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

Band: 14 (1924)

Heft: 15

Artikel: Im Leichtflugzeug überland!

Autor: Langsdorff

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-635773

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

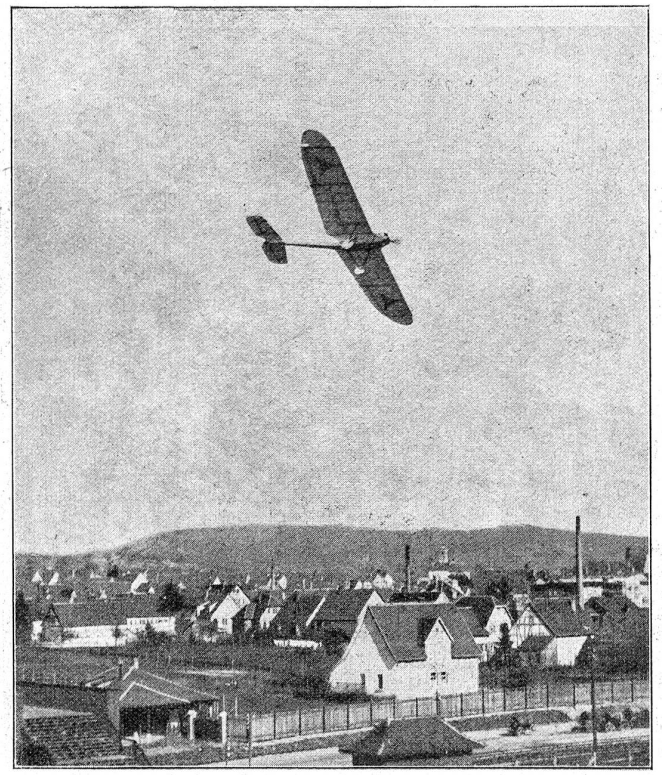
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 31.07.2025

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



Weltrekord eines deutschen Leichtflugzeuges.

Mit einem nur 7/9 PS starken Fahrradmotor flogen Dipl.-Ing. M. Schwenk nnd Dr. Ing. W. v. Langsdorff mit dem Daimler-Leichtflugzeug von Sindelfingen bei Stuttgart nach Bensheim unweit Darmstadt; sie durchflogen die 120 km in 1½ Stunden und blieben insgesamt 2 Stunden 2 Minuten in der Luft, damit den Weltrekord aufstellend für zweisitzige Leichtflugzeuge.

Schon zu Ammanns Zeiten wurde im „Gelobten Lande" die Leichtgläubigkeit der Pilger auf harte Proben gestellt. Der aufgeweckte „Thalwyler Schärer" glaubte aber lange nicht alles, was ihm die Führer angaben; er berichtet in seinem Reisebuch über die unzähligen „Heiligen Stätten", auf die er auf seiner Wanderung durch Jerusalem und durch Palästina stieß, immer nur im Konjunktiv.

Auch der Zürcher Theologe Prof. Dr. C. Furrer, der zirka 250 Jahre später das Heilige Land durchwanderte, ließ sich die Oelbäume zeigen, unter denen Christus gewandelt sein soll. „Sieben von einer hohen Mauer umschlossene Oelbäume zeigten einen so umfangreichen und zugleich so ausgehöhlten und zernagten Stamm, daß ich ihr Alter auf Jahrhunderte schätzen muß." So schreibt Furrer in seinem Buche „Wanderungen durch das heilige Land". „Allerdings können es nicht die Bäume sein, unter denen Christus betete; denn einige Jahrzehnte nach seiner Kreuzigung ließ der Feldherr Titus alle Bäume in der Umgegend von Jerusalem weit und breit umhauen. Man kann auch nicht auf zehn Schritte genau die Stelle von Gethsemane angeben. Doch nur eine abergläubische Verehrung hascht nach einer Genauigkeit in Schritten, die da niemals zu erreichen ist. Für den freieren Menschen, so tiefgemütvoll er auch gestimmt sein mag, bildet gerade das einen eigentümlichen Reiz, daß ein leichter, duftiger Nebel verwehrt, solche durch Taten des Geistes geheiligte Stätten in ihrer vollen Bestimmtheit zu erkennen." — Der Garten Gethsemane ist heute im Besitz der Franziskaner, die ihn 1847 mit einer Mauer umgeben haben.

Im Leichtflugzeug überland!

9 Uhr 20. Start! Mit knatterndem Motor und erhobenem Schwanz rollt der Vogel auf einem Feldweg gegen den Wind. Kaum 50 Meter. Dann verlassen die Räder den Erdboden. Die Erschütterungen hören auf. Das Flugzeug schwebt und steigt langsam in die frische Morgenluft.

