

Unsere Gemeinde 8

63. Jahrgang
August 2015

Zeitung der evangelischen Gehörlosen



Fliegen



Antoine de Saint-Exupéry

Ein berühmter Schriftsteller und Flieger

Berühmt ist Antoine de Saint-Exupéry vor allem durch seine märchenhafte Erzählung vom „Kleinen Prinzen“. Manche zählen sie sogar auf Platz drei auf der Welt-Bestseller-Liste (nach der „Bibel“ und „Das Kapital“ von Karl-Marx). Obwohl Saint-Exupéry auch zu Lebzeiten schon als Schriftsteller bekannt und geachtet war, sah er sich hauptberuflich als Flieger. Letztlich hat sich beides ständig vermischt: so handeln fast alle seiner Bücher auf die eine oder andere Art vom Fliegen.

Am 29. Juni 1900 in Lyon wird Antoine de Saint-Exupéry geboren. Sein Vater, ein französischer Adliger, stirbt als Antoine vier Jahre alt ist. Daraufhin zieht die Familie nach Südfrankreich auf ein Landschloss. Mit 12 Jahren fliegt Antoine das erste Mal in einem Flugzeug mit. Die Faszination und Begeisterung für das Fliegen lässt ihn nie wieder los. Im Jahr 2017 macht Antoine sein Abitur. Nach der Schule will er Marineoffizier werden, aber er besteht die Aufnahmeprüfungen nicht. Ausgerechnet im Fach Literatur fällt der zukünftige Schriftsteller zweimal durch. 2017 stirbt auch noch Antoinettes Bruder unerwartet an einer Herzerkrankung. Der Verlust trifft Antoine sehr.

Mit 21 Jahren beginnt Saint-Exupéry seinen Wehrdienst und wird zum Flugzeugmechaniker ausgebildet. Privat nimmt er Flugstunden, um auch den Pilotenschein zu machen. Auf Bitten seiner Verlobten wählt er nicht den gefährlichen Beruf des Luftwaffenpiloten, nutzt aber weiterhin jede Möglichkeit zu fliegen. 1923, nach dem Ende der Beziehung, beginnt er dann als Pilot zu arbeiten: Touristenrundflüge über Paris. Zu dieser Zeit lernt er verschiedene Pariser Schriftsteller kennen und



veröffentlicht 1925 seine erste Novelle „Der Flieger“. In den folgenden Jahren widmet er sich viel dem Fliegen. Seine Erfahrungen verarbeitet er erfolgreich in Texten und Romanen. Saint-Exupéry wird nun auch als Autor wahrgenommen und seine Bücher werden mit Preisen ausgezeichnet. Nach einer Notlandung in der ägyptischen Wüste 1935 und einer schweren Verletzung bei einem Absturz in Guatemala 1938 muss Saint-Exupéry eine Flugpause einlegen. In dieser Zeit verfasst er seinen vielverkauften Sammelband „Wind, Sand und Sterne“ mit Texten über den Wert der Kameradschaft und seine Ideale der Solidarität und Menschlichkeit.

Als 1939 der Zweite Weltkrieg ausbricht, wird Saint-Exupéry eingezogen. Er fliegt für das Aufklärungsgeschwader. 1943 veröffentlicht er das Buch, das ihn weltbekannt macht: „Der kleine Prinz“. Es erzählt von einem notgelandeten Flieger, der in der Wüste einen kleinen Jungen trifft – den kleinen Prinzen vom Asteroi-



den B 612. Dieser ist bei der Suche nach Freunden auf der Erde gelandet. Vom Fuchs lernt er: „Du bist zeitlebens für das verantwortlich, was du dir vertraut gemacht hast.“ Und: „Man sieht nur mit dem Herzen gut. Das Wesentliche ist für die Augen unsichtbar“.

Am 31. Juli 1944 startet Saint-Exupéry zu einem Aufklärungsflug, von dem er nicht zurückkommt. Jahrelang war sein Verschwinden ungeklärt. Bis 1998 ein Fischer östlich der Île de Riou beim Netze Säubern sein Silberarmband findet. Im Jahr 2000 werden dort dann Flugzeugwrackteile auf dem Meeresboden geortet. Das kaputte Flugzeug wird geborgen und seit 2004 steht es fest:

es ist das Flugzeug von Saint-Exupéry. Warum liegt es hier – weit weg von der seiner geplanten Route? Wie ist der Flieger abgestürzt? – Von Abschuss bis Selbstmord gab es viele Theorien.

Dieses Rätsel wurde erst 2008 gelöst: Horst Rippert (ehemaliger Kampfpilot, später ZDF-Reporter) hat am 31. Juli 1944 dort ein solches Flugzeug (P38 Lightning) abgeschossen. Von seiner Messerschmidt Bf 109 G aus konnte er den Piloten nicht sehen, aber den Absturz mitverfolgen. Die Erzählungen um Saint-Exupérys letzten Flug bleiben trotzdem. Es ist ein bisschen wie die letzte Botschaft des kleinen Prinzen: „Es wird aussehen, als wäre ich tot, und das wird nicht wahr sein ...“.

INGA KELLER

Foto: 1942 in Montreal (oben), nach Notlandung in der Wüste Sahara (1935). Frankreich ehrte Saint-Exupéry auf Briefmarken und Banknoten.

Zu unserem Titelbild:



Foto © peshkova - fotolia.com,
Montage: R. Martin

Dieses Titelbild braucht keine Erklärung. Es ist einfach ein Spiel mit dem Wort „Fliegen“.

Menschen fliegen mit dem Flugzeug. Und Fliegen? Sie brauchen zum Fliegen kein Flugzeug. Aber es kann schon mal passieren, dass eine Fliege aus Versehen in einem Flugzeug landet, während die Passagiere einsteigen... Noch ein „Zungenbrecher“ zum Thema, also ein Satz, der schwierig auszusprechen ist: „Wenn hinter Fliegen Fliegen fliegen, fliegen Fliegen Fliegen nach.“ - Alles klar?

ROLAND MARTIN

„Zitat“

**Dieselben Naturkräfte,
die uns ermöglichen, zu
den Sternen zu fliegen,
versetzen uns auch in
die Lage, unseren Stern
zu vernichten.**

**Wernher von Braun
(1912 – 1977),
deutsch-amerikanischer
Raketeningenieur**

des Monats

Liebe Leserin, lieber Leser,

„Menschen werden niemals fliegen, denn das Fliegen ist den Engeln vorbehalten,“ - dies sagte der Amerikanische Bischof Milton Wright vor 112 Jahren. Seine Söhne Wilbur und Orville widerlegten diesen Satz nur kurze Zeit später: Im Dezember 1903 gelang ihnen der erste Flug mit einem motorisierten Flugapparat. Die beiden gelten bis heute als die wichtigsten Pioniere (= Wegbereiter) des Motorfluges.

Heute, nur gut hundert Jahre später, ist das Fliegen für viele Menschen zu einer Selbstverständlichkeit geworden: Tag für Tag starten und landen weltweit durchschnittlich rund 100.000 Flugzeuge. Und in Ferienzeiten, wie jetzt, sind es noch mehr!

In dieser Ausgabe finden Sie Beiträge über den Traum der Menschen, fliegen zu können, über Pioniere der Fliegerei, über Flug-Rekorde und über Flughäfen...

