

Morgenflug ueber die Alpen

Autor(en): **Mittelholzer, Walter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK**

Band (Jahr): - **(1935)**

Heft 712

PDF erstellt am: **18.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-691923>

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.

of instruments. The pilot has lost the opportunity to dress himself up in the old picturesque manner complete with fur lined boots, leather helmet and awe inspiring goggles, ready for the photographer. To-day he would have to pose, equipped with sliderule, compasses and graphic charts so as to produce the proper effect.

The best, the most reliable and the most up-to-date instruments procurable have been installed. The wireless equipment represents the very latest as created by the radio technicians, consisting of a transmitting station, a sound direction finder and, working on ultra short wave lengths, an installation for blind landing. If only a few years back we flew without an aerial, to-day we have not one but three on board.

An absolute novelty is provided by the "Automatic Pilot" which can be put in operation at will. It is intended to relieve the pilot of purely manual tasks and is a great help, particularly during long flights. It enables the pilot to

devote himself more to the task of navigation, whereas in former days the aviator was pilot and navigator at the same time, now the automaton takes over the duties at the helm, leaving the pilot free to study and calculate his course. Air navigation in the abstract and especially navigation by wireless is a science in itself. There are so many little things playing an important rôle, e.g. the fact that the magnetic pole does not coincide with the geographical pole, that the compass meridian deviates from the magnetic meridian; that the incoming radio waves suffer diversion by the metal parts of the plane and which must be allowed for by consultation of special tables. All these points must be carefully taken into consideration when receiving direction signals, before applying these to maps and course. It is also of importance to fly strictly to schedule and at the same time to fly economically.

In our motors, horse-power depends on number of revolutions, wind pressure and height; in addition the difference between outside tempera-

ture and carburettor temperature must be considered. According to force and turbulence of wind and air, the flight basis must be adjusted; information as to horse-power under certain conditions can be obtained from graphical charts. You see, in spite of the automatic pilot, there is no time left for the aviator to play patience. The erstwhile pilots have become captains of air travel, just as the old sailing ships have grown to ocean liners.

May our passengers confidently and on frequent occasions make use of the services we are placing at their disposal, services representing the very best which human ingenuity could provide. May they also not forget all the toil and sacrifices which were necessary before it became possible to board a Douglas machine in Zurich at 9 a.m. and take lunch in London. Perhaps they will then regard with just a little awe and respect this silver-glittering, height and distance devouring creation of human ingenuity.

Morgenflug Ueber die Alpen

By Walter Mittelholzer

Gewaltige Nebelarme halten den Flugplatz umklammert, wie wir in regengrauer Stimmung in Dübendorf starten. Aber gleich reissen sich die zwei Motoren in das quallige graue Wogen hinein, und unsere Maschine zieht uns siegreich in blendendes, warmes Sonnenlicht. Mit leichten Rückenwinden fliegen wir dem ewigkeitsgebauten Alpenwall entgegen und bohren uns immer höher in die blaue Luft über einem ungeheuren weissqualmenden, verballten Nebelmeer. Unabschbar, fast wie eingefroren, gleicht es in seiner Erdenrücktheit einer polaren Landschaft. — Der Duft der Ferne wandelt sich zu durchsichtigen goldenen Schleiern. Von den übersonnenen, schneig glitzernden Alpenmatten des Säntis zu den von Neuschnee bestäubten, firnstarrenden Berner Alpen sehen wir im weiten Runde Bergleib an Bergleib. Die wunderbare Sicht reicht sogar über das zugedekte Mittelland hinweg zu den schwarzen Gratrippen des Jura bis zum gleichfalls schneefreien Feldberg Süddeutschlands. — Nach zwanzig Minuten schweben wir über den sonnseitigen Hängen des Rigi, bald darauf sind wir senkrecht über dem Pilatus-Kulm. Die Gipfelflur der Berner Alpen, diese erhabene Titanenschöpfung der Natur, dehnt auf unsrer Linken immer näher und fesselnder in ewigstarrer Wildheit. Die bolzgeraden Abstürze mit den tief eingeschnittenen Scharten der klotzigen Felsblöcke verschlingen das starke Gehrümm der Motoren. Die hochalpinen Geheimnisse dieser übergewaltigen Natur, die die Bergsteiger so oft nur mit dem Einsatz seines Lebens ergründet, erschliessen sich uns sicher und spielend. Wie von reinem Linnen ausgelegt, blenden an der Jungfrau die breiten Schneefelder zwischen den schwindligen Eiskämmen. Nach einer Stunde überfliegen wir in 3400 Meter Höhe den westlichen Alpenwall über die Gletscher der Diableretsgruppe. Auf den Firnzungen und Schneerinnen zersprüht das Sonnenlicht in einem funkelnden Diamantenregen. Die wuchtigen Eisfälle, Spalten und Schründe ziehen unter uns durch als ein grosses, ehrfurchtgebietendes Mysterium. Die zersägten Schatten unzähliger Eiskerzen malen sich an den seitlichen Moränenwällen.

