

Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe
Band: 67 (1973)
Heft: 8

Artikel: Flug ins Ungewisse
Autor: O.S.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-925322>

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>

unsere Uhren in einem Café den Leuten zu zeigen. Aber die Leute haben keine rechte Kauflust. Vielleicht sind ihnen die Uhren zu teuer. Nun führen uns die Burschen kreuz und quer durch die Altstadt, von einem Händler zum andern. Aber auch hier haben wir keinen Erfolg. Die Händler verlangen von uns Einfuhr-Ausweise. Die besitzen wir aber nicht. Zuletzt gehen wir miteinander auf den Markt der Einheimischen. Die Burschen raten uns, einen Marktschreier (= ähnlich wie bei uns der «Billige Jakob» auf einem Jahrmarkt) als Verkäufer anzustellen. Wir selber sollten ganz unauffällig in der Nähe bleiben.

Wir übergeben dem Marktschreier das

Schäcktelchen mit den Schweizer Uhren. In Minuten schnelle hat sich um ihn ein Menschenknäuel angesammelt. Aber die Kauflustigen wollen die Uhren selber prüfen. Jeder will die Uhr in die Hand nehmen, sie beklopfen und an ihr herumdrehen. Einer nimmt die Uhr sogar in den Mund, um zu prüfen, ob sie wasserdicht sei. Wir schauen interessiert zu. Aber es ist uns nicht ganz wohl dabei. Wir befürchten, dass die Uhren beschädigt werden. Nach einer halben Stunde sind schon die ersten zwei Uhren verkauft. Ein Schreiber hat einen Kaufvertrag aufstellen müssen. — Wir sind zufrieden mit dem guten Erfolg des Verkaufs geschäftes und verschwinden vom Markte.

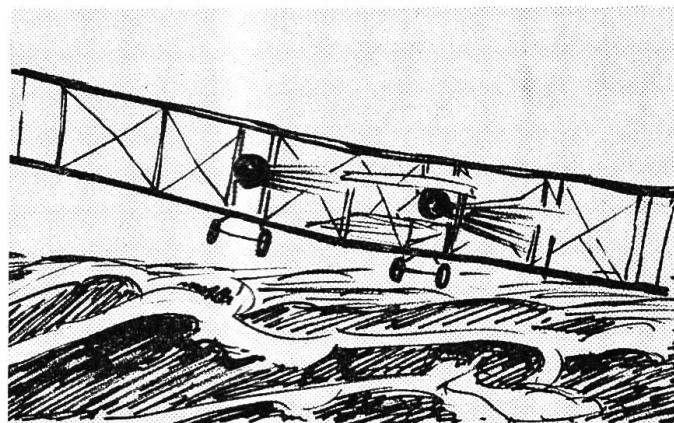
Flug ins Ungewisse

Aus der Pionierzeit des interkontinentalen Flugverkehrs

Charles A. Lindbergh ist wohl der bekannteste Flieger in Europa. Er hat im Mai 1927 den Atlantik von Neufundland nach Frankreich überflogen und ist nach $33\frac{1}{2}$ Flugstunden auf dem Flugplatz von Paris gelandet. Da wurde er weitherum als Besieger des Atlantik gefeiert, geehrt und beschenkt. Doch er war nicht der erste Flieger, der ohne Zwischenhalt über den Atlantischen Ozean geflogen ist. Schon acht Jahre vor ihm haben zwei mutige Flieger den Atlantik überquert. Das waren der Fliegerhauptmann John Alcock und der Steuermann Arthur Brown. Beide hatten im Ersten Weltkrieg in der Luftwaffe der RAF gedient.

Wettbewerb für Nonstop-Flug Amerika—England

Im Jahre 1919 ist in der bekannten Londoner Zeitung «Daily Mail» ein Wettbewerb ausgeschrieben. Er lautet: «Der Flieger, welcher im Nonstop-Flug von Amerika nach England fliegt, erhält 10 000 Pfund (damals 250 000 Franken) Belohnung.» Bald meldeten sich elf Bewerber. Die Flugzeugfabrik Vickers möchte mit einem ihrer Flugzeuge auch den Atlantik bezwingen. Sie sucht zwei tapfere Piloten und findet John Alcock und Arthur Brown. Alcock soll das Flugzeug lenken, und Brown soll es steuern.



Nun wird in der Flugzeugfabrik Vickers ein starkes Flugzeug gebaut, die «Vimy». Alcock und Brown überwachen den Bau. Viele Mechaniker arbeiten Tag und Nacht, die «Vimy» soll rasch fertig sein. Nach zwei Monaten Bauzeit können zwei 360-PS-starke Motoren eingebaut werden. Dann wird die «Vimy» mit dem Schiff nach Neufundland transportiert.

Konkurrenten haben Pech

Auf dem Flugfeld von Neufundland warten schon zwei Konkurrenten auf den Start. Sie können wegen des schlechten Wetters nicht abfliegen. Endlich lacht am 18. Mai ein klarer, blauer Himmel. Nun starten sie nacheinander. Beide haben Pech. Dem ersten Flieger versagt der Motor schon auf der Piste. Der zweite Flieger muss einige Stunden später mitten im Meer niedergehen. Er

wird aber von einem dänischen Frachtschiff gerettet.

