

**Zeitschrift:** Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst  
**Band:** 15 (1925)  
**Heft:** 46  
  
**Artikel:** Der internationale Luftverkehr und Berns Anschluss daran  
**Autor:** H.B.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-647548>

### **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:** 05.05.2025

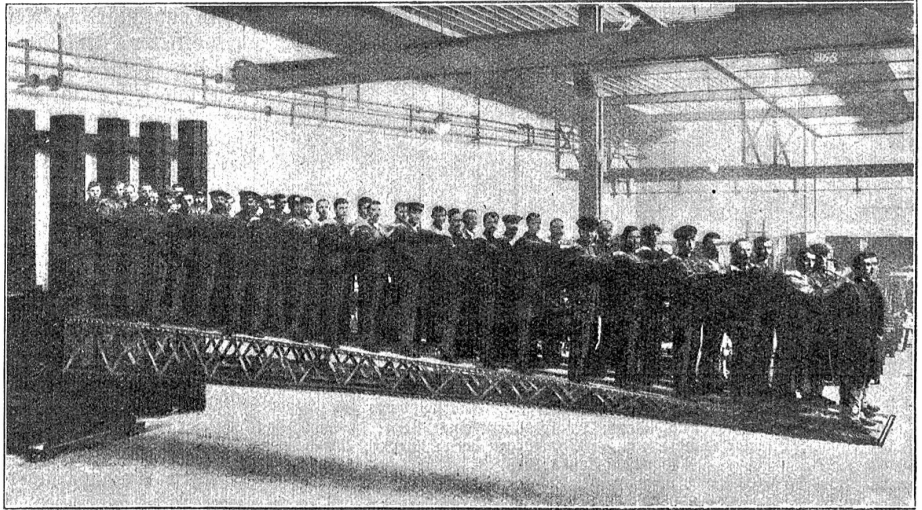
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



der Fokker- und Vulkanwerke z. zwei- und dreimotorige Riesenflugzeuge, die nebst einem halben Dutzend Passagieren ein großes Gewicht von Post und Gepäck mit sich führen. Die Fahrpreise sind denn auch schon so reduziert, daß die Luftreise bald auch für das große Reisepublikum in Frage kommt. Wenn man heute mit 45 Franken von Basel nach Stuttgart, mit 135 Franken nach Leipzig und mit 170 Franken nach Berlin fahren kann, so rentiert die Luftfahrt sich beispielsweise schon für einen Kaufmann, der ein wichtiges Geschäft abzuschließen hat. Daß die Diplomaten im Zeitalter der Kongresse und Schiedsverträge in der Luftdrohne nach Genf, Paris und London fahren, erscheint uns heute schon als selbstverständlich. Sinken die Fahrpreise noch eine Stufe weiter hinunter, so erfährt der Luftverkehr schon die Kreise der Advokaten, Ingenieure, Architekten, Gelehrten, die in öffentlichen oder privaten Angelegenheiten ferne Orte aufzusuchen und die dabei mit ihrer kostbaren Zeit zu rechnen haben. Bleiben dann noch die Vergnügungsreisen und die Fälle, wo besondere Anlässe wie Krankheiten, Todesfälle, Unglücksfälle, Epidemien, Verlegenheiten aller Art die schnelle Luftfahrt wünschbar oder dringlich notwendig erscheinen lassen.

Welchen Grad die Entwicklung zum Großflugzeug schon erreicht hat, zeigt die kürzlich in der Presse erschienene Notiz, nach welcher auf der Strecke Paris-London soeben ein Riesenflugzeug in Dienst genommen worden ist, das mit zwei Motoren von 600 Pferdestärken ausgerüstet ist und das größte Flugzeug darstellt, das je für Verkehrszwecke verwendet wurde. Die Besatzung besteht aus vier Personen. Das Flugzeug kann 24 Personen befördern und wird bei einer Stundengeschwindigkeit von 180 Kilometern die Strecke Paris-London in anderthalb Stunden durchfliegen. Wenn man englischen und amerikanischen Zeitschriften glauben will, so sind noch sehr viel größere Flugmaschinen in Entstehung begriffen, Riesen, die an Geräumigkeit und Komfort mit modernen Pullman-Eisenbahnwagen konkurrieren und Speise- und Schlafräume, Kinoeinrichtungen, Radio und anderen Luxus vorsehen.

