

Zeitschrift: Die Berner Woche

Band: 29 (1939)

Heft: 27

Artikel: Kannst Du fliegen, Johanna?

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-647218>

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: 09.02.2026

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

Von der Segelschule Thunersee

Von Hans Peter Roost, Segelchef

Jeder weiß, daß der Thunersee mit seiner landschaftlichen Schönheit seinesgleichen sucht. Es ist deshalb also nicht verwunderlich, daß heute die Segelschule Thunersee einen ansehnlichen Betrieb darstellt mit 4 sportlichen Yachten und 7 kleinen Jollen, auf denen ein Stab von 5 ständigen Segellehrern und 6 Hilfslehrern Unterricht erteilen. Wer die Organisation der Schweiz. Skischulen kennt, hat auch ein Bild von derjenigen der Segelschule. Dank der Ausbildung von Segellehrern im Ausland kann ruhig gesagt werden, daß unsere Yachtshule jedem Vergleich mit andern ausländischen Institutionen gewachsen ist.

Morgens um 9 Uhr treten die Schüler an den Ankerplätzen Hilterfingen, Spiez und Gunten zur Arbeit oder dem Vergnügen an. War ein Teilnehmer noch nie auf einer Yacht, so trachtet der Segellehrer hauptsächlich danach, ihm die Scheu vor dem Wasser zu nehmen. Er zeigt ihm Ein- und Aussteigen, Pullen und Bringen des Beibootes und andere Grundlagen des Segelns. Zwischenhinein mag bemerkt sein, daß vom Segler ordentliches Schwimmen erwartet, nicht aber geprüft wird, da die Praxis zeigt, daß zu großes Vertrauen in seine schwimmerischen Fähigkeiten beim Kentern oder Vollsaufen des Bootes eher zu Unfällen führen könnte, indem dann der Grundsatz allzuleicht vergessen würde: „Hast Du das Mißgeschick und fällst mit dem Boot in den Bach, bleibe ruhig, fröhlich und vor allen Dingen bei Deinem Boot.“ Also niemals weg vom Boot und Du wirst das genossene Bad als lustiges Intermezzo aus den Ferien mit nach Hause nehmen. Zur Beruhigung kann gesagt werden, daß der Thunersee mit seinen konstanten Winden selten Anlaß zu solchen Seitensprüngen gibt, was vom Standpunkt der Ausbildung nur zu bedauern ist. Nichtsegler und vor allem Zeitungsschreiber pflegen gerne ein Umpurzeln (lies Kentern) von Segeljollen als Unfall zu bezeichnen, während doch z. B. beim Skifahren kaum jemand auf den Gedanken kommt, ein Sturz sei sogleich ein Unglück! Aber nun zu unserm Kursteilnehmer. —

Seine ersten 7 Halbtage verbringt er auf dem großen 3,5 Tonnenkreuzer „Bagabonde“. Hier hat er Zeit genug, sich einzuleben, das Boot und natürlich auch seine Mitschüler und Mit-

Schülerinnen kennenzulernen und die ersten „Gehversuche“ in der Seglersprache zu unternehmen. War er bei der Sache, erhält er vom Lehrer einen Stern in seinen schwarz-gold-roten (hat mit Politik absolut nichts zu tun!) Wimpel gesteckt und steigt in die Mannschaftsklasse auf. Hier wird ihm gezeigt, wie Segel zu setzen und zu bedienen sind, lernt, wie sie in Sturm und Regen gerefft werden, wie er sie flicht und was brauchbare und was Weiberknoten sind, dazu nach und nach die Beurteilung von Wind, Wasser und Wolken, kurz, viele merken, daß die Natur wunderbar ist, und daß sie bis jetzt etwas geschlafen haben. Hat er die Prüfung vor Experten bestanden, beginnt die eigentliche Ausbildung! Abschied vom breiten Heck des Schulschiffes und stolzes Überseiden auf 15 m² Jollen oder 30 m² Yachten. Nun arbeitet er in kleinen Gruppen zu 3—4 Schülern praktisch und theoretisch und erprobt das Gehörte und Gelernte.

