

Vom Afrikaflugzeug

Autor(en): **Bütikofer-Klein, E.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **16 (1926)**

Heft 46

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-647559>

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.

Eindruck, den der immerwährende Szenenwechsel auf den entzückten Beobachter macht. Daß auch der rührige Kurzdirektor von Arosa, Hans Rölly, — den Lesern der „Berne Woche“ als tief sinniger Lyriker wohl bekannt — in diesem vornehmen Propagandaheft nicht fehlen durfte, versteht sich, hat er es doch, wie kaum ein zweiter, verstanden, den Berggeist in seinen sinnvollen Liedern festzuhalten. Zwei prächtige Hymnen verherrlichen die wildromantische und doch wieder so idyllische Schönheit des Schanfigg und besingen die zaubrische Heilkraft der Aroser Sonne, des würzigen Harzduftes der Arven- und Lärchenwälder und der hellgrünen Fichten- und Föhrenhaine.

Altweiber-Sommer.

Sanft Martin spielt euch auf zum Tanze,
Ihr Alten, hebt den Reigen an!
Geziert mit farbenbuntem Kranze
Hat er die Welt euch aufgetan.

Am Himmel segeln weiße Boote
Im sommerlichen, weiten Blau.
Verweht das Wetter, das da drohte,
Zerstoben jedes Nebelgrau.

Euch bleibt, ihr Alten, das zu eigen,
Was euch der Heilige beschert,
Und schwingt ihr euch nicht mehr im Reigen,
So ist es doch des Wünschens wert!

Euch, Alten, wird das Auge heller,
Wenn ihr die Martinswelt beguckt.
Ihr strafft den Leib, das Herz klopft schneller,
Die Wandersehnsucht lodt und zuckt.

Ein mürbes Weiblein seh' ich humpeln
So schnell es kann, auf lahmem Bein.
Es läßt sich gerne überrumpeln
Von Himmelsblau und Sonnenschein.

Es häuft von diesem Martinswunder
In sein Gemüt ein volles Maß
Und lacht, daß ob dem Sorgenplunder
Der Heilige es nicht vergaß.

Des Nachts, in seinen kalten Linnen
Birgt es des Tages sel'tnen Fund
Und läßt vom Sonnenglanz durchrinnen
Der Träume tiefen, dunklen Grund.

Altweibersommer! Martinsgnade!
Den Alten gilt das späte Gold.
Auf eures müden Daseins Pfade
Lacht euch Sankt Martins Minnesold!

E. Djer.

Vom Afrikaflugzeug.

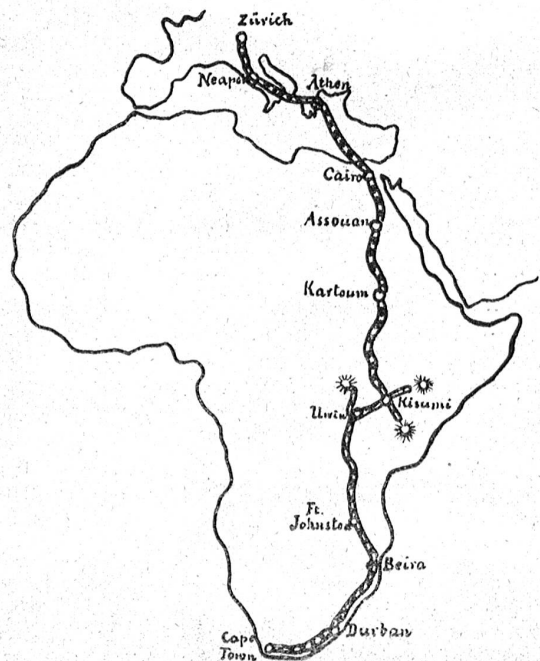
Blauderei von E. Bütikofer-Klein, Auzwil.

Ich bin kein Freund von Rundflügen. Aus dem einfachen Grunde, weil ich gleich mit Fernflügen angefangen habe und mich erst im September samt meiner bessern Hälfte vom Flugzeug von Zürich bis Budapest tragen ließ. Aber wenn man eine gar freundliche Einladung zu einem Probeflug im Afrikaflugzeug erhält, dann ist es eben nicht „nur“ ein Kreisen über der Stadt Zürich, sondern ein lebendiges Vorahnen einer großen Tat. Die Strecke Zürich-Kapstadt mißt — mit den verschiedenen vorgesehenen Abstechern — 20,000 Kilometer. Am ersten Tage geht es gleich bis Neapel. Die folgende Etappe ist Athen. Dann geht es in kühnem Flug über das Mittelmeer, um am dritten Tage in Kairo zu landen. Nachher geht der Flug das Niltal hinauf, zum Viktorias-See. Bei Beira wird wieder das Meer erreicht

und nun diesem entlang geflogen, bis Kapstadt. Man rechnet für Hin- und Rückreise (mit Dampfer) insgesamt 3 Monate.

