

# Zwöi bärndütschi Gschichtli

Autor(en): **Dietiker, Walter**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **12 (1922)**

Heft 2

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-633748>

## **Nutzungsbedingungen**

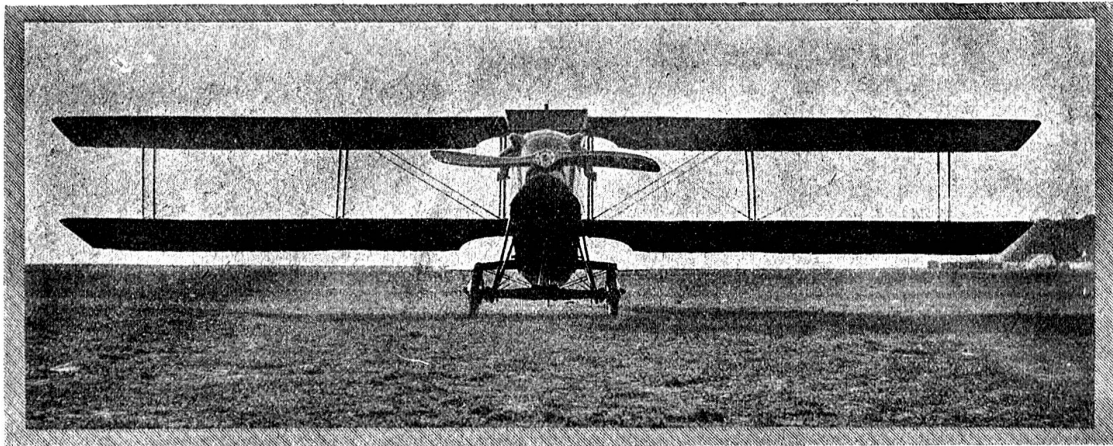
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Der Campier-Apparat als Flugzeug.

Flieger sagt, d. h. ihre Wirkung auf den Flug unschädlich gemacht, so wird dieselbe Bode 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-arrangiert. Obwohl man gerade in diesen Kreisen am meisten Interesse hat für den Motorflug nach altem Muster einzutreten, da man über eine Anmenge 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 Seeresstrahlen 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 vorbereitet und befruchtend auf die Entwicklung des wirtschaftlichen Kleinflugzeuges wirkt. Er ist an bergigen Gelände gebunden, da die Höhe durch einen Gleitflug eingeleitet werden, dem möglichst ein Höhegewinn 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 Rhône erfolgreiche Segelfliefers Pelzer statt und schließt mit einem Wettbewerb der Schweizer Teilnehmer um den Wanderbecher der Sektion Mittelschweiz.

## Das fliegende Automobil.

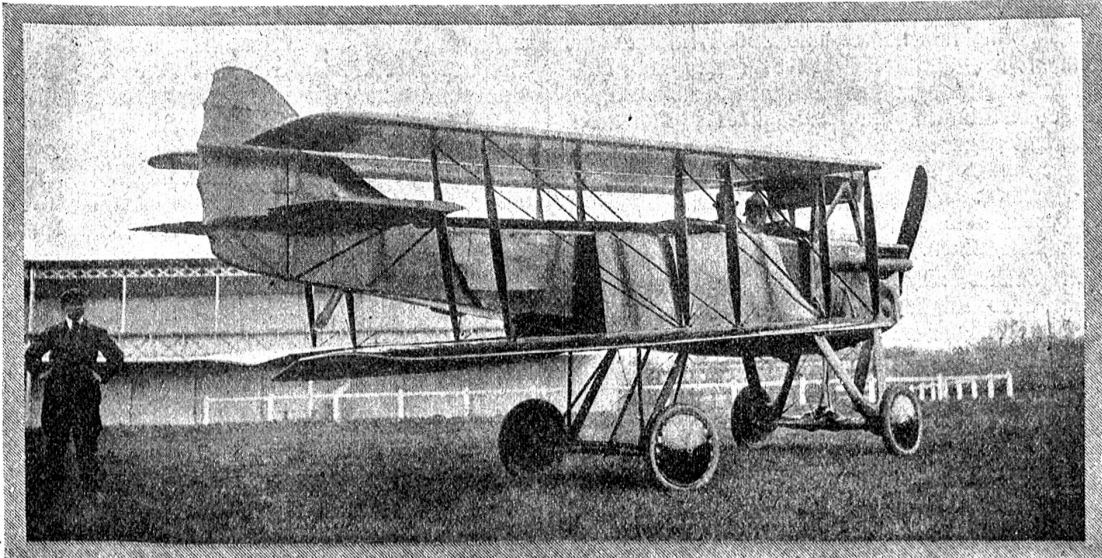
Das Problem, in einem Apparat Automobil und Flugzeug zu vereinigen, scheint ein Franzose nunmehr praktisch gelöst zu haben. In Buc bei Versailles ist Campier mit seinem Flugzeug aufgestiegen, hat bei der Porte Maillot gelandet und ist auf der Straße mit demselben Flugzeug durch die Avenue de la Grande 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. G Sunntignamittag vo der Mueter.

