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

Kunst

Band: 1 (1911)

Heft: 39

Artikel: Die Berner Fliegertage: 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: 18.10.2025

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

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

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

Man wird zugeben, daß diese Zahlen eine ergreisende Sprache sprechen. Stellt man sich zunächst all diese armen Kranke in ihrer Hüsselst 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 Qual, oft schrecklich vernachlässigt, mit eiternden Wunden, die niemand pslegte, halbe, ganze Tage

sich selbst überlassen, gar Hunger leidend — fürwahr ein jammervoller Zustand. Und heute? Wer dem Glauben an das
Gute, an die menschliche Liebe und an echt christliche Gesinnung verloren hat, der mache einen Besuch in Beitenwil
oder in einer der Tochteranstalten. Durch die hohen luftigen
Sähle wandernd, wo in Lehnstühlen und saubern Betten
zusrieden Kranke ruhen, denen man die Not des Alltags
von den schwachen Schultern genommen hat und denen die
sanstenwege schreitend, wo lachende Kinder spielen und Greise
an Krücken humpeln, um ihr Plätzchen an der Sonne aufzusuchen — da muß er den verlornen Glauben wieder sinden. Er wird mit leichterem Herzen, wohl auch mit leichterem
Beutel von dannen ziehen, als er gekommen ist. Denn
erhebender und beseligender ist kein Erleben als dies, eine
edle Tat erkannt zu haben und Gutes zu tun.

Die Berner Fliegertage

14., 15. und 16. Oktober 1911.

Die kühnsten Mutmaßungen über die künstige Entwicklung der Aviatik darf man heute nicht mehr als Utopien bezeichnen. Man spricht heute schon von regelmäßigem Luftpostdienst; Luftdroschken sind schon da; schon fährt man zu vier und mehr auf dem gleichen Fahrzeug durch die Lust; warum sollten es später nicht ein Dußend, nicht Hundert, nicht Tausend werden? Die lenkbaren Luftschiffe sinnen auf neue große Taten. Zeppelin will zum Kordpol sahren. Ansangs des Jahres 1912 soll ein eignes konstruiertes Fahrzeug, das Luftschiff "Suchard", so genannt nach dem Hauptschere des Unternehmens, dem Chef der schweizerischen Chokoladeschwist in Serrière, seinen Flug über den Atlantischen Dzean antreten. Und diesmal rechnet man darauf, daß daß Flugschiff in 5—6 oder in höchstens 7—10 Tagen sein Ziel erreichen werde. Dann wird sich nur wiederhoten, was die Geschichte vor und nach Columbus je und je gesehrt hat:

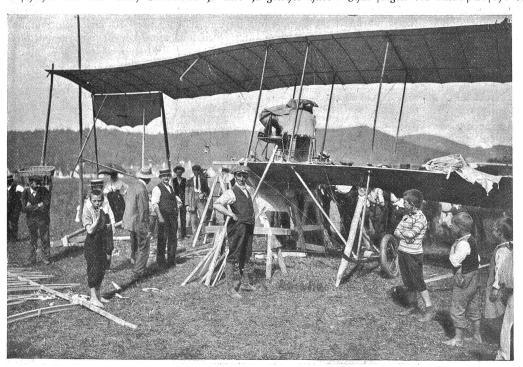
einer macht's vor und die andern machen's nach. Weltsfahrzeug wird das Luftschiff werden. Es braucht die Zustunftsmenschheit nur noch Luftstädte zu dauen. — Luftsanatorien für Lungenkranke sind schon vorgeschlagen worden — und dann soll einer noch von "Luftschlössern" reden mit verächtlichem Beiklang! Der muß dann zum mindesten schon beisügen, daß er mit "Luft" das Baumaterial und pardon! nicht etwa den Bauplat meine.