Wie PAUL in Eritrea hilft, werden Sie auch erfahren - und wer die „Geburtstagskinder“ dieses Monats sind. Hier und da gibt es auch im August Gottesdienste, Feste, Ausflüge... Sie wissen schon: Auf den Länderseiten finden Sie alles.

Kommen Sie gut durch den Sommer!

Im Namen der ganzen Redaktion grüßt Sie herzlich

Ihr 

Inhaltsverzeichnis:

Antoine de Saint-Exupéry	Seite 2
Inhaltsverzeichnis, „Zum Titelbild“, Zitat des Monats	Seite 3
Frauen-Orte: Laubegast (Dresden) und Melli Beese	Seite 4
Auf ein Wort.....	Seite 5
Der Traum vom Fliegen.....	Seite 6
Fliegen auf die andere Art.....	Seite 7
Ein Hafen für Flugzeuge	Seite 8
Vorschau - Informationen aus den Landeskirchen	ab Seite 9
Impressum	Seite 20
Geburtstage	Seite 21
Rätselseite	Seite 22
Einige Flug(zeug)-Rekorde	Seite 23
Pioniere der Luftfahrt	Seite 24+25
Kontakte, Missionsspenden, Filmtipp.....	Seite 26
Wie PAUL in Eritrea helfen kann	Seite 27
Sieh mal an	Seite 28



Laubegast (Dresden) : Melli Beese (1886-1921)

Ein Frauen-Ort, der in Verbindung mit der Fliegerei zu bringen ist, gibt es diesen? Und überhaupt – Pilotinnen? Ja zu beidem! Es gab sie, die Flugpionierinnen und durchaus Orte, die mit diesen Frauen in Verbindung stehen.

Am 13. September 1886 wurde in Laubegast (bei Dresden) Amelie Hedwig Beese (genannt Melli Beese) geboren. Das Elternhaus war wohlhabend (Vater Architekt). Die einzige Tochter wurde auf allen Gebieten umfassend gefördert. Sie selbst muss auch vielfältig interessiert gewesen sein. 1906-1909 studierte sie in Stockholm Bildhauerei, las und sammelte zugleich Berichte über die Flugversuche der Brüder Wright und über die technischen Fortschritte in der Luftfahrt.

Zurückgekehrt war sie kaum künstlerisch tätig, sondern besuchte Vorlesungen u.a. in Mathematik und Flugmechanik. Zugleich suchte sie einen Fluglehrer auf dem Flugplatz Johannisthal. Im September 1909 war in dieser kleinen Landgemeinde bei Berlin der erste deutsche Motorflugplatz eröffnet worden. Hier erprobten mehrere Flugzeugwerke ihre Maschinen, z.B. Albatros



Flugzeugwerke, Flugmaschine Wright GmbH, Ad Astra.

Einen Fluglehrer zu finden, erwies sich als äußerst schwierig. Melli Beese wurde von einem

Werk zu nächsten weitergeschickt. Es gab viele Vorurteile Frauen gegenüber. Endlich: Robert Thelen von Ad Astra unterrichtete sie, aber nach einer Bruchlandung – der Motor hatte ausgesetzt, er selbst steuerte – lehnte der abergläubische Thelen die weitere Ausbildung ab.

Im Mai 1911 unterschrieb Melli Beese einen neuen Ausbildungsvertrag bei den Rumpler-Werken. Die Direktion sah in einer weiblichen Werkspilotin ein großes Werbepotential. Aber auch ihr neuer Fluglehrer war nicht begeistert. Melli Beese wurde von den männlichen Mitschülern schikaniert, Flugstunden wurden ihr verweigert, auch vor Sabotage schreckten sie nicht zurück. Der Kommentar des Lehrers: „Streich von Männern, einer Frau gespielt, die unerlaubt in ein Männern vorbehaltenes Revier eingedrungen ist“.

Nachdem (auch wegen Sabotage) ihr erste Prüfung scheiterte, meldete sie sich heimlich zur zweiten Prüfung an und flog sie erfolgreich am 13. September 1911. Die Flugzeugführerlizenz Nummer 115 gehörte nun der ersten deutschen Privatpilotin.

Im Jahre 1912 gründete Melli Beese auf dem Gelände des Flugplatzes Johannisthal ihre eigene Flugschule. Unterstützt wurde sie von drei Männern, darunter Charles Boutard, den sie am 25. Januar 1913 heiratete. Ihr war eine gute

Organisation der Ausbildung wichtig, z.B. klare Ausbildungsinhalte und Übungsflüge auf unterschiedlichen Maschinen. Neben der Flugschule bauten sie auch ein eigenes (kosten-günstigeres) Flugzeug auf der Grundlage der (sogenannten) Rumpler-Taube und sie konstruierten ein Flugboot. Das sollte im August 1914 in Warnemünde der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Dazu kam es nicht, denn der Ausbruch des 1. Weltkrieges am 1. August 1914 zerstörte auch das Leben von Melli Beese und ihr Lebenswerk. Mit der Heirat hatte sie die französische Staatsangehörigkeit angenommen. Grund, dass sie Flugschule und Fabrik schließen musste und das Gelände nicht mehr betreten durfte. Charles Boutard wurde interniert, sie selbst unter Hausarrest gestellt. Später waren sie gemeinsam in Wittstock/Dosse interniert. Dort erkrankten beide an Tuberkulose.

Nach Ende des Krieges kehrt Melli Beese nach Johannisthal zurück. Doch die Flugschuppen sind leer, die Flugzeuge zerstört. Sie unternimmt mehrere Versuche, eine neue Existenz aufzubauen. Sie klagt auf Entschädigung. Das Geld, das sie nach Jahren erhält, verliert sie in der Inflation.

Trotzdem: Melli Beese hat noch Pläne. Gemeinsam mit ihrem Mann will sie um die Welt fliegen. Die Finanzierung gelingt nicht.

1925 muss Melli Beese ihre Lizenz erneuern. Sie macht eine Bruchlandung, bleibt aber unverletzt.

Am 21. Dezember 1925 erschoss sie sich. Ein Zettel mit folgenden Worten wurde gefunden: „Fliegen ist notwendig, Leben nicht“.

ELISABETH STRUBE

Fotos: Historische Aufnahmen (um 1912), vor dem Flugzeug stehend in warmer Fellkleidung; Damals saß die Pilotin beim Fliegen im Freien.



Auf ein Wort ...

Das Bibelwort für den Monat August steht im Matthäusevangelium, wir können es zum Beispiel in den Losungen lesen: „Jesus Christus spricht: **Seid klug wie die Schlangen! Seid ohne Falsch wie die Tauben!**“ (Mt.10,16). Tiere werden als Bild für bestimmte Eigenschaften verwendet. Das hat eine lange Tradition. So entstand im sechsten Jahrhundert vor Christus eine Fabelsammlung durch den Griechen Äsop, im alten Indien die des Panchatantra und die deutsche Dichtung kennt das Fabelepos „Reinecke Fuchs“. Auch die Bibel, Gottes Wort, nutzt diese Bilder.



Schon am Anfang der Bibel, im dritten Kapitel des ersten Mosebuches, der Genesis, begegnet uns die Schlange. Dort heißt es von ihr, dass sie listiger ist als alle anderen Geschöpfe Gottes. Die List ist eine hinterhältige, selbstsüchtige Klugheit, die ins Verderben führt. Aber Jesus will nicht, dass wir uns so verhalten. Deswegen stellt er der Klugheit noch die Eigenschaft der Taube zur Seite. Sie ist ohne Lug und Trug, ohne Falschheit, sondern ehrlich, offen und wahrhaftig. Erst in dieser Verbindung von Ehrlichkeit und Schläue können wir die Zeugen und Boten für Jesu sein, wie er sie will.



