten. Jahr um Jahr wurden die Apparate verbessert und größere Leistungen erzielt.

Heute ist es einem geübten Flieger möglich, auf seinem Vogel kilometerweise ins Land hinaus zu fliegen. Am letzten Flugtag in Bern habe ich mit Interesse die Flugkünste beobachtet. Den größten Eindruck hinterließen mir aber die Leistungen des Segelfliegers Grönenhoff. Es war ein überwältigender Anblick, zu sehen, wie der elegante, gelbe Vogel, nachdem er von einem Aeroplano in die Höhe gezogen worden war, in den Lüften lautlos seine Kreise zog.

Auf dem Genfersee.

Ist das auch richtig? Nein, sagt der Waadtländer. Der See heißt: Lac Leman. Ja, sagen die Genfer: Er heißt Genfersee. So haben wir auch in der welschen Schweiz unter den Kantonen dieselben Reckereien wie bei uns. Der Waadtländer neckt den Genfer. Die Walliser und Waadtländer necken die Freiburger und alle Welschen zusammen foppen den Neuen-

burger. Das kann man machen, wenn es einem gut geht. Und den Bewohnern am Genfersee geht es gut. Wie schön ist doch so eine Fahrt von Lausanne hinunter nach Genf auf dem Schiff. Drei Stunden dauert die Seereise. Aber nie wird man vom Schauen müd. Schon das Wasser hat eine ganz besondere Färbung, ein wunderbares Blau, da wo das Schiff am Bug das Wasser teilt. Links ragen die kahlen Savoyerberge auf. Rechts blickt man auf das wunderbare Rebengelände von La Côte. Wie ein Garten ist das Land zu schauen, so üppig gedeiht hier alles. Ruhig fährt das Schiff von Duchy (bei Lausanne) weg. Noch ziehen leichte Morgennebel den Savoyerbergen zu. Und um das Schiff herum fliegen die weißen Möven, die auch den Sommer über hier bleiben. Passagiere werfen ihnen Brot zu und im Flug schnappen sie die Bröcklein auf. Unterdessen schwindet die Stadt Lausanne uns aus den Augen. Noch sehen wir hoch oben das Bundesgerichtsgebäude und das Gerichtsgebäude des Kantons Waadt. Dann nähern wir uns Morges. Das ist ein altes Städtchen mit einem prächtigen alten Schloß. Noch vor Morges sehen wir das alte Schloß Bufflens. Das hat fünf Türme. Von Morges aus fährt eine Bahn nach Bière. Das ist der Schießplatz für die Kanoniere. Von Bière führt eine Straße hinüber ins Juratal. Bald kommen wir nach Rolle. Auch das ist ein altertümliches Städtchen mit einem schönen Schloß. Hier wurde General La Harpe geboren. Der hat mitgewirkt, daß das Waadtland von Bern befreit wurde. Und nun nehmen alle Reisenden ihre Photographenapparate heraus. Mitten aus einem Park leuchtet hellrot ein prächtiges Schloß mit großer Freitreppe und mit einer wundervollen Laube. Es ist das Schloß Prangins. Das gehörte zuerst dem Bruder Napoleons, Joseph Bonaparte. Im Jahr 1920 bewohnte es Kaiser Karl von Oesterreich, als er von seinem Reich vertrieben worden war. Nun wird der See schmal. Wir fahren an bei Rhon. Auch das ist ein malerisches Städtchen. Und nun folgt ein Landhaus am andern. Wir sehen Coppet, ein Städtchen mit großem Park. Das gehörte einem berühmten Genfer, Necker. Der war Finanzminister in Frankreich vor der großen, französischen Revolution. Seine Tochter war Madame von Staél. Das war eine Schriftstellerin. Sie lebte zur Zeit Napoleons. Doch schon leuchtet weit herüber das mächtvolle Schloß des Barons Rothschild. Schon sehen wir die schönen See-

anlagen Genfs und im Hintergrunde auf der Höhe die St. Peterskirche, das Wahrzeichen der Stadt. Ebenso schön ist aber auch die Fahrt von Lausanne den See hinauf nach Montreux. Auch da sieht man Hotels, Villen, Blumengärten, Parkanlagen und hoch hinauf auf allen Hügeln Rebgelände. Oh, es ist ein fruchtbares Land. Viele Dichter haben den Genfersee schon besungen. Auch der Zürcher Dichter Leuthold sagt in einem Gedicht, daß man am Genfersee Kummer und Sorgen vergessen könne.

-mm-

Ein unfreiwilliger Aufenthalt.

