

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 12 (1922)
Heft: 2

Artikel: Zwöi bärndütschi Gschichtli
Autor: Dietiker, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-633748>

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

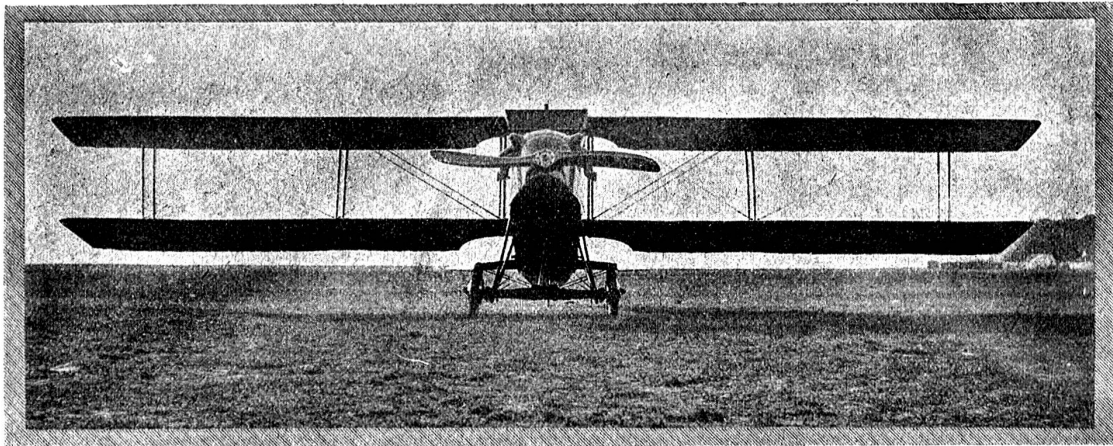
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 20.01.2026

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



Der Campier-Apparat als Flugzeug.

Flieger sagt, d. h. ihre Wirkung auf den Flug unschädlich gemacht, so wird dieselbe Bde jetzt ausgenützt. Bisher zog der Motor das Flugzeug durch die bewegte Luft, vernichtete dabei die in der Luftströmung lebende Energie, welche jetzt ausgenützt wird. Von dem Grade der Ausnützung hängt die Bedeutung des Segelflugzeuges ab.

Es ist verständlich, daß die Art des Fliegens nicht unwesentlich von der mit einem Motorflugzeug abweicht. Das Segelfliegen muß erst ganz langsam erlernt werden. Eine Umstellung bisheriger Anschauungen ist nötig. Das ist mit der Grund, weshalb gerade von Seiten der Fachleute die Möglichkeit des Segelfluges angezweifelt wurde. Die letzten deutschen Versuche haben aber das Mißtrauen beseitigt. Selbst auf Seiten der früheren Feinde Deutschlands werden Segelflugversuche im Sommer 1922 re-anstaltet. Obwohl man gerade in diesen Kreisen am meisten Interesse hat für den Motorflug nach altem Muster einzutreten, da man über eine Unmenge alter, z. T. abgegebener deutscher Flugzeuge verfügt.

Die Bedeutung des motorlosen Segelfluges ist heute noch nicht in ihrer ganzen Größe zu übersehen. Es wäre falsch, zu glauben, daß nun bereits ein Luftverkehr mit motorlosen Flugzeugen aufgenommen werden könnte, oder daß dem Segelflug irgendwelche militärische Bedeutung beizumessen wäre. Bis heute handelt es sich lediglich um Versuche und es wird noch einige Zeit vergehen, bis aus allen Erfahrungen die letzten technischen Folgerungen gezogen sind. Wenn wir an die Luftstraßen, welche sich weitverzweigt über den Globus ziehen, denken, erscheint es nicht ausgeschlossen, daß eine Ausnützung jener regelmäßigen Passate und Monsune usw. möglich wird, in ähnlicher Weise wie auch die Segelschiffahrt bestimmte Seestrecken ausnützt. Vielleicht wird das kommende Segelflugzeug einen schwachen Hilfsmotor an Bord führen, um den Flug auch bei Windstille durchzuführen. Sicher aber ist, daß sich die bisher gewonnenen Segelflugerfahrungen heute bereits nutzbringend bei der Konstruktion unserer Motorflugzeuge verwerten lassen. Auch hier sind wir noch nicht am Ende der Entwicklung.