Wir müssen als Christen schlau oder klug und zugleich vollkommen offen und ehrlich sein, um uns in der Welt wenigstens etwas behaupten und verteidigen zu können. Denn Jesus sagt uns, dass wir wie Schafe unter Wölfe gesandt sind. Auch das ist ein Fabelbild. Es steht für Gefährdung. Aber Jesus will, dass wir den Gefahren der Welt nicht schutzlos ausgeliefert sind. Deshalb weist er uns auf die Klugheit neben der Wahrheitsliebe als Verhaltensregel hin.

Die größte Klugheit ist das Vertrauen auf Gott. So sagt schon Salomo in seinen Sprüchen: „Der Weisheit Anfang ist die Furcht des HERRN, und den Heiligen erkennen, das ist Verstand.“ (Sprüche 9,10) Ich hoffe und bete darum, dass Menschen immer wieder durch Gottes Geist – der auch als Taube dargestellt wird – zu dieser wahrhaftigen Klugheit befähigt werden, Vertrauen in Gott und zu Jesus Christus zu wagen und eine lebendige Beziehung im Glauben einzugehen.

Der Autor

Norbert Ziegler, Pfarrer, 61 Jahre alt, geschieden, arbeitet seit 1994 in der Gehörlosenseelsorge der Evangelischen Kirche von Westfalen, zur Zeit mit halbem Dienstauftrag in den Kirchenkreisen Arnsberg und Soest und zuständig für die Gehörlosengemeinden Lippstadt und Soest, mit der anderen Hälfte in der hörenden Gemeinde Werl.



Der Traum vom Fliegen

Vor uralten Zeiten – so erzählt die Sage – waren Ikarus und sein Vater Dädalus in einem Labyrinth auf Kreta eingesperrt. Aus diesem Labyrinth konnte kein Mensch entkommen. Deshalb baute Dädalus für seinen Sohn und sich Flügel: mit Wachs klebte er Federn an lange Stangen. Und so flogen die beiden aus dem Labyrinth. Aber Ikarus wurde übermütig. Er flog zu hoch. Da schmolz das Wachs in der Hitze der Sonne, die Flügel lösten sich auf, und Ikarus stürzte ins Meer.



sind einfach plötzlich da. Sie „erscheinen“ – oft ganz überraschend. Wie sie gekommen sind, das weiß man nicht. Einmal erzählt die Bibel sogar, dass die Engel auf einer langen Leiter in den Himmel steigen – und wieder herunter (1. Buch Mose, Kapitel 28). Sie verbinden Himmel und Erde. Deshalb die Flügel. Fliegen müssen sie damit nicht.

Ein Flugapparat gibt es im Alten Testament. Aber der ist ziemlich unheimlich. Die Bibel erzählt: Als der Prophet Elia sterben soll, da gibt es ein Gewitter. Eine brennende Kutsche mit brennenden Pferden kommt. Sie nimmt den Propheten mit und fährt mit ihm in den Himmel. (2. Buch der Könige, Kapitel 2)

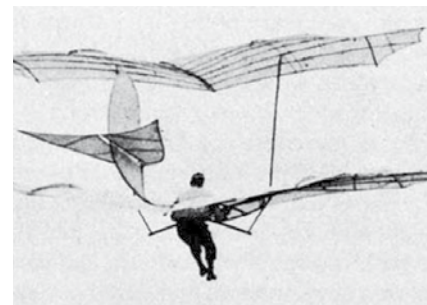
Auch Jesus wird in den Himmel aufgenommen. Aber sehr viel freundlicher: er verschwindet in einer Wolke vor den Augen seiner Jünger. (Apostelgeschichte, Kapitel 1)

Und die katholische Kirche feiert auch die Himmelfahrt von Maria. Die steht nicht in der Bibel. Aber die katholische Kirche verehrt Maria sehr. Darum nimmt man an, dass sie nicht gestorben ist, sondern direkt in den Himmel aufgenommen wurde.

Der erste bekannte Mensch, dem ein kurzer Flug geglückt ist, lebte von 1.200 Jahren. Es ist der arabische Gelehrte Abbas ibn Firnas (810 – 888). Er hatte – ähnlich wie Ikarus – einen Hängegleiter aus Vogelfedern gebaut. Er konnte von einem Berg aus mehrere hundert Meter fliegen. Aber bei der Landung brach er sich beide Beine.

In Augsburg erinnert eine Straße an den Schuster Salomon Idler (1610 – 1669). Der wollte mit zwei selbst gebauten Flügeln von einem Kirchturm fliegen. Der Turm war 70 Meter hoch, und ein Pfarrer konnte ihn davon überzeugen, erst einmal kleiner anzufangen. Zum Glück! Denn Salomon Idler stürzte ab, brach sich beide Arme und verbrannte daraufhin seine Flügel. Es hat nie mehr versucht zu fliegen. (Dazu finden Sie noch einen kurzen Beitrag auf der letzten Seite dieser Ausgabe.)

Sehr viel erfolgreicher war Otto Lilienthal (1848–1896), dem mehrere Flugversuche in der Nähe von Berlin glückten. Er baute immer bessere Hängegleiter und entdeckte die Tragfläche, die noch heute alle Flugzeuge in der



Luft hält. Bei einem Testflug stürzte er ab, wurde schwer verletzt und starb am nächsten Tag.

Erstaunlich: das war erst vor 120 Jahren! Seitdem ist das Fliegen selbstverständlich geworden, die Flughäfen werden immer größer (und die Umweltprobleme durch das viele Fliegen auch). - Dabei ist es ein kleines Wunder ist, dass Menschen es geschafft haben zu fliegen.

ROLAND KRUSCHE



Bild oben: Sturz des Ikarus von P.P. Rubens, Ölgemälde 1636 / Bild links: Halloween-Deko mit Hexe auf Besen / Oben rechts: Otto Lilienthal bei einem Probeflug 1895 / Foto © photolook - Fotolia / Nächste Seite: Engelbertz privat

Auch Hexen können fliegen – viele Bilder zeigen sie auf einem Besen. Ein seltsames Gerät, um drauf zu fliegen! Da sind die fliegenden Teppiche aus arabischen

Märchen doch sehr viel bequemer!

Der Besen der Hexen ist übrigens ein Missverständnis. In alter Zeit

stellte man sich vor: Hexen benutzen eine Zaunlatte zum Fliegen. Der Zaun ist ihre Heimat. Denn der Zaun ist eine Grenze. Und Hexen sind Menschen auf der Grenze: auf der Grenze zwischen Zivilisation und Natur, auf der Grenze zwischen dieser Welt und der Welt der Geister und Dämonen ...

Und in der Bibel? Engel haben große Flügel. Aber es gibt keine Geschichte, wo Engel fliegen. Engel



In den Jahren 1932 bis 1956 wurde die Junkers JU-52 in Deutschland und Spanien gebaut, insgesamt etwa 5.000 Exemplare wurden hergestellt. Jetzt gibt es davon nur noch 8 Exemplare,

Fliegen auf die alte Art



die flugfähig sind. Und mit einem Exemplar, das früher bei der Schweizer Luftwaffe im Dienst war, habe ich im Mai einen Rundflug machen können. Der Flug startete in Egelsbach bei Frankfurt. Der erste Eindruck beim Besteigen des Flugzeugs: es ist sehr eng! 17 Passagiere können mitfliegen, Platz



für die Beine haben sie alle nicht. Dann werden die drei Motoren angeordnet. Der zweite Eindruck stellt sich sofort ein: es ist SEHR LAUT! Beim Start, wenn die Motoren Vollgas geben, ist Kommunikation nur noch in Gebärdensprache möglich. Dann hebt die JU-52 ab, bei nur 120 Km/h.



