

# Der internationale Luftverkehr und Berns Anschluss daran

Autor(en): **H.B.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **15 (1925)**

Heft 46

PDF erstellt am: **08.08.2024**

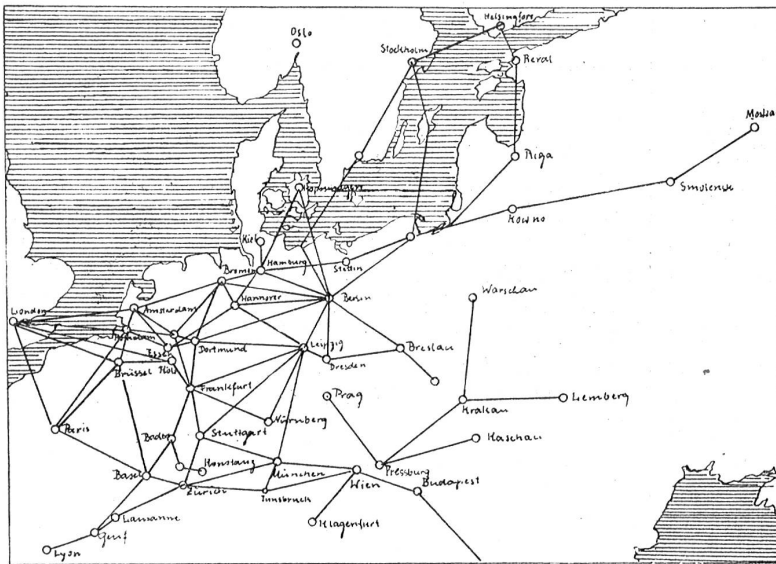
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-647548>

## **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.



Karlenskizze der wichtigsten Flugverkehrslinien in Mitteleuropa.

## Der internationale Luftverkehr und Berns Anschluß daran.

Die Berner suchen den Anschluß an den internationalen Luftverkehr. Sie kommen mit diesem Bestreben reichlich spät; wir wollen hoffen: nicht zu spät. Es entspricht der bernischen Art, eine Sache zuerst zu prüfen und dann mit Energie anzupacken, wenn sie sich als nützlich und notwendig erwiesen hat. Im Flugwesen aber läuft das Berner Temperament Gefahr, den Anschluß zu verpassen; denn dieser Verkehrs-zweig entwickelt sich zur Stunde so rapid, daß die Bedächtigkeit zur falsch angewandten Tugend wird.

Ein Blick auf die Luftverkehrskarte Mitteleuropas beweist dies. Die hier reproduzierte Handkizze gibt nur die wichtigsten Luftverkehrslinien wieder. In Wirklichkeit würde das Netz viel dichter sich darstellen. Die Karte zeigt im wesentlichen die Luftverkehrsentwicklung von fünf Jahren; denn der Aufbau eines regel- und planmäßigen Luftverkehrs konnte erst nach dem Kriege begonnen werden. Für die Schweizerstädte Zürich, Basel, Lausanne, Genf, die bereits den internationalen Luftlinien angeschlossen sind, wie unser Kärtchen zeigt, ist die Entwicklungsspanne noch kürzer. So datiert der Anfang der Basler Luftverkehrsbestrebungen erst vom Winter 1923 auf 1924. Der Flughafen auf dem Sternensfeld ist heute nicht viel älter als ein Jahr und doch verfügt er bereits über sechs Linien: die nach London (Imperial Airways), die nach Brüssel-Rotterdam-Amsterdam (Sabena), die nach Genf-Lyon (Gren S. A.), die nach Paris und Zürich-Innsbruck-Prag-Warschau (Cidna), die nach Karlsruhe-Frankfurt (Bad. Luftverkehrs-Ges.) und die neueste nach Stuttgart-Berlin (Deutscher Aerolloyd). Basel fliegt also direkt nach sieben kontinentalen Hauptstädten und findet dort Anschluß an ein weiteres halbes Duzend. Zürich steht nicht weniger günstig da. Es ist über Basel mit Paris und London, über Stuttgart und München mit Frankfurt und der Rheinlinie, und mit Berlin, über Innsbruck mit Wien verbunden und an die Balkanlinie angeschlossen. Wahrscheinlich schon in nächster Zeit wird von Zürich aus der Anschluß an Italien über die Alpen verwirklicht. Mittelholzers neuester Mailandflug hat diese erste Alpenlinie vorgezeichnet.

