

**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**

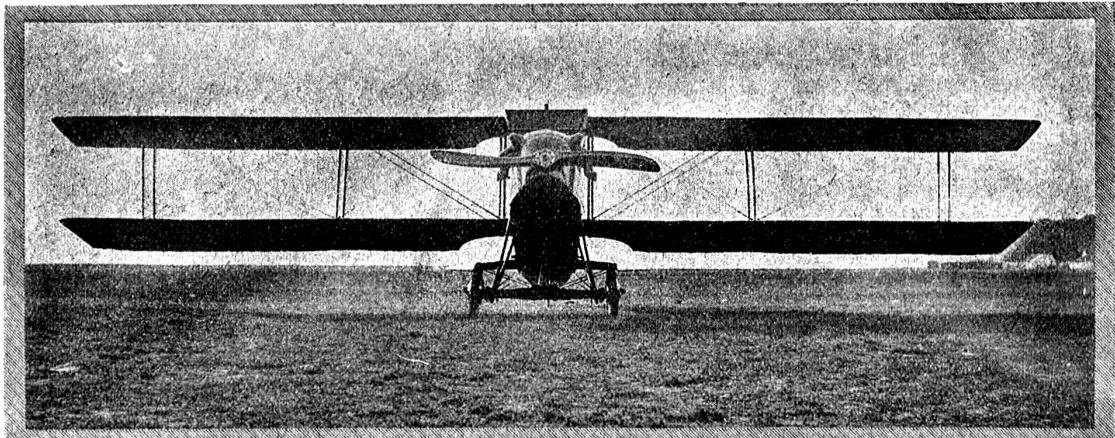
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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 Böe 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 unwe sentlich 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 angezeifelt wurde. Die letzten deutschen Versuche haben aber das Misstrauen beseitigt. Selbst auf Seiten der früheren Feinde Deutschlands werden Segelflugversuche im Sommer 1922 voranstaltet. 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 reizmäßigen Passate und Monsune usw. möglich wird, in ähnlicher Weise wie auch die Segelschiffahrt bestimmte Seestraßen 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.

Nachschrift der Redaktion: Der Segelflug ist berufen, ein höchst interessanter Sport zu werden, der wirtschaftlich weiteren Preisen zugänglich ist, ausgezeichnet zum Motorfliegen vorbildet und befriedend auf die Entwicklung des wirtschaftlichen Kleinflugzeuges wirkt. Er ist an bereites Gelände gebunden, da die Flüge durch einen Gleitflug eingeleitet werden, dem möglichst ein Höhengewinn durch Ausnützung aufsteigender Luft über folgen soll. Aufsteigende Luftströme finden sich wieder besonders in bereitem Gelände — die Schweiz ist also ein, für diesen neuen Sport äußerst geeignetes Gebiet.

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

## Das fliegende Automobil.

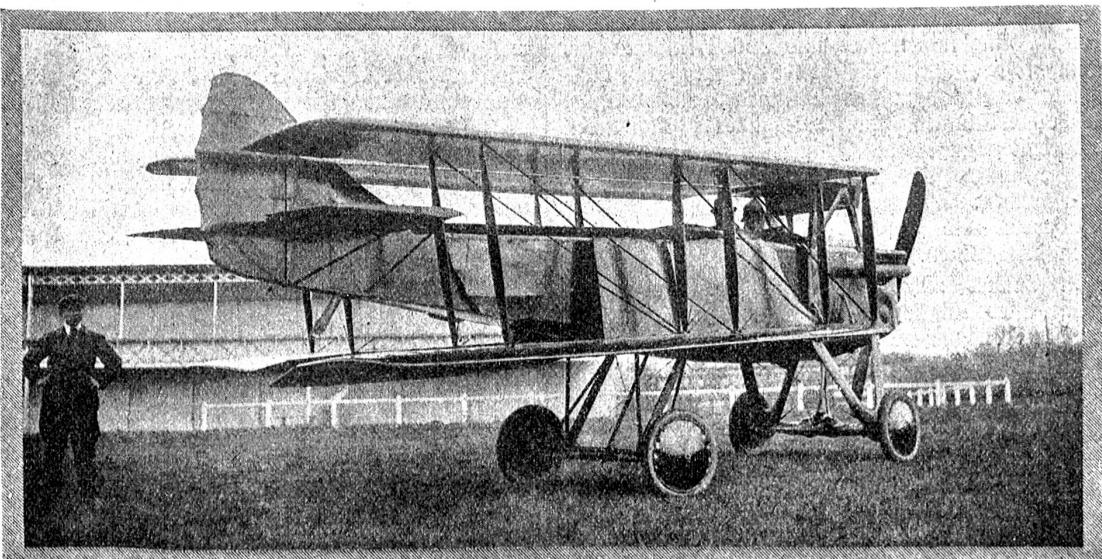
Das Problem, in einem Apparat Automobil und Flugzeug zu vereinigen, scheint ein Franzose nunmehr praktisch gelöst zu haben. In Buc bei Versailles ist Tampier mit seinem Flugzeug aufgestiegen, hat bei der Porte Maillot gelandet und ist auf der Straße mit demselben Flugzeug durch die Avenue de la Grande 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 unseren 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 Rumpf ein Vierfänger gemacht wird. Erstens wird ein zweites, im Rumpf verstecktes Räderpaar durch einen Hebedruck heruntergelassen, zweitens demonstriert 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 praktische Bedeutung; möglicherweise wird sich aber daraus eine vereinfachte Form entwenden, 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“).

## Zwoi bärndütschi Gschichtli.

Vom Walter Dietiker.

