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

Band: 20 (1930)

Heft: 46

Artikel: Do. X auf der Amerikafahrt

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-645982

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

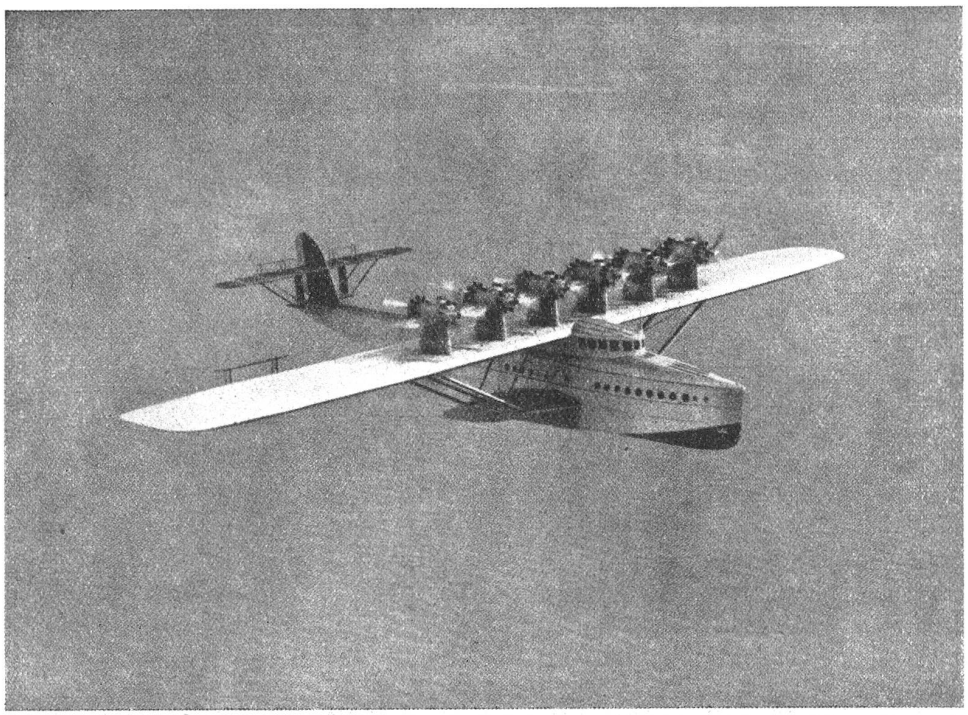
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 10.12.2025

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



Das neue große Flugzeug Do. X im Fluge.

Do. X auf der Amerikafahrt.

Was vor 10 Jahren an Großluftschiffahrts-Plänen noch als Utopie erschien, ist heute bereits Wirklichkeit geworden. Während diese Zeilen geschrieben werden, fliegt Do. X seine zweite Etappe auf dem Wege nach Amerika, der über Holland, England, Spanien, Azoren, hinüber zu den Westindischen Inseln und nach New York geht. Ein Riesenflugzeug, das 20 Tonnen (200 Kilozentner!) Nutzlast, gegebenenfalls also 150—200 Passagiere, mit sich führen kann, bewegt sich in der Luft und zwar mit einer Geschwindigkeit, die selbst für das leichte Flugzeug noch als gute Durchschnittsleistung gilt. Do. X hat die Strecke Altenrhein (Bodensee) bis Amsterdam in 5 Stunden 40 Minuten zurückgelegt. Das ist eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 150 Kilometer.

Die Fahrt nach Holland folgte dem Lauf des Rheins; denn Do. X ist ein Wasserflugzeug; eine Notlandung hätte sich auf dem Strome vollziehen müssen. Es war zum Glück keine solche nötig. Nach menschlicher Berechnung ist diese kühne Fernfahrt so wohl vorbereitet, daß ein Mißlingen fast ausgeschlossen erscheint.