In großen Kurven umkreisen wir die Startstelle. Unten winken unsere treuen Helfer, dann kommt die gerade Landstraße von Sindelfingen nach Boeblingen. Wie Perlen an einer Schnur aufgereiht stehen die Bäume. Links liegt das Karosseriewerk der Daimler-Motoren-Gesellschaft mit dem hohen qualmenden Schornstein. Ein scharf umgrenzter Gebäudekomplex. Weiße Häuser. Schräge Dächer. Blitzblanke Höfe. Dahinter die braunroten Dächer Sindelfingens. Winkelige, enge Gassen vergangener Jahrhunderte.

Wir kreisen. — Unter uns Boeblingen. Bahnhof mit schwarzen Schienenschlangen. Kirche. Markt. Teiche. — Wir steigen. Weiter wird der Blick. Die Erde sinkt zurück. Langsam kriecht die Barometernadel. Gleichmäßig arbeitet der Motor. Durch den wirbelnden Schraubenkreis blitzen silbrig die Berge. Sinken dann auch zurück. Wir verlassen den Platz in etwa 300 Meter Höhe. Langsam schiebt sich die Erde unter uns entlang. Welliges Land. Braungelb. Die Sonne im Rücken zeigt sich die Landschaft in der Tiefe wie ein welliges Tuch, in das die Dörfer und Orte des Schwäbischen Landes mit ihren braunroten Ziegeldächern wie Spielzeug von Kinderhand hingestellt sind. Die Bilder wechseln. Kleine Flüsse — tief-dunkel-grün. Durchsichtige Wälder, Dörfer und Weiler, gewürfelte Felder, Waldabschnitte, über denen uns die Böen schütteln.

Links liegt Magstadt, dann rechts an der Bahn Leonberg, Heimerdingen. Ueber den linken Flügel weg erkennen wir Pforzheim, undeutlich, verschwommen.

Schwäbisches Land in der Vorfrühlingssonne. Ueber uns blauer Himmel. Weiß leuchten die Flügel unseres Eindeckers. Sanft wiegen wir uns im Wind. Der kleine Motor knattert so leise, daß wir uns durch Zurufe verständigen können. Der Schraubenkreis flimmert.

Mühlacker, wo die Bahnlinie Pforzheim-Bietigkheim nach Bretten-Bruchtal abzweigt, liegt unter uns. Wie ein schwarzer Wall liegt düster der Schwarzwald vor dem sonnigen Land. Dunkel, von Nebeln umkrochen, mit weiten,

Weltrekord eines deutschen Leichtflugzeuges.

Das Daimler Leichtflugzeug fällt durch leichte Zerlegbarkeit auf und kann innerhalb wenigen Augenblicken von einem Motorflugzeug in ein motorloses Segelflugzeug verwandelt werden. Der Brennstoffverbrauch ist minim, so daß die Betriebskosten etwa denen eines kleinen Kraftwagens gleichkommen. Zusammengeklappt kann das Flugzeug im Schlepp des Motorrades überall durchgeführt werden, so daß sich ein hervorragendes Sportmittel ergibt.

müden Schneehängen. Mit weitausgebreiteten weißen Schwingen gleiten wir an der Nebelburg vorbei, in der Vorfrühlingssonne.

Karlsruhe versinkt in weiter Ferne im Dunst. Durlach, Bruchsal liegen seitlich. Dann glitzert das Band des Rheins. Ueber Hilsbach, Schwetzingen fliegen wir zum Neckar. Heidelberg liegt im strahlenden Sonnenschein zwischen den Bergen. Ueber das grüne Band des Nekkars spannen sich alte graue Brücken. Das Schloß, Häuser am Abhang, Weinberge, die große Stadt, Kirchen, Fabrikschornsteine, fauchende und kriechende Eisenbahnschlangen — dann schieben sich wieder die weißen Flügel unseres Eindeckers vor.

10 Uhr 50. Wir sind 1100 Meter über dem Meeresspiegel. Der Motor setzt einen Augenblick aus. Knattert wieder gleichmäßig, setzt wieder aus. Schrenk wendet sich um: Landen? Wir haben noch Brennstoff und gehen deshalb von der ursprünglichen Absicht ab, hier niederzugehen. Der Motor arbeitet wieder regelmäßig. Berge rechts. Wälder. Vor uns Türme. Links das silberne Band des Rheines. Wir fliegen am Odenwald entlang über der Bergstraße. Heppenheim schiebt sich heran. Vor uns klein in die Berge zurückgesunken der Melibokus. Hinter den Höhen in der Ferne Darmstadt. Bensheim liegt vor uns. 11 Uhr 15. Zwei Stunden Flug. Unser Brennstoffvorrat geht zur Neige. Gas weg. Langsamer dreht sich die Schraube. Der Vogel senkt den Kopf, legt sich auf den Flügel, gleitet der Erde entgegen. Aus dem Gelände steigt der Melibokus herauf, hebt sich vom Himmel ab, überragt uns.

