

Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe
Band: 40 (1946)
Heft: 11

Rubrik: Fliegen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

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

Fuß einer Tanne liegen. Der Knabe und das Kind waren gerettet. Oh, wie waren wir froh. Ich dachte, ich will niemals mehr einen Stein den Berg hinabrollen lassen.»

Ich hatte ihm, selber ganz erschrocken, zugehört. Dann sagte ich: «Nun will ich auch niemals mehr einen Stein den Berg hinabrollen lassen. Es könnte ein Unglück geschehen. Dann wäre ich schuldig. Nein, nein! Das will ich nicht mehr tun!»

A. G.

Fliegen

Als ich ein kleiner Bub war, kannte man noch keine Flugzeuge. Wohl sprach man davon, aber die Leute, ja sogar viele Professoren sagten: Das ist verrückt, das ist unmöglich. Das Flugzeug ist ja schwerer als die Luft.

Dann kam der Zeppelin nach Zürich. Ich erinnere mich sehr gut. Wir saßen gerade in der Schule. Es war ein schöner Sommertag und sehr heiß. Da schaute man lieber zum Fenster hinaus als an die Wandtafel. Plötzlich ein Geschrei: «de Zeppelin, de Zeppelin!» Ohne den Lehrer zu fragen, rannten wir alle ans Fenster. Richtig! Dort über dem Zürichberg stand eine kleine, weiße, silberglänzende Wolke, der Zeppelin.

Ganz tief fuhr er über die Stadt, kreiste mehrmals um das Grossmünster. Alle Straßen, Plätze und Dachzinnen waren voll Menschen. Das war ein Jubel. Zum erstenmal war da ein lenkbares Flugschiff. Aber es war eben kein Flugzeug, sondern auch nur ein langer Ballon. Es hatte wohl Motoren und Propeller, aber es war wegen dem «Gas», womit es gefüllt war, immer noch leichter als Luft.

Dann kamen die Jahre kurz vor dem Weltkrieg, 1910—1914. Die ganze Welt schaute nach Amerika, nach Frankreich. Da flogen wirklich Flugzeuge, die nur mit Motorkraft getrieben sich in der Luft hielten. Es waren gebrechliche Dinger, diese «Flugkisten», Stangen und Drähte und Bleche. Viele Piloten bezahlten ihren Wagemut mit dem Tode. Die Geschwindigkeit dieser Apparate war nicht größer als die Geschwindigkeit eines guten Autos. Die Motoren waren zu schwach.

Als «Bleriot» über den Ärmelkanal flog (zwischen Frankreich und England) und der Schweizer «Bider» die Alpen bezwang, da staunte man.

Im ersten Weltkrieg entwickelte sich dann die Flugzeugindustrie gewaltig. Zuerst brauchte man die Flieger nur zur Aufklärung. Sie sollten aus der Luft hinter den Kampflinien schauen, was der Feind macht. Bald wurden die Flieger auch zum gegenseitigen Kampf eingesetzt und gegen Kriegsende wurden sie zur Bombardierung verwendet.

Zwischen dem 1. und 2. Weltkrieg wurde die Zivilluftschiffahrt gewaltig ausgebaut. In wenigen Stunden und Tagen flog man nach London, nach Indien. Die großen Staaten rüsteten heimlich für den 2. Weltkrieg. Jeder wollte die stärkere, schnellere, bessere Luftwaffe besitzen. Als 1939 der Krieg ausbrach, war Deutschland wohl die stärkste Luftmacht der Welt. Dank dieser gewaltigen Übermacht wurden Polen, Belgien, Holland und Frankreich in wenigen Wochen besiegt. Die deutschen Flieger zerstörten Straßen, Brücken, Dörfer und Städte im Hinterland, sie setzten Fallschirmjäger und Luftlandetruppen mit Segel- und Transportflugzeugen weit im Rücken des Feindes ab. Dann gab es eine große Verwirrung. Telefon und Telegraph spielten nicht mehr; die Verbindungen waren abgerissen, es gab keine Befehle mehr. Das Land war verloren. Die feindlichen Panzerwagen konnten es leicht besetzen.

Deutschland hoffte, auch England auf diese Weise erledigen zu können. Zuerst sollte die englische Luftwaffe niedergekämpft werden, dann erst wäre die Invasion (Einbruch in England) erfolgt. Göring hatte die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Das heißt, er hatte falsch gerechnet, ohne an die Schlagkraft der englischen Luftwaffe zu denken. Die Briten besaßen bedeutend weniger Flugzeuge als die Deutschen. Ihre Jagdmaschinen, die «Spitfire» (Feuerspucker), und ihre Piloten waren den Deutschen überlegen. Im Sommer 1940 erlitt die deutsche Luftwaffe über England große Verluste, so daß Hitler es nicht wagen konnte, in England zu landen. Er wandte sich nach Osten und griff Rußland an.