Schon ein Blick auf die Baugeschichte beweist dies: Dr. Dorniers, des Erbauers, Pläne reichen bis in die Jahre 1914/15 zurück. Der erste Entwurf wurde 1924 fertig. Die endgültige Form wurde 1926 festgelegt und im Dezember des folgenden Jahres mit dem Bau begonnen. Aber erst nach anderthalbjähriger peinlich überprüfter Arbeit, im Juli 1929, konnte der Stappellauf stattfinden. Dann folgten die Versuchs- und Probefahrten, die jedesmal gesteigerte Leistungen in Sicherheit und Geschwindigkeit zum Resultate hatten. Noch in aller Erinnerung ist jener denkwürdige Bodenseeflug mit über 160 Passagieren.

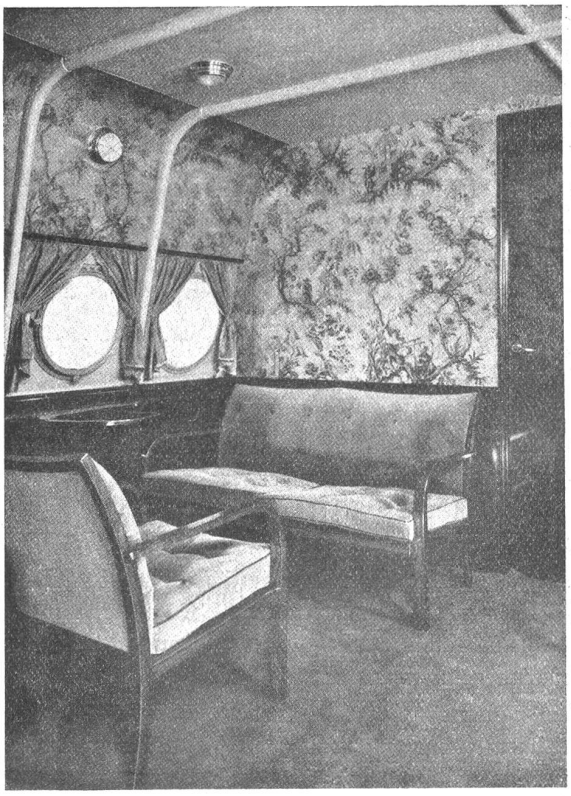
Der Hauptraum des Luftschiffes, das Duraluminiumboot, ist 40 Meter lang und über 6 Meter hoch. Es ist so gebaut, daß es auf dem Wasser ein Maximum von Stabilität hat. Die 9 Abteilungen mit acht wasserdichten Schottwänden verleihen dem Schiffe größte Widerstandsfähigkeit gegen eindringendes Wasser.

Das mittlere oder Hauptdeck hat eine begehbare Fläche von zirka 24 Meter Länge und 3,5 Meter Breite. Es dient dem Aufenthalt der Passagiere und ist zu diesem Zwecke in eine Reihe von luxuriös ausgestatteten Kabinen abgeteilt. Wir finden da außer den Tageskabinen mit gepolsterten Zweisitzen einen komfortablen Salon mit Klubsesseln und eine Reihe von Schlafkabinen, in denen die Polstersitze zu bequemen Betten umgewandelt werden können. Die Möbelausstattung mußte natürlich mit einem Minimum von Gewicht und Raum auskommen und bot in dieser Hinsicht nicht geringe Schwierigkeiten. Es darf hier erwähnt werden, daß eine schweizerische Firma und zwar die Möbelfabrik J. Keller & Co. in Zürich, den ehrenden Auftrag zur Ausführung der Innenausstattung der Passagierräume erhielt. (Diese Firma hat uns in entgegenkommender Weise die Clichés zu diesem Aufsatze freundlichst zur Verfügung gestellt.)

Das untere Deck enthält die Brennstoff- und Frachträume. Riesige Tanks aus Leichtmetall sind hier stoßfrei gelagert. Sie fassen 23,000 Liter Brennstoff und 1300 Liter Oel.

