

Auf der "Walter Mittelholzer-Strasse"

Autor(en): **Bieri, Friedrich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst**

Band (Jahr): **27 (1937)**

Heft 32

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-642534>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Mandach, Architekt Streit und Pfarrer Trechsel, Präsident des Synodalrates, prüften die Eingaben und stellten dasjenige mit dem Motto: *Soli Deo Gloria* von Architekt Max Zeerleder in den ersten Rang, wohl um seiner Geschlossenheit willen. Die andern Projekte hatten gewiß auch ihre Vorzüge, aber das Projekt Zeerleder löste die Aufgabe am befriedigendsten.

Am meisten gegen Norden steht der freistehende Turm, schlank, 45 m hoch und erinnert an die heimelige Emmentaler Form der „Chäsbißsen“, wie wir sie in Sumiswald, Affoltern, Dürrenroth und anderwärts finden. Daran schließt sich gegen Süden die Kirche, deren Schiff auf der Ost- und Südseite von einem Laubengang umgeben ist, mit einer hübschen Vorhalle gegen Osten und einem kleinen Chor in Trapezform. Eigenartig ist die blendungsfreie Chorbeleuchtung. Es mag sein, daß für das Auge der Chor im Verhältnis zur Kirche etwas klein erscheint, aber es ist nicht zu vergessen, daß es sich ja um eine evangelische Kirche handelt, die in erster Linie Predigtkirche sein soll. Die Kirche sieht 525 Sitzplätze vor.

Weiter nach Süden schließt sich an die Kirche ein Verbindungsbau zum Pfarrhaus. Hier sind ein Sitzungszimmer, eine Teeküche und das Unterweisungszimmer vorgesehen. Von diesem letztern Raum gelangt man direkt in das Studierzimmer des Pfarrhauses.

Während für Turm und Kirche Betonkonstruktion vorgesehen ist, soll der Verbindungsbau und das Pfarrhaus in Backstein erstellt werden. Ueberall ist im Innern reichliche Verwendung von Holz vorgesehen. Der Devis sieht für die ganze Anlage eine Bau Summe von etwas über Fr. 250,000 vor. Für die Terrainerwerbung stellt die Kirchen Synode einen Beitrag von Fr. 10,000 in Aussicht; bereits steht eine ansehnliche Summe, das Ergebnis eines Bazars, als Baufonds zur Verfügung. Die Gemeinde zählt auch auf einen Beitrag aus dem Kredit für Arbeitsbeschaffung.

So ist zu hoffen, daß Ostermündigen bald seine Kirche und Pfarrhaus hat und zwar in der wohl gelungenen Lösung, wie sie Architekt Max Zeerleder vorschlägt in seinem Projekt: *Soli Deo Gloria*. Möge dieses Motto nicht nur über dem Projekt stehen, sondern auch die ganze Ausführung bestimmen, damit durch dies schöne Werk die Gemeinde innerlich fest verbunden werde! *Soli Deo Gloria.* W. v. R.

* * *

Auf der

„Walter Mittelholzer-Strasse“

Von Friedrich Bieri

„Heute ist man in der Luft weniger gefährdet als beim Ueberqueren einer belebten Straße.“ — Aus dem Buche: „Der erste Flug über den Mount Everest.“

Ich stehe wieder einmal in der Abfertigungshalle des Flugplatzes Dübendorf-Zürich und blättere in meinem Flugbillet Zürich—London—Zürich. Als ich an die Seite mit den Versicherungsbedingungen komme, muß ich lachen, weil ich mich des Gespräches erinnere, das ich beim Abschied in der Stadt mit meiner Frau geführt habe; während nämlich meine „Angst“ vor der schwindelnden Höhe im Augenblick von allerlei Abenteuerlust und unbestimmten Sehnsüchten überwuchert ist, hatte sie die ihre, da es nun wieder einmal losgehen sollte, beträchtlich gesteigert.

„Wenn Du nur schon wieder heil und ganz unten wärest!“

Ich tröstete sie und sagte: „Aber Kind, sei doch nicht so kleingläubig — wenn ich abstürze, zahlt Dir die Versicherung in Winterthur 25,000 Franken! Bedenke: fünfundzwanzigtausend Franken! Welcher lebende schweizerische Journalist wäre wohl fünfundzwanzigtausend Franken wert?“

Doch sie ließ sich nicht auf diese Scherze ein.