Wenn wir das deutsche Flugnetz ins Auge fassen, so können wir konstatieren, daß heute schon aus Deutschland in direktem Flug die folgenden Hauptstädte des Auslandes zu erreichen sind: London, Amsterdam, Kopenhagen, (Oslo soll im näch-

sten Sommer folgen), Stockholm (bisher nur für Postsendungen), Riga, Reval, Helsingfors, Moskau, Wien und Budapest. Dabei ist nicht zu vergessen, daß Deutschland durch das Versailler Diktat die Verwendung von mehrmotorigen Großflugzeugen verboten ist.

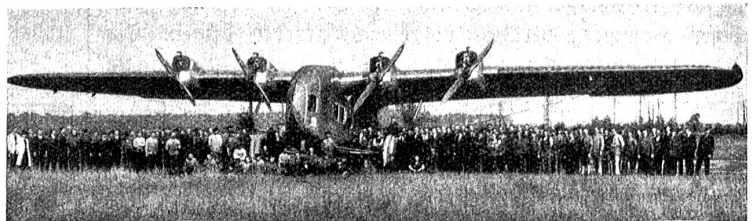
Um zu begreifen, daß diese Einschränkung für das Land einer glänzenden Flugtechnik eine schier unerträgliche Fessel bedeutet, muß man sich nur den Stand der deutschen Flugzeugindustrie vor dem Zusammenbruch und den Stand des französischen, englischen und amerikanischen Flugzeugbaues im gegenwärtigen Momente vor Augen halten.

Deutschland besitzt zwei Flugzeugkonstruktoren, deren Erfolge in der ganzen Welt Interesse und Bewunderung erwecken. Die beiden Ingenieure Professor Junkers und Dornier haben eine Spezialität des Flugzeugbaues, das Metallflugzeug, zu einer Vollkommenheit entwickelt, wie sie bisher in keinem andern Lande erreicht worden ist. Das deutsche Metallflugzeug zeichnet sich aus durch eine fast absolute Solidität in der Konstruktion und

durch ein Maximum an Schnelligkeit, an Trag- und Steigkraft. Durch Anwendung des relativ leichten, aber festen Duraluminiumbleches konnten Junkers und Dornier Eindecker konstruieren, bei denen der Luftwiderstand auf ein Minimum herunter gesetzt ist. Die Flügel und der Körper sind mit einer glatten Metallhaut bekleidet, das Gestänge der Tragflächen ist verschwunden, die relativ kurzen Flügel stecken solid im Flugzeugleib, in dem alle Maschinenteile so eingebaut sind, daß sie keinen Luftwiderstand verursachen.

Die Metallkonstruktion gab die Bahn frei für den Großflugzeugbau. Wie weit man in Deutschland beim Kriegsende auf dem Wege zum Großflugzeug schon geschritten war, zeigt das Riesenverkehrsflugzeug der Zeppelin-Flugzeugwerke in Staaken, das mit vier Motoren mit insgesamt 1000 PS. ausgerüstet war. Diese waren in den vom Rumpf aus erreichbaren Tragflächen untergebracht; im Rumpf selbst blieb so sämtlicher Raum für Passagierkabinen verfügbar. Dieses Leviatanflugzeug (siehe untenstehende Abbildung) mußte nach glänzenden Leistungen auf Geheiß der Entente vernichtet werden. Das Ideal eines Großflugzeuges, wie es durch die Ganzflügelkonstruktion von Junkers vorgezeichnet ist, läßt sich als ein Luftfahrzeug denken, in dem die hohen Flügel mit Passagierkabinen versehen sind.