Parallel mit dieser Entwicklung gehen die Bestrebungen, das Kleinflugzeug so zu vervollkommen, daß es wie das Auto zum Verkehrsmittel des Tages und der großen Menge werden kann. Der Autofönig Ford soll den Plan gefaßt haben, das billige Privatflugzeug zu schaffen, das in der



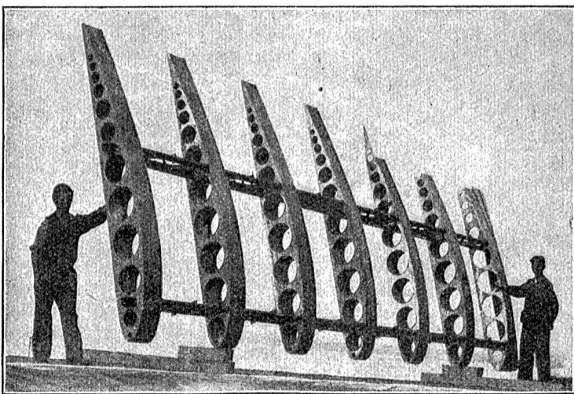
Belastungsprobe eines 10 Meter langen freitragenden Versuchsflügels für ein Junkers Riesenflugzeug, belastet mit 42 Mann, um die Festigkeit der Flügelkonstruktion zu zeigen. (Klischee aus Raichers „Die weite Welt“.)

Aviatik der Zukunft die gleiche überragende Rolle spielen wird wie das Fordauto im Automobilismus. Voraussetzung dazu ist allerdings die Lösung des Problems des senkrechten Auf- und Abstieges. Wenn nicht alle Zeichen trügen, so ist man dieser Lösung schon sehr nahe gerückt. Der spanische Ingenieur Juan de la Cierva hat kürzlich in Farnborough dem britischen Luftfahrtminister Hoare und anderen Luftgrößen sein Schraubenflugzeug vorgeführt, mit dem er fast senkrecht absteigen kann; die Landung soll sich bei diesen Versuchen ohne jede Erschütterung vollzogen haben. Die „Nationalzeitung“ läßt sich melden, daß der schweizerische Erfinder Arnold Merier aus Basel, der seit längerer Zeit an der Lösung des Problems des Helicopters arbeitet, vor dem Abschluß seiner Pläne stehe. Die praktischen Versuche mit seinem Apparat, die nun vorgenommen werden sollen, werden zeigen, ob damit das lang gesuchte senkrecht auf- und absteigende Flugzeug erfunden ist oder nicht, das das Landen auf beschränktem Raum, z. B. auf dem Dache des eigenen Hauses, möglich macht.

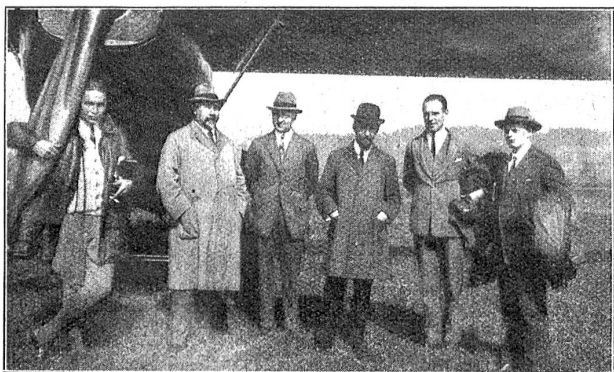
Von großer Bedeutung für die Entwicklung des Kleinflugzeuges sind die in Deutschland begonnenen und in Frankreich und Deutschland aufgenommenen Versuche des motorlosen Segelfliegens. Zu verweisen wäre in diesem Zusammenhang auf den Rekordflug im Daimler-Leichtflugzeug, den Dr. Ingenieur W. v. Langsdorff vorletzten Frühling ausgeführt und über den er in diesem Blatte (1924 Nr. 15) in einem Aufsatze berichtete. Er durchflog damals mit einem nur 7/9 PS. starken Fahrradmotor in Begleitung von Dipl. Ingenieur Schwenk die Strecke von Sindelfingen bei Stuttgart nach Bensheim unweit Darmstadt (120 Kilometer) in 1½ Stunden und blieb insgesamt 2 Stunden 2 Minuten in der Luft, damit den Weltrekord für zweisitzige Leichtflugzeuge aufstellend.