„Du hast gut lachen!“ sagte sie, „die Geschädigte bin ich.“

Daran muß ich jetzt denken; ich hätte sie gerne hier und nähme sie auf die bevorstehende dreieinhalbstündige Flugreise mit. Aber soeben wird der Abflug nach London angefangt; ich dränge mich mit den übrigen Fluggästen zur Absperrung, bekomme die übliche Flugstreckenkarte, Prospekte, Warte und ein Päckchen „Chewing Gum“ ausgehändigt. Ein blauuniformierter Beamter führt das Häufchen Fluggäste über den asphaltierten Vorplatz auf die „Douglas-D. C. 3“ zu, die mächtig und lautlos im milden Licht der Morgen Sonne vor der zementierten Startpiste auf uns wartet.

Es ist eine sehr friedliche, feierliche Stunde. Zaungäste stehen, die Ellenbogen aufgestützt, mit gewinkelm Beinen am Gitter und blicken uns nach; kein Motor lärmt, und während ich als dritter dem Beamten folge, fällt mir ein, daß es dieser kurze Weg zur Maschine ist, auf dem mich früher sonst bei meinen ersten Flügen jene abenteuerliche Beängstigung, jenes Mißgefühl von Lust und Abwehr am heftigsten bedrängt hatte, vielleicht, weil jetzt noch — und sei es auch nur in der Phantasie — der Rückweg offenstände. Heute aber bleibt diese kleine seelische Sensation aus. Die gewaltige Maschine, die, silbern glänzend, uns stumm entgegenwartet, hält meinen Blick und meine ganze Aufmerksamkeit gefesselt; auf einem fahrbaren Holztreppengestell sind Leute damit beschäftigt, unsere Koffer im Innern des mächtigen Rumpfes zu verstauen.

Jetzt haben wir die Maschine erreicht; hier im Flughafen hörte ich sie wegen der Form ihres Rumpfes die „amerikanische Zigarre“ nennen. Indessen schreiten wir schon unter dem Schatten ihrer Flügel hin; die zwei 1000pferdigen Motoren stehen über unseren Köpfen und unter dem Glashäuschen des Führersitzes hindurchkommend, sehen wir am Rande des Rumpfes ein nickelblitzendes Treppchen ins Innere führen. Wir steigen hinauf und als mein Blick durch den langen Raum streift, faßt mich etwas an wie ein Kausch; ja, so übertrieben es klingen mag: eine begeisterte Liebe zum Menschengeschlecht, ein Stolz, dazugegehören, fällt mich an, weil es diese Maschine gebaut hat. Das Abteil ist wie der Wagen eines Luxuszuges; der „Rheingoldexpress“ ist nicht wohllicher und schöner. Der Mittelgang, mit Teppichen belegt, daß der Fuß unhörbar darin versinkt, ist tiefer als die Füße der dicken blaugrauen Polsterfessel. Man sinkt unglaublich bequem in den Sessel; eine süße Faulheit bemächtigt sich meiner sogleich und mein Blick fällt auf ein Täschchen am Rückfuß aller Sessel, in welchem schwarz auf blau gedruckt der Tarif und die Speise- und Getränkekarte steht.

Ich habe im vordern Teil des Abteils auf Sessel 1 Platz genommen; die übrigen 20 Sessel füllen sich allmählich und nun kommt auch die Besatzung: der Flugkapitän, der Bordfunker und die Stewardess. Sie öffnen eine Schiebetür und ich sehe die Bordbar, links ein Schrank, rechts ein Tisch und ein Schemel und nach vorn in den Führerraum. Der Flugkapitän und der Bordfunker sitzen hoch und allein vorn, sozusagen in der Nase des Flugzeuges. Die beiden Männer lachen und reden gemüthlich, indem sie unbeeilt auf ihre Sessel klettern; die Stewardess schiebt die Türe zu, und da mir nun der Blick nach vorn verschlossen ist, schaue ich nach draußen, sehe den Beamten mir lustig zum Abschied winken und winke lachend zurück in einem freien und frohen Gefühl, hier überaus zu Hause und wohl aufgehoben zu sein. Denn selbst der Blick in den Führerraum, der doch das Hirn unserer Maschine ist, während wir nichts als stumpfe Körpermasse sind, selbst diese Augen- und Sinnezelle hat mir keinerlei Eindruck von Wagnis und Gefahr vermittelt; sicher erworben und behaglich genutzt und gewonnen erscheint mir alles, was jetzt meine Umwelt bildet — und auf einmal wird mir klar: dies ist schon nicht mehr die Schweiz; eine andere, brüderliche Nation hat mich in ihr Lebensgefühl geladen und ich fühle mich hier zu Gaste und aufs selbstverständlichste willkommen! . . .

