

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

Band: 1 (1911)

Heft: 39

Artikel: Die Berner Fliegerstage : 14., 15. und 16. Oktober 1911

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-640150>

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: 14.01.2026

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

terte Mett wird es schon in diesem Jahre tun) die Mutteranstalt überflügelt haben.

Und nun noch einen kurzen Blick auf die ärztliche Statistik. Sie verzeichnet 72 Tuberkulose-Kranke, 46 Lungen- und Knochen-Kranke (nicht tuberkulös), 154 an Gehirn- und Rückenmarkleiden Erkrankte, 64 mit chronischem Rheumatismus und Gicht, 15 mit Krebs, Sarkom und Geschwulsten, 19 Herzkrank, 18 mit Beingeschwüren, 52 an Altersschwäche Kranke und 55 mit verschiedenen andern Gebrechen Behaftete.

Man wird zugeben, daß diese Zahlen eine ergreifende Sprache sprechen. Stellt man sich zunächst all diese armen Kranke in ihrer Hüllosigkeit und Verlassenheit in dem Zustande vor, wie er vor dem „Gottesgnad“ Werk bestand: in den Hütten der Armen auf elendem Lager, den Angehörigen zur Last und zur Dual, oft schrecklich vernachlässigt, mit eiternden Wunden, die niemand pflegte, halbe, ganze Tage

sich selbst überlassen, gar Hunger leidend — fürwahr ein jämmerlicher Zustand. Und heute? Wer dem Glauben an das Gute, an die menschliche Liebe und an echt christliche Gemüttung verloren hat, der mache einen Besuch in Beitenwil oder in einer der Tochteranstalten. Durch die hohen lustigen Sähle wandernd, wo in Lehnsstühlen und sauberen Betten zufrieden Kranke ruhen, denen man die Not des Alltags von den schwachen Schultern genommen hat und denen die sanfte Pflegerhand die Leiden mildert; über die kiesbestreuten Gartenwege schreitend, wo lachende Kinder spielen und Greife an Krücken humpeln, um ihr Plätzchen an der Sonne aufzusuchen — da muß er den verlorenen Glauben wieder finden. Er wird mit leichterem Herzen, wohl auch mit leichterem Beutel von dannen ziehen, als er gekommen ist. Denn erhebender und befriedigender ist kein Erleben als dies, eine edle Tat erkannt zu haben und Gutes zu tun. H. B.

Die Berner Fliegertage

14., 15. und 16. Oktober 1911.

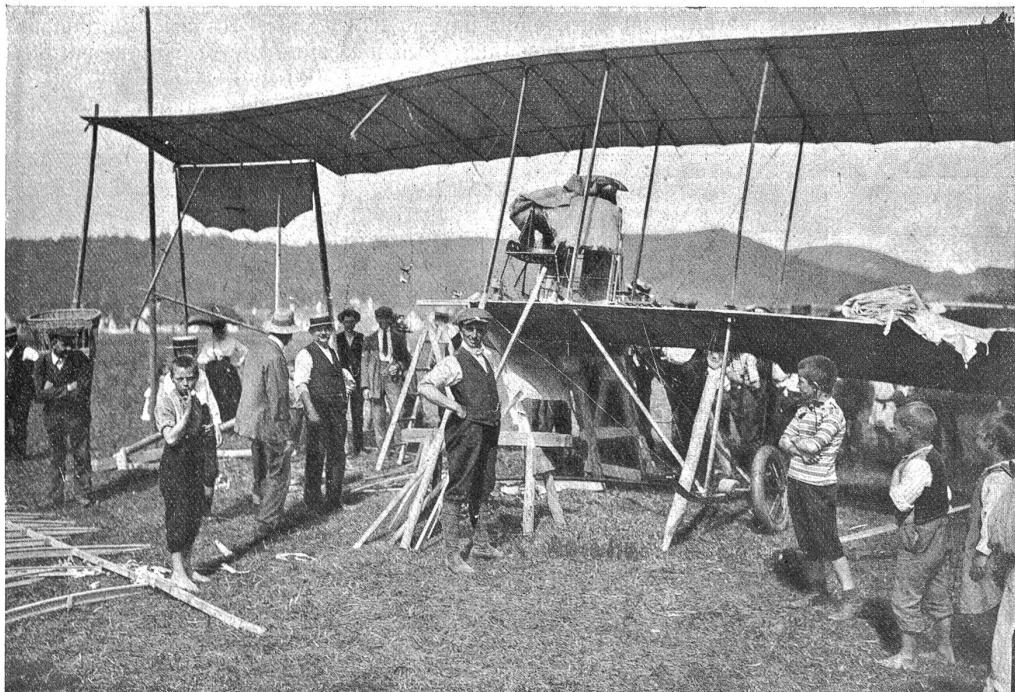
Die kühnsten Mutmaßungen über die künftige Entwicklung der Aviatik darf man heute nicht mehr als Utopien bezeichnen. Man spricht heute schon von regelmäßigem Luftpostdienst; Luftdrohschen sind schon da; schon fährt man zu vier und mehr auf dem gleichen Fahrzeug durch die Luft; warum sollten es später nicht ein Dutzend, nicht Hundert, nicht Tausend werden? Die lenkbaren Luftschiffe finnen auf neue große Taten. Zeppelin will zum Nordpol fahren. Anfangs des Jahres 1912 soll ein eignes konstruiertes Fahrzeug, das Luftschiff „Suchard“, so genannt nach dem Hauptförderer des Unternehmens, dem Chef der schweizerischen Chocoladefabrik in Serrièr, seinen Flug über den Atlantischen Ozean antreten. Und diesmal rechnet man darauf, daß das Flugschiff in 5—6 oder in höchstens 7—10 Tagen sein Ziel erreichen werde. Dann wird sich nur wiederholen, was die Geschichte vor und nach Columbus je und je gelehrt hat:

einer macht's vor und die andern machen's nach. Weltfahrzeug wird das Luftschiff werden. Es braucht die Zukunftsmenschheit nur noch Luftstädte zu bauen. — Luftsantorien für Lungenkranke sind schon vorgeschlagen worden — und dann soll einer noch von „Luftschlössern“ reden mit verächtlichem Beiflange! Der muß dann zum mindesten schon beifügen, daß er mit „Luft“ das Baumaterial und pardon! nicht etwa den Bauplatz meine.

Doch bleiben wir auf realen Boden. Ein kurzer Überblick über die aviatischen Ereignisse des laufenden Jahres mag genügen, um die Behauptung zu beweisen, daß sich die Eroberung der Luft in raschem Tempo vollzieht.

An der Spitze der europäischen Veranstaltungen im Flugsport steht in Hinsicht auf die Preise, die zu erringen waren (442,000 Mark insgesamt), der deutsche Rundflug. Ihm folgen der europäische Rundflug (300,800 Mark), der englische Rundflug (204,000 Mark) und die beiden „Rennen“ Paris-Rom und Paris-Madrid (je 120,000 Mark). Der glücklichste Pilot in finanzieller Beziehung war der Franzose Beaumont. In drei dieser Flüge gewann er die ersten Preise, insgesamt Fr. 511,600. Glück hatten entschieden auch die 11 Piloten, die am 3. Juli über den Kanal flogen, Glück insofern, als keiner von ihnen wie Cecil Grace die Richtung verlor und in der Wasserwüste verscholl. Acht von ihnen flogen den gleichen Weg am 5. Juli wieder zurück. Das war bei Ablauf des europäischen Rundfluges, an welchem Beaumont die Strecke von 1600 km in 10 Etappen und in 58 Stunden 36 Minuten zurückgelegt hat.

Mit diesen Schnelligkeits- und Dauerrekorden halten die Höhenrekord-Schritte.



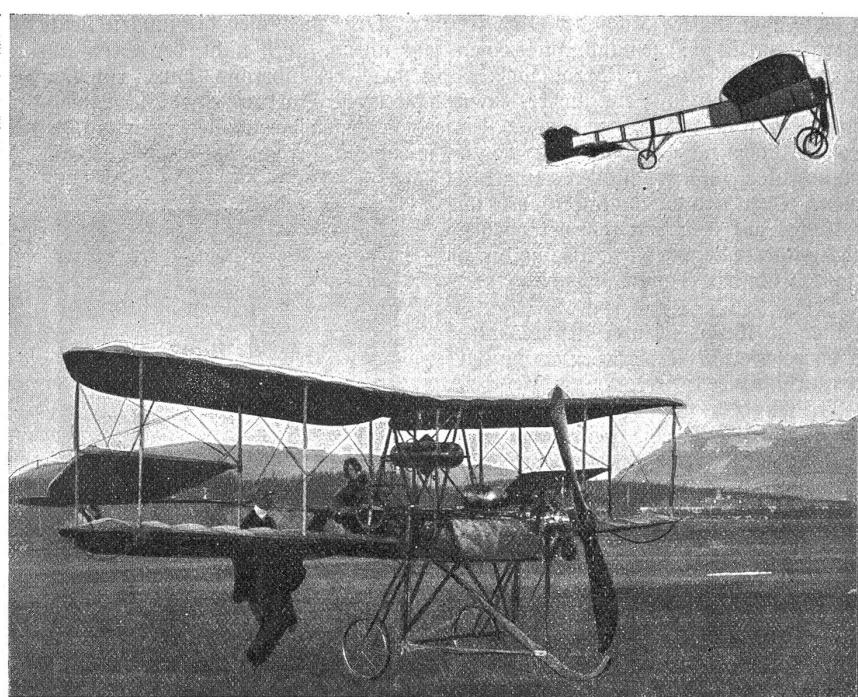
Hans Schmid von Baden, ein erfolgreicher Pilot, der am diesjährigen Berner Flugmeeting teilnimmt, bei der Reparatur seines beschädigten Zweideckers.