Kondensstreifen

Wenn Düsenflugzeuge in großer Höhe fliegen, treffen die heißen Abgase auf extrem kalte Luft. Wenn die Luft kälter ist als -40 Grad (und das ist in 10.000 Metern immer der Fall), entstehen dann die Kondensstreifen. Sie bestehen aus Wasserdampf und Kohlendioxid.

Meistens lösen sich die Kondensstreifen schnell wieder auf. Aber bei bestimmten Wetterlagen können die Kondensstreifen auch stundenlang erhalten bleiben. Der Wind kann sie so verwirbeln, dass sie 20 Kilometer breit werden. Dann sind sie von normalen Wolken oft nicht mehr zu unterscheiden.

Es wird vermutet, dass die Kondensstreifen zum Klimawandel mit beitragen, weil sie als zusätzliche Wolken die Abkühlung der Luft in der Nacht verhindern.

„Chemtrails“?

In den USA gibt es eine Verschwörungstheorie. Sie besagt, dass die amerikanische Regierung den Kondensstreifen giftige Chemikalien beifügt, um das Wetter zu verändern oder die Bevölkerung zu vergiften. Das ist aber großer Unsinn!

re

Weil der Frankfurter Flughafen sehr nah ist, darf die JU-52 nur 300 Meter hoch fliegen. Und so fliegen wir über die Frankfurter City mitten zwischen den Wolkenkratzern hindurch. Später fliegen wir über den Taunus, auch nur knapp über die Baumspitzen drüber.



Langsam kommt der dritte Eindruck: Die Abgase der drei Motoren ziehen in die Kabine, die Luft wird schlecht. Aber nach 40 Minuten landen wir dann, solange kann man es gut aushalten. Ein tolles Erlebnis, ganz anders als mit modernen Flugzeugen.

REINHOLD ENGELBERTZ



Ein Hafen für Flugzeuge



Warum heißt der Flughafen „Hafen“? In einem Hafen gehen Schiffe an Land, aber Flugzeuge sind doch keine Schiffe. Oder doch?

Im Lexikon lese ich: Hafen kommt von einem alten deutschen Wort, das auch in dem Wort „Haff“ steckt. Und das bedeutet „Ausbuchtung“. Eine Ausbuchtung am Ufer, wo das Wasser ruhig ist. Da können Schiffe vor Anker gehen. Das waren die ersten Häfen: natürliche Ausbuchtungen mit ruhigem Wasser. Später bauten die Menschen diese Ausbuchtungen dann selbst: mit Molen, zwischen denen das Wasser ruhig ist und die Schiffe anlegen können.

Aber Flug-Häfen haben keine Ausbuchtungen. Meist sind sie ausgesprochen flach und gerade, damit die Flugzeuge gut starten und landen können.

Vermutlich kommt der Name daher, dass Menschen weder im Wasser noch in der Luft wirklich zu Hause sind. Im Wasser können wir uns nur kurz, in der Luft können wir uns gar nicht fortbewegen. Und so ist der Hafen nicht nur eine Ausbuchtung, sondern auch ein sicherer Ort, wo wir wieder in unserem Element – auf der Erde – sind.

Die ersten flugfähigen Geräte waren Zeppeline. Die bewegten sich in der Luft langsam und behäbig, ähnlich wie Schiffe. Sie wurden „Luft-Schiffe“ genannt. Und Schiffe brauchen einen Hafen.

Aber die Zeit der langsamen und behäbigen Luftschiffe ist lange vorbei. Die Flughäfen von heute sind quirlige Orte mit Massenandrang. Manchmal gibt es dort noch einen „Raum der Stille“, in den man sich für ein paar Minuten zurückziehen kann. Aber das war's dann auch schon mit der Ruhe.

Moderne Flughäfen sind wie kleine Städte. Es gibt Läden und Restaurants, Friseure, Banken, die Schalter der Fluggesellschaften, die Gebäckabwicklung, den zollfreien Bereich und die Sicherheitskontrollen, auf vielen Flughäfen auch einen eigenen Bahnhof und sogar eine Flughafenseelsorge (z. B. in Hamburg, Berlin, Leipzig und München). Dort finden die Mitarbeiter des Flughafens und Reisende Betreuung.

Und Flughäfen wachsen. Der Berliner Flughafen – von dem noch niemand so genau weiß, wann er eröffnet wird – wird angeblich schon zu

klein sein, wenn er dann irgendwann einmal eröffnet wird. So rasant wachsen die Passagierzahlen im Flugverkehr.

Aber obwohl viele Menschen gerne fliegen – Flughäfen sind nicht sehr beliebt. Niemand will einen in seiner Nähe haben. Und Pläne für den Ausbau von Flughäfen bringen regelmäßig erheblichen Protest. In München gab es gerade einen Volksentscheid gegen die Dritte Startbahn auf dem Flughafen bei Erding. Die wird nun nicht gebaut. In den Orten und Städten rund um den Flughafen hingen Plakate, auf denen sich die Bewohner bei den Münchenern bedankten. So glücklich waren sie, dass es nun nicht noch mehr Lärm und Dreck bei ihnen gibt. Bluttige Auseinandersetzungen zwischen Demonstranten und der Polizei gab es bei den Protesten gegen die „Startbahn West“ am Frankfurter Flughafen in den 80er Jahren. Dabei wurden sogar zwei Polizisten erschossen. Und der neue Londoner Flughafen soll gleich in der Themse-Mündung gebaut werden – dort, hofft man, ist der Widerstand aus der Bevölkerung am geringsten.

ROLAND KRUSCHE



RÄTSELSEITE



Lösungen Juli

Für alle da:

Der Segnende Christus von Rio de Janeiro (siehe kleines Bild oben rechts)

Ein harter Ringkampf:

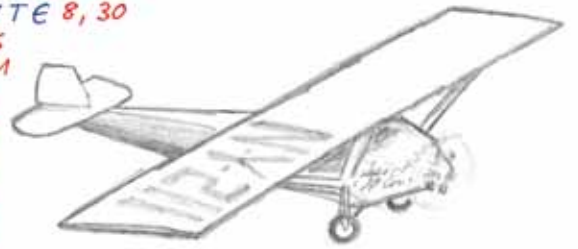
Lösung: „Ich lasse dich nicht los, wenn du mich nicht segnest.“ So sagt Jakob zu dem Fremden, der mit ihm rang. (1. Mose 32,27)

Frau Lindbergh spricht ...

Anne Morrow Lindbergh war die Frau des Flug-Pioniers Charles Lindbergh. Er hat als Erster mit einem Motorflugzeug den Atlantik von Amerika nach Europa überquert. Seine Frau Anne hat ihn auf manchen seiner Flüge begleitet (-aber nicht bei der Atlantik-Überquerung).

