

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

Band: 22 (1932)

Heft: 13

Artikel: Das fliegende Hotel

Autor: E.N.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-637924>

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: 28.12.2025

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

„Ein Sprühteufel, ein reizender Kobold“, lächelte Frenzel.

„Ja, das ist es!“ begeisterte sich Herr Bernadon. „Den lustigen Sprühteufel, den zu allen Narreien aufgelegten, springfideln Kobold, hört man aus jedem Takt heraus. Achten Sie nur auf das schelmische Tändeln der Synkopen, die so leicht die Tonleiter herauftreten, übermütig, lächernd. Hahaha! Wie krächzt da auf einmal — pardauz! — die Oboe dazwischen! Wie die andern erschreckt herunterpurzeln von ihrer Leiter, wie die Klarinette wieder schallhaft hindreinlacht und die Geige über diesen Scherz staccato applaudiert! Rötlisch! Ganz rötlisch! Wer ist dieser Schalt, der das schrieb? Barbule! er kann wirklich etwas! Frenzel, ich sage Ihnen, das ist der Mann, den ich für meinen „Neuen krummen Teufel“ brauche.“

Bernadon holte sich sofort nach Beendigung der Serenade den jungen Musiker heran. „Ist es wahr, daß Sie diese Serenade selbst schrieben?“

„Ja“, antwortete der Gefragte und wandte dem Komiker sein frisches Gesicht zu, in dem ein paar große, kluge Augen aufleuchteten.

„Kennen Sie mich?“ fragte der Komiker. „Ich bin der Bernadon vom Stadttheater.“

Der junge Musiker verbeugte sich. „Submissester Diener Josef Haydn aus Hainburg, ehemaliger Dom-sänger.“

„Josef? So heiße ich auch. Also werden wir vor trefflich miteinander auskommen.“

Herr Bernadon nahm sich den jungen Straßenmusikanten mit in seine Wohnung und bewirtete ihn. „Vorstaubend! dachte er bei sich, die Leistungen des Jungen in der Musik sind gut, aber die im Essen faktisch auch nicht übel.“

Aufgefordert, begann Josef Haydn nun zu erzählen und ließ dabei einige Filettücke, die an Dimensionen nichts zu wünschen übrig ließen, verschwinden. Der Schuldirektor Frankh hatte ihn zuerst in Musik und Gesang unterrichtet. Dann war er vom Hoffkomponist Reutter nach Wien geholt worden, wo man ihn zum Sängerknaben für die Domkapelle ausbildete. Viel zu tun gab es dort, aber sein Magen brummte zu allem einen dumpfen Bass, denn die täglichen Rationen beim Herrn Reutter waren lang bemessen. Und dann hatte man ihn hinausgeworfen. Wegen des Stimmbruchs und wegen der Schere.

„Stimmbruch. Das geht nun leider den Sängerknaben so; wenn sie nichts mehr taugen, setzt man sie einfach auf die Straße. Und was war mit der Schere?“ forschte der Komiker.

Josef Haydn kratzte sich mit dem Zeigefinger hinter dem Ohr und ließ die Unterlippe hängen. „Eine schöne große Schere war es, und als ich sie einmal in der Hand hielt, ist jemand mit dem Zopf dazwischen gekommen und da.“

Bernadon lachte. „So ein Lausibub! Aber diesen Schalt, diesen Richtsnuß wird er mir jetzt in Musik umsehen.“

Der junge Josef Haydn war von dem Manuskript des „Neuen krummen Teufels“, das nach Lesages bekanntem Roman „Le diable boiteux“ bearbeitet war, begeistert. Schon nach wenigen Tagen brachte er Herrn Bernadon die fertige, launige Musik.

„Bravo! Ganz prächtig!“ rief der Komiker immer wieder und zählte seinem jungen Komponisten bare 25 Dukaten auf den Tisch; eine Summe, die für den hungernden Haydn ein kleines Vermögen bedeutete.

Als kurze Zeit später der „Neue krumme Teufel“ über die Wiener, Prager und Berliner Bühnen ging, wurde der belustigt aufhorchenden Öffentlichkeit zum ersten Male der Name Josef Haydn bekannt.