Und nun setzt sich die Maschine in Bewegung; der Winkende dort draußen rückt in den Hintergrund, wir fahren weiter auf

das Flugfeld hinaus, ganz leicht geschaukelt und ohne großen Motorenlärm — wir sind der „Douglas D. C. 3“ überantwortet — die Stunde seiner Herrschaft ist da!

Aber es ist eine sanfte Herrschaft, die das gutmütige Angeheuer ausübt. Es fährt jetzt in großer Schnelligkeit, leicht hoppelnd, hauptsächlich aber rasant übers Feld; es ist, als duckte es sich in hingebendster Anstrengung in diesem Anlauf — und schon hat es sich in sein Element erhoben. Wie Feld und Wald und Häuser nach unten schweben, ist es besänftigt; es steht so selbstverständlich in der Luft, daß von einem Vorwärtstreben nichts zu bemerken wäre, glitten nicht unten schon, gemächlich zwar, doch ohne Pause die Landschaft und die Hangars nach rückwärts.

Inzwischen ist schon nach 15 Minuten der Rhein erreicht; in der Tiefe, zwischen eingezogenem Rad und Fensterfims und den oben auf der schirmenden und zart schattenden Flügeldecke, wo die beiden mir sichtbaren Motoren in abgefundener Ruhe vor sich hinarbeiten, sehe ich einen Rheinschleppfahn seines Weges ziehen, auch er unterwegs, vielleicht nach Amsterdam; auch er trägt Menschen; vielleicht schaut jetzt einer nach oben und denkt: „Was für ein hübsches, „kleines“ Flugzeug!“ genau wie ich nach unten schaue und denke: „Was für ein hübscher, kleiner Kahn!“ Wende ich den Blick nach rechts und durchs Fenster gegenüber hinab und hinaus, so sehe ich den ganzen großen Stromverlauf sich blind durchs Flachland schwingen, und weithin ist er mit wellenumkrausten Ufern und Bäumen besetzt.

Plötzlich fällt mir beim Ueberfliegen der Grenze ein, daß ich doch bis hierher ohne Angst geflogen bin; aber so scharf ich mich prüfe, ich habe keinerlei Gefühl von Benommenheit oder gar Furchtsamkeit in mir. Ich wende mich um: im Abteil hinter mir sitzen vier Engländer und schwagen, unter Gelächter auf Papiere weisend, die sie auf ihren Tisch gebreitet haben; die Stewardess in weißer Ärmelschürze eilt mit einem Tablett voller Gläser und Flaschen herbei und verschwindet wieder im Hintergrund des langen Ganges, der von goldenen Strahlen stillen Sonnenlichts warm durchschienen ist.

Da wende ich mich zurück und lasse mich behaglich gegen das Kissen sinken. Meine Augen weiden sich wunschlos im Morgenfrieden auf der Landschaft drunten, wo Bäume lange Schatten werfen; die Sonne ist im Aufgehen; dort rechts in der Höhe meines Blickes steht sie, eine mächtige Schwefelscheibe hinter durchbrochenem langzünftigem Gewölke und sendet ihre Strahlen in einer verzierten Pracht in die Welt und in unsere Kabine. Nicht viel höher als wir segeln uns Wolken entgegen, deren goldene Feuerlämme im Näherkommen erlöschen, und in der Tiefe schwelen, über braune Acker hin, träge, schwere Rauchfahnen mit uns in einer Richtung; so verkehrt sich, da wir schneller fliegen als alle Wolken, im sinnlichen Eindruck die wahre Ordnung der Verhältnisse, und wie auf der Kinderzeichnung eines Schiffes, dessen Wimpel am Vordermast nach vorwärts zeigt, scheinen zweierlei Winde am Werke: einer, der uns die Wolken entgegenbläst und ein anderer, der die Rauchfahnen am Boden mit uns vorwärtstreibt. Aber über der zauberhaft unordentlichen Bewegung der Welt steht, unberührt und in sich selbst genügend, das riesenhafte Pfauenrad der Sonne in seiner ganzen, majestätischen Herrlichkeit!