Außer Mittelholzer fliegen noch mit Pilot Hartmann, als Mechaniker und Hilfspilot, Oberstleutnant René Gouzy als guter Afrikaner und Journalist, sowie Dr. Heim als Geologe. Die Exkursion hat einen absolut wissenschaftlichen Charakter. Unter anderem werden auf dem ganzen Flug dauernd Lufttemperatur, Luftdruck, Luftfeuchtigkeit, sowie Höhenlage des Flugzeuges und dessen Geschwindigkeit mittels automatischer Registrierinstrumenten aufgenommen. Die Hauptrolle spielt natürlich die Photographie. Gegen 5000 Platten werden mitgenommen. Ebenso einige tausend Meter Film für kinomatographische Aufnahmen. 3000 Meter über dem Boden bannet beispielsweise eine einzige Aufnahme eine Landschaft von zirka 2½ Kilometer Breite und zirka 1,25 Kilometer Länge auf den Film. Man hat nun kein großes Interesse daran, wieder eine Aufnahme zu machen, bevor nicht das unmittelbar anschließende Landschaftsbild ganz im Bereich des Objektives ist. So kommt es, daß mit diesem Apparat (der neben dem Pilotensitz montiert ist, allseitig drehbar, wie ein Maschinengewehr) ein zusammenhängendes Landschaftsbild von 825 Kilometer Länge auf einen 30 Meter langen Film gebannt werden kann. Fliegt man nur 1500 Meter über dem Boden, so verschieben sich die Verhältnisse derart, daß bei gleicher Filmlänge nur noch eine halb so lange Landschaft aufgenommen wird. Ein weiterer kinomatographischer Aufnahmeapparat ist derart eingerichtet, daß er nach dem Druck auf einen Knopf automatisch während zirka 18 Sekunden läuft.

An photographischen Apparaten ist vorhanden eine Kamera mit Kassette für 120 Platten und automatischem Vor-schub, derart, daß ein Fingerdruck genügt, um den Verschuß zu betätigen, die Platte zu nummerieren und die folgende vor das Objektiv zu bringen. Besonderes Interesse verdient dagegen der nach den speziellen Angaben von Herrn Mittelholzer erstellte Reihensbilderapparat, dessen Objektiv senkrecht abwärts gerichtet ist. Der Apparat selbst ist auf dem Rabinboden aufgestellt und mit Rollfilm 4×9 Zentimeter geladen. Der Verschuß wird nun durch ein kleines Pro-



Die Flugroute Mittelholzers.

pellerchen betätigt, dessen Geschwindigkeit zwischen 2000 und 0 Umdrehungen von der Kabine aus beliebig verändert werden kann. Der Antrieb des Verschlusses erfolgt immerhin nicht direkt, sondern über ein vom Propellerchen be-

wegtes endloses, in einzelne Felder eingeteiltes Visierband. Das Band bewegt sich direkt über einem im Rabinenboden ausgesparten Schütz. Je nach Flughöhe und Licht wird nun die Bandgeschwindigkeit derart eingestellt, daß auf dem Film gute Aufnahmen entstehen, die sich gegenseitig um höchstens 10 Prozent überlappen. Die Lappen werden abgeschnitten und das Ergebnis ist ein photographisches zusammenhängendes Landschaftsbild.

Räumlich zerfällt das Flugzeug in den Pilotenraum mit Doppelsteuerung, die geschlossene Kabine, die nachts für alle vier Personen Schlafgelegenheit bietet und den Toilettenraum, der auch als Dunkelkammer dient. Die großen Schwimmer fassen je zirka 2 Kubikmeter Hohlraum, in welchem vor allem der Reiseproviant verstaut wird. Er wird vornehmlich aus Konserven bestehen. Geheizt wird mit einem Metaapparat.

Der zwölfzylindrige Motor hat eine Leistung von 460 Pferdestärken, die vorübergehend bis auf 600 PS gesteigert werden kann. Der Tiefgang des Flugzeuges beträgt nur einen halben Meter, sodaß auch auf ganz seichten Wasserläufen niedergegangen werden kann.

Der Vollständigkeit halber möge noch erwähnt sein, daß zur Ausrüstung des Flugzeuges auch ein Maschinen-gewehr gehören wird.

Vorgesehen ist, Mitte November abzufliegen. Die Maschine allerdings ist bereits seit Anfang Oktober flugbereit und in Zürich stationiert. Bis zum definitiven Start wird sie von Mittelholzer tüchtig eingeflogen, selbstredend unter starker Beteiligung des Publikums, das die Gelegenheit, im Afrikaflugzeug fliegen zu können, nicht vorbeigehen lassen will. Wider Erwarten wurde auch mir ein solcher Rundflug zum Erlebnis. Wir flogen nämlich sehr tief, höchstens 150 bis 200 Meter über dem See. Aus dieser Höhe machen Häuser und Straßen nicht mehr den Eindruck von Spielwaren. Man kann durchwegs das Leben verfolgen und hat eher das Gefühl, als ob eine geheimnisvolle Kraft mit all diesen kleinen Dingen auf dem Erdboden spiele. Ging es auch nicht nach München oder gar nach Budapest, wie bei meinem fünften Flug, so war ich doch unendlich froh, wieder einmal hoch über der Erde dahinschweben zu können und mich den Reizen des schnellsten Verkehrsmittels hinzugeben.