Spruch.

Halte dich an das Schöne! Vom Schönen lebt das Gute im Menschen und auch seine Gesundheit.

Das fliegende Hotel.

Aus dem Briefe eines Schweizers in England erfahren wir, daß nun zum erstenmal der Schleier von den geheimnisvollen Arbeiten gelüftet wird, der seit einem Jahre unter Einhaltung ganz besonderer Vorsichtsmaßregeln in der Reede der Widderswerke in Southampton geführt werden. England gedenkt den Kampf um die Vorherrschaft in der Luft aufzunehmen, es will das kühne Projekt des fliegenden Hotels verwirklichen, also das aviatische Gegenstück zu den großen Ozeandampfern, das den Reisenden jeden Komfort, inklusive Spielsaal und Schwimmbad, bieten soll.

Die Erfolge des Zeppelin haben die Briten nicht ruhen lassen, in dem heißen Bemühen, es den Deutschen, welche die führende Rolle im Luftverkehr an sich zu reißen drohen, gleichzutun. Aber das tragische Ende des „R 100“, der mit der Blüte der englischen Pilotenschaft und mit dem Luftfahrtminister selbst an Bord auf der ersten Etappe seines Indienfluges in Flammen aufging, gab den Ansichten der berufensten englischen Experten recht, die sich skeptisch über die Ausichten der englischen Riesenluftschiffskonstruktion geäußert haben. Und wenn auch mit nationaler Zähigkeit die entsprechenden Arbeiten weitergeführt wurden, begann man doch in den maßgebenden Kreisen des Luftministeriums, wie es hier genannt wird, sich anders zu orientieren.

Einen neuen gewaltigen Impuls erhielt der neue Kurs, als der Dornier, der Stolz Deutschlands, an der Küste des Inselreiches emportauchte. Die Geiste des Prinzen von Wales, der die Fahrt des „Do X“ mitmachte, und der schließlich das Steuer ergriff und eine Stunde lang mit eigener Hand den Kolch über die Gefilde Englands kreuzen ließ, war der typische Ausdruck des nationalen Enthusiasmus. Auf die Eindrücke des Kronprinzen gehen die Anregungen zurück, auf Grund deren bald darauf Widders an die Arbeit schritt. Und heute erfährt man die ersten Daten über das Luftschiff, das nunmehr seiner Vollendung entgegenschreitet und das das gewaltigste der Welt sein wird, ein wahres Wunder moderner Technik.

Man ist sich bewußt, daß es sich bei der Lancierung dieses Flugunreueurs um ein Experiment handelt, aber man weiß auch ganz genau, daß es ein historisches Experiment ist, von dessen Gelingen die größten verkehrspolitischen Entscheidungen abhängen. Gelingt es, so ist die Aera des Luftkreuzers gekommen, der imstande ist, eine große Anzahl Passagiere rasch und sicher über die Atlantik zu bringen. Der Umschwung in der Luftfahrt wird in ähnlicher Weise sein, wie er einst durch den Übergang vom Segelschiff zum Dampfer eingeleitet wurde. Denn hinter diesem kolossalen Flugboot steht das Projekt eines atlantischen Luftverkehrs England-Amerika, der eine neue Epoche im Reiseverkehr über lange Strecken bedeuten würde. Und wenn das Boot seine Proben besteht, woran das Luftministerium nicht zweifelt, wird England die Führung in dieser neuen Epoche an sich reißen können.

In der äußern Form weicht das mit sechs Motoren ausgerüstete Boot ziemlich von der des „Do X“ ab, es berührt die Wasseroberfläche nur mit seinem tiefsten Teile und wird daher ohne Gefahr die Überflutung und über die stürmische See gleiten können. Die Maschinen und alle heißen Teile sind so hoch angeordnet, daß sie auch dem höchsten Wogengang entrückt sind.

