

**Zeitschrift:** Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst  
**Band:** 16 (1926)  
**Heft:** 10  
  
**Artikel:** Mittelholzers Persienflug  
**Autor:** Zulliger, Hans  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-635842>

### **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:** 15.01.2026

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



Mittelholzer und Monteur Bifegger (hinten) 3000 Meter hoch über dem Wolkenmeer beim Verlassen der Schweiz.

## Mittelholzers Persienflug.

Persien, dieses ehemals wichtige Kulturland zwischen Kleinasien und Indien, hatte langezeit bei uns nur noch seiner kostbaren Teppiche wegen einen Namen. Es ist bisher uns Europäern nicht restlos gelungen, diese wunderbaren, farbenprächtigen und unverwäschbaren Arbeiten fleißiger Weberinnen nachzuahmen. Verwundert, bezaubert und lüsternd stehen wir vor den Schaufenstern oder in der Moserschen Sammlung in unserem historischen Museum: wir beneiden die Begüterten unter uns, die sich solche Prachtsstücke von Teppichen, Wandschonern, Tischdecken und orientalischen Tüchern kaufen und damit ihr Heim ausstatten können, um es wohnlich, warm und farbenfroh zu machen. Auch wenn wir kaum zu unterscheiden vermögen, ob ein Perserteppich aus Täbris, Teheran, Schiras, Buschir, oder aus Kuristan komme, immer übernimmt uns die Schönheit der farbenbunten Stücke, die doch wieder ruhig wirken und mit dem eigentümlichen Farbensinn wilder und halbwilder Völker genial zusammengestellt sind.

Einer der Gründe, weshalb die Perserteppiche so teuer sind, ist die Abgeschlossenheit jenes fernen Landes. Ringsum ist es von hohen Gebirgen umgeben, deren Gipfel diejenigen Europas leicht um tausend Meter überragen. Persien selber liegt auf einem Hochplateau, durch seine natürlichen Randwälle geschützt gegen fremde Einflüsse, aber deshalb auch wenig bereist, ohne Handelswege, ohne bedeutende Eisenbahnen, streckenweise völlig regenarm und wüst. Es liegt in der geographischen Breite Siziliens und Südspaniens, doch sind ihm seiner hohen Lage über Meer wegen die Schneestürme nicht fremd, obschon während des Sommers die Sonnenhitze seine Steppen versengt und sie zur pflanzenlosen Wüste macht, wo die Bevölkerung nicht künstliche Bewässerungsanlagen herstellte, die von den Gebirgsbächen gespeist werden. Die Flüsse verlaufen sich im Innern des Landes in abflußlosen Binnenseen, im Sand und Gerölle.

Es sind jedoch nicht allein die Teppiche, welche heute die Aufmerksamkeit der großen europäischen Handelsländer für Persien auf sich ziehen. Der Landweg nach Indien führt dort durch, und längst rivalisierten Rußland und England um die Hegemonie in dem großen Bufferstaate. Nun sind unmittelbar vor und während des Krieges, als das Rohöl für die Schiffsfeuerung fast plötzlich zu einer

ungewohnten Bedeutung kam, die persischen Petrolgebiete und Rohstofflager neu- oder wiederentdeckt worden.

Auch die Franzosen und die Deutschen suchten mit Persien Handelsbeziehungen anzuknüpfen. Die Anlage von Eisenbahnen und großen Verkehrsstraßen eignet sich jedoch nicht. Die hohen und steilen, unwirtschaftlichen, mehrfach hintereinanderliegenden Gebirgsketten am Landesrande machen einen Tunnelbau äußerst schwer und kostspielig. Für den Kraftwagenverkehr wären die Straßen allzu kurze Zeit offen, als daß es sich rentierte, solche herzustellen. Heute besorgen meist Kamelkarawanen den Verkehr mit dem Auslande. In neuester Zeit jedoch sucht man das Land vermittelst der Flugzeuge zu erschließen. Diese ermöglichen die rasche Ueberwindung der Gebirge, wie der weiten Strecken, und was die Karawanen in einem Monat zurücklegen, das durchfliegt ein Flugzeug in dreißig Stunden.