So haben wir Gewähr, daß freudig gesegelt und in der verhältnismäßig kurzen Zeit von 3 Wochen gelernt wird, ein Boot technisch richtig zu steuern. Dazu erhält er Theorie und mit seiner Grundlage gelingt es ihm, vorwärts zu kommen. Was dies heißt, weiß am besten derjenige Segler, der lange, lange Zeit neben seinem „Käpten“ gesessen ist und während er schon die Segel bediente, weder ordentliche seemannische Arbeit, wie Knoten und Spleißen verrichten konnte, noch von Wind und Wetter etwas verstand.

Dabei geht alles leicht und in fröhlichem Ton, denn trotz der Schule vergessen die Lehrer nie, daß ihre Schüler ja eigentlich Ferien genießen und diese gönnen sie ihnen gerne. Wenn nach der Arbeit das Gold der Sonne die Gipfel der Berge rötert und der Wind sich legt, steht der alte Seebär seine Pfeife in Brand und spinnt seinen Schülern auf dem Heck unendliches Garn von alten Fahrten und Kämpfen, bis der Tau die Glieder erstarrt und die braungebrannte Schar das liebe Boot verläßt. Man freut sich auf den Abend und den kommenden Tag . . .

Die Segelschule erfüllt ihren Zweck: Eine der schönsten Sportarten ist nicht mehr nur für Orléansmagnaten, sondern für alle Sportleute offen.

Kannst Du fliegen, Johanna?

Kannst du fliegen, Johanna? Ja? Na, dann fliege mir was vor. Und das am besten im Aeronca-Kleinflugzeug. Damit geht es nämlich am leichtesten, wenigstens nach meinen eigenen Erfahrungen.

Ich möchte damit nun zwar beileibe nicht den Eindruck erwecken, als ob ich für solche Ratschläge besondere Sach- und Fachkenntnisse mitbrächte. Ich rede gerade so, wie ich's verstehe, und aus meiner subjektiven Ehrlichkeit heraus gebe ich der Johanna den Rat: Wenn schon fliegen, dann mit Aeronca!

Und das darf ich verantworten. Die Sache ist nämlich die, daß ich selber dieses Kleinflugzeug geflogen habe — wirklich geflogen, wenn auch nur am Doppelsteuer. Ich kenne also die Maschine und spreche, mit einigem Stolz und etwas Überhebung, aus Erfahrung darüber zu einer Dame namens Johanna, die ich leider nicht aus Erfahrung kenne.

Am letzten Freitag war es übrigens, daß ich den besagten Flug gemacht habe. Nicht ganz allein allerdings; die bernische

Presse war von der Firma Schlotterbeck, welche die Aeronca in der Schweiz vertritt, zu einer Vorführung der Maschine geladen worden. Und vorgängig der praktischen Prüfung durch die Anwesenden wurden einige Angaben über das Flugzeug gemacht. Hier sind sie:

Es handelt sich bei der Aeronca um das erste und bisher einzige amerikanische Kleinflugzeug, das bereits serienmäßig hergestellt wird und auf dem amerikanischen Kontinent schon erfreulich zahlreich zum Verkauf gelangt. Bei uns kommt die Aeronca „Chief“ 1939 50 hP auf zirka zwölftausendfünfhundert Franken zu stehen — also nicht viel höher als ein gutes Automobil. Der niedrige Anschaffungspreis wie auch der äußerst sparsame Unterhalt werden es bestimmt ermöglichen, diese Flugzeugtype einem weiten Kreis begeisterter Sportpiloten zugänglich zu machen. Was die Zuverlässigkeit der Maschine betrifft, so kann auf einen Nonstopflug Los Angeles—New York hingewiesen werden, den kürzlich ein Amateurlieger erfolgreich

durchgeführt hat. Auf dieser ganzen Reise quer über den nordamerikanischen Kontinent hat er für 30 Dollars und 91 Cents Betriebsstoff konsumiert.