Nach rund dreistündigem Fluge überqueren wir den Kanal in knapp 11 Minuten, auf dessen weißgekräuselten Wellen 21 Dampferchen schaukeln. Und dann geht die Reise eine weitere, knappe halbe Stunde über bräunliches Flachland; ob Moor, Wald oder Acker ist aus der großen Höhe nicht mehr deutlich zu erkennen. Abwechslungslos, wie eine endlose Filzdecke liegt es hingebreitet, selten von einem Häuschen besetzt und nur einmal schlängelt sich, doch wie eingeschlafen, ein schmaler Fluß hindurch; pappelähnliche Bäume säumen ihn und spiegeln sich versunken darin.

Wie man einen Saß verschiedenartiger Steine über eine Fläche ausgeschüttet hätte, liegt plötzlich London unter uns, von

der dicht an die Stadt heranreichenden Landschaft gebuchtet, doch ohne daß nach rechts oder nach vorn ein Ende abzusehen wäre. Die Stewardess ist gekommen und hat die Tische abgeräumt, während die andern das atemraubende Bild ungestört genießen. Wir blicken aus unserem Abteil auf das riesige Häusermeer hinab, das von einem Straßennetz nach allen Seiten hin dicht durchwoben ist. — Das Geräusch der Motoren hat sich verringert; unterdessen haben wir uns auch beinahe unmerklich, doch beträchtlich gesenkt; eine große Zufahrtsstraße, die Vorstadt und Croydon verbindet, leuchtet weißlich mit langsam rollenden Autos in einem unwirklichen Lichte. Doch wir haben es nicht eilig; wir umkreisen erst einmal, schwer in die Kurve gelegt, daß ich gegen das Fenster hänge, die Augen an der Scheibe, den weiten Flugplatz, und dabei kommen wir, ohne uns aufzurichten, über die grünliche Fläche eines weiten Vorplatzes und dann über eine städtische Straßenschlucht, die scharf in die Häuser eingeschnitten, von Wagen, Menschen und Bahnen belebt ist; weil aber kein Klingeln, oder Hupen herauf-tönen kann, nur das surrende Geräusch unserer Motoren ist da, das Sonnenlicht spiegelt sich hell und festlich auf den silbernen Flügeln und die Fahrgestellsäule mit den riesigen Rädern ragt schräg in den grauweissen Häuserkanal. Dieses rätselhafte Zugleich, nämlich Mensch zu sein und doch durch die sinnlich wahrgenommenen Größenverkehren über die menschliche Welt erhoben und gegen sie verwandelt zu sein, dieses gehört zu den abenteuerlichsten Erlebnissen des Fliegens und man hat für sich selbst etwas Unglaubliches, wenn man wieder unten ankommt; das Ohr bewahrt noch den Motorenlärm, wie auch das Auge bestimmte Landschaften der Flugstrecke bei geschlossenen Lidern wiederholt. Das Hirn hält noch die Bilder der Tiefen, die man überflogen hat, und die Menschen in ihr, die man eben noch ameisenhaft im Abgrund wimmeln sah.

Doch wir sind immer weiter abgesunken und über den Flughafen zurückgekehrt. Jetzt setzt unsere „Douglas D. C. 3“ sich auf, hopft noch ein paar schwere stoßende Sprünge und steht still. Noch einmal entschließt er sich und rattert sanft geschaukelt auf das Abfertigungsgebäude zu. Hier macht er endlich ganz halt; sogar die Motoren verstummen und im nächsten Augenblicke kommen die Gepäckwagen an die „amerikanische Zigarre“ heran, die sich dort niedergelassen hat und eben ihre Fracht von sich gibt, dies Häufchen Menschen, das ihm entquillt und auf das Gebäude zuschreitet, darunter ich, halb noch betäubt von dem Erlebten, halb schon in Spannung, wie es mir weiter ergehen wird, wenn ich erst im Riesenleib der britischen Hauptstadt untergetaucht sein werde . . .

* * *

Schritte in der Nacht *)

Von Anna Burg

Ich höre gern die Schritte in der Nacht,
Die klingend laut und schweigend doch vorübergehn,
Wenn sie verhallt, muß ich noch lange sinnend stehn,
Als hätten eine Botschaft sie gebracht.

Bei ihrem Klang tut sich die Ferne auf,
Mir ist, als kämen sie aus der Vergangenheit,
Als hätten endlos sie durchgemessen Raum und Zeit
In immer gleichem ungehemmtem Lauf.

Mir ist, als gingen sie so immerfort
Nach einer weltfernen mondbeglänzten Flur,
Und tief erschauernd folgt die Seele ihrer Spur,
Horcht auf der nächst'gen Schritte dunkles Wort.

*) Aus „Der heimliche Garten“. Gedichte

* * *