Im August war man 3350 m hoch gekommen. Am 4. September schlug der Pilot Garros diesen Höheweltrekord mit 4250 m.

Klein steht hinter diesen Zahlen die Aviatik in der Schweiz da. Ueber ein paar Flugmeetings sind wir noch nicht hinausgekommen. Dübendorf und Rheinfelden hatten einen guten Erfolg, St. Gallen endigte, wie bekannt, mit einem kläglichen Fiasko. Indessen besitzt die Schweiz doch auch schon eine stattliche Anzahl gewandter Flieger, die z. B. auf recht respektable Leistungen zurückblicken können. Der Genfer Armand Dufaux hat den Flug über den Genfersee gewagt. Oberleutnant Real, hat als erster Schweizer einen längeren Ueberlandflug Darmstadt-Basel 273 km ausgeführt. Sein Plan, über den Jura hinüber nach Bern zu fliegen, ist bekanntlich durch den Unfall bei Läufelstingen vereitelt worden. Taddeoli, den wir in Bern schon kennen lernten, flog im Mai von Genf nach Lausanne (60 km). Im Juni sodann überflog der junge Grandjean den Neuenburgersee auf einem Eindecker eigener Konstruktion. Die beiden Aviatiker Dufaux und Wyss machten ihm die Leistung bald nach.

Sie unternahmen noch im gleichen Monat Juli den Ueberlandflug Avenches-Genf (110 km). Zu diesen vier jetzt genannten Piloten, die wir dieses Jahr in Bern sehen dürfen, gesellt sich als fünfter der Badener Pilot Hans Schmid.

Sie alle sind also Schweizer, und so trägt das diesjährige Berner-Fliegen ganz den Charakter einer schweizerischen Veranstaltung. Die Qualität dieser Aviatiker verbürgt uns Leistungen, auf die wir gespannt sein dürfen.



Zur Erinnerung an das letzjährige Flugmeeting in Bern.
Taddoli bewundert den Flug seines Kollegen Sailloubaz.



Berner Wochenchronik

Bundesstadt

† Leo Roth.

Am 3. Oktober letzthin starb nach kurzem Krankenlager im Alter von 57 Jahren ein stiller Bürger unserer Stadt: Herr Leo Roth, gewesener Weinhandels- und Mitteilhaber der Firma Roth & Reinhardt am Bollwerk. Aus seinem Lebensgang, den wir nachstehend nur kurz andeuten wollen, ist nicht Mannigfaltiges zu erzählen, aber vielen, wenn sie sein Bildnis hier wiedersehen, wird er eine bekannte Persönlichkeit sein, den sie auf seinen Spaziergängen durch die Stadt oder zu seinen Lieblingen, den Hirschen im Park, begegnet haben. Seine Liebe zu den Tieren war unter seinen Freunden bekannt und es wird erzählt, daß er seinen Hirschen lange Zeit jeden Morgen, im Sommer wie im Winter, seinen Besuch abstattete und ihnen Leckerbissen brachte. Aber auch gegen seine Mitmenschen hatte

Roth das Herz am rechten Fleck; er tat Gutes, wo er konnte, in stiller unauffälliger Weise und ohne große Worte darüber zu verlieren. So hat er sich ein

Andenken gesichert, das lange über sein Grab hinausdauern wird.

Leo Roth wurde am 25. Juli 1854 in Grächen als Sohn des Herrn Fritz Roth Gutsbesitzers und Weinhandlers geboren. In Schüpfen besuchte er die dortige Sekundarschule und als die Eltern später nach Bern übersiedelten, machte er in der Firma Desterle & Cie. eine dreijährige Lehrzeit durch. Seine Jahre in der Fremde verlebte er in Reims, um nach seiner Rückkehr in das Geschäft seines Vaters, der Weinhandlung F. Roth-Rosat, einzutreten. Dieses Geschäft übernahm er, nachdem der Vater sich in den Ruhestand begab, mit seinem Associé F. Reinhardt und führte es unter der Firma Roth & Reinhardt nach den väterlichen Traditionen weiter, bis ihn der unerbittliche Tod recht frühzeitig von seinem Wirkungskreise abrief.

Z.

Stadttheater.

„Bunbury.“ Das Publikum amüsierte sich köstlich über Oskar Wildes „triviale Komödie“. Und doch wurde



† Leo Roth, gew. Weinhandler.