Damit war der Krieg entschieden. Deutschland mußte verlieren. Rußland war zu groß, zu weit. Die deutschen Armeen «ertranken» in dem ungeheuer großen Meer von Rußland. Nun begannen die Alliierten (England, Rußland, Amerika) zurückzuschlagen. Mit den leichten Waffen, mit Flugzeug und Panzer, wurde Deutschland angegriffen. Im Jahre 1945 war die alliierte Flugwaffe so stark, daß in Frankreich, Deutschland und Italien die ganze Verbindung (Eisenbahn und Straße) weitgehend zerstört war. Die Amerikaner und Engländer waren Herren der Luft. Ihre Bomber, Schlachtflugzeuge und Jäger gewannen den Krieg.

Bei Kriegsende machten die schnellsten Maschinen 600 bis 700 km in der Stunde. Da tauchten zuletzt noch Düsenjäger auf. Diese haben keinen Propeller. Das Gasmisch im Motor explodiert fortwährend. Durch den Rückstoß (die Gase treten hinten am Flugzeug durch ein Rohr aus) wird das Flugzeug vorwärtsgetrieben. Diese Flugzeuge machen heute 975 km pro Stunde. Bald werden es 1000 km sein. Von Zürich nach Winterthur sind in der Luftlinie 20 km. Wieviel Zeit braucht dann ein solches Blitzflugzeug?

Fliegen! Ja, wer möchte nicht gerne fliegen? Das muß herrlich sein, so in den Himmel zu steigen, über der Erde zu brausen, Ja, es ist schön, sehr schön. Noch viel schöner ist aber ein Spaziergang im Wald, eine Wanderung, eine Bergtour. Warum? Davon werde ich später einmal erzählen. Ich bin oft geflogen und behaupte, daß das Fliegen wohl praktisch und interessant, aber auch langweilig ist. Ich gehe lieber zu Fuß. W. K.

Aus der Welt der Gehörlosen

Gehörlosenverein Zentralschweiz

Aus dem Jahresbericht 1945

Unser Verein kann auf eine erfolgreiche Tätigkeit zurückblicken. Neben den gewöhnlichen Monatsversammlungen, meistens am zweiten Sonntag im Monat, hatten wir verschiedene außerordentliche Veranstaltungen. Am 7. Mai machten wir der kantonalen Erziehungsanstalt Hohenrain einen Besuch. Da führte der Gehörlosen-Sportverein einen Waldlauf durch. Wir schlossen gute Kameradschaft mit den Aargauer Gehörlosen, die zahlreich erschienen waren. Im Juni besuchte uns auf einer Sommerreise der Gehörlosenverein «Alpenruh» von Zürich-Örlikon. Anfangs Juli machten wir mit den katholischen Zürcher Gehörlosen unter der Leitung von HH. Prälat Dr. Theobaldi eine Reise auf Seelisberg—Rütli. Das Wetter war nicht sehr günstig, aber wir waren doch alle fröhlich miteinander. Im August veranstaltete der Gehörlosen-Sportverein eine 1½tägige erfolgreiche Bergtour auf die Göscheneralp und die Dammahütte. Mitte September machten wir eine Friedenswallfahrt zum seligen Bruder Klaus. Trotz Regenwetter waren über 70 Teilnehmer dabei. Die schöne Weihnachtsfeier mit einem Krippenspiel schloß die Veranstaltungen.

Ein Kochkurs für Mädchen war gut besucht, der Skikurs des Gehörlosen-Sportvereins für Burschen leider nur von 6 Mitgliedern. Die Generalversammlung vom neuen Jahre am 10. März beschloß den Beitritt zum Schweizerischen Gehörlosenbund. Der neue Vorstand setzt sich zusammen: Präsident Karl Büchli, Wolhusen; Vizepräsident Gerhard Frei, Emmenbrücke; Aktuarin Agnes Gärtner, Root; Kassier Fritz Groß, Reußbühl; Beisitzer Hans Matter, Beromünster, und Hans Wiesendanger, Menziken; Rechnungsrevisoren Herr Lehrer W. Lichtsteiner, Hohenrain, Fräulein Marie Rüttimann, Pro Infirmis, Luzern. Hochw. Herr Prof. Breitenmoser, Beromünster, ist als Präsident des Zentralschweizerischen Fürsorgevereins für Taubstumme von Amtes wegen Mitglied unseres Vorstandes. Ihm und Frl. Rüttimann danken wir für alle Hilfe das ganze Jahr hindurch. Karl Büchli.