Bor einiger Zeit hat die Genossenschaft in Memoriam Bi-der-Mittelholzer-Zimmermann das Risiko übernommen, zwei bekannte Typen amerikanischer Leichtflugzeuge, nämlich „Luscombe“ und „Piper Cub“, in der Schweiz einzuführen. Bereits im letzten Herbst aber hat die Firma Schlotterbeck sich der „Aeronca“ angenommen, und die Initiative des Seniorenbundes dieser Firma wurde in schweizerischen Fachkreisen sehr begrüßt, da es dadurch in Verbindung mit der Initiative der G. B. M. B. in der laufenden Saison möglich sein wird, in der Schweiz die wahrscheinlich besten drei Produkte amerikanischer Leichtflugzeuge auszuprobieren.

Was die „Aeronca“ betrifft, so bekam man am Freitag auch noch alle technischen Daten vorgelegt. Es handelt sich um einen Kabinen-Hochdecker mit einem Continental-Motor mit vier Zylindern, der 50 HP zu entwickeln vermag. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 165 km, die Reisegeschwindigkeit 145 km. Man bekam auch noch die Zahlen für das Steigevermögen,

Dienstgipfelhöhe (das ist die Höhe!), Aktionsradius usw. usw. zu wissen. Interessiert sich jemand dafür? Nun, dann wird die Firma Schlotterbeck gerne zu seinen Diensten sein.

Ich selber habe mich, offen gestanden, nicht allzusehr dafür interessiert. Einmal verstehe ich von der Geschichte nur sehr wenig, und dann — ja, und dann stand mir ja der Flug bevor, ein Flug am Doppelsteuer der „Aeronca“. Nun aber habe ich die Heldenaten, die ich dabei verrichtet habe, schon so und so manchmal einem in Hochachtung ersterbenden Publikum erzählt, daß ich mich beinahe etwas geniere, sie auch hier wieder auszuschlagen. Will man mir aber glauben, so habe ich meine Sache doch ganz gut gemacht. Fast so gut wie die „Aeronca“ selber, die wirklich so etwas wie ein Bijou von einem Flugzeug ist. Ich kann mir jedenfalls nicht vorstellen, daß man in einem andern Kleinflugzeug mit einem größeren Gefühl der Sicherheit und Geborgenheit, mit größerer Selbstverständlichkeit fliegen könnte. Kann man ein größeres Lob aussprechen über ein Flugzeug? Ich glaube nicht. Und deshalb empfehle ich denn die „Aeronca“ der mehrfach erwähnten Johanna und einem weiteren interessierten Publikum.

W.

D'Hemmlli

Von Daniel Sterchi

Grüeß-Eh, Herr Chnitti, chömet i d'Chuchi cho abstelle“, het d'Frou Fürspräch Weienäth zum Grämpler-Housi gieit, wo mit em Eierchorb vor dr Tür gštangen isch u het ihm d'Chuchi ufta.

„Queget, da heit dr es Taburet“, seit si zue-n-ihm, „da chöit dr dr Chorb druf tue u da heit dr no eis zum siže. Bellet mr es Haldbohe use, oder nei, gät mr grad es Dohe, i mache de hinecht Omlette u Salat. Heit dr das o gärn, Herr Chnitti?“

„Das chönnit i jez ömel gwünd nid säge, Frou Fürspräch“, git dr Housi Bscheid, „i ha dere no nie gha.“

„Nei — was dier nid säget, dier heit no nie Omlette gha?“ wunderet sich d'Frou Fürspräch, „eh aber loset, dier wo so viel mit Eier umgöht. Brschlöht dr de nid albeneinisch eis?“

„Wowou, Frou Fürspräch, das chunnt scho öppé vor“, git dr Housi zue, „aber de macht Eisi öppen e Eiertätsch oder schlacht se i d'Suppe.“