Doch bleiben wir auf realem Boden. Ein kurzer Uebersblick 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 Spike 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 Kundflug (300,800 Mark),

der englische Rund= flug (204,000 Mark) und die beiden "Kennen" Paris-Rom und Paris-Madrid (je 120,000 Mark). Der glücklichste Pilote in finanzieller Beziehung war der Franzose Beaumont. An den die bieser Flüge gewann er die ersten Preise, inse gesamt 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 zurürk. Das war bei Anlaß 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 Höhenrekorde Schritt.

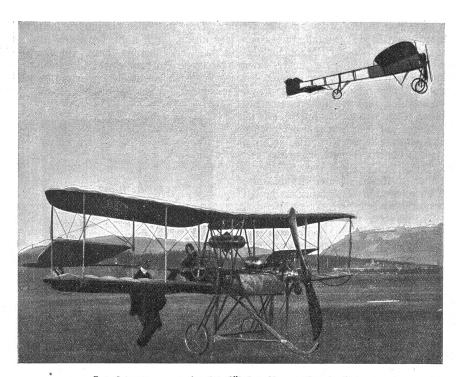


Bans Schmid von Baden, ein erfolgreicher Pilot, der am diesjährigen Berner Slugmeeting teilnimmt, bei der Reparatur seines beschädigten Zweideckers.

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 besitht die Schweiz doch auch schon eine statt-liche Anzahl gewandter Flieger, die z. Z. auf recht respektable Leistungen zurückblicken können. Der Genfer Armand Dufaux hat den Flug über den Genfersee gewagt. Oberleutnant Real, hat als erster Schweizer einen längern Ueber= landflug Darmstadt=Basel 273 km auß= geführt. Sein Plan, über den Jura hinüber nach Bern zu fliegen, ift be-kanntlich durch den Unfall bei Läufelfingen 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 Durafour und Wyß

machten ihm die Leiftung bald nach. Sie unternahmen noch im gleichen Wonat Juli den Ueberlandflug Avenches-Genf (110 km). Zu diesen vier letztgenannten Piloten, die wir dieses Jahr in Bern sehen dürsen, gesellt sich als fünster der Badener Pilot Hans Schmid.



Zur Erinnerung an das letztjährige slugmeeting in Bern. Caddeoli bewundert den slug seines Kollegen Sailloubaz.

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



Bundesstadt

† Leo Roth.

Am 3. Oktober letthin starb nach furzem Krankenlager im Alter von 57 Jahren ein stiller Bürger unserer Stadt: Herr Leo Roth, gewesener Weinhändler und Mitteilhaber der Firma Roth & Kheinhardt am Bollwerk. Aus seinem Lebenszgang, den wir nachstehend nur kurz andeuten wollen, ist nicht Mannigsaltiges zu erzählen, aber vielen, wenn sie seine Bildnis hier wiedersehen, wird er eine bekannte Persönlichkeit sein, den sie aus seinen Spaziergängen durch die Stadt oder zu seinen Liedlingen, den Hirchen im Park, begegnet haben. Seine Liede 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

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



† Leo Roth, gew. Weinhändler.

Roth das Herz am rechten Fleck; er tat Andenken gesichert, das lange über sein Gutes, wo er konnte, in stiller unauf- Grab hinausdauern wird.

Leo Noth wurde am 25. Juli 1854 in Grächwil als Sohn des Herrn Friz Roth Gutsbesitzers und Weinhändlers geboren. In Schüpfen besuchte er die dortige Setundarschule 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 Keims, um nach seiner Kücksehr in das Geschäft seines Vaters, der Weinhandlung F. Noth-Rosat, einzutreten. Dieses Geschäft übernahm er, nachdem der Vater sich in den Ruhestand und führte es unter der Firma Noth & Reinhardt nach den bäterlichen Traditionen weiter, dis ihn der unerbittliche Tod recht frühzeitig von seinem Wirtungstreise abrief.

Stadttheater.

"Bunbury." Das Publikum amüfierte fich köftlich über Oskar Wilbes "triviale Komödie". Und doch wurde