Es isch müüsilichstill i der Schtube. Nume ds Lütad ghört me vo der Uhr a der Wand — si louft halt, d'Zyt — und duß i der Höchi flüge langsam d'inni 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 zrückbletteret i-n-ihrem Läbe. Drüber isch si ygnickt im Schtuel am Fänschter — aber d'Wulle-n-und d'Erinnerunge hei sech nid schtill und gange wyter düre Troum vo der Mueter: Ganz i der Wytli flügt es zarts glänzigs Wülkli. Es tropfet fäsch vo Guld. Ueber ne Matte voll luter schöni Blueme flügt's und d'Bögeli singe. Der Mueter chunnt's vor — si weiß nid warum — si kenni das Wülkli: so guldig im Gmüet isch's ere einisch sälber gsi — i der Jugendzyt. Die lit o so wyt zrück mit ihrem guldige Glanz, und denn isch ere d'Wält o vorcho 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 Tidtaad ghört me vo der Uhr — si louft halt d'Zyt...

Ds guldige Wülkli vergeit, es wird wyß und schleierig und höch flügt es, höch am Himmel. Uunder ihm sunnet sech e schöni Schtadt mit erkerige Hüser und höche Türm. Zmitts i der Schtadt scheidt breit e groði Kirche mit wyt offene Türe. D'Orgele tönt und e Hochzyt geit i ds Wänschter. E verklärti Andacht lüüchtet vom alte Gicht und i der Schtube wird es fäsch no schtiller. Me ghört nume ds Tidtaad vo der Uhr — si louft halt, d'Zyt...

Duß het es derwyle-n-afa fischtere und ds Wülkli wird wieder größer und schwarz — fäsch wie ne Sarg im Truufflor. Ganz langsam chunnt d'Wulle, immer näher, und langsam wie si cho isch geit si verby. Duß schlat e Kägetropf 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 glych, si chehrt sech nid dra: „Tidtaad“ macht si i eim furt — si louft halt, d'Zyt. D'Mueter süßzet. Us der Näbeschtube, wo si a me-n-e Brief gschribet het, chunnt hübscheli d'Tochter cho luege, was es gab.

„Was heisch?“ fragt si, „troumisch?“ Und si fahrt der Mueter mit der weiche Hand über di wyße Haar. Der Mueter tuet's wohl, si erwachet, bsinnt sech nadina, wo si isch und luegt d'Tochter dankbar a. „Es chunnt eim chummelig“, seit dä Blid, „we-n-eim liebi Händ di fischtere Troum verschüüche.“ Und wo si gseht, daß es scho nimm ganz heiter isch i der Schtube, fragt si fäsch erschrode: „E was isch ächt o für Zyt?“ Und d'Tochter antwortet: „Es isch halt Abe worde. Aber häb di nume schön schtill,“ wehrt si ab, wo d'Mueter wolt uffschta, „d'Rue isch der wohl z'gonne,“ und geit use-n-i d'Chuchi, ga der Caffeet mache.

I der Schtube-n-isch es wieder schtill. Me ghört nume-n-öppe d'Tochter hantiere nebedra i der Chuchi und ds Tidtaad 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 Lähnsuel gässe-n-am Fänschter und het usegluet. „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 meinsch, verschteit me mi ächt dert? Wäge me ghört i der Chilche ja geng nume schriftdütsch bäte-n-und singe, und einisch — vor mängem Jahr — ha-n-i sogar e latinisch Mäß 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 Läbtig geng uf bärndütsch hätet, ha mi uf bärndütsch gfröit und uf bärndütsch briegget, we het müesse briegget si — und das alles für nit?“ Und ds Grosmueteri het d'Händ uf der Schos gfaltet und het vor sech hi gsinnet.

Es paar Tag druuf bi-n-i wieder zur Grosmueter cho. Si isch ygnickt gsi im Schtuel und isch nid erwachet. Dusse si wieder Schneeschtarne gfallt, ganz hübscheli und langjam, me het fäsch nid gwüßt, chöme si abe-n-oder gange mit use. Die alte Lippe hei öppis gmürmelet, wi we si mit öpperem täte prichte — süsch isch es chilschschtil gsi i der Schtube. E heitere Friede het uf em liebe Gicht glüüchtet, e Friede, wo tief vo inne-n-use cho isch. I ha d'Grosmueter fäsch andächtig agluegt und ha für mi sälber dankt: 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, müßte die deutsche Konkurrenzfähigkeit auf dem Weltmarkt vernichtet werden. Grotskteres 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 blizartig 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,