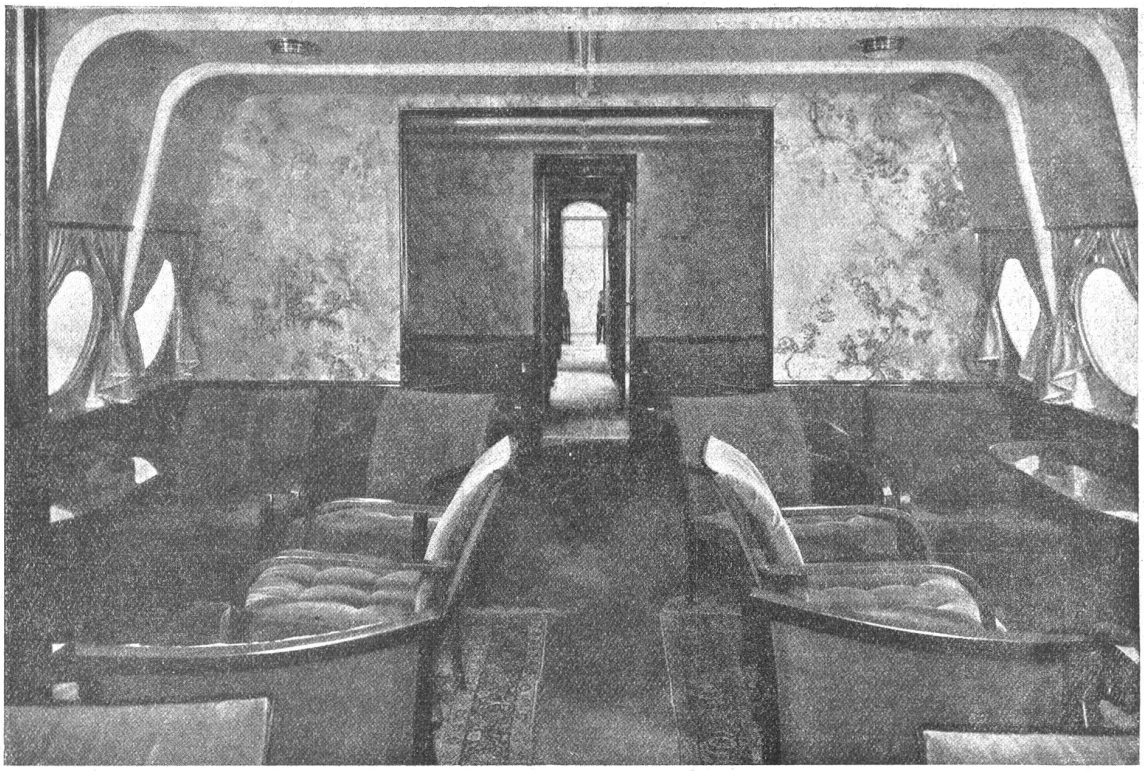
Ueber dem Hauptdeck liegen die Maschinen- und Führerräume mit den Lenk- und Meßapparaten. Im Unterschied zu den gewöhnlichen Flugzeugen, in denen der Pilot den Kommandanten, Steuermann, Navigator und Maschinisten zugleich darstellt, sind beim Do. X diese Rollen getrennt wie bei einem Seeschiff. Ein Ingenieur bedient die Maschinenzentrale, die Mechaniker überwachen die Motoren.

Diese sind in 6 Doppelgruppen über dem 48 Meter langen und 9,5 Meter breiten Hauptflügel angebracht.



Vordere Sitzgruppe im Salon des hinteren Flugbootteiles.

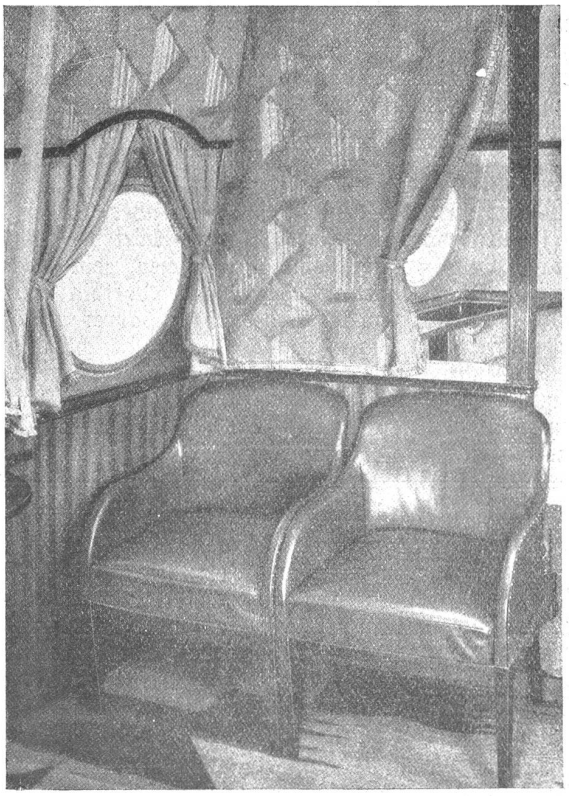
Dieser ist mit einem Laufgang versehen, der von der Maschinenzentrale zu den Motorengruppen führt; so können kleine Störungen während des Fluges behoben werden. Die 12 Motoren tragen eine Leistungsstärke von insgesamt 7200 PS in sich. Sie ermöglichen eine Höchstgeschwindigkeit von 210 Kilometer in der Stunde und ein Abfluggewicht von 48 Tonnen.