Da saß ich nun in meinem Schnellzug auf der Heimreise und dachte an nichts Böses. Ich dachte zurück an den schönen Tag, den ich verlebt hatte in der neuen Anstalt auf dem Landenhof. Ich sah in Gedanken die moderne Anstalt. Ich sah in der Erinnerung das fröhliche Festspiel der Anstaltskinder. Ich dachte auch für mich: Wie schön wäre es, wenn Du auch eine so schöne Anstalt Deinen Kindern bauen . . . Päng! Ein Ruck, ein Stoß, ping, päng! Wie ein Gummiball flog ich auf von meinem Sitz. Beinahe schlug ich noch die Nase an an der gegenüberliegenden Bank. Ich guckte mich um. Auch andere Reisende hatten ähnliche Lustsprünge gemacht. Ja, einige hatten sich stürmisch umarmt, als ob sie einen Böllerbund schließen wollten. Was war geschen? Flugs gingen die Waggonfenster herunter. Alles guckte hinaus. Vom Bahnhof her rannten Beamte und Reisende auf dem Perron hinauf zur elektrischen Lokomotive. „Aussteigen“, rief der Konditeur mir zu. „Ihr Wagen ist losgerissen.“ Nun eilte auch ich hinaus. Wohl, das war eine heitere Geschichte! Da war der lange Schnellzug auseinander gerissen wie ein zerstückelter Regenwurm. Weit vorn die Lokomotive mit ein paar Wagen. Dann wieder ein paar Wagen und zuletzt unser Wagen mit dem langen Zugschwanz. Zwei Kuppelungen waren zerrissen. Das sind die beiden Ketten, mit denen die Wagen aneinander gehängt sind. Der Ruck war so gewaltig gewesen, daß an einem Wagen der dicke gußeiserne Haken glatt abgebrochen war. Wie ein krummer Finger lag er noch zwischen den Schienen. Nun mußte man der Lokomotive zurückpfeisen. Die nahm den verstümmelten Wagen weg. Auch unser Wagen wurde wieder angekettet. So konnten wir nach geraumer Zeit wieder einsteigen. Wir waren

mit einem gelinden Schrecken noch davon gekommen. Wieso hatte sich der Unfall ereignet können? Der Konditeur erklärte mir die Sachlage. Der Beamte am Bahnhof hatte den Befehlsstab, die grün-weiße Zeigerkelle, zu früh aufgehoben. So fuhr der Zug los. Allein der hinterste Wagen war noch nicht fahrbereit gewesen. Da hatte der Konditeur die Beamtenbremse gezogen. So wurde durch den starken Ruck der Zug auseinander gerissen. Die Beamtenbremse ist eben stärker als die Notbremse. Aber auch die Notbremse darf der Reisende nur ziehen, wenn er selbst in Not ist, oder wenn er eine Gefahr sieht für den ganzen Zug. Wer aber übermäßig die Notbremse zieht, muß 20 Fr. Strafe bezahlen. „Wir wollen immer zu viel pressieren“, meinte der Konditeur am Schluß seiner Erklärung. Es heißt eben auch beim Schnellzug: „Eile mit Weile“, oder wie der Berner in seiner fröhlichen Mundart sagt: „Numme nit gsprängt, aber gäng hü!“ -mm-

Welsche Höflichkeit.

Man sagt immer, daß der Welschschweizer viel höflicher sei, als der Deutschschweizer. Das ist nicht nur eine Redensart. Das ist tatsächlich so. Davon will ich Euch ein Musterlein erzählen. Es war Sonntag Abend in Le Pont. Man spazierte am Seeufer hin und her und betrachtete den schönen See. Da kam im Autocar eine Abteilung der Heilsarmee vorbeigefahren. Auf dem Schulplatz stieg die Gesellschaft aus. Rasch wurde da eine Versammlung veranstaltet. Ein paar Bläser stimmten einen Choral an und als genügend Schaulustige beisammen waren, trat der Prediger auf. Ich hörte ihm gerne zu. Er sprach sehr gut französisch. Er verstand es auch, durch begleitende Gesten (Handbewegungen) sein Wort zu unterstützen. Mitten in seiner Predigt drin kam eine Gruppe von jungen Leuten. Die hatten einen Handwagen bei sich und darauf noch allerlei Waren. Das Vorbeifahren hätte gestört. Was taten da die jungen Welschen? Sie hoben den Wagen hoch und trugen ihn über den ganzen Platz. So entstand kein Gerassel. Wir Kurgäste von Le Pont guckten alle einander verwundert an. Jeder sagte zum andern: Hätte man das bei uns daheim auch gemacht? Und jeder schüttelte den Kopf und sagte: Nein. Bei uns hätte man kaum so viel Rücksicht geübt. Den Welschen aber ist es eine Selbstverständlichkeit. -mm-