Nachricht der Redaktion: Der Segelflug ist berufen, ein höchst interessanter Sport zu werden, der wirtschaftlich weiteren Kreisen zugänglich ist, ausgezeichnet zum Motorfliegen Vorbildet und befruchtend auf die Entwicklung des wirtschaftlichen Kleinflugzeuges wirkt. Er ist an bergigen Gelände gebunden, da die Flüge durch einen Gleitflug eingeleitet werden, dem möglichst ein Höhenzugewinn durch Ausnützung aufsteigender Luftströme folgen soll. Aufsteigende Luftströme finden sich wieder besonders in bergigem Gelände — die Schweiz ist also ein, für diesen neuen Sport äußerst geeignetes Gebiet.

Aus diesem Grunde hat die Sektion Mittelschweiz des Schweiz. Aeroklubs sich entschlossen, die Einführung des neuen Sportes durch Veranstaltung eines Anfängerkurses im motorlosen Flug zu erleichtern. Dieser Kurs findet vom 15. Februar bis 15. März 1922 in Ostend unter Leitung des in der Rhön erfolgreichen Segelfliegers Pelzer statt und schließt mit einem Wettbewerb der Schweizer Teilnehmer um den Wanderbecher der Sektion Mittelschweiz.

Das fliegende Automobil.

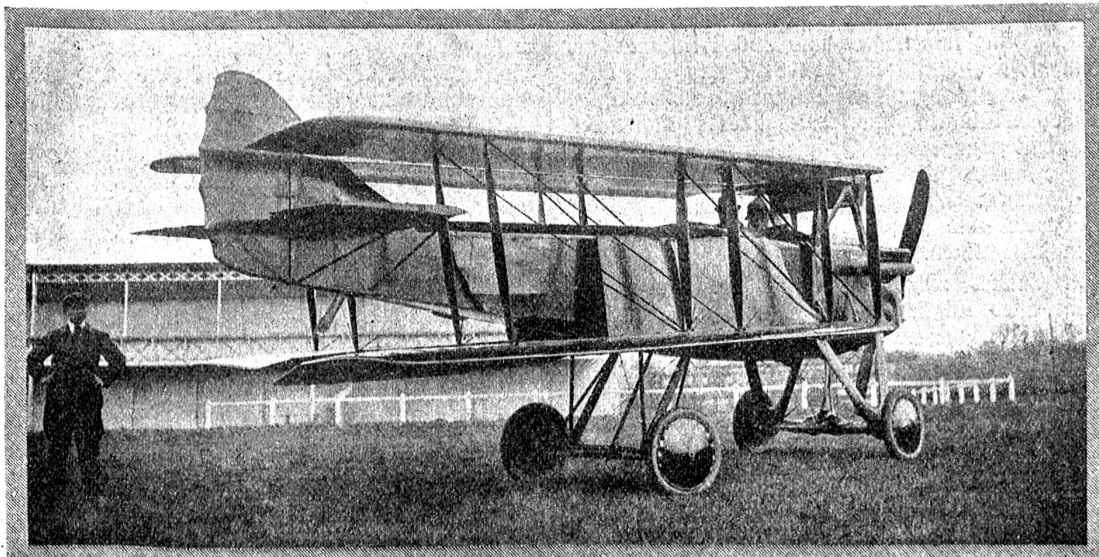
Das Problem, in einem Apparat Automobil und Flugzeug zu vereinigen, scheint ein Franzose nunmehr praktisch gelöst zu haben. In Buc bei Versailles ist Campier mit seinem Flugzeug aufgestiegen, hat bei der Porte Maillot gelandet und ist auf der Straße mit demselben Flugzeug durch die Avenue de la Grande Armée und die Champs-Élysées nach dem Grand Palais gefahren, um den Apparat im Stand der Flugzeugausstellung unterzubringen. Wie das Amphibium aussieht, läßt sich am besten aus unsern beiden Bildern erkennen. Als Flugzeug hat die Maschine durchaus nichts Abnormes. Es ist ein Zweidecker mit zwei Sitzen in Tandemanordnung und vorn befindlicher Schraube und zweirädrigem Landungsgestell, also der gewöhnliche Typ eines Flugzeugs. Angetrieben wird der Apparat für die Fortbewegung in der Luft durch einen 300 PH Hispano-Suiza-Motor, der direkt auf die Schraube wirkt. Was man auf dem ersten Bilde nicht sieht, kommt erst zur Verwendung, wenn aus dem Vogel ein Vierfüßler gemacht wird. Erstens wird ein zweites, im Rumpf verstecktes Räderpaar durch einen Hebeldruck heruntergelassen, zweitens demontiert man die Enden des Höhensteuers, und drittens faltet man die Tragflächen seitlich zurück, daß sie sich dem Rumpf wie Schmetterlingsflügel anschmiegen, und das Automobil ist fertig. Zum Anfahren braucht man, wie beim Automobil, einen kleinen Anlassermotor, der den großen Flugzeugmotor in Bewegung setzt, von dem die Kraft zur eigentlichen Fortbewegung geliefert wird. Natürlich ist auch ein Getriebe vorhanden, das drei Geschwindigkeiten und einen Rückwärtsgang aufweist. In der jetzigen Form hat das Zwitterding wohl noch keine große praktische Bedeutung; möglicherweise wird sich aber daraus eine vereinfachte Form entwickeln, die eine viel allgemeinere Verwendung des Flugzeuges ermöglicht dadurch, daß die Dimensionen des Apparates reduziert werden können und man sein Flugzeug nicht für teures Geld in einem großen Hangar weit draußen vor der Stadt unterbringen muß, sondern von zu Hause aus wegfahren kann. Vielleicht aber wird das fliegende Automobil schon in nächster Zeit in überseeischen Ländern, wo gleich außerhalb der Städte die Landstraße aufhört, als Verkehrsmittel eine gewisse Rolle spielen. („Schweizer Sport“.)