Das Großflugzeug ist die Voraussetzung für die Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs; wenigstens heute noch. Das Interesse des Publikums an der Luftfahrt beginnt erst von einer gewissen Fahrpreisgrenze an für die Entwicklung des Luftverkehrs fruchtbar zu werden. Und die Fahrpreise sinken natürlich mit der Zahl der Passagiere, die ein Flieger mit seinem Apparat in einem Fluge befördern kann. So beobachten wir überall die Tendenz, das Flugzeug zu vergrößern, es von der „Luftdrohne“ zum „Luftomnibus“ auszubauen. Auf dem Basler Flugplatz landen schon heute neben den einmotorigen Fünf- und Sechsplähern

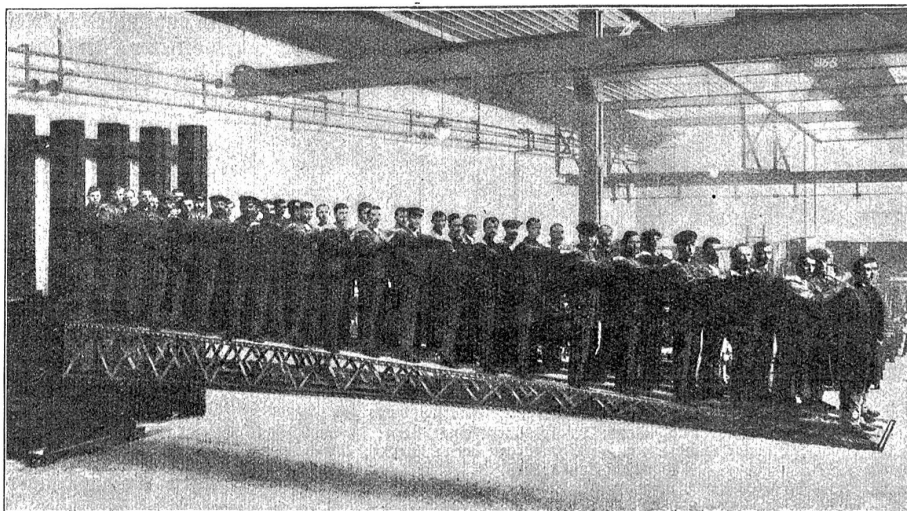


Das 1000 PS.-Metall-Riesen-Verkehrsflugzeug der Zeppelin-Flugzeugwerke in Staaken mit 4 in den Tragflächen untergebrachten Motoren, erbaut 1920. (Klihsche aus Rafchers „Die weite Welt“)

der Fokker- und Vulkanwerke u. zwei- und dreimotorige Riesenflugzeuge, die nebst einem halben Dutzend Passagieren ein großes Gewicht von Post und Gepäck mit sich führen. Die Fahrpreise sind denn auch schon so reduziert, daß die Luftreise bald auch für das große Reisepublikum in Frage kommt. Wenn man heute mit 45 Franken von Basel nach Stuttgart, mit 135 Franken nach Leipzig und mit 170 Franken nach Berlin fahren kann, so rentiert die Luftfahrt sich beispielsweise schon für einen Kaufmann, der ein wichtiges Geschäft abzuschließen hat. Daß die Diplomaten im Zeitalter der Kongresse und Schiedsverträge in der Luftdrohke nach Genf, Paris und London fahren, erscheint uns heute schon als selbstverständlich. Sinken die Fahrpreise noch eine Stufe weiter hinunter, so erfährt der Luftverkehr schon die Kreise der Advokaten, Ingenieure, Architekten, Gelehrten, die in öffentlichen oder privaten Angelegenheiten ferne Orte aufzusuchen und die dabei mit ihrer kostbaren Zeit zu rechnen haben. Bleiben dann noch die Vergnügungsreisen und die Fälle, wo besondere Anlässe wie Krankheiten, Todesfälle, Unglücksfälle, Epidemien, Verlegenheiten aller Art die schnelle Luftfahrt wünschbar oder dringlich notwendig erscheinen lassen.