Ein Ausspruch von Frau Lindbergh ist die Lösung dieses Rätsels. Er besteht aus 42 Wörtern. Die Aufgabe ist einfach: Suchen Sie die roten Zahlen von 1 bis 42 und bringen Sie die Wörter in diese Reihenfolge. Manche Wörter kommen ein paarmal vor (zum Beispiel „DAS“ - es ist das 7., 29. und 37. Wort).

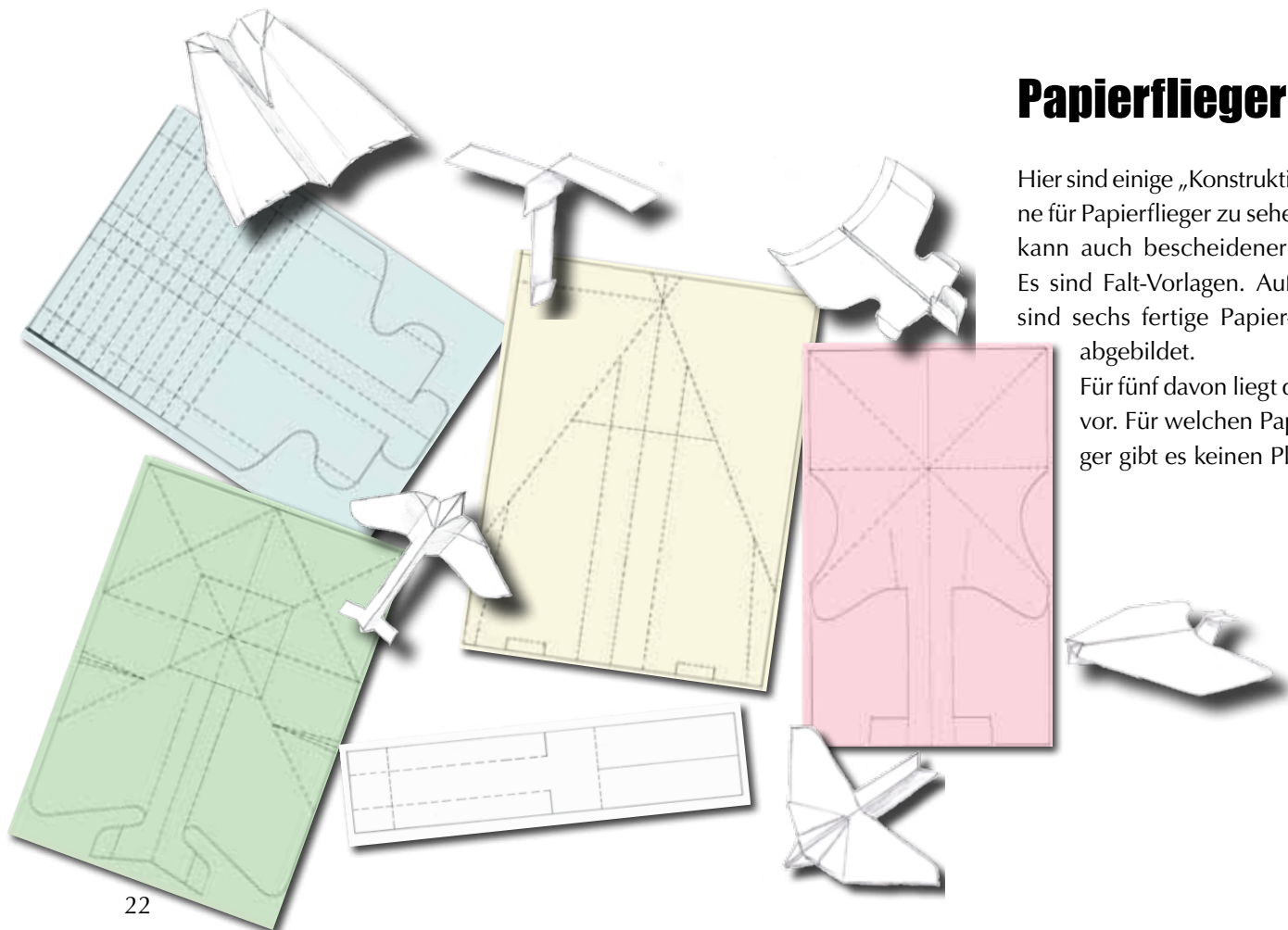
ENTTÄUSCHUNGEN 34
 ÜBERRASCHUNGEN 36
 ENTTÄUSCHEND 13
 ERSCHRECKEND 12
 ENTSCHIEDEN 2
 GEWACHSEN 24
 UNBEKANNTE 8, 30
 EINFACH 16
 MEISTEN 41
 KÖNNTE 11
 FÜHLEN 25
 SEINEN 33
 ETWAS 17
 NICHT 4, 22
 GLEICH 23
 GERN 5
 DENN 9
 ODER 14
 DOCH 27
 DEM 19
 WAS 38
 WIR 1, 20
 UNS 3, 21, 39
 DAS 7, 29, 37
 NUR 15
 UND 26
 IST 28
 GIBT 42
 AM 40
 ES 10
 FÜR 6
 SEIN 18
 MIT 31
 ALL 32
 ES 10



Papierflieger

Hier sind einige „Konstruktionspläne“ für Papierflieger zu sehen. Man kann auch bescheidener sagen: Es sind Falt-Vorlagen. Außerdem sind sechs fertige Papier-Flieger abgebildet.

Für fünf davon liegt der Plan vor. Für welchen Papierflieger gibt es keinen Plan?



Einige Flug(zeug)-Rekorde

Rekordmaße

Das größte jemals gebaute Flugzeug ist ein Einzelstück: Das Lasten-Flugboot H-4 Hercules. Es war als Militärtransporter geplant, aus Holz (!) gebaut und hatte eine Flügel-Spannweite von 91,5 m. Dieses Ungetüm absolvierte allerdings nur einen einzigen, kurzen Flug: In 20 m Höhe ging es nur 1,5 km weit. Das war 1947.

Nicht viel kleiner, aber voll flugtauglich ist das russische Flugzeug Antonow AN-225. Von diesem Super-Transporter wurden 2 Exemplare gebaut. (Geplant waren sie für den Transport der russischen Raumfähre ‚Buran‘). Die Spannweite der An-225 beträgt 88,4 m. Sie ist mit 84 m auch das längste Flugzeug der Welt. Sie schafft es, mit einem Startgewicht von 600 Tonnen in die Luft zu kommen und hat eine Nutzlast von bis zu 250 Tonnen. Das entspricht dem Gewicht von 60 bis 70 ausgewachsenen Elefanten!

Bei den Passagierflugzeugen hat der Airbus A 380-800 klar die Nase vorn: Das Flugzeug kann bis zu 853 Passagiere transportieren. Das erweiterte Nachfolgemodell A 380-900 soll dann fast 1000 Passagiere fassen, in etwa vier Jahren soll es auf den Markt kommen.

Langflüge

Die längste Linienflug-Strecke gab es von 2004 bis 2013: Mit einer A 340-500 der Singapore Airlines ging es von Singapur nach New York ohne Zwischenlandung. Der Flug (15.750 km) dauerte fast 19 Stunden. Die Strecke wurde aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt. Bis heute gibt es aber verschiedene Linienflug-Strecken mit Entfernungen von über 13.000 km. Den weitesten Non-Stop-Flug, einmal rund um die Erde, absolvierte der amerikanische Milliardär Steve Fossett

im Februar 2006 in seinem Spezial-Flugzeug Virgin Atlantic GlobalFlyer. Für die 41.467 km lange Strecke braucht er 76:45 Stunden. - Einen neuen Rekord für die Dauer eines Fluges stellte vor wenigen Woche der Schweizer Pilot André Borschberg auf: Mit dem Solar-Flugzeug ‚Solar Impulse 2‘ legte er die rund 7.200 km lange Strecke von Nagoya, Japan, nach Hawaii in 4 Tagen, 21 Stunden und 52 Minuten zurück!