„Aebe, gseht dr, Eiertätsch u Omlette isch ja ds glyche, vilsticht das me i Tätsch es Brysmeli meh Mähl dry git. Wüht dr, mier hei deheime albe o Eiertätsch gieit, aber i dr Stadt seit me halt Omlette, aber gällit, das isch öppis Guets?“

„Ja=bim-Donner-ja“, meint Housi, „u we me no chli Nühäuser drzue het so git das es Wärcb wo me saust e chli ma schwize drzue.“

D'Frou Fürspräch isch jez gschwing i d'Stuben übere gahn es Pack reiche u hocket drmit hinger e Chuchitisch.

„Eh, säget — was i ha wölle frage, isch d'Frou Chnitti e festi, starchi Frou“, fragt si.

„O, was soll i säge, Frou Fürspräch; dier hättet allwág scho chli z'borze a Eissin“, seit er, „u wes toube wird, isch es de no grad es unkumods.“

„So — so, aber i meines nid ganz e so“, gügelet d'Frou Fürspräch u het ds Packpapier usenangere gmacht. „Wüht dr, i hät drum da no drü Nachhemmlli wo-n-i nümmre trage. I ha jeze Bischama, aber nid öppé vo mier us, biwahre. We d'Frou Chnitti se cha trage chönnit si se gärn ha. Da bim Uschmitt cha sie ja de e Spizel nüsse, wenn si se lieber gschlosse

het. Si weis de scho wie mache, i gaben ech se mit we dr se weit mitnäh.“ Ormit het si die Hemmlli i ds Papier nülyret, es roserots, es himmelblaus un es gybeligäls, u het e Schnuer drumbunge u se Housi i Chorb gleit.

„Eh, so will i so uverschont si“, seit Housi, „u sägen ech z'tusigmal chöne Dank u läbit wohl.“ Derno isch er d'Stägen ab.

„Wo-n-er isch hei cho het Eisi i dr Stube grad d'Lampe puzt u Petrol nahe gschüttet gha u het Liecht gmacht. Ds Müetti het hinger em Tisch glismet u Chuder gwoge.“

Housi isch uf e Ofe ghocket u isch us de Schuehne gschlüsse, derno isch er uf e obere Tritt uche.

„Chafch de no uspacke“, seit er zu Eisi, „Mähl, Gaffi u Safferl ha-n-i bracht aber dr Zucker ha-n-i vrgässe. Ds Pack isch für di, vo dr Frou Fürspräch Weienäth. Donners es gäbigs Froueli.“

Eisi het ds Mähl u dr Gaffi i d'Chuchi use treit u Housi dr Gaffi u d'Röchti nühe bracht. Ich het es mit em Fürte dr Tisch abpuzt u ds Pack ufta.

„Was Tüfelwäters bringsch du da hei“, seit es, „das föll däich Hemmlli si — Damehemmlli. Was föll i mit dene?“

„He, allwág alege“, seit Housi u d'Mulegge sin ihm süßerli zu de Obre hingere grütscht. „Si heig drum jez e Bischi Ma, da bruch si gloub keiner Hemmlli meh. Das isch allwág e lustige Knüß.“

„Ja u si es glungnigs Wybervolch, wie chunnt die drzue dier Hemmlli z'vorschänke?“ fragt es u suegt Housin sträng a.

„He, si sige re fürig, si tragi keiner meh. Queg, wi schön farbig, das mues mier es Lige si i dene“, föpplet er.

„Meinsch du i leg die Hemmlli a?“ fahrt Eisi zwág, „derigi Föcheli — i müeht mi ja vor mr sälber schäme. Si hei ja nidemal Ermel u dünn si si wi Spinnhupele. I d' Hudle gheien i se . . . !“ Es het se an e Busch nülyret u mit use wölle.

Ds Müetti isch sider wider zgrächtem erwachet gsi u het der Dischputiere zueglost.

„Gib mier se“, seit es, „gib du mier se Elise, i will se de ustrage.“