Welchen Grad die Entwicklung zum Großflugzeug schon erreicht hat, zeigt die kürzlich in der Presse erschienene Notiz, nach welcher auf der Strecke Paris-London soeben ein Riesenflugzeug in Dienst genommen worden ist, das mit zwei Motoren von 600 Pferdestärken ausgerüstet ist und das größte Flugzeug darstellt, das je für Verkehrszwecke verwendet wurde. Die Bemannung besteht aus vier Personen. Das Flugzeug kann 24 Personen befördern und wird bei einer Stundengeschwindigkeit von 180 Kilometern die Strecke Paris-London in anderthalb Stunden durchfliegen. Wenn man englischen und amerikanischen Zeitschriften glauben will, so sind noch sehr viel größere Flugmaschinen in Entstehung begriffen, Riesen, die an Geräumigkeit und Komfort mit modernen Pullman-Eisenbahnwagen konkurrieren und Speise- und Schlafräume, Kinoeinrichtungen, Radio und anderen Luxus vorsehen.

Parallell mit dieser Entwicklung gehen die Bestrebungen, das Kleinflugzeug so zu vervollkommen, daß es wie das Auto zum Verkehrsmittel des Tages und der großen Menge werden kann. Der Autokönig Ford soll den Plan gefaßt haben, das billige Privatflugzeug zu schaffen, das in der



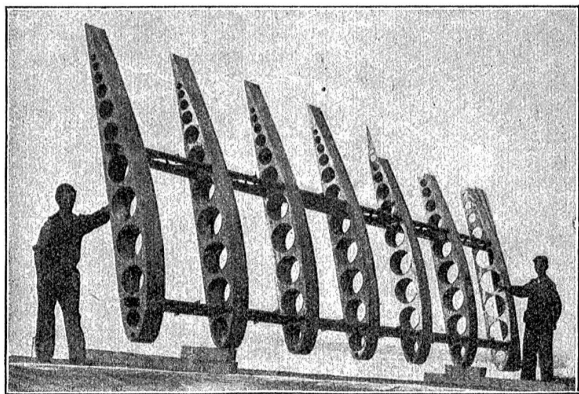
Belastungsprobe eines 10 Meter langen freitragenden Versuchsflügels für ein Junkers Riesenflugzeug, belastet mit 42 Mann, um die Festigkeit der Flügelkonstruktion zu zeigen. (Klihschee aus Raichers „Die weite Welt“.)

Aviatik der Zukunft die gleiche überragende Rolle spielen wird wie das Fordauto im Automobilismus. Voraussetzung dazu ist allerdings die Lösung des Problems des senkrechten Auf- und Abstieges. Wenn nicht alle Zeichen trügen, so ist man dieser Lösung schon sehr nahe gerückt. Der spanische Ingenieur Juan de la Cierva hat kürzlich in Farnborough dem britischen Luftfahrtminister Hoare und anderen Luftgrößen sein Schraubenflugzeug vorgeführt, mit dem er fast senkrecht absteigen kann; die Landung soll sich bei diesen Versuchen ohne jede Erschütterung vollzogen haben. Die „Nationalzeitung“ läßt sich melden, daß der schweizerische Erfinder Arnold Meier aus Basel, der seit längerer Zeit an der Lösung des Problems des Helicopters arbeitet, vor dem Abschluß seiner Pläne stehe. Die praktischen Versuche mit seinem Apparat, die nun vorgenommen werden sollen, werden zeigen, ob damit das lang gesuchte senkrecht auf- und absteigende Flugzeug erfunden ist oder nicht, das das Landen auf beschränktem Raum, z. B. auf dem Dache des eigenen Hauses, möglich macht.

Von großer Bedeutung für die Entwicklung des Kleinflugzeuges sind die in Deutschland begonnenen und in Frankreich und Deutschland aufgenommenen Versuche des motorlosen Segelfliegens. Zu verweisen wäre in diesem Zusammenhang auf den Rekordflug im Daimler-Leichtflugzeug, den Dr. Ingenieur W. v. Langsdorf vorletzten Frühling ausgeführt und über den er in diesem Blatte (1924 Nr. 15) in einem Aufsatz berichtete. Er durchflog damals mit einem nur 7/9 PS. starken Fahrradmotor in Begleitung von Dipl. Ingenieur Schwenk die Strecke von Sindelfingen bei Stuttgart nach Bensheim unweit Darmstadt (120 Kilometer) in 1½ Stunden und blieb insgesamt 2 Stunden 2 Minuten in der Luft, damit den Weltrekord für zweisitzige Leichtflugzeuge aufstellend.