Ein eigenes Laboratorium wurde zum Studium der Sicherheitsfrage errichtet, der man die größte Aufmerksamkeit zuwendet. Die Sicherheit für die Passagiere soll mindestens so groß sein wie die der modernen Ueberseedampfer und ganz respectable Summen werden in Verfolgung dieser Studien für destruktive Zwecke aufgewendet. Handelt es sich doch um ein Experiment, bei dem die einzelnen Bestandteile des Schiffes der Belastung durch eigens konstruierte Maschinen bis zur Vernichtung ausgesetzt sind. Da gibt es zum Beispiel Maschinen, welche jene spezielle Span-

nung hervorrufen, wie sie durch schweren Seegang oder durch eine schwere Landung erzeugt werden. Hält das für den betreffenden Teil verwendete Material nicht dem Drucke der Spannung oder der Pressung stand, so geht es in die Fabrik zurück und wird einer weiteren Veredlung unterzogen, bis es auch diesem maximalen Anspruch genügt. In einem andern Saal ist ein Tank mit einer Säurenischung aufgestellt. Die Wirkung auf ein Metallstück, das sechs Minuten in diese Mischung versenkt wird, ist die gleiche, wie wenn es sechs Monate der korrosiven Wirkung des Meeres ausgesetzt würde. Manchmal kommt es vor, daß der blanke Stahl diese Probe nicht besteht. Dann zeigen sich in ihm kleine Risse und Sprünge, die natürlich nur mit dem Mikroskop sichtbar sind und wandert zurück. Diese tausendfach erneuten Proben erklären es nun, daß die Arbeit nur langsam vorschreitet.

Gelangt man durch die vier Tore, die nur gegen Paß und Lösungswort sich öffnen, in die Halle, so ist man verblüfft über die Dimensionen des Bootes und man kann sich in der Phantasie die ganze Größe dieses fliegenden Hotels vormalen, wenn es einmal in seiner blanken Stahlverkleidung dastehen wird. Man fragt sich auch verwundert, wie es möglich sein wird, diese Riesengröße in einer Fabrik aus der Halle zu bringen. Man wird einfach die ganze Vorderseite des Gebäudes niederreißen müssen.

Der Stappellauf des Bootes wird eine historische Sensation werden.

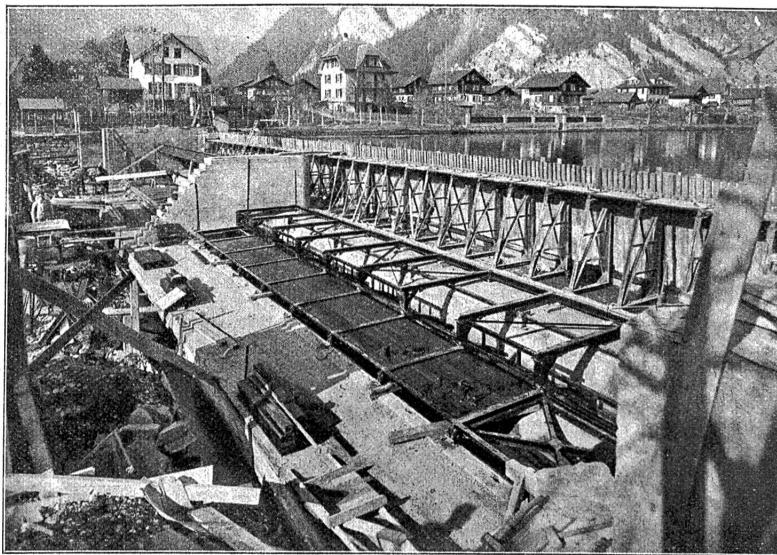
E. N.

Bau eines hydraulischen Dachwehres in Interlaken.