Zwei bärndütschi Gschichtli.

Vom Walter Dietiker.

I. E Sunntignamittag vo der Mueter.

Es isch müüsilichstill i der Schtube. Nume ds Liddad ghört me vo der Uhr a der Wand — si louft halt, d'Zyt — und duß i der Höchi flüge langsam dlinni Wulle verby.



Der Campier-Apparat als Automobil.

D'Mueter het ne zuegluegt, wie me's öppe macht, we's Sunntig isch und me derwil het, und het i Gedanke-n-o zrüdbletteret i-n-ihrem Läbe. Drüber isch si ygnidit im Schtuel am Fänschter — aber d'Wulke-n-und d'Erinnerunge hei sed nid schtill und gange wyter düre Troum vo der Mueter: Ganz i der Wyt flügt es zarts glänzigs Wülkli. Es tropfet fasch vo Guld. Ueber ne Matte voll luter schöni Blueme flügt's und d'Bögeli singe. Der Mueter humnt's vor — si weiß nid warum — si kenni das Wülkli: so guldig im Gmüet isch's ere einisch sälber gsi — i der Jugendzjt. Die lit o so wyt zrüd mit ihrem guldige Glanz, und denn isch ere d'Wält o vordho wie ne bluemigi Matte voll Gang... D'Mueter lächlet im Troum und isch im Geischt wieder es Chind. Und schtill isch's i der Schtube, nume ds Tidttad ghört me vo der Uhr — si louft halt d'Zyt...

Ds guldige Wülkli vergeit, es wird wñh und schleierig und höch flügt es, höch am Himmel. Under ihm sunnet sed e schöni Schtadt mit erkerige Hüser und höche Türm. Immits i der Schtadt schteit breit e groözi Kirche mit wyt offene Türe. D'Orgele tönt und e Hochzjt geit i ds Wänschter. E verklärte Andacht lüüchtet vom alte Gisch und i der Schtube wird es fasch no schtiller. Me ghört nume ds Tidttad vo der Uhr — si louft halt, d'Zyt...