Jedem Kenner und Beobachter der Entwicklung des Luftverkehrs steht heute schon fest, daß das Flugzeug das Verkehrsmittel der Zukunft ist. Und diese Zukunft liegt nicht mehr in weiter Ferne. Auf Jahre, vielleicht Jahrzehnte hinaus aber dürfte der Luftverkehr noch an das Vorhandensein von großen und guteingerichteten Landungsplätzen gebunden sein, auf denen Großflugzeuge landen können. Bern wird so lange von den Verkehrsfliegern gemieden werden, als es keinen geräumigen und sicheren Flugplatz zur Verfügung stellt. Leider gingen vier kostbare Jahre verloren durch die Studien, die die maßgebenden Stellen darüber anstellten, ob der heutige Militärflugplatz auf dem Beundensfeld sich zum Zivilflugplatz eigne oder nicht. Inzwischen wurden Basel und Zürich die schweizerischen Flugverkehrszentren.

Die vom Gemeinderat gewählte Flugplatzkommission



Ein 1000 PS -Dornier-Riesenflugboot. (Klischee aus Raichers „Die weite Welt“.)



Cheatertag-Passagierflüge vom 4. Oktober 1925, vom Belpmoos aus.  
Von links nach rechts: Pilot Rahm; Stadtpräsident Lindt, Bern; Dr. Ehinger, Basel; Direktor Stäubli, vom Verkehrsbureau Bern; Koepke; Uhrenfabrikant Hanka, Biel.

hat sich endlich nach langem Hin und Her auf das Belpmoos als das passendste Terrain für einen solchen Flugplatz in Berns Umgebung geeinigt. Die Passagierflüge, die im Sommer und Herbst vom Belpmoos aus ausgeführt wurden, beweisen die Tauglichkeit des Areals als Landestelle. Unsere Bilder auf S. 730 u. 731 beziehen sich auf die Flüge vom 4. Oktober.

Noch fehlen die Finanzen, um sich schon für das nächste Jahr das Gelände zwischen Märe und Gürbe unterhalb Belp zu sichern, das für den Berner Flughafen in Betracht fällt. Dafür soll vorläufig eine provisorische Lösung auf dem Felde links der Gürbe am Fuße des Hühnerhubels gesucht werden.

Ein richtig funktionierender Flugplatz macht neben Hangars zur Unterbringung der Apparate eine Reihe von Verkehrseinrichtungen wie Radiostation, Luftbeobachtungsstation, Zufahrtswege u. nötig. Für Nachtlandungen einer zukünftigen Entwicklung müßten auch Beleuchtungseinrichtungen geschaffen werden. Ein solcher Flugplatz kostet Geld. Dieses aufzubringen, wird die große und schwierige Aufgabe der Männer sein, die sich mit der Angelegenheit befassen. Sie werden sich über ihre Absichten und Pläne noch lauter und ausführlicher äußern müssen, als es bis heute geschehen ist, wenn das Berner Publikum für die Flugplatzfrage aktiv interessiert werden soll. Wir warten auf diese Aufklärung.

H. B.

## Jugend.

Eine Schulgeschichte von Bertin Stettler, Thun.

(Fortsetzung.)

V.

Im Konferenzzimmer der Mädchenschule hantierte Frau Rosa mit Stielbürste und Staublappen. Ihr Gatte (sie nannte ihn kurz und bündig stets beim Familiennamen „Sigrist“) war Abwart an der Schule und da sie kinderlos waren, hatten sie bei anständigem Lohn und freiem Logis ihr bescheidenes Auskommen.