Zutiefst, am Rhoneknie, bemerken wir klar sichtbar in einem flaumigweissen Wolkenrahmen Martigny. In den übrigen Tälern schwingen noch windgetriebene breite Wolkenflächen. Die Natur wächst ins Riesenhafte. Die mühelosen Blicke streifen ihre abenteuerlichen Modellierkünste an den südwardigen Felsgerüsten des Dent du Midi.

Im orgelnden Tonspiel der immerwährenden Luftbewegungen tragen uns nun die starken, schattenwerfenden Schwingen hinüber ins Chamonixtal mit seinen riesigen Eislömen und Gletschern. Mit einmal löst sich aus dem Gewirr

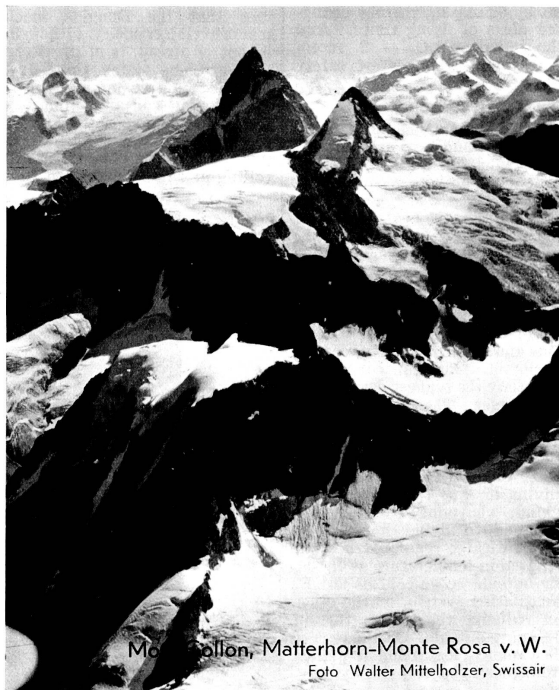


nadelfeiner Spitzen, von Ewigschnee umgürtet, der Mont Blanc. Wir sind dem König der Alpen wie einer alles bezwingenden Offenbarung verfallen.

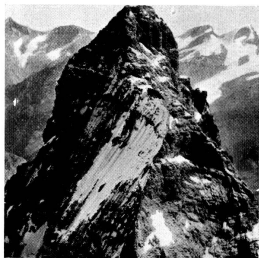
Oft schon schaukelten mich hier reissende Luftstrudel mit starken Stössen, doch wenn auch der Wind sehr scharf bläst, kommen wir heute in ruhigem Flug dahin, wo sich in stolzem Aufstieg die Felsbastionen türmen und zuzeiten die vernichtenden Lawnen streichen. Die Luft steht klar, spröde und bitterkalt und lässt die sinnver-

wirrenden Szenarien der Gebirgswildnis und ihre Konturen formvollendet erscheinen.

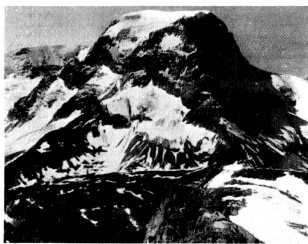
Noch vor wenigen Jahren als die Flugtechnik für unsere jetzigen Begriffe in den Kinderschuhen steckte, wäre ein solcher Flug ohne gründliches Wegweisen und lange Gebirgsferfahrung ausserordentlich gefahrbringend gewesen. Doch heute mit den modernen Luftkreuzern, die mit den raffiniertesten Blindfluggeräten, Selbststeuerinrichtungen und Radioapparaten ausgerüstet sind, wo auch bei einer Motorpanne ein einziger Motor



Monte Collon, Matterhorn-Monte Rosa v. W.
Foto Walter Mittelholzer, Swissair



genügt, um den Flug ohne jeden Höhenverlust durchzuführen, ist ein Alpenflug kein grösseres Risiko mehr, als eine Fahrt mit dem Auto über die Alpenpässe.