Duñ het es derwile-n-afa fñschtere und ds Wülkli wird wieder gröher und schwarz — fasch wie ne Sarg im Truurfloz. Ganz langsam humnt d'Wulke, immer näher, und langsam wie si cho isch geit si verbn. Duñ schlat e Rägetropp a ds Fänschter und us de-n-Duge vo der Mueter tropfet's o. Es lit allwäg öpper Liebs i däm Sarg. Aber der Uhr isch es gñch, si chehrt sed nid dra: „Tidttad“ macht si i eim furt — si louft halt, d'Zyt. D'Mueter süüfzet. Us der Räbeschtube, wo si a me-n-e Brief gschribe het, humnt hübscheli d'Tochter cho luege, was es gäb. „Was heisch?“ fragt si, „troumisch?“ Und si fahrt der Mueter mit der weiche Hand über di wyke Haar. Der Mueter tuet's wohl, si erwachet, bsinnt sed nadina, wo si isch und luegt d'Tochter dankbar a. „Es humnt eim hummlich“, seit dā Bliä, „we-n-eim liebi Händ di fñschtere Tröum verschüüche.“ Und wo si gseht, daß es scho nümme ganz heiter isch i der Schtube, fragt si fasch erschrode: „Es was isch ächt o für Zyt?“ Und d'Tochter antwortet: „E was halt Abe worde. Aber häb di nume schön schtill,“ wehrt si ab, wo d'Mueter wott uffschta, „d'Rue isch der wohl z'gonne,“ und geit use-n-i d'Chuchi, ga der Caffe machde.

I der Schtube-n-isch es wieder schtill. Me ghört nume-n-öppe d'Tochter hantiere nebedra i der Chuchi und ds Tidttad vo der Uhr — si louft halt, d'Zyt...

II. Cha der Liebgott Bärndütsch?

Es het gschneit. D'Grosmueter isch i der warme Schtube-n-im Lähnsstuel gsässe-n-am Fänschter und het usgluet. „D'Schtärne chöme zue-n-is“, het si gseit. „Wi lang no, und i mache ne e Gägebuech: de blybe si dobe und i gange-n-ufe. Was meinich, verschteit me mi ächt dert? Wäge me ghört i der Childe ja geng nume schriftdütsch bäte-n-und singe, und einisch — vor mängem Jahr — ha-n-i sogar e latinisch Mäñ ghört. Cha der Liebgott de nid Bärndütsch? Die Frag isch mer scho mänglich dür e Chopf gange. I wär übel dra. Mit em Schriftdütsch bi-n-i schier us der Uebig cho — und Latinisch! E Grosmueter! I ha doch mir Lätig geng uf bärndütsch hätet, ha mi uf bärndütsch gfröit und uf bärndütsch briegget, we het müesse briegget si — und das alles für nüt?“ Und ds Grosmueteri het d'Händ uf der Schos gfaltet und het vor sed hi gsinnet.

Es paar Tag druuf bi-n-i wieder zur Grosmueter cho. Si isch ygnidit gsi im Schtuel und isch nid erwachet. Dusse si wieder Schneeschträge gfallte, ganz hübscheli und langsam, me het fasch nid gwüñt, chöme si abe-n-oder gange mit use. Die alte Lippe hei öppis gmürmelet, wi we si mit öpperem täte prichte — süsch isch es chilschschtili gñ i der Schtube. E heitere Friede het uf em liebe Gisch glüüchtet, e Friede, wo tief vo inne-n-use cho isch. I ha d'Grosmueter fasch andächtig agluegt und ha für mi sälber dānt: Wohl, wohl, Grosmueter, der Liebgott cha Bärndütsch — jek weiß is!

Cannes.

Die interessanteste Nachricht aus der politischen Welt war wohl die Neußerung der Berlinerindustrie, wonach sie befürchtete, durch die englische Hilfe, welche die Mark wieder in die Höhe bringen könnte, mühte die deutsche Konkurrenzfähigkeit auf dem Weltmarkt vernichtet werden. Grot-skere kann man sich nicht denken als dies: Der unter die Räder Gefallene fürchtet sich vor dem barmherzigen Samariter, weil seine Hilfe ihn — brotlos machen muß.

Das sollte blühartig die wirklichen Probleme beleuchten und den Alliierten zeigen, wie ihre jehigen Pläne in Cannes nichts nützen, weil sie immer um die Hauptsache herum streichen, um das wirkliche Opfer, welches bloß in der Finanzierung des Gefallenen, in seiner Instandsetzung zum Handelsaustausch bestehen kann. Man hat nun beschloßen, Deutschland werde in den nächsten Jahren weniger zu zahlen haben: 1922 im Ganzen 700 Milliarden Mark in Gold,