### I. E Sunntignamittag vo der Mueter.

Es isch müüslischill i der Schtub. Numme ds Tictac ghört me vo der Uhr a der Wand — si louft halt, d'Int — und duß i der Hööchi flüge langsam chlyni Wulke verbn.



Der Campier-Apparat als Automobil.

D'Mueter het ne zuegluegt, wie me's öppen macht, we's Sunntig isch und me derwil het, und het i Gedanke-n-o zrückletteret i-n-ihrem Läbe. Drüber isch si vgnicht im Schtuel am Fänschter — aber d'Wulfe-n-und d'Erinnerunge hei sech nid schtill und gange wpter düre Troum vo der Mueter: Ganz i der Wyti flügt es zarts glänzigs Wüllli. Es tropfet fasch vo Guld. Ueber ne Matte voll luter schöni Blueme flügt's und d'Vögeli singe. Der Mueter chunnt's vor — si weiß nid warum — si kenni das Wüllli: so guldig im Gmüet isch's ere einisch sälber gsi — i der Juggedzyl. Die lit o so wyt zrüd mit ihrem guldige Glanz, und denn isch ere d'Wält o vorcho wie ne bluemigi Matte voll Gsang... D'Mueter lächlet im Troum und isch im Geischt wieder es Chind. Und schtill isch's i der Schtube, nume ds Tidtak ghört me vo der Uhr — sie louft halt d'Zyt...

Os guldige Wüllli vergeit, es wird wyß und schleierig und höch flügt es, höch am Himmel. Under ihm sunnet sech e schöni Schadt mit erkerige Hüser und höch Türm. Smitts i der Schadt schteit breit e grohi Chirche mit wyt offene Türe. D'Orgel tönt und e Hochzyl geit i ds Münchter. E verklärli Andacht lüüchtet vom alte Gsicht und i der Schtube wird es fasch no schtiller. Me ghört nume ds Tidtak vo der Uhr — si louft halt, d'Zyt...

Düß het es derwyle-n-afa fyschtere und ds Wüllli wird wieder grözer und schwarz — fasch wie ne Sarg im Truurflo. Ganz langsam chunnt d'Wulfe, immer nächer, und langsam wie si cho isch geit si verbn. Düß schlat e Rägetrops a ds Fänschter und us de-n-Duge vo der Mueter tropfet's o. Es lit allwág öpper Liebs i däm Sarg. Aber der Uhr isch es glych, si ehert sech nid dra: „Tidtak“ macht si i ein furt — si louft halt, d'Zyt. D'Mueter süsszet. Us der Näbeschtube, wo si a me-n-e Brief gschribe het, chunnt hübscheli d'Tochter cho luege, was es gäb. „Was hesch?“ fragt si, „troumisch?“ Und si fahrt der Mueter mit der weiche Hand über di wyze Haar. Der Mueter tuet's wohl, si erwachet, bsinnt sech nadina, wo si isch und liegt d'Tochter dankbar a. „Es chunnt ein chummlig“, seit dä Blick, „we-n-eim liebi Händ di fyschtere Troum verschüüche.“ Und wo si gseht, daß es scho nümm ganz heiter isch i der Schtube, fragt si fasch erschrode: „E was isch ächt o für Zyt?“ Und d'Tochter antwortet: „Es isch halt Abe worde. Aber häh di nume schön schtill,“ wehrt si ab, wo d'Mueter wott usscha, „d'Rue isch der wohl z'gönne,“ und geit use-n-i d'Chuchi, ga der Gaffee mache.

I der Schtube-n-isch es wieder schtill. Me ghört nume-n öppen d'Tochter hantiere nebedra i der Chuchi und ds Tidtak 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 Lähnstuel gsässen-am Fänschter und het useglue. „D'Schärne chome zue-n-is“, het si gseit. „Wi lang no, und i madhe ne e Gägebuech: de blybe si dobe und i gange-n-ufe. Was meinsh, verschteit me mi ächt dert? Wäge me ghört i der Chilche ja geng nume schriftdütsch bäre-n-und singe, und einisch — vor mängem Jahr — ha-n-i sogar e latinisch Mäb ghört. Cha der Liebgott de nid Bärndütsch? Die Frag isch mer scho mängisch 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 Läbtig geng us bärndütsch hätet, ha mi us bärndütsch gfröit und us bärndütsch briegget, we het müesse briegget si — und das alles für nüt?“ Und ds Grosmüti het d'Händ us der Schos gfaltet und het vor sech hi gsinnet.

Es paar Tag druuf bi-n-i wieder zur Grosmueter cho. Si isch vgnicht gsi im Schtube und isch nid erwachet. Dusse si wieder Schneeschärne gsalle, ganz hübscheli und langjam, me het fasch nid gwüsst, chome si abe-n-oder gange mir use. Die alte Lippe hei öppis gmürmelet, wi we si mit öpperem tätte prichte — süssch isch es chilcheschtilt gsi i der Schtube. E heitere Friede het us em liebe Gsicht glüüchtet, e Friede, wo tief vo inne-n-ufe cho isch. I ha d'Grosmueter fasch andächtig agluegt und ha für mi sälber dänkt: Wohl, wohl, Grosmueter, der Liebgott ha Bärndütsch — iek 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, müßte die deutsche Konkurrenzfähigkeit auf dem Weltmarkt vernichtet werden. Grotzleres kann man sich nicht denken als dies: Der unter die Räuber Gefallene fürchtet sich vor dem barmherzigen Samariter, weil seine Hilfe ihn — brotlos machen muß.

Das sollte blitzartig die wirklichen Probleme beleuchten und den Alliierten zeigen, wie ihre jetzigen Pläne in Cannes nichts nützen, weil sie immer um die Hauptache herumstreichen, 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,