Alcock und Brown machen Probeflüge

Sie kaufen die nötigste Ausrüstung. Sie rechnen, sie planen. Endlich sind sie bereit. Die «Vimy» steht auf der Piste. Sie ist ein Doppeldecker aus Holz, Segeltuch und Stahlrohren. Ihre Länge beträgt 13 Meter, die Breite über die Flügel 20 Meter. Die beiden Flieger füllen 4000 Liter Benzin und 180 Liter Öl in die Tanks. Dann versorgen sie ihren Reiseproviant (einige Sandwichs, Kaffee und Bier) und einen kleinen Funkapparat im Führersitz. Zuletzt steigen sie selber in den schmalen, offenen Sitz ein.

Alles gut, wir sind über dem Ozean!

Um 1.25 Uhr des 14. Juni starten die mutigen Flieger. Die Zuschauer winken; niemand glaubt, dass der Flug gelingen wird. Die schwere «Vimy» erhebt sich langsam und verlässt Neufundland. Bald fliegt sie über das weite Meer. Brown funktd freudig: «Alles gut. Wir sind über dem Ozean.» Bald gerät die «Vimy» in dichten, dunkeln Nebel. Alcock kann die Instrumente nicht mehr ablesen. Er lenkt das Flugzeug mit einem von einer Taschenlampe beleuchteten Kompass. Gerne möchte er die «Vimy» in grössere, nebelfreie Höhe bringen, doch das Flugzeug ist zu schwer beladen, und die Motoren sind zu schwach.

Keine Funkverbindung mehr und anderes Unheil

Um 5.20 Uhr will Brown wieder zur Startstation funken. Da flackert der Funkapparat kurz und stirbt. Brown kann ihn nicht mehr reparieren. Die beiden Flieger sitzen eng nebeneinander, können aber wegen des lauten Motorenlärms kein Wort miteinander sprechen. Sie schreiben einander kurze Notizen. — Abends um 6 Uhr lichtet sich der Nebel, die Sicht wird besser. Aber schon kommt ein neues Unheil. Ein Motor beginnt zu poltern, es tönt wie Maschinengewehrschüsse. Auch der andere Motor lärmst. Bald zündeln Flammen aus den Maschinen. Wenn das Feuer die Stofftragflächen erreicht und anzündet, ist die «Vimy» ver-

loren. Brave Motoren, sie arbeiten doch weiter und ziehen die Flieger vorwärts durch die dunkle Nacht.

Nun ist es bitterkalt im offenen Führersitz. Alle Glieder werden steif und schmerzen. Um Mitternacht zeigt sich ein sterneklarer Himmel. Brown berechnet, dass sie nun die Hälfte ihrer Flugstrecke hinter sich haben. Jetzt gibt es kein Zurück mehr. Die «Vimy» fliegt drei Stunden lang ruhig durch das kalte Dunkel dem Ziel entgegen.

Plötzlich bricht ein fürchterlicher Sturm los

Heftige Windstöße, Regen, Hagel und Blitze. Die «Vimy» wirbelt und fällt fast senkrecht gegen das Meer ab. Sie fällt und fällt, bis ihre Flügel fast die Wellenkämme berühren. Sind die Flieger verloren? Nein, knappe 15 Meter über dem Wasser kann Alcock das Flugzeug wieder aufrichten. Nun prüft Brown die Windrichtung mit dem Kompass. Oh weh, sie steuern zurück nach Amerika, der Sturm hat sie abgedreht. Alcock wendet die «Vimy» herum und lässt sie steigen. Da sind sie wieder in Sturm, Regen, und es fällt sogar Schnee. Das Flugzeug verliert wieder an Höhe. Alcock richtet es mit grosser Kraft auf, ein zweiter Sturz könnte verhängnisvoll werden.

Nun lärmten die Motoren wieder. Sie pfeifen. Brown weiss sofort, was fehlt. Die Luftpöhren sind mit Schnee und Eis verstopft. Er muss sie frei machen. Eine gefährliche Arbeit! Brown bindet sich am Führersitz fest und kriecht gegen Sturm und Schnee zum Motor auf den Flügel hinaus. Er kratzt mit den Zähnen und dem Taschenmesser den gefrorenen Schnee vom Röhreneingang weg. Dann klettert er auch auf den andern Flügel hinaus und tut die gleiche Arbeit. Endlich kriecht er in den Sitz zurück. Noch sechsmal muss Brown das Eis vom Röhreneingang entfernen.

Alcock lässt nun die «Vimy» über die Sturmzone hinaufsteigen. Das Flugzeug ist nun leichter geworden; es erreicht eine Höhe von 3000 Metern. Da zeigt sich ein neuer Feind: Eis! Der Motorendampf gefriert auf den Flügeln, und die Segeltuchflächen werden steif und drohen zu zerreißen. Schnell senkt Alcock die «Vimy» in

wärmere Luftschichten. Da schmilzt das Eis und rutscht von den Flügeln ab.