Die Russen haben schon eine regelmäßig befahrene Strecke von Baku am kaspischen Meere nach dem persischen Hafenorte Enzeli und von dort über das Elbrusgebirge am 5670 Meter hohen Demawend vorbei nach der Hauptstadt Teheran eingerichtet. Vom kurdischen Gebirge her durchbricht dort der Fluß Kizil-Iren das Gebirge in einer wilden Schlucht, und der Mendzilpaß öffnet das Gelände in der Richtung nach der kaspischen See, bezw. gegen die Hauptstadt Persiens.

Mittelholzer, der sich durch seine Alpenflüge und Skandinavienflüge Weltruf erworben hat, erhielt von den deutschen Junkerwerkstätten den ehrenvollen Auftrag, einen Weg von Zürich über Italien-Griechenland-Smyrna-Mesopotamien-Bagdad nach Persien zu suchen.

Das Flugzeug, das ihm die Firma zu dem genannten Zwecke zur Verfügung stellte, wurde für die lange Fahrt besonders eingerichtet. Außer einer Menge von Präzisionswerkzeugen, die zur Orientierung in Raum und Zeit notwendig waren, nahmen er und sein Mechaniker Bifegger Gebirgsausrüstungen, Skier, Rucksäcke, Waffen, reichliche Vorräte an Dauerproviant, Photogeräten, Öl und Benzin mit. Das Flugzeug hatte einen besonders starken Motor von 250—280 PS. erhalten, sodaß es auch trotz der großen Belastung von über 7 Zentnern leicht zu manövrieren war.



Über den griechischen Gewässern. Im Hintergrund die kahle Berginsel Ithaka, die zweite Heimat Odysseus.



Teheran mit Schemrankette im Norden gegen das Kaspische Meer.

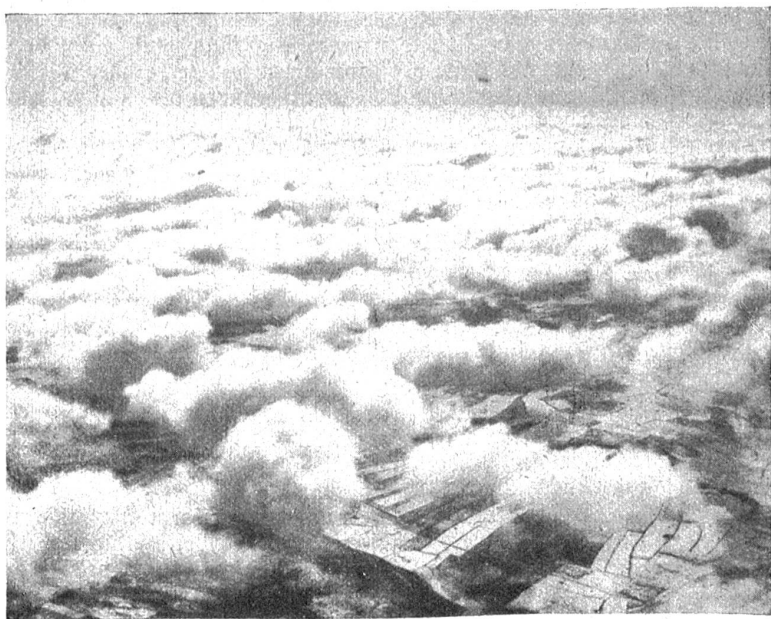
Im Wasserhangar am Zürichhorn wurden dem Flugzeuge in wochenlanger Arbeit die Schwimmer anmontiert und jede Fuge mit Schiffskitt wasserdicht verschlossen. Durch zahlreiche Probeflüge übte sich der Pilot auf seine Maschine ein, bis er sie wie ein Spielzeug sicher handhabte. Erst dann entschloß er sich zur Abreise, die sich auch deshalb verzögerte, weil die Türkei mit der Durchflug-Erlaubnis zögerte, und der Bundesrat keinen Finger rühren wollte, um dem unternehmungslustigen Luftheroberer die Reise zu erleichtern. Schließlich flog er ohne den hochobrigkeitlichen Segen auf gut Glück davon, und ohne die Antwort der Angoratürken abzuwarten. Er mußte dies auch, wenn er es mit seiner Fahrt nicht in die Regenzeit treffen wollte, die ihm im

fernen, unbekannten Lande lebensgefährlich hätte werden können.

Nur wenige Freunde nahmen von ihm Abschied, als er sich zur gewagten Tat in die Lüfte erhob. Es war am 8. Dezember 1924, über Zürich lag leichter, melancholischer Nebel. Aber bald schlüpfte das Flugzeug durch ein Loch in die strahlende Sonne. Am Tödi vorbei ging es geradenwegs nach Süden. Bald grühten die oberitalienischen Seen, und hinter den Apenninenketten glänzte ein helles Lichtband, das Mittelmeer.