Geschwindigkeit

Normale Passagier- und Frachtflugzeuge sind heute mit Geschwindigkeiten von 750 bis 950 km/h unterwegs. Sehr viel eiliger haben es Militärflugzeuge, die Geschwindigkeiten bis zur 3 1/2-fachen Schall-Geschwindigkeit schaffen. Das Amerikanische Aufklärungsflugzeug SR-71A hält mehrere Geschwindigkeitsrekorde: 3.526 km/h war die höchste erreichte Geschwindigkeit, die je ein bemanntes Flugzeug erreichte. Das ist ziemlich genau 1 Kilometer pro Sekunde! Auch die Flughöhe der SR-71 von fast 26 km ist rekordverdächtig. Eine solche Maschine überquerte die USA in 68 min 17 sec. Die Strecke New York - London schaffte sie in 115 Minuten. Da war die Durchschnittsgeschwindigkeit geringer, weil zwischen-durch in der Luft nachgetankt werden musste...

Flug mit Muskelkraft

Der Rekord für ein nur mit Muskelkraft angetriebenes Fluggerät besteht seit 1988: Der Flug ging von Kreta nach Santorin, das Flugzeug war ‚Daedalus 88‘. Ein griechischer Radprofi schaffte die 115 km lange Flugstrecke in knapp 4 Stunden. Dieser Flug sollte an die Geschichte von Daedalus erinnern, der nach der griechischen Sage mit selbst gebastelten Flügeln von Kreta geflohen sein soll. (Siehe Seite 6)

ROLAND MARTIN



Fotos von oben nach unten: H-4 Hercules, 1944/ Antonow An-225 / Airbus A 380-800 / Virgin Atlantic GlobalFlyer / Lockheed SR-71A / Daedalus 88
Alle Bilder gemeinfrei (außer Virgin Atlantic GlobalFlyer: Autor Akradecki, CC BY-SA 3.0).

Ein Pionier ist ein Mensch, der neue Wege geht. „Wegbereiter“ oder „Bahnbrecher“ – so kann man dieses französische Wort übersetzen. Ein Pionier möchte seine Ideen weiterentwickeln. Ein Pionier ist nicht zufrieden mit den Dingen, wie sie jetzt sind. Der Fortschritt, besonders in der in der Technik, lebte und lebt davon, dass es Menschen mit „Pionier-Geist“ gibt.

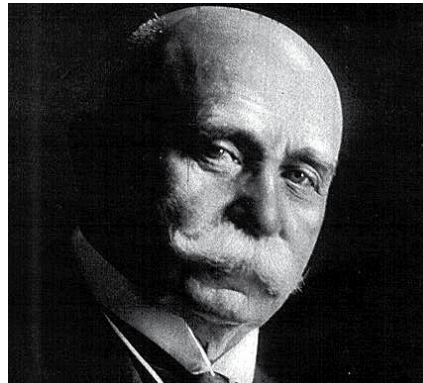
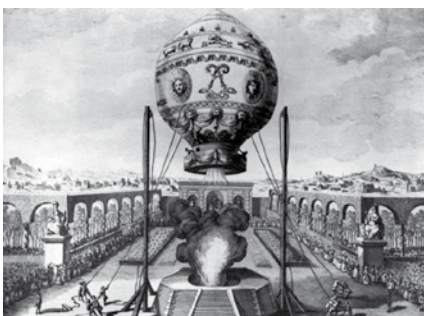
Pioniere de



Ballone

Die französischen Brüder **Joseph Michel Montgolfier** (1740 -1810) und **Jacques Étienne Montgolfier** (1745-1799) hatten ganz knapp die Nase vorn. Sie konstruierten den ersten flugtauglichen Heißluft-Ballon (Montgolfière). Damit starteten zwei mutige Franzosen (F. de Rozier und F. d'Arlandes) am 21.11.1783 in Paris zu einem Flug (beim Ballon sagt man ja eigentlich „Fahrt“) über 10 Kilometer.

Nur wenige Tage später, am 1.12.1783, ebenfalls in Paris, fand die zweite bemannte Ballonfahrt statt. Aber nicht mit einem Heißluftballon, sondern mit einem gas-gefüllten Ballon. Diesen hatte Professor Jacques Alexandre Charles entwickelt. Und die mutigen Ballonfahrer waren der Professor selbst und ein junger Mann namens Marie-Noël Robert. Zwar hatte der Heißluftballon als erster Menschen in die Luft befördert, doch lange Zeit war die Bedeutung der Gasballone viel größer als die der Heißluftballone. Ein Problem war und blieb lange Zeit, dass man Ballone so gut wie nicht steuern konnte.



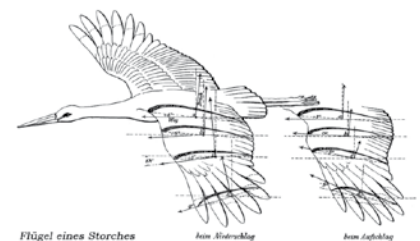
Luftschiffe

Der Nachteil des Ballon-Fahrens war, dass vor allem der Wind bestimmte, wohin es geht. Die besten und größten Erfolge hatte dabei **Graf Ferdinand von Zeppelin** (1838-1917) mit seinen Luftschiffen, die ein starres „Skelett“ hatten, an dem Motoren mit Luftschauben befestigt waren, ebenso Steuerruder. Sein erstes Luftschiff, das 1900 seinen ersten Flug absolvierte, hatte bereits eine Länge von 128 Metern. Die letzten „Zeppeline, die in den 1930er Jahren gebaut wurden, waren fast doppelt so lang! Nur durch das große Volumen der „Luft-Zigarren“ konnte eine lohnende Nutzlast erzielt werden. Für 1 kg Last benötigte man etwa 1 Kubik-Meter (m^3) Gas. Ein großes Luftschiff samt Passagieren und Ladung wog 150 bis 200 Tonnen, benötigte also 200.000 m^3 Trag-Gas. Da das unbrennbare Helium-Gas in Deutschland nicht in der erforderlichen Menge zur Verfügung stand, musste Wasserstoff verwendet werden. Und der ist leider höchst explosiv...



Gleitflieger

Otto von Lilienthal (1848-1896) wurde durch seine Gleitflieger-Konstruktionen bekannt. Sehr genau erforschte er das Strömungsverhalten der Luft an den Tragflügeln. Er schrieb ein Buch über den „Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst“. Durch die gewölbte Form der Flügel entsteht im Luftstrom der Auftrieb, der das Flugzeug (oder den Vogel) in der Luft hält.



Lilienthal baute zahlreiche Gleitflieger und testete diese mit Flügen, zu denen er von seinem „Fliegerberg“ aus startete. Diesen 15 Meter hohen Hügel hat er extra dafür aufschütten lassen. Im August 1896 stürzte er bei einem dieser Testflüge ab und starb einen Tag später an den Verletzungen, die er sich dabei zugezogen hatte.