Mittlere Sitzgruppe des Salons mit Durchblick durch den hinteren Passagierraum.

*

Montag, den 10. November, mittags, hatte Do. X schon seine zweite Flugetappe hinter sich. Das Flugschiff startete im Hafen von Amsterdam, wo ein mehrtägiger Aufenthalt vorgesehen war, am Montag um 10 Uhr 05 bei günstigen Wetterverhältnissen. Um 10 Uhr 30 überflog es den Zuidersee und nahm dann Kurs auf die Nordsee und England. Ein Reutertelegramm meldete, daß das Flugzeug nach glücklicher Fahrt in England angekommen sei. Als Do. X über Calsoth eintraf, war es von einem Dutzend Flugzeugen aller möglichen Systeme umkreist. Der Riesenvogel machte zuerst eine Runde um den Flughafen und setzte dann prächtig auf das Wasser auf wie ein ganz leichtes Flugzeug. Zur Weiterfahrt der Küste Westeuropas entlang wird Do. X das erste günstige Wetter benützen.



Aus dem Rauchsalon mit Durchblick in den Bar-Raum.

Johannes Kepler.

Zu seinem 300. Todestag am 15. November.

Als im 16. Jahrhundert die Wissenschaften begannen, sich aus dem Banne mittelalterlicher Vorstellungen zu lösen und zu freieren Höhen emporzuschwingen, war es vor allem der Astronome Niklaus Kopernikus, der mit seiner neuen Entdeckung die ganze bisherige Anschauung von der Welt umstieß. Er zeigte, daß die Sonne im Mittelpunkt des Planetensystems stehe, die Erde aber außer der Achsenumdrehung auch noch eine regelmäßige Kreisbewegung um die Sonne zu machen habe. Dadurch wurde das Ptolemäische Weltsystem für alle Zeiten erschüttert, wenn auch zum Teil ernste Forscher sich der Klarheit der Kopernikanischen Anschauung verschlossen. — Mit tiefer Einsicht aber erfaßte diese Johannes Kepler. Mit der Begeisterung eines Propheten und der Schöpferkraft eines Dichters erforschte er die Gesetze der ewigen Weltordnung in Platos Geiste. Sein Verdienst ist es, das Kopernikanische System nicht nur vervollkommnet, sondern ihm auch zum Siege verholfen zu haben.

Kepler ließ sich leiten von den Ideen Tychôs de Brahé, welcher einige Planeten in verschiedenen Erscheinungsformen beobachtete. Dank seiner unermüdlichen Beobachtungen und Messungen mittelst eines von ihm konstruierten astronomischen Fernrohrs, fand er bald eine genügende Erklärung für diese Erscheinungen mit der Annahme, die Planeten bewegten sich in Ellipsen um ihre Leitgestirne. Damit kam er auf die Gesetze der Verhältnismäßigkeit von Zeit und Kraft einerseits und von Zeit und Entfernung andrerseits, — Gesetze, die bis auf den heutigen Tag ihre Gültigkeit behalten haben.

Die Geschichte nennt Kepler einen der größten Denker aller Zeiten. Trotzdem, oder vielleicht gerade deshalb war der hochherzige und unerschrockene Vorkämpfer einer neuern