

Do. X auf der Amerikafahrt

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **20 (1930)**

Heft 46

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-645982>

Nutzungsbedingungen

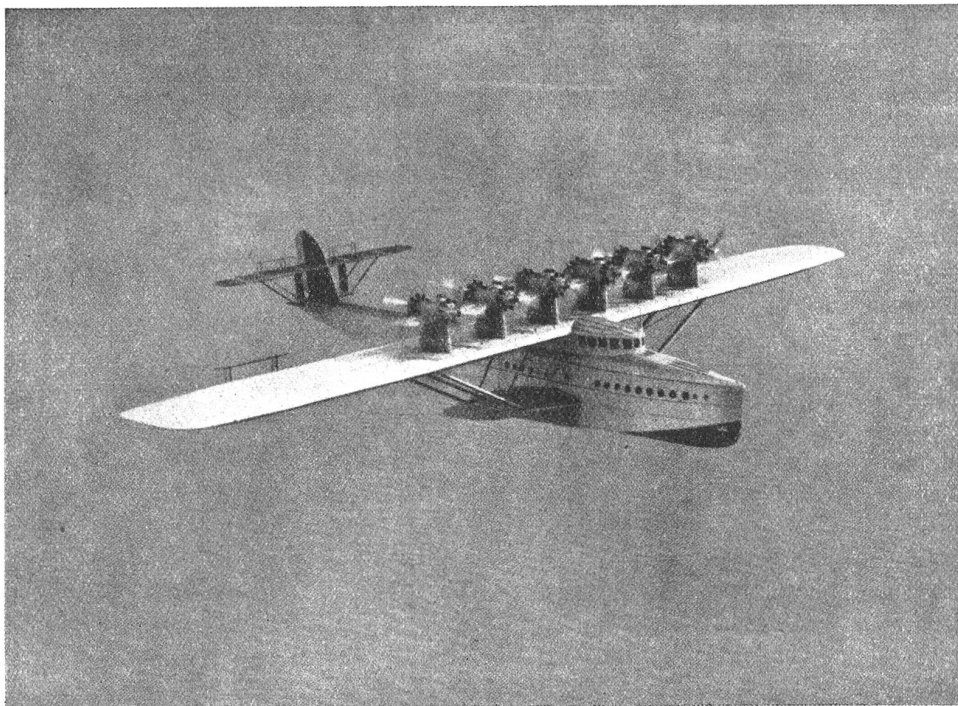
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Das neue große Flugzeug Do. X im Sluge.

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 leichteste 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

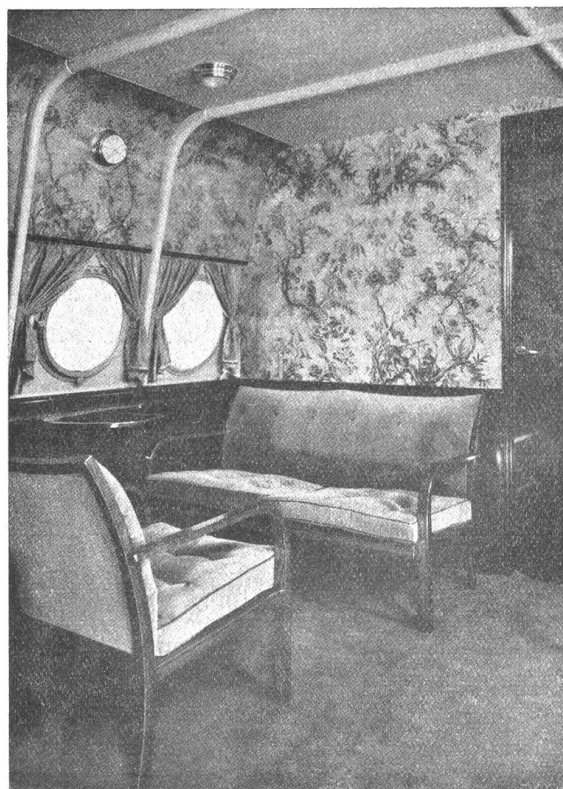
Zwecke in eine Reihe von luxuriös ausgestatteten Kabinen abgeteilt. Wir finden da außer den Tageskabinen mit gepolsterten Zweiflüßigen einen komfortablen Salon mit Klubsesseln und eine Reihe von Schlaffkabinen, in denen die Polstersitze zu bequemen Betten umgewandelt werden können. Die Möbelausstattung 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 Passagerräume erhielt. (Diese Firma hat uns in entgegenkommender Weise die Clichés zu diesem Aufsatz 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 Del.

Ueber dem Hauptdeck liegen die Maschinen- und Führerräume mit den Vent- 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 Leistungsfähigkeit von insgesamt 7200 PS in sich. Sie ermöglichen eine Höchstgeschwindigkeit von 210 Kilometer in der Stunde und ein Abfluggewicht von 48 Tonnen.

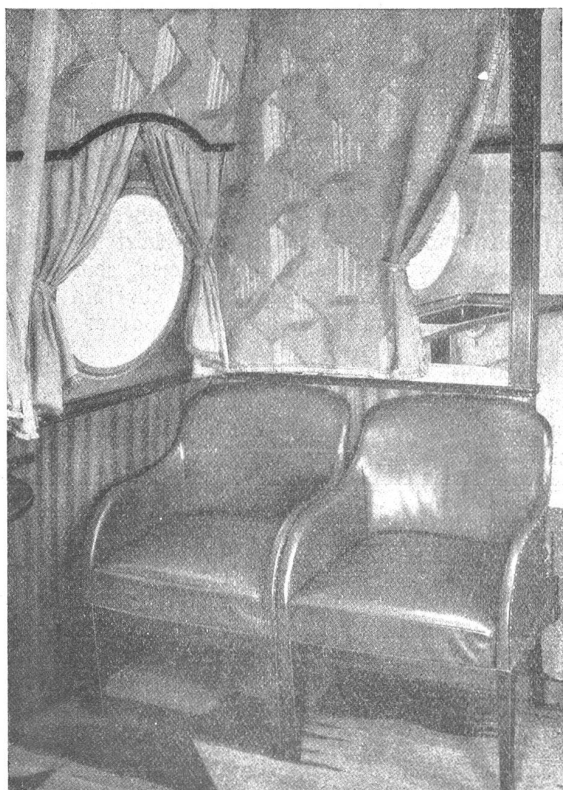
*

Montag, den 10. November, mittags, hatte Do. X schon seine zweite Fluetappe 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 Duzend Flugzeugen aller möglichen Systeme umkreist. Der Riesenvogel machte zuerst eine Runde um



Mittlere Sitzgruppe des Salons mit Durchblick durch den hinteren Passagierraum.



Aus dem Rauchsalon mit Durchblick in den Bar-Raum.

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.

Johannes Kepler.

Zu seinem 301. 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 Astronom Nikolaus 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 Weltssystem für alle Zeiten erschüttert, wenn auch zum Teil erst 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 vervollkommen, sondern ihm auch zum Siege verholfen zu haben.

Kepler ließ sich leiten von den Ideen Tycho de Brahe, welcher einige Planeten in verschiedenen Erscheinungsformen beobachtete. Dank seiner unermüdlischen 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 andererseits, — 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