Jedem Kenner und Beobachter der Entwicklung des Luftverkehrs steht heute schon fest, daß das Flugzeug das Verkehrsmittel der Zukunft ist. Und diese Zukunft liegt nicht mehr in weiter Ferne. Auf Jahre, vielleicht Jahrzehnte hinaus aber dürfte der Luftverkehr noch an das Vorhandensein von großen und guteingerichteten Landungsplätzen gebunden sein, auf denen Großflugzeuge landen können. Bern wird so lange von den Verkehrsfliegern gemieden werden, als es keinen geräumigen und sicheren Flugplatz zur Verfügung stellt. Leider gingen vier kostbare Jahre verloren durch die Studien, die die maßgebenden Stellen darüber anstellten, ob der heutige Militärflugplatz auf dem Beundenfeld sich zum Zivilflugplatz eigne oder nicht. Inzwischen wurden Basel und Zürich die schweizerischen Flugverkehrszentren.

Die vom Gemeinderat gewählte Flugplatzkommission



Ein 1000 PS-Dornier-Riesenflugboot. (Klihschee aus Raichers „Die weite Welt“.)



Cheatertag-Passagierflüge vom 4. Oktober 1925, vom Belpmoos aus.  
Von links nach rechts: Pilot Rahm; Stadtpräsident Lindt, Bern; Dr. Ehinger, Basel; Direktor Stäubli, vom Verkehrsbureau Bern; Koepke; Uhrenfabrikant Janka, Biel.

hat sich endlich nach langem Hin und Her auf das Belpmoos als das passendste Terrain für einen solchen Flugplatz in Berns Umgebung geeinigt. Die Passagierflüge, die im Sommer und Herbst vom Belpmoos aus ausgeführt wurden, beweisen die Tauglichkeit des Areals als Landestelle. Unsere Bilder auf S. 730 u. 731 beziehen sich auf die Flüge vom 4. Oktober.

Noch fehlen die Finanzen, um sich schon für das nächste Jahr das Gelände zwischen Aare und Gürbe unterhalb Belp zu sichern, das für den Berner Flughafen in Betracht fällt. Dafür soll vorläufig eine provisorische Lösung auf dem Felde links der Gürbe am Fuße des Hühnerhubels gesucht werden.

Ein richtig funktionierender Flugplatz macht neben Hangars zur Unterbringung der Apparate eine Reihe von Verkehrseinrichtungen wie Radiostation, Luftbeobachtungsstation, Zufahrtswege u. nötig. Für Nachtlandungen einer zukünftigen Entwicklung müßten auch Beleuchtungseinrichtungen geschaffen werden. Ein solcher Flugplatz kostet Geld. Dieses aufzubringen, wird die große und schwierige Aufgabe der Männer sein, die sich mit der Angelegenheit befassen. Sie werden sich über ihre Absichten und Pläne noch lauter und ausführlicher äußern müssen, als es bis heute geschehen ist, wenn das Berner Publikum für die Flugplatzfrage aktiv interessiert werden soll. Wir warten auf diese Aufklärung.  
H. B.

## Jugend.

Eine Schulgeschichte von Berty Stettler, Thun.

(Fortsetzung.)

V.

Im Konferenzzimmer der Mädchenschule hantierte Frau Rosa mit Stielbürste und Staublappen. Ihr Gatte (sie nannte ihn kurz und bündig stets beim Familiennamen „Sigrist“ war Abwart an der Schule und da sie kinderlos waren, hatten sie bei anständigem Lohn und freiem Logis ihr bescheidenes Auskommen.

