

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. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.11.2024

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

Von der Segelschule Thunersee

Von Hans Peter Kooft, Segelschiff

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 flinken 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 Yachtschule 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 Briggen des Weibootes 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 Vollaufen 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 „Behversuche“ in der Seglersprache zu unternehmen. War er bei der Sache, erhält er vom Lehrer einen Stern in seinen schwarz-gold-roten (hat mit Positiv 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 Ueberfiedeln 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 „Räpten“ gefesselt 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 rötet und der Wind sich legt, steckt 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 Desmagnaten, 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 Ueberhebung, 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 ferienmäßig 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 weitem 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 nord-amerikanischen Kontinent hat er für 30 Dollars und 91 Cents Betriebsstoff konsumiert.

Vor einiger Zeit hat die Genossenschaft in Memoriam Bider-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 Seniorchefs dieser Firma wurde in schweizerischen Fachkreisen sehr begrüßt, da es dadurch in Verbindung mit der Initiative der G. B. M. Z. 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 vorgelesen. 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 Heldentaten, 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 auszuschlachten. 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 größern 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 weitern interessierten Publikum. W.

D' Hemmli

Von Daniel Sterchi

Grüß-eh, Herr Chnutti, chömet i d'Chuchi cho abstelle", het d'Frou Fürspräch Weienäth zum Grämpeler-Houfi gseit, wo mit em Eierkorb vor dr Tür gstanden isch u het ihm d'Chuchi ufta.

„Lueget, da heit dr es Taburet“, seit si zue-n-ihm, „da chöit dr dr Chorb druf tue u da heit dr no eis zum siße. Zellet mir es Halbdoke use, oder nei, gät mir grad es Doke, i mache de hinecht Omlette u Salat. Heit dr das o gärn, Herr Chnutti?“

„Das chönnt i jek ömel gwünd nid säge, Frou Fürspräch“, git dr Houfi 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. Wrschlöht dr de nid albeneinisch eis?“

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

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

„Ja=bim-Donner-ja“, meint Houfi, „u we me no chli Nüßler drzue het so git das es Wärsch wo me sauft e chli ma schwiße drzue.“

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

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

„D, was soll i säge, Frou Fürspräch; dier hättet allwäg scho chli z'borze a Eisin“, seit er, „u wes toube wird, isch es de no grad es unlumods.“

„So — so, aber i meines nid ganz e so“, gügelet d'Frou Fürspräch u het ds Paßpapier usenangere gmacht. „Wüßt dr, i hät drum da no drii Nachthemmli wo-n-i nümme frage. I ha jeke Bischama, aber nid öppe vo mier us, biwahre. We d'Frou Chnutti se cha trage chönnt si se gärn ha. Da bim Uschnitt cha sie ja de e Spizel nseke, wenn si se lieber gschlosse

het. Si weis de scho wie mache, i giben eh se mit we dr se weit mitnäb.“ Drmit het si die Hemmli i ds Papier ghyret, es rose-rots, es himmelblaus un es gubeligäts, u het e Schnuer drum-bunge u se Houfi i Chorb gseit.

„Eh, so will i so uwerschant si“, seit Houfi, „u sägen eh z'tufsigmal 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 puht u Petrol nache geschüttet gha u het Liecht gmacht. Ds Müetti het hinger em Tisch glismet u Chuder gwoge.

Houfi isch uf e Dfe ghooket u isch us de Schuehne gschlüffe, derno isch er uf e obere Tritt uche.

„Chasch de no uspacke“, seit er zu Eisi, „Mähl, Gaffi u Safferet ha-n-i bracht aber dr Zucker ha-n-i vrgäffe. Ds Paß isch für di, vo dr Frou Fürspräch Weienäth. Donners es gäbiges Froueli.“

Eisi het ds Mähl u dr Gaffi i d'Chuchi use treit u Houfi dr Gaffi u d'Röschti yche bracht. Jek het es mit em Fürte dr Tisch abpuht u ds Paß ufta.

„Was Tüfelwäters bringst du da hei“, seit es, „das fött däich Hemmleni si — Damehemmli. Was föll i mit dene?“

„He, allwäg alege“, seit Houfi u d'Mulegge fin ihm füferli zu de Ohre hingere grütscht. „Si heig drum jek e Bischi Ma, da bruch si gloub keiner Hemmli meh. Das isch allwäg e lustige Rnüß.“

„Ja u si es glungnigs Wybervolch, wie chunnt die drzue dier Hemmleni z'vrschänke?“ fragt es u luegt Houfin sträng a.

„He, si siße re fürig, si tragi keiner meh. Lueg, wi schön farbig, das mues mier es Rige si i dene“, föpplet er.

„Meinsch du i leg die Hemmli a?“ fahrt Eisi zwäg, „derigi Föheli — i müeßt mi ja vor mir fälber schäme. Si hei ja nidemal Ermel u dünn si si wi Spinnhupele. I d'Hudle gheien i se . . .!“ Es het se an e Wusch ghyret u mit use wölle.

Ds Müetti isch sider wider zgrächtem erwachet gsi u het der Dischputierete zuegloft.

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