Wir suchen ein Landungsgelände. Ueberall Wasserflächen. Nur dicht an der Landstraße, zwischen Bahndamm und Fußballplatz, eine Wiese, die trocken zu sein scheint. Das Flugzeug liegt in der Kurve, richtet sich auf und gleitet dicht über dem Boden. Die Räder setzen auf, der Schwanz wippt herab, das Flugzeug steht nach kaum 40 Meter Auslauf, 2 Stunden 2 Minuten nach dem Start dicht vor Bensheim.

Natürlich kamen viele Menschen. Auf Rädern, zu Fuß, im Auto oder mit dem Wagen. Das Flugzeug wird umringt. Man freut sich, daß wir keine Franzosen sind. Und dann die Fragen! Warum man fliegt, ist den meisten wohl klar, denn über uns ziehen Raubvögel in der Sonne ihre Kreise über dem Deutschland, das auf den Frühling wartet. — Aber warum wir mit einem so kleinen Motor, einem gewöhnlichen Fahrradmotor, fliegen und dazu auch noch überland zu zweit? Mit 7/9 PS., anstatt der vielen 100 PS.? Weil wir billig fliegen wollen. Weil wir ein Flugzeug schaffen wollen, das nicht nur dem reichen Manne das Fliegen erlaubt, sondern jedem Menschen, der die Welt in ihrer ganzen Schönheit sehen will. Wir sind mit unserer Arbeit sicher noch nicht zu Ende, aber wir konnten mit unserem Daimler-Flugzeug wieder einen Erfolg mit dem deutschen Namen verknüpfen.

Dr. v. Langsdorff, Riga.

Mary Wigman und ihre Schule im Tanzdrama „Gespenster".

Das getanzte Drama.

Mary Wigman und ihre Schule.

Die Umwandlung des Tanzes in den wirklichen Ausdruck der Gegenwart ist das Prinzip, worauf Mary Wigman die neue Gruppe ihrer Tänze aufgebaut hat, mit denen sie kürzlich in Deutschland Vorstellungen gab.

Mary Wigman, die viele Jahre hindurch auf dem Kontinent als Solo-Tänzerin von großer Fähigkeit und Talent anerkannt wurde, hat ihre eigenen, individuellen Vorstellungen aufgegeben, um mit der Tanzgruppe zu arbeiten, die sie selbst nach ihren eigenen Ideen geschaffen hat. Ihr Tanz ist der Spiegel der heutigen Zeit, mit allen Veränderungen, mit allem Pathos und aller Arroganz. In ihren Vorstellungen scheint Mary Wigman zu den einfachsten Formen des gemeinsamen und des Gruppentanzes zurückgekehrt zu sein, weil ihr dies die wahrste und beste Ausdrucksform der Kunst erscheint. Aber sie hat noch mehr getan. Sie bleibt nicht dabei, im Gruppentanz nur als Gruppe zu tanzen, sondern jeder Tänzer muß die eigene Persönlichkeit verkörpern. Jeder ihrer Schüler stellt eine eigene Individualität vor, wie es Mary Wigman selbst tut und jeder drückt im Tanz seine eigene Individualität aus, indem die einzelnen Teile zusammen ein harmonisches Ganzes bilden.

In einem kürzlichen Interview hat Mary Wigman erläutert, was sie dazu bestimmt hat, eine neue Schule zu gründen, nämlich ihre Ansicht, daß in diesen Zeiten, wo ein fortwährender Wechsel eintritt, die alte Barock und Rokoko Kunst, die in dem früheren Ballett ausgedrückt war, keine lange Lebensdauer mehr haben wird. Das russische Ballett, Fokine, Pavlowa, Karsavina und andere folgen ihr nicht. Sie haben andere Arten des Tanzes und ihr Ballett erinnert an einen schönen Traum aus längst vergangener Zeit.

Gerade so, wie sich im Drama, in der Musik und in allen anderen Künsten das Gefühl nach etwas Neuem bemerkbar macht, so auch in der Art des Tanzes. Es sind Anstrengungen gemacht, diese Kunst von der althergebrachten Form traditioneller Anschauung zu befreien und etwas Neues zu schaffen, ebenso eine neue Technik der Bewegung, welche