Jetzt darf kein Unglück mehr passieren!

Die Flieger sind nur noch 130 Kilometer von Irland entfernt. Brown späht nach Land aus. Bald erblickt er eine Insel, bald noch eine andere. Er schreit: «Land, Land!» Ja, jetzt sind sie über dem ersehnten Land. Alcock sucht einen Landeplatz. «Dort ist eine Wiese, wir werden landen. Bald berühren «Vimys» Räder den Boden, sinken aber leider tief ein. Die tapfere «Vimy» landet auf der Nase in einem Sumpf.

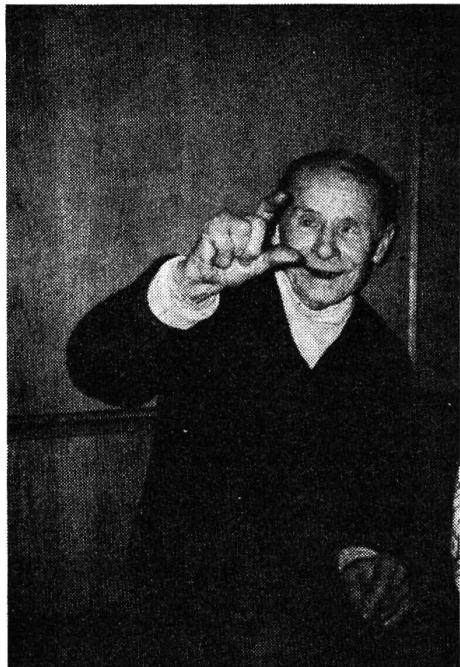
Steif und mühsam klettern die beiden Atlantiksieger aus. Sie umarmen einander glücklich. Bald fahren sie nach London. Dort werden sie begeistert empfangen. König Georg V. gratuliert ihnen. Der Kriegsminister Winston Churchill überreicht den Atlantiksiegern den Preis der «Daily-Mail-Zeitung» im Betrag von 10 000 Pfund. Heute ist der kleine tapfere Doppeldecker «Vimy» im Naturwissenschaftlichen Museum in London ausgestellt. Für die beiden mutigen Atlantiksieger Alcock und Brown steht auf dem Flugfeld in London ein Denkmal.

O. Sch.

Aus der Welt der Gehörlosen

*Reiseerlebnisse Gehörloser,
Berichte von Tagungen*

Auch
ein
Jubiläum!



Die Gebärde bedeutet: «Sooo grosse Eier legen meine Hühner...»

Am 16. April 1913 trat ein taubgeborener 19jähriger Bursche namens Jakob Niederer in das Bürgerheim Lutzenberg AR ein. Er stammte aus einer kinderreichen Familie, die in Teufen AR wohnhaft war. Das Bürgerheim wurde ihm zur zweiten, bleibenden Heimat. Denn 60 Jahre sind am kommenden 16. April seit seinem Eintritt vergangen. Das ist doch auch ein Jubiläum! Und es wird gewiss gefeiert werden, denn Jakob Niederer ist im Bürgerheim beliebt. Er hat gute Ka-

meradschaft mit den andern Insassen. Er freut sich über jeden Besuch und erzählt gerne aus seinem Leben. Aus einem solchen Gespräch erfuhren wir:

Jakob Niederer besuchte von 1903 bis 1907 die Taubstummenschule Zofingen. Nachdem diese aufgehoben worden war, kam er in die Taubstummenschule auf dem Rosenberg in St. Gallen. Dort wurde er 1911 konfirmiert. Anschliessend arbeitete er 2 Jahre lang in einer Weberei in Speicher. Der Stundenlohn betrug 1 Franken! Im Bürgerheim gefiel es ihm dann besser als im Websaal. Da gab es mehr Abwechslung bei der Arbeit im grossen Gemüse- und Blumengarten, beim Mähen auf der Wiese und beim Büschelen. Von Anfang an betreute er die grosse Hühnerschar. Jakob Niederer besorgt die rund 50 Hühner heute noch. Er füttert sie dreimal täglich, holt die Eier und führt darüber genaue Buchhaltung. —

Anfangs bekam Jakob Niederer pro Monat einen Franken Taschengeld. Das Bürgerheim sorgte für die Anschaffung von Kleidern, Wäsche und Schuhen. Später verdiente er durch Taglöhnerarbeiten auswärts 5 bis 10 Franken im Monat. Da ist es nicht verwunderlich, dass er sich mit dem heutigen Taschengeld von 40 Franken pro Monat beinahe als reicher Mann fühlt. (Dank der AHV.) Jetzt dreht er nicht mehr jeden Franken zweimal, bis er sich zum Kauf eines Stumpens entschliessen kann. Er hat sich sogar den «Luxus» einer Armbanduhr erlaubt, die er sich mit erspartem Taschengeld anschaffte.

In der Freizeit beschäftigt sich Jakob Niederer gerne mit Lesen. Bis vor kurzem stand sein Name regelmässig auf der Liste «Lösungen haben eingesandt» in der GZ-Rätsecke. Von der gei-