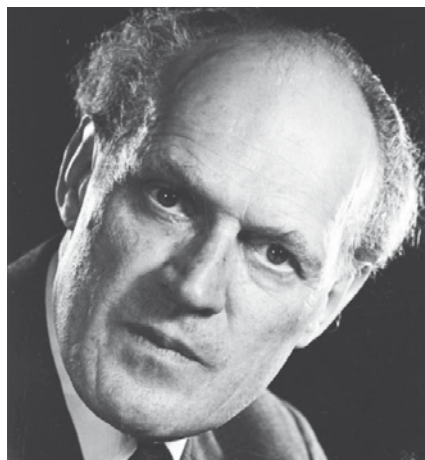
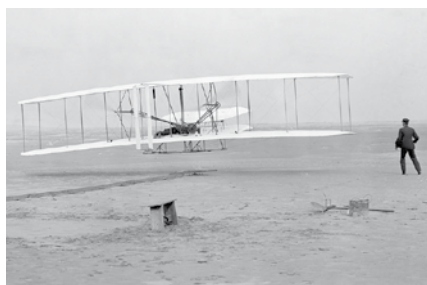
er Luftfahrt

Die Geschichte der Luftfahrt ist noch jung, aber sie ist voller Pionier-Leistungen. Hier finden Sie einige Beispiele finden: Die ersten Beispiele handeln von Fluggeräten, die leichter sind als Luft, wie Ballone. Eine andere Entwicklung waren die Gleitflieger. Sie waren eine wichtige Vorstufe für die eigentlichen Flugzeuge, die schwerer sind als Luft und die sich durch Maschinenkraft (oder sogar durch Muskelkraft) durch die Luft bewegen können.



Motorflug

Die Brüder Wright, **Wilbur Wright** (1867-1912) und **Orville Wright** (1871-1948) begannen ähnlich wie Otto von Lilienthal mit Gleitflug-Experimenten. Ihr Einkommen sicherten sie sich mit einer Fahrradwerkstatt, die wohl sehr gut lief. In ihrer Freizeit beschäftigten sie sich mit der Konstruktion von Flugapparaten. Als hervorragende Mechaniker hatten sie für viele Probleme praktische Lösungen. Ihre Gleitflieger wurden immer besser und stabiler. 1903 erhielten sie ein Patent auf ihren Doppeldecker-Gleiter. Und im selben Jahr bauten sie in dieses Fluggerät einen 12 PS starken Motor ein, der die beiden Luftschrauben antrieb. Mit diesem Gerät schafften sie am 17.12.1903 die ersten vier kurzen Motorflüge von 12 bis 59 Sekunden Länge und Flugstrecken von 35 bis 260 Metern. Sie gelten als die ersten Menschen die mit Motorkraft geflogen und wieder sicher gelandet sind. Eine stürmische Entwicklung begann, die sich damals wohl niemand hätte vorstellen können.



Kriegsflugzeuge

Willy Messerschmitt (1898-1978) war ein kleiner Bub, als die ersten Motorflüge gewagt wurden. Auch ihn ergriff früh die Begeisterung für alles, was mit Fliegen und Flugzeugen zu tun hatte. Die rasante Entwicklung der Flugzeuge damals war vor allem eine Folge des Ersten Weltkriegs. Messerschmitt wurde Flugingenieur und gründete noch als Student eine eigene Flugzeugfirma. Er entwickelte vor allem kleine, schnelle Flugzeuge. Jagdflugzeuge für den 2. Weltkrieg. Messerschmitt trat 1933 in die NSDAP ein und wurde zum „Wehrwirtschaftsführer“. Mit aller Kraft beteiligte er sich an den Versuchen, die kriegsentscheidende Wunderwaffe zu schaffen. Er entwickelte das erste serienmäßig gebaute Flugzeug mit Strahltriebwerken, die „Me 262“. Fast 1500 Maschinen wurden davon ab 1943 gebaut - viele von Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen.



Zivile Luftfahrt

Hugo Junkers (1859-1935) war wie Messerschmitt ein bedeutender Flugzeugkonstrukteur. Er entwickelte Ganzmetall-Flugzeuge und gründete in den 1920er Jahren eine Fluggesellschaft, aus der einige Jahre später durch Fusion mit einer anderen Gesellschaft die Deutsche Lufthansa wurde. Sein bekanntestes Flugzeug ist wohl die Ju 52. (Siehe Seite 7 in dieser Ausgabe). Die Nazi-Regierung enteignete Junkers, er war in erster Linie an Zivilflugzeugen interessiert und hatte für die NS-Partei keine Sympathie. - Dass später in seinem Werk die Ju 52 zu Kriegsflugzeugen umgerüstet wurden und die gefürchteten deutschen „Stukas“ (Sturzkampf-Flugzeuge) ebenfalls seinen Namen trugen (Ju = Junkers), ist ganz sicher nicht im Sinne von Hugo Junkers.

Obere Reihe von links (S.24) nach rechts (S.25): Brüder Montgolfier - Graf Ferdinand von Zeppelin - Otto von Lilienthal - Orville und Wilbur Wright - Willy Messerschmitt - Hugo Junkers.
Untere Reihe von links nach rechts:
Der erste bemannte Flug der Montgolfière - LZ 2, das zweite Luftschiff von Graf Zeppelin - Otto von Lilienthal bei einem seiner Testflüge am „Fliegerberg“ - Der Erstflug des motorisierten Doppeldeckers der Brüder Wright - Die Me 262, der erste „Düsenjäger“, der serienmäßig produziert wurde.
Alle Fotos gemeinfrei. Ausnahme: Portrait Willy Messerschmitt: Bundesarchiv CC BY-SA 3.0



Liebe Leserinnen und Leser,
leider hat bis zum Einsendeschluss niemand einen
Anzeigenwunsch für die August-Ausgabe geschickt.

Hier sind trotzdem - wie immer - unsere „Spielregeln“ für Interessierte an den Kontakten:

Auf eine Anzeige antworten:

Bitte, schicken Sie mir Ihren Antwortbrief nur für eine Anzeige im Juli (nicht älter). Schreiben Sie die Anzeigennummer (= Chiffre) auf den Umschlag. Ganz wichtig: Schicken Sie keine Fotos an/über die Geschäftsstelle!!!

Eine Anzeige drucken:

Wenn Sie eine Anzeige in der September – Ausgabe veröffentlichen möchten, schicken Sie mir Ihren Text bis zum Freitag, 7. August 2015.

Meine Adresse: DAFEG-Geschäftsstelle, z. H. Cornelia Grau, Ständeplatz 18, 34117 Kassel

Fax: 0561-7 39 40 52, E-Mail: info@dafeg.de.

Es wird wegen der Urlaubszeit leider Verzögerungen bei der Weiterleitung der Antwortbriefe geben.

Ich bitte Sie, liebe LeserInnen, dafür um Verständnis und wünsche Ihnen einen schönen Sommer!

Eingegangene Spenden im Juni:

Frau E. 50,-; Herr G. 50,-; Herr H. 10,23; Frau K. 30,-; Frau L. (Patenschaft) 30,-.