Frau Rosa hatte trotz ihrer ansehnlichen Leibesfülle ein „Temperament“, wie sie selber sagte und dieses Temperament äußerte sich hauptsächlich in einer Redegewandtheit, die ihresgleichen suchte. Ob sich nun ihr Redestrom über einen menschlichen Zuhörer ergoß, oder ob leblose Dinge, wie Tische, Stühle u. ein passives Auditorium markierten — Frau Rosa mußte ihrem reichen Gedankenvorrat freien Lauf lassen. „Sonst explodiere ich!“ meinte sie einmal mit einer entsprechenden Armbewegung zu „Sigrist“, als dieser im Anfang ihrer Ehe seiner Frau mit einem schüchternen „du solltest dich mit Reden nicht so anstrengen“ quasi durch die Blume eine Untugend abgewöhnen wollte. Die schreckliche Vorstellung einer Explosion bei seiner Rosa — man bedanke

ihre umfangreiche Leibesfülle! — ließ ihn kein zweites Mal revoltieren. Und das Abgewöhnen von Untugenden besorgte in der Folge Frau Rosa, nur daß sie die Operationen nicht an sich selbst vornahm, sondern an Sigrist. —

Frau Rosas Temperament stand heute entschieden auf dem Siedepunkt. Mit hochrotem Kopf schoß sie trotz ihrer Korpulenz mit erstaunlicher Behendigkeit von einer Ecke in die andere, rückte hier einen Stuhl unsanft an seinen Ort, zupfte dort am Fenster eine Gardine derart zurecht, daß in dem spröden, verwaschenen Stoff ein breiter Riß klappte.

„Natürlich! O verhext! Nun kann ich flühen. Aber daran ist nur er schuld, der Regen, der Mörgler, der Infame! Nachlässig sei ich —? Staub liege überall —? Wie ein Schulmädchen hat er mich abgekanzelt, der — der — Herr! So ist er über den Tisch gefahren —“ Frau Rosa beugt sich breit über die Tischplatte und ihr dider Zeigefinger kriecht mit dem schwarzgeränderten Nagel einen feinen Strich in die glänzende Fläche. „Und dann hat er den langen Spinnenfinger an die Nase gehalten —“ den Worten folgt eine illustrierende Bewegung — „und gewiß so wenig wie jetzt ließ sich ein einziges, winziges Stäubchen aufstupsen! Aber dem — dem werde ich... Was ist —?“

Der scharfe Ruf galt einem Klopfen an der Türe und die unausgesprochene Drohung blieb gleichsam in der Luft hängen.

Behutsam und geräuschlos wurde die Falle hintergedrückt, in dem langsam breiter werdenden Spalt erschienen zuerst die Enden einer hochroten Bändermaske, dann ein glatter, dunkler Bubikopf, alsdann kamen zwei große Augen zum Vorschein, die wie sondierend an Frau Rosas immer noch verdächtig rotem Gesicht hängen blieben.

„Na, was willst denn, Else?“

Frau Rosas scharfer Tonfall war merklich milder geworden, denn Else Garrin war ihr erklärter Liebling unter all’ den „Quälgeistern“, die mit allen möglichen Anliegen zu jeder Tageszeit zu ihr gelangten. Und da das mütterliche Empfinden, das in Frau Rosa lebte, sich nicht an eigenen Sprößlingen betätigen konnte, betreute sie die großen und kleinen Schülerinnen der Mädchenschule wie eine große, didle Henne ihre Küchlein. Im Laufe der Zeit wurde sie daher wie selbstverständlich die „Mutter Rosa“, und wenn ein Uneingeweihter sich zu orientieren versuchte, wer denn diese wichtige Persönlichkeit sei, so waren die großen und kleinen Mädchen erstaunt, daß dies nicht „alle Welt“ wisse...

„So komm doch näher, Else! Was hast denn auf dem Herzerl, sag?“

Mit drei, vier leichten Sprüngen war Else drüben am Tisch und umklammerte mit beiden Händchen einen dicken, weichen Arm von Frau Rosa.

„Ach, Mutter Rosa, mir ist so furchtbar, furchtbar bange! Sie wissen, wegen der Densel! Die dumme Gans, die Nelly, hat etwas ausgeplappert wegen dem Tagebuch und nun sucht es Dr. Regen überall, im ganzen Hause. Ich



Cheatertag-Passagierflüge vom 4. Oktober 1925, vom Belpmoos aus.  
Die beiden Basler Flugzeuge C. 15. 125 und 151 in Bern-Belpmoos.  
Pilot Koepke.