Die Flieger begrüßten es freudig. Denn jetzt war man der Sorge enthoben, mit dem mit Schwimmern versehenen Apparat auf dem Lande eine Notlandung vornehmen zu müssen. In Marina di Pisa (Hafenstadt Pisas) wurde Station gemacht und neue Benzinvorräte aufgenommen. Außerst herzlich gestaltete sich die Begegnung mit den italienischen Fliegeroffizieren, die den Eidecker und das Reiseprojekt Mittelholzers bestaunten und bewunderten. Der Flug ging alsdann weiter nach Neapel, und von da aus, eine Zeitlang von zwei italienischen Fliegerkameraden begleitet, über die Adria nach Athen.

Das Wetter war trübe, als Mittelholzer von der Hauptstadt Griechenlands wieder in die Lüfte stieß, fast empfand er es als ein böses Vorzeichen. Doch, der Flug übers ägäische Meer ging ohne jeden Zwischenfall vonstatten. Die Orientierung ging trotz des ungünstigen Wetters nie verloren. Im Gleitflug sank das Flugzeug über den Hafen von Smyrna. Der Pilot suchte die Flugstation, und als er eine Anzahl Soldaten entdeckte, welche am Ufer standen und sein Flugzeug beobachteten, da landete er. Aber der Apparat blieb auf einer Sandbank stecken, zehn Meter vom Ufer entfernt. Ein türkischer Offizier befahl unseren Schweizern zu warten, bis der Arzt komme, denn schon hatten Mittelholzer und Bisegger aussteigen und an Land waten wollen.



Blick auf die anatolische Hochebene in der Gegend von Eskisehir.





In der Gegend von Ispahan. Berge von etwa 3000 Meter Höhe.

Jetzt kamen zwei türkische Savoiaflugzeuge, mit Maschinengewehren ausgerüstet, aus der Luft gestochen. Noch nahmen unsere beiden Eidgenossen an, die zwei Türken seien ihnen entgegengeflogen gewesen, um sie zu ehren, und sie hätten einander verfehlt. Aber keiner der fremden Piloten machte Miene, zu den Schweizern zu kommen. Aus einem nahen Gebäude kam vielmehr ein türkischer Soldat in Wasserstiefeln, um Mittelholzer und dann Bisegger ans Land zu tragen. Am Lande vernahmen sie, daß sie beinahe verhaftet waren. Die beiden türkischen Flieger hatten die Aufgabe gehabt, Mittelholzer zu verhindern, im Smyrnaer Hafen zu landen, denn dieser gehörte zur Kriegszone, und es hatte bis dahin kein landesfremdes Flugzeug eine Landung gewagt. Das Flugzeug wurde von der türkischen Regierung konfisziert. Es mußten Instruktionen von Angora abgewartet werden. Keiner der Schweizer durfte an ihr Flugzeug heran.

Nun saukten Telegramme durch die Drähte. Von Bern her kam die Nachricht, daß sich der türkische Gesandte für Mittelholzer bei seiner Regierung verwendete. Aber Angora hüllte sich in geheimnisvolles Schweigen. Erst nach einem Zwangsaufenthalt von 26 Tagen kam die Erlaubnis zum Weiterfluge. Und zwar mußte die Flugroute abgeändert werden. Mittelholzer mußte den Umweg über Konstantinopel-Angora-Meleppo machen. Wohl ging ihm durch den Kopf, einfach nach Syrien „durchzubrennen“, aber er wollte nicht, daß unserem Lande dadurch Schwierigkeiten entstanden wären, darum fügte er sich. Allein die Landung in Angora wurde nicht ausgeführt. Eine schwarze Wolfenwand folgte dem Flugzeug, und der Pilot fürchtete, sie könnte ihn, wenn er sich in der neutürkischen Hauptstadt noch lange aufhalte, überholen. Darum flog er gerade nach Muslime bei Meleppo, wo ihn die Franzosen wie einen Bruder begrüßten. Sie verständigten alle ihre in der Wüste liegenden Posten, und, jenseits ihres Hoheitsgebietes, auch die Engländer im Flußgebiete des Euphrat und des Tigris. Denn der nächste Flug sollte Mittelholzer nach Bagdad bringen. Das Flugzeug hatte man vor der Abfahrt in Smyrna für das Niedergehen auf dem Lande mit Rädern versehen. Ohne Schwierigkeiten ging es dem Karawanenwege nach, an erstaunten Kamelen mit erstaunten Kamelführern und Eseltreibern vorüber, oft nur in 60 Metern Höhe über dem Erdboden, nach der alten Kalifenstadt.