„Switzerland“ heißt das von den Dornierwerken in Friedrichshafen eigens für diese Exkursion erbaute Flugzeug, das bald mit 160–180 Kilometer Stundengeschwindigkeit über Afrika dahinfliegen wird und dessen großes Brennstoffvermögen Flüge bis 2200 Kilometer ohne Zwischenlandung gestattet. Über 900 Kilogramm Benzin werden in besondern, unter den Pilotensitzen und in der Kabine eingebauten Tanks mitgeführt. Weitere Tanks sind in den beiden Flügeln untergebracht. Das Flugzeug ist ganz aus Metall. Nur die am stärksten beanspruchten Streben und Stützen sind aus Stahl. In der Hauptsache aber wurde Duralumin verwendet. Die Floken vermögen 4000 Kilogramm zu tragen.

Eine zweimotorige Ausrüstung hätte allerdings die Betriebssicherheit erhöht, aber gleichzeitig die Abmessungen und das Gewicht vergrößert. Dadurch wäre auch der Tiefgang unvorteilhaft beeinflusst worden. Ebenso ist es zweifelhaft, ob man mit einer größeren Maschine überall dort landen kann, wo ein kleineres Flugzeug ohne weiteres niedergehen darf. Uebrigens kann gesagt werden, daß die Expeditionsteilnehmer fast auf dem ganzen Wege Wasserläufe finden



Das Dornier Flugzeug für Walter Mittelholzers Schweizer-Afrikaflug.

werden, also auf für Notlandungen günstige Bedingungen vorhanden sind.

Da Walter Mittelholzer nicht nur als Pilot und Photograph, sondern auch als gar anschaulicher Flugskilderer bekannt ist, dürfte das große Publikum Gelegenheit haben, aus berufener Feder die einzelnen Phasen der hochinteressanten Reise auf sich wirken zu lassen.

Emil Balmer.

Emil Balmer hat eben sein viertes Erzählbuch erscheinen lassen: „Sunn- u Schattshyte — Zwo Gschichte us em Simmetal“. Es ist wieder ein Dialektbuch wie die vorangegangenen.*) Balmer marschiert also immer noch unter dem Fähnlein der schweizerischen Dialektdichter und zwar als Berufener, nicht bloß als Mittläufer. Eines Beweises, daß dem so ist, bedarf es eigentlich nicht mehr angesichts des großen Erfolges seiner Bücher. Denn bei den Dialektbüchern ist es zweifellos so: Sie müssen gut sein, wenn sie gelesen werden sollen, was bei den Schriftsprachbüchern durchaus nicht immer der Fall ist. Nur wer innere Beziehungen zum Dialekt — sagen wir schlicht: wer Freude an der Volkssprache hat, der liest Dialektbücher; er liest sie nicht des Dialektes wegen, und wer das tut, versteht sich zumeist auch darauf, hört auf die Nuancierungen, unterscheidet das Echte vom Unechten und läßt sich kein A für ein U vormachen. Die Dialektleser sind im allgemeinen kritischer eingestellt als die Bloß-Schriftsprach-Leser, und darum bedeutet ihr Lob für den Schriftsteller die Bestätigung dafür, daß er etwas Rechtes geleistet hat.

Der Dialekt war von jeher ein beliebtes Mittel der Charakterisierung. Die meisten Schriftsteller bedienen sich seiner, wenn sie Leute aus dem Volk durch ihre Rede charakterisieren wollen. Die Alpenromane gewisser Salonschriftsteller der Vergangenheit und Gegenwart haben durch saloppe Verwendung dieses Kunstmittel schwer in Mißkredit gebracht. Mit diesen Leuten haben die schweizerischen Dialektdichter in der Gefolgschaft von Rud. von Tavel, Otto von Greper, Simon Gfeller und Josef Reinhart — um die prominentesten Vertreter dieser Literaturgattung zu nennen — nichts gemein. Sie bekennen sich zur reinen unverwässerten Volkssprache, verwenden sie in ihrem ganzen Umfange und benutzen zur Charakterisierung eben das dem darzustellenden Gegenstände gemäße Wort.

*) Alle Bücher Emil Balmers: „Friesli“, „d'Glogge vo Bahlere“, „Dueberose“ und „Sunn- u Schattshyte“ sind im Berner Verlag A. Francke erschienen.