Frau Rosa hatte trotz ihrer ansehnlichen Leibesfülle ein „Temperament“, wie sie selber sagte und dieses Temperament äußerte sich hauptsächlich in einer Redegewandtheit, die ihresgleichen suchte. Ob sich nun ihr Redestrom über einen menschlichen Zuhörer ergoß, oder ob leblose Dinge, wie Tische, Stühle u. ein passives Auditorium markierten — Frau Rosa mußte ihrem reichen Gedankenvorrat freien Lauf lassen. „Sonst explodiere ich!“ meinte sie einmal mit einer entsprechenden Armbewegung zu „Sigrist“, als dieser im Anfang ihrer Ehe seiner Frau mit einem schüchternen „du solltest dich mit Reden nicht so anstrengen“ quasi durch die Blume eine Untugend abgewöhnen wollte. Die schreckliche Vorstellung einer Explosion bei seiner Rosa — man bedenke

ihre umfangreiche Leibesfülle! — ließ ihn kein zweites Mal revolettieren. Und das Abgewöhnen von Untugenden besorgte in der Folge Frau Rosa, nur daß sie die Operationen nicht an sich selbst vornahm, sondern an Sigrist. —

Frau Rosas Temperament stand heute entschieden auf dem Siedepunkt. Mit hochrotem Kopf schob sie trotz ihrer Korpulenz mit erstaunlicher Behendigkeit von einer Ecke in die andere, rückte hier einen Stuhl unsanft an seinen Ort, zapfte dort am Fenster eine Gardine derart zurecht, daß in dem spröden, verwaschenen Stoff ein breiter Riß klappte.

„Natürlich! O verhext! Nun kann ich flühen. Aber daran ist nur er schuld, der Regen, der Rörgler, der Infame! Nachlässig sei ich —? Staub liege überall —? Wie ein Schulmädchen hat er mich abgefanzelt, der — der — Herr! So ist er über den Tisch gefahren —“ Frau Rosa beugt sich breit über die Tischplatte und ihr dider Zeigefinger kriecht mit dem schwarzgeränderten Nagel einen feinen Strich in die glänzende Fläche. „Und dann hat er den langen Spinnenfinger an die Nase gehalten —“ den Worten folgt eine illustrierende Bewegung — „und gewiß so wenig wie jetzt ließ sich ein einziges, winziges Stäubchen aufstupsen! Aber dem — dem werde ich... Was ist —?“

Der scharfe Ruf galt einem Klopfen an der Türe und die unausgesprochene Drohung blieb gleichsam in der Luft hängen.

Behutsam und geräuschlos wurde die Falle hintergedrückt, in dem langsam breiter werdenden Spalt erschienen zuerst die Enden einer hochroten Bändermähse, dann ein glatter, dunkler Bubikopf, alsdann kamen zwei große Augen zum Vorschein, die wie sondierend an Frau Rosas immer noch verdächtig rotem Gesicht hängen blieben.

„Na, was willst denn, Else?“

Frau Rosas scharfer Tonfall war merklich milder geworden, denn Else Garrin war ihr erklärter Liebling unter all' den „Quälgeistern“, die mit allen möglichen Anliegen zu jeder Tageszeit zu ihr gelangten. Und da das mütterliche Empfinden, das in Frau Rosa lebte, sich nicht an eigenen Sprößlingen betätigen konnte, betreute sie die großen und kleinen Schülerinnen der Mädchenschule wie eine große, dicke Henne ihre Küchlein. Im Laufe der Zeit wurde sie daher wie selbstverständlich die „Mutter Rosa“, und wenn ein Uneingeweihter sich zu orientieren versuchte, wer denn diese wichtige Persönlichkeit sei, so waren die großen und kleinen Mädchen erstaunt, daß dies nicht „alle Welt“ wisse...

„So komm doch näher, Else! Was hast denn auf dem Herzerl, sag?“

Mit drei, vier leichten Sprüngen war Else drüber am Tisch und umklammerte mit beiden Händchen einen dicken, weichen Arm von Frau Rosa.

„Ach, Mutter Rosa, mir ist so furchtbar, furchtbar bange! Sie wissen, wegen der Demyse! Die dumme Gans, die Kelly, hat etwas ausgeplappert wegen dem Tagebuch und nun sucht es Dr. Regen überall, im ganzen Hause. Ich



Cheatertag-Passagierflüge vom 4. Oktober 1925, vom Belpmoos aus.  
Die beiden Basler Flugzeuge C. 15. 125 und 151 in Bern-Belpmoos.  
Pilot Koepke.