Die englischen Militärbehörden empfingen Mittelholzer nicht weniger freundlich, als es die Italiener und Franzosen getan hatten.

Als Mittelholzer weiterfliegen wollte, um über das lusiitanische Randgebirge ins Innere Persiens zu gelangen, fiel eine Zündkerze aus dem Motor. Es erwies sich, daß

das verwendete, in Bagdad gekaufte Benzin nicht das richtige spezifische Gewicht hatte. Nun wurden andere Mischungen gemacht, und dann ertönte die Maschine in ihrem gewohnten Sange.

Nun wird das Buschtigebirge überflogen. Gegenden, die öde und leer daliegen, wandern stundenlang am beobachtenden Flügel vorüber. Riesige Schwenmtegel, Geröllhaufen, Deltas von salzhaltigen Flüssen zeichnen das Land. Hier und da glänzt ein grüner Fleck Erde, eine Oase, in deren Mittelpunkt sich die Lehmhütten der Bewohner an engen und winzigen Gäßlein erheben. Silberne Bänder zeichnen die Rinnen der künstlichen Bewässerung an den Rändern der Gärten und Acker.

Die Karten, die Mittelholzer für diese letzte Etappe seines Fluges benutzen konnte, waren sehr mangelhaft. Als reichlich Dörfer unter dem Flugzeug erschienen, und als Mittelholzer, nach der Karte schätzend, sich nicht mehr ferne der Stadt Teheran glaubte, entschloß er sich zu einer Landung, um zu vernehmen, wo man sich befände.

Auf dem steinhart gefrorenen Boden ging die Landung auf einem Ader ohne Störung von statten. Schon stand die Maschine still, das Flugzeug glitt über den Boden. Da brachen ganz unerwartet, durch eine Scherung des rauen Bodens verursacht, die zwei vordern Streber des Fahrgestelles an ihren Kugelgelenkschäften ab. Vom nahen Dorfe kamen Leute, und gegen schweres Geld ließ sich ein Einheimischer bewegen, Mittelholzer in die Hauptstadt zu führen, die nicht mehr ferne war. Von dort aus kam dann Hilfe. Es war auch höchste Zeit, denn die Dörfler machten sich immer frecher an das von Bisegger bewachte, havarierte Flugzeug heran. Es wurde repariert.

Von Teheran aus unternahm Mittelholzer einen Flug ans kaspische Meer, nach Enzeli und zurück, und einen weiteren über Rum-Kaschan-Ispahan-Schiras nach Buschir am persischen Golfe. Die letzte Strecke wurde vorher noch nie befahren. Sie führt über die unwirtlichsten Gegenden der Berge von Faristan, wo besonders der Temperaturwechsel äußerst unangenehm empfunden wird: in der Hochebene starke Kälte, und unten im persischen Golfe eine Bruthitze, die zwar in den Nächten wieder einer Kälte Platz macht, die dem Europäer nicht gut bekommt.

Als Mittelholzer von Buschir zurückfliegen wollte, streifte der Motor. Das zu leichte Benzin war daran schuld. Aber man erhielt hier kein anderes. Zum Glück waren Reservemotoren in Buschir eingetroffen. Man baute einen derselben ein, nur hatte der leider einen weniger großen Krafteffekt, nur etwa 200 PS. Doch genügte der Motor, um ungehindert nach Ispahan zu kommen, dann ging es gegen den Demawend zu. 5700 Meter hoch, 30 Meter höher als der Gipfel des Berges, schwebte die Maschine. Eine Böe riß sie jedoch in jähem Rude auf 5500 Meter herunter — dies hätte bei einem stärkeren Motore nicht passieren können. Mittelholzer kam schließlich wohlbehalten wieder in Teheran an. Seine Mission war beendet.

Auf dem Landwege, auf einer abenteuerlichen Fahrt mit einem Fordauto, gelangten die beiden Schweizer nach Bagdad, Damaskus, Beirut am Mittelmeere. Aber der Dampfer, der die Flieger hätte nach Europa hinüberbringen sollen, war schon abgefahren. Nun ging es im Auto weiter nach dem Nildelta. In Alexandria wurde der Dampfer wieder eingeholt, der Mittelholzer und Bisegger nach Marseille zurückführte.