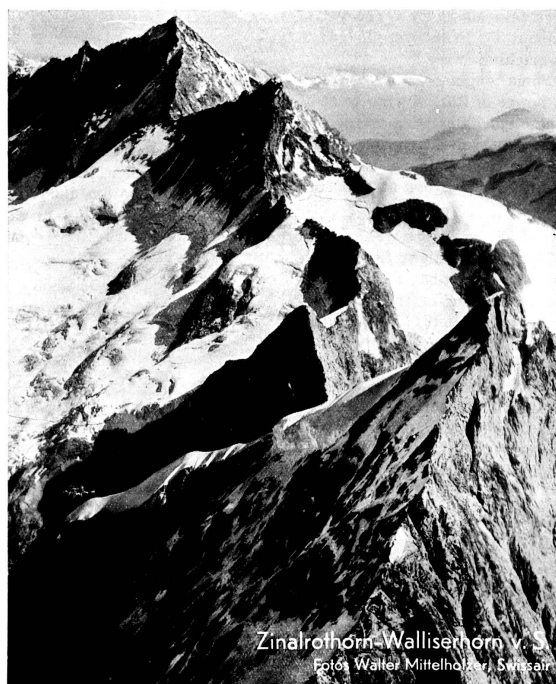
Immer wieder kreisen wir über die gleissenden Gletscherströme und lotrechten Felswände. Menschliches Leben ist nicht zu erspähen. Wo noch die letzten Legföhren und Arven über vorgebauchte Felsvorsprünge klammern, zackenabschüssige Geisspfade zu schmalen Weidestufen und weitzerstreuten, durch Winterschnee schiefgedrückte Heugaden.

Schliesslich müssen wir umkehren und stossen allmählich aus unserer stolzen Höhe von 4500 m. ganz allmählich, sodass es der Passagier kaum fühlt, über die trotzige Gebirgskette der Berneralpen unserem Heimathafen zu. Ueber dunkles Nadelgrün der Tannen und saftige Bergwiesen senken wir uns allmählich in die lieblichen Täler der Aare und der Reuss, schauen über die spiegelblauen Flächen des Vierwaldstätter-Zuger- und Aegerisees hinaus in die fruchtbaren Weiten des Mittellandes. Die Berge



unter uns werden flacher und schon taucht vor uns nach zweistündigem Fluge das Häusermeer Zürichs auf, hinter dessen grünen Hängen wir sanft auf dem Flugfeld Dübendorf landen.

Ein Dutzend froher Menschen, herausgerissen aus dem Alltag, in eine andere, unbekannte Welt, entsteigt der Maschine.



“Swissair” Machines over London

By ST.

It was a wonderful spring day when we disembarked from the comfortable motor-coach which had taken us from Victoria to the Croydon Aerodrome.

The occasion was the opening of the Zurich-London Air route by the “SWISSAIR” which took place some two months ago. Almost all of our English contemporaries were represented, as well as most of the Tourist companies, and in addition a fair number of my compatriots were present, all in all over a hundred persons, to witness the arrival of the two famous Douglas D.C.2. machines, with which the “SWISSAIR” inaugurated their new Air transit from Zurich-London.

By courtesy of the “SWISSAIR” two of their crack pilots, were put at the disposal of those who wished to get first hand information about some of the latest machines which had been recently acquired by this famous concern. But few missed this chance to have a flight over the heart of London, the first time that aeroplanes bearing our national flag had undertaken such a flight. —

Hardly had we taken our seats when the roar of the powerful engines could be dimly heard,

and the machine taxied across the field to its “taking off” place; a short signal and the engines began to turn at top speed, after a short run the wheels, which I eagerly watched left the ground, and circling over the Aerodrome, we speedily gained height. Those of our friends whom we had left only a few minutes ago, suddenly began to look like little pin heads, higher and higher we climbed, the houses with their thousands and thousands of chimney stacks began to look smaller and smaller, the miles and miles of arterial roads could be clearly detected, they looked like big ribbons enveloping the open space. Little rivers and small lakes glittered in the sun like diamonds.

The first big landmark we could spot was the Crystal Palace, whose thousands of window panes scintillated in the rays of the sun; suddenly through a mist we could see the river Thames appear with its winding courses, and the Houses of Parliament looking like a child's toy. We followed the Thames as far as London Bridge; St. Paul's Cathedral, the Bank and various railway stations and the docks loaded with vessels were clearly discernable. In the distance one could see Hyde Park and Kensington Gardens appearing like small green patches; the Battersea Power

station with its large chimney stacks presented an imposing sight; as far as the eye could see nothing but houses upon houses presenting a rather drab appearance. A little tap on the back made me look round, it was the wireless operator who asked me to come into the pilot's cabin; the numerous instruments made a most impressive show and many of their uses were explained to me, I was also informed that we were travelling at a speed of 185 m.p.h. at a height of 3,500 feet. I felt as if in a dream, what a wonderful job these pilots have, I thought on leaving the cabin, to glide through the ether, heavenwards far above the turmoil of a large city, unhampered by Belisha Beacons and Police traps in the glorious freedom of the air.

But there was not time for such reflections, already in the distance one could see the control tower of the Croydon Air port, the engines began to slacken and within a few minutes we landed again at the aerodrome after a flight which alas did not last long enough. It was certainly an experience which will leave behind vivid memories, and later on when we were royally entertained at the Air Port Hotel, experiences amongst the numerous passengers were enthusiastically exchanged.