Kollekten und Sammlungen für die Gehörlosenmission im Juni:

Balingen 35,-; Brandenburg 16,30; Bremen 578,29; Büren 50,-; Dieringhausen 205,72; Düsseldorf 20,-; Essen (Maifest) 37,-; Friedberg 25,40; Hamburg 29,50, 104,-, 30,- (Taufest) u. 3,50 (Gebärdenchor); Köln 28,65; Krefeld 98,70; Lübeck 32,83; Ludwigsburg 29,50; Moers 63,02; Münster 31,40 u. 29,-; Ochtrup 27,88; Remscheid 27,20; Rheine 7,30; Reutlingen 10,-; Stuttgart 780,72; Unna 27,53; Wuppertal 47,90, 41,50, 6,50 u. 8,15.

Dazu wurden bei der Gemeindevorstandstagung der EKKW in Bad Hersfeld 40,- gesammelt.



Herzlichen Dank für alle Spenden und Kollekten!

Spendenkonto: Gehörlosenmission

Konto-Nummer 200 002 830 / Sparkasse Holstein - BLZ 213 522 40

IBAN: DE 0421 3522 4002 0000 2830 BIC: NOLADE21HOL



Zum Thema „Fliegen“ sind mir auf Anhieb 10 Filme eingefallen, die mich aus ganz unterschiedlichen Gründen beeindruckt haben. Ich empfehle hier aber nur ganz kurz drei Filme, die auch als DVD oder Blu-ray-Disc erhältlich sind:

Die tollkühnen Männer in ihren fliegenden Kisten, England 1965. Der Film handelt von einem Wettflug von London nach Paris im Jahr 1910. Er macht sich über nationale Eigenheiten lustig - auch nach 50 Jahren ein hübscher Unterhaltungsfilm. /// **Airport, USA 1970** ist ein typischer Hollywood-Film: Mit großem technischem Aufwand und mit

bekanntem Dartellern nimmt der Film die Zuschauer mit auf einen Katastrophen-

flug - und landet zum Schluss in einem „Happy End“. /// **Flight 93 - Es geschah am 11. September, Kanada + USA 2006** ist ein bewegender Film über das vierte von Terroristen entführte Flugzeug. Dieses wurde nicht, wie die anderen drei, in ein Gebäude gesteuert, sondern es stürzte auf einem Feld in Shanksville/Pennsylvania ab. Der Film versucht, die Vorgänge während dieses Fluges herauszufinden. Vieles in diesem Film ist glaubwürdig - man kann sich eine Vorstellung machen davon, was die Menschen auf dem „Flug 93“ am 11. September 2011 durchmachen mussten. Mich hat dieser Film noch lange beschäftigt.



rm

Wie PAUL in Eritrea helfen kann



Normalerweise ist Paul ein Name. So kennen wir das Wort. Aber an der Gehörlosenschule in Asmara hat das Wort PAUL eine andere Bedeutung. Es ist eine Abkürzung für „Portable Aqua Unit for Lifesaving“, das heißt übersetzt „tragbares Gerät zur Wasseraufbereitung“.

Mit einem PAUL kann man unsauberes Wasser in Trinkwasser verwandeln. In afrikanischen Ländern ist das sehr wichtig, weil es dort nicht überall sauberes Wasser gibt. Auch in Asmara fehlt sauberes Wasser. Lange Zeit musste der Schulleiter Methin Yohannes Wasser teuer in Behältern kaufen, damit die Kinder und Mitarbeiter genug zu Trinken haben.

Jetzt hat ein Freund der Gehörlosen der Schule ein Wasseraufbereitungsgerät geschenkt. So können alle Schüler kostenlos sauberes Wasser trinken. Der Schulleiter (auf dem Bild in

der Mitte) ist sehr glücklich darüber. Denn weil er kein Geld mehr für teures, gekauftes Wasser ausgeben muss, kann er damit andere Dinge kaufen, die in der Schule benötigt werden.

Wie funktioniert PAUL? Die Fotos zeigen den weißen Regenwassertank der Schule. Dieses Wasser wurde bisher zum Pflanzen gießen und zum Putzen verwendet. Mit einem Rohr und einem Schlauch wurde der blaue PAUL am Wassertank angeschlossen. Das Wasser aus dem Tank fließt in den PAUL. Im PAUL ist ein ganz feines Sieb, ein Membranfilter. Damit werden die Schadstoffe, Krankheitserreger und Bakterien herausgefiltert. Danach kann man aus einem Wasserhahn vorne am

PAUL das saubere Wasser bekommen. Mit einem einzigen Gerät können über 1000 Liter Wasser am Tag aufbereitet (sauber gemacht) werden.

Das Gerät wurde an der Universität in Kassel erfunden. Die Forscher haben für diese gute Idee schon verschiedene Preise gewonnen. Weil man PAUL herumtragen kann, werden diese Geräte in verschiedenen Teiles Afrikas eingesetzt und helfen vielen Menschen auf einfache Art zu frischem Wasser.

Ich finde PAUL toll. Das Gerät ist nicht groß und es ist leicht zu begreifen, wie es funktioniert. Man braucht dafür kein Studium. Man braucht auch keine Chemie, um unsauberes Wasser in Trinkwasser zu verwandeln.

Wenn ich heute meinen Wasserhahn aufdrehe, um ein Glas Wasser zu trinken, dann werde ich an die Schülerinnen und Schüler in Asmara denken, die jetzt auch kostenlos frisches Wasser haben. Und ich werde dankbar sein, dass die Wasserversorgung hier in Deutschland gut klappt.

MONIKA GREIER



**Das ist PAUL,
ein echter Lebensretter!
(Lifesaving heißt wörtlich: „Lebensrettend“)**

*Vergrößerter Ausschnitt aus dem Bild links.
Fotos: privat*



Vorschau

Die nächste Ausgabe von **UNSERE GEMEINDE** erscheint Anfang August.

Als Thema ist geplant: „Der Fluss - Leben in Bewegung. Da können Sie etwas über die Bundes-Gartenschau lesen, einen Bericht vom Amazonas und Gedanken darüber, dass Flüsse für die Menschen Lebensbringer sein können, manchmal aber auch Bedrohung...

UNSERE GEMEINDE erscheint jeden Monat. Schreiben Sie uns ihre Meinung. Hat Ihnen ein Artikel besonders gut gefallen? Oder haben Sie bemerkt, dass wir eine Sache falsch dargestellt haben? Wir würden es gerne wissen. Am einfachsten geht es per Fax (0561) 7394052 oder eMail (ug@dafeg.de). Wir freuen uns auf Ihre Nachricht.

UNSERE GEMEINDE finden Sie auch im Internet. Surfen Sie einfach die Adresse www.ug.dafeg.net an. Dort finden Sie auch ein Archiv mit den letzten Ausgaben von UNSERE GEMEINDE - ohne Länderseiten und Geburtstagsliste. Unter der Internetadresse www.dafeg.net finden Sie weitere Informationen. Über die Mission können Sie sich informieren auf der Homepage www.mission.dafeg.net.
ISSN 0042-0522

Sieh mal an ...



Diese beiden Aufnahmen hat mir der UG-Leser Stefan Koch (offizieller Stadtführer von Augsburg, Deafguides) zugeschickt.

Er hatte im letzten Heft die Ankündigung gelesen, dass „Fliegen“ unser nächste Thema sein würde.

Die Geschichte zu dieser Gedenktafel können Sie auf Seite 6 dieser Ausgabe nachlesen.

Aber hier erfahren wir noch mehr: Bei der unsanften Landung hat Salomon Idler vier Hühner erschlagen. Auf der angrenzenden Mauer wurde diesen vier Unglücks-Hühnern ein Denkmal gesetzt! (Unteres Bild)

ROLAND MARTIN