Ungefähr 60 Meter unterhalb des Zusammenflusses der großen und kleinen Aare befindet sich zwischen dem „Baumgarten“ und der sogenannten „Herrenen“ das alte Nadelwehr des Elektrizitätswerkes Interlaken. Dieses Nadelwehr wurde anfangs der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts, gleichzeitig mit dem Werk erstellt. Seither hat sich bei verschiedenen Anlässen gezeigt, daß dieses Nadelwehr den Anforderungen nicht mehr genügt, und es wurde deshalb seitens der Regierung dessen Umbau verlangt. Seit ca. 3 Monaten herrscht nun in der Aare beim bestehenden Nadelwehr eine rege Bautätigkeit, und der Umbau desselben ist im vollem Gange. Man wählte für das neue Wehr, das sogenannte Dachwehr der Firma Huber & Lutz, Ingenieurbureau in Zürich. Bei der Vergebung der Arbeiten für diesen Bau wurde von der Direktion der Licht- und Wasserwerke angestrebt, möglichst alle Arbeiten für diesen Bau den ansässigen Firmen zu vergeben, die wiederum verpflichtet wurden, möglichst hiesige Arbeiter zu verwenden. Bauaufsicht und Bauleitung sind dem oben erwähnten Ingenieurbureau übertragen, das sich ausschließlich mit dem Bau von derartigen Wehranlagen beschäftigt und auch die Garantie für die gute Funktion des gewählten Wehrsystems, des hydraulischen Dachwehrs, besitzt.

Zurzeit befindet sich der Bau im interessantesten Stadium, da die rechte Wehrhälfte bereits erstellt ist, während auf der andern Hälfte noch das Eisengerippe zu sehen ist, wie das Bild der Konstruktion zeigt. Wenn die Witterungsverhältnisse nicht allzu störend wirken, so soll die Inbetriebsetzung dieses neuen Dachwehrs schon gegen Mitte nächsten Monats erfolgen können.

L.



Bau eines hydraulischen Dachwehres in der Aare zwischen Brienz- und Thunersee für das Elektrizitätswerk der Gemeinde Interlaken. — Breite der beiden Wehröffnungen je 19 Meter, Stauhöhe 1,75 Meter. Dieses neue Wehr ersetzt das im Jahre 1892 erstellte Nadelwehr. — Ersteller und Bauleitung: Ingenieurbureau Huber & Lutz in Zürich.

Die kleine Eva.

Roman von C. Fraser-Simson.

Eva fühlte, daß er ihr nicht glaubte. Und plötzlich war sie am Ende ihrer Kräfte und wußte, daß sie dieses Verhör nicht mehr länger aushalten könnte.

„Dann will ich also wieder zu Bett gehen“, sagte sie, „Wenn ein Einbrecher da ist, werden Sie sicher mit ihm fertig werden.“

Sie sprang auf die Füße, drehte das Licht ab und lief die Treppe hinauf.

„Was soll denn das heißen, daß Sie's plötzlich dunkel machen?!“ rief er ihr nach. Bei dem Zustand ihrer Nerven war es ihr gleich, ob er auch den Zweck erraten haben möchte. Es wäre ihr unmöglich gewesen, unter seinen Blicken in der Dede die Treppe heraufzusteigen.

Aber sie zwang sich doch zu einer Antwort.

„Entschuldigen Sie vielmals“, rief sie zurück. „Im Speisesimmer finden Sie den Schalter gleich links neben der Tür.“

Dann wartete sie nicht mehr, rannte die Treppe herauf und durch den Korridor in ihr Schlafzimmer. Hier war's ihr, als wäre sie im Himmel. Aber nun setzte auch die Reaktion ein. Ihr Mut verließ sie, und sie fiel in einen Stuhl, zitternd vor Räte und Angst.

Das Feuer im Kamin brannte noch, und sie raffte sich auf, um Holz und Kohlen nachzulegen. Bis sie ihre feuchten Kleider ausgezogen und sich in einen wärmenden Morgenrock gehüllt hatte, stand es in voller Glut. Sie zog sich einen Lehnsessel vor den Kamin und genoß die ausstrahlende Hitze.

Als sie endlich durch und durch warm geworden war, vertauschte sie den Lehnsessel mit dem Bett. Die kostbaren Papiere unter ihrem Kopfkissen, verfiel sie sofort in den Schlaf äußerster Erschöpfung.

9. Kapitel.

Der Eintritt Janets mit dem Morgentee wachte Eva auf. Sie fühlte sich erfrischt und merkwürdig wenig ermüdet durch die Anstrengungen der vergangenen Nacht.

Sobald Janet sie verlassen hatte, stand sie auf und holte ihre kurze Lederjacke und ihren Arbeitskorb. Mit beiden kehrte sie ins Bett zurück. Dann trennte sie sorg-