Ob die beiden wohl gerne wieder aus dem orientalischen Märchen in unsere nüchtern-nordische Welt zurückkehrten?

Wir glauben es. Denn in dem mit vielen prächtigen Bildern geschmückten Reiseberichte (Walter Mittelholzer, Persienflug, Verlag Drell Fühli, Zürich, 212 Seiten mit 96 Tiefdruckbildern nach Photographien

des Fliegers und 2 Kartenskizzen) zitiert der Verfasser zum Schlusse die Strophe Gottfried Kellers:

„Als ich arm, doch froh, fremdes Land durchstrich,  
Königsglanz mit deinen Bergen maß,  
Thronensitter bald ob dir vergaß,  
Wie war da der Bettler stolz auf dich,  
O mein Heimatland!...“

Hans Zulliger.

### Es lenzt.

Klein Peter eilt zur Schule hin,  
Leis summend aus vergnügtem Sinn;  
Vom Hag er schnell ein Käzchen hascht,  
Am Weg er schnell ein Beilchen nascht.  
Ein Finklein jauchzt in sel'ger Lust —  
Die Sehnsucht sprengt des Kleinen Brust:  
Ein Torenbub', wer heut nicht schwänzt!  
Es lenzt.

Ein Burisch und Mägdlein streifen lacht,  
Jungselig durch die Frühlingspracht.  
Sein Auge flammt: Die Lippen, Maid!  
Weißt du die große Neuigkeit?  
Ein Tor ist, wer die Zeit verträumt,  
Der Liebe holdes Glück veräumt.  
Sieh, Mutter Erde lacht und glänzt!  
Es lenzt.

Ein Philosoph, die Stirn gebauscht,  
Tritt in den Tannwald, staunt und lauscht.  
Hast wohl, du Narr, der Häher lacht,  
In Weltverbesserung gemacht!  
Du Blinder: frei der Saft erquillt —  
Da saugt er, bis der Durst gestillt,  
Enteilt, das Hütchen schief, umkränzt:  
Es lenzt.

Der Abend sinkt, ein Jüngling lauert  
Am Strom, und aus den Wellen lauert  
Der Tod: Komm mit, betrogener Mann!  
Ernst steht der Wald und rauscht: Halt an!  
Die Berge glüh'n, die weißen Spitzen  
Ins Herz ihm helle Hoffnung blitzen —  
Gerettet! Dank euch unbegrenzt!  
Es lenzt.

Ronrad Erb.

### ♣ mondheiteri Nacht.

Vom F. B. z'Bärn erläßt.

Es mag öppe zähe Jahr sy, aber mängisch wenn der Mond e so heiter züntet, dunkt's mi, es syg erscht geschter gsi.

Es isch dennzumal e so ne mondhälli Nacht gsi, daß me vor luuter Heiteri fascht nid het chönnen uschlafe und ig ha mi emel o es dozimal i mym Bett hindere und vüre fehrt. Afange het mr die elektrischi Vogelampe geng e so ufer-schant i ds Schtübli hne zündet; wo die nach den End-lefen ändlich Ausgangen isch, chunnt mit Pfuusibade der Mond ume Huusegge z'trolen und lachet mi a. Aber ig bi sälbigmal nid zum Lachen afgleit gsi. Ig ha gnietig my müed Chopf i d'Chüsseni drückt und probiert z'schlafe. „Zünd mira wäm de wosch, i ha di nüt nötig“, so hani gmugglet und mi gag der Wand fehrt.

Der Mond het die Brümelsuppe nid küstet. Er het es hällblaus Schleiergwand über d'Schneebärge gschpreitet, het der gschprächigen Aare Silberschuum uf d'Wälle gleit und isch ga d'Hüser und d'Straße wyß amale. Bald sy d'Bärge dagschtande wie ne langes Zylete gschmückt Bruut-

jumpfere und d'Aare het glizeret, wie wenn alli Schtärne vom Himmel uf se-n-abe gsalle wäre. Die ganzi Nacht hätt me möge ufere Brügg schtach und däm schöne Wasser nacheluege.

Mir emel hätt das hundertmal meh Freud gmacht, als daheim im Bett uf e Schlaf z'plange. Aber — pos Mänt — Nenneli, was seitent ächt d'Lüt, wenn da z'nacht am Zwölfi es Trouezimmer allei über d'Brügg us i d'Aare abe tät luege? „Heit se, heit se, nämet se-n-am Ermel, däre fählt's gwüß im Chopf. Uf e Poschte mitere, die het nüt guets im Sinn!“ — Und was mondrigs oder übermornrdrigs im „Blatt“ stünd drwäge, das chame nume gar nid zum voruus usdänke. — Aber daß e wunderbar schöni Nacht anüs verby i d'Ewigkeit zogen isch, vo däm wüßti fei Mönisch nüt meh z'brichte. —

Die Nacht het afa vorrude; i de Gasse und Schtraßen isch es schtill worde. Res Tram isch über d'Brügg fehlet, fei Chare über Bseki grumplet, nume hin und wieder het e schnälle Schritt ufere Loube oder ab ere Schtraß i d'Nacht use tönt, wie der Takt vomene rumpelsuure Zyt, wo bald vor und bald hinder geit. Alben einisch het o ne kurze Pfuß vomene Auto d'Schtilli ufgschreckt, aber wie ne Schwid sy die Gschpänchterdroschge verbygsuufet und der Mond het ne gläherig nachegluet. Ihm hets niene-halb sövli pressiert. Nume nid gschprängt, emel z'Bärn nid. Gmüetlech isch er übere Münscherturm useträblet, het über alli Chrügli ufgluet, unter allne Böge und Bögli düre-güggelet; er het sy durchsichtige Schleppe über d'Huus-decher gschleipst und isch dermit allne-n-Orte blyben ehange. Eine vo de gröschte Fäke het ihm ds Casinodach abgschrängt. Dehwäge het aber der Mond glych überallhi möge glänge, Schtadt uuf und Schtadt ab und vom Gurte bis zum Bantiger übere. Allne-n-Orte het er möge fo mit zueche-schne — aber mängisch hätt er allwäg o lieber beidi schtatt numen eis Dug zuedrückt. — Doch, was me nid weiß, macht eim nid heiß!

Vo mym Schtubefänchter uus het me grad ines Tram-hüttli abe gseh. Mänger Sorte Gschpräch hani da män-gisch mitts i der Nacht unfreiwillig müehen aghöre. Män-gisch het es mi dunkt, i möcht vo mym Fänchter uus mittere Füürschprüge däm Gjöit dert unden es Mend mache, oder die Meitli- und Buebedöpf zsämeschla wie Rußsed, daß es ne vergieng, um Mitternacht no Juuge z'trybe und dā-wäg z'löle-n-und z'holeie. Aber mit der Zyt sy d'Nacht halt worden und de het es niemer meh gluschtet, im Tram-hüsli Gloufe z'trybe. Numen i där schöne, mondheitere Nacht het das gäbige Bänkli dert inne wieder einisch öpper zum hollen und brichten nglade.

Zwee Manne sy hne ga abstigen und hei ganz lut z'jame gredt. Si hei sich nid g'achtet, daß am Huus gredi-übere es Fänchter schpeerangelwyt offe gli isch, verschwonge dra dänkt, daß si öpperem dert inne der Schlaf chönnte schtöre. —

Ig ha mi i mym Bett ume vüre dräit. — Chumen-i ächt no zum schlafe gobs Morgen isch, — so hani afe glüßget. I der Schtadt hei alli Zyt afa schla; es isch zwöi gsi.

Für die Mannen uf em Bänkli het das nüt gha z'säge. Si hei gmüetlech wyter brichtet und ihri Art z'rede het mi kes Brösmeli ufgregt. Es isch nid ds glyche gsi, wie wenn jungi, ganggelsüchtegi Lüt ihres urünig Mulwärd hei la louffe. D'Wort hei sich nid überschlage bevor si nume sy zum Muul us gsi, sie hei sich o nid öppen um Zunge ghret, nei, eis um ds andere-n-isch langsam und gwichig uf d'Wält cho. —

Us däm Gschpräch use — es isch zerscht vo Schtieren- und Munichalber d'Red gsi, hani möge gmerke, daß zwe Nemmitaler Bure z'jame brichtet hei. Es isch mr du o z'Sinn cho, daß der Tag dervor große Schtieremärit gsi isch ds Oschtermundigen uß und ig ha dänkt, die Manne heige gwüß der letscht Zug verfäht für hei und wölle