

**Zeitschrift:** Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst  
**Band:** 25 (1935)  
**Heft:** 9

**Artikel:** Der neue Autogiro der Alpar-Bern  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-636602>

### **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:** 18.03.2025

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

lichen Thürmen. Doch mit schlichtem ge-  
bäu, und ward der selb theil der statt  
genempt, die nūw statt, dan was über-  
bliben was an dem see heißt die allte statt".  
Die Verschönerung und Vergrößerung der  
Stadt erfolgte erst im 16. Jahrhundert.  
1518 begann man mit der Aufführung der  
neuen Ringmauer. 1591 versanken einige  
Häuser der Vorstadt im See, am 5. Juli  
1887 26 Häuser, die von 326 Personen  
bewohnt waren. Damals erkrankten nur 11  
Personen. -g-

## Der neue Autogiro der Alpar-Bern.

Der neue Autogiro C 30 der Alpar-  
Bern, den wir seit einiger Zeit täglich über  
unserer Bundesstadt herumfliegen sehen, ist  
ein kleiner offener Zweisitzer der Cierva  
Autogiro Co. Mancher wird sich noch der  
ersten Windmühlenflugzeuge erinnern, die vor 14 Jahren zum  
erstenmal auftauchten und die eigentlich nichts anderes waren  
als gewöhnliche mit rotierenden Flügeln versehene Flug-  
zeuge. Typ C 30, das Produkt jahrelanger systematischer  
Forschung und ausgedehnter Versuche, ist nun ein flügel-  
loser, direkt gesteuerter Autogiro. Rumpf und  
Fahrgestell sind dem gewöhnlichen Flugzeug noch ähnlich  
und der Antrieb erfolgt ebenfalls durch eine Luftschraube.  
Damit hört aber die Ähnlichkeit auf. Der Aufstieg wird  
nicht durch feste Flügel bewirkt, wie dies bei einem ge-  
wöhnlichen Flugzeug der Fall ist, sondern durch drei rotie-  
rende Schaufelflügel. Dabei wird jedoch nur die Anfangs-  
rotation auf mechanischem Wege erzeugt, nachher aber auf  
rein aerodynamischem, unter Ausschaltung jeder treibenden  
Motorkraft, aufrechterhalten. Die Höchstgeschwindigkeit des  
Typs C 30 im Horizontalflug beträgt ca. 170 Stunden-  
kilometer, die sogenannte Reisegeschwindigkeit ca. 140 Stun-  
denkilometer und was das Außerordentliche ist — die  
Mindestgeschwindigkeit kann bis auf zirka  
15 Stundenkilometer gefahrlos reduziert  
werden. Und da der hohe Plafond auch das Ueber-  
fliegen der Berge ermöglicht, werden wir in diesem Spa-



Der neue Autogiro der Alpar-Bern zum Start bereit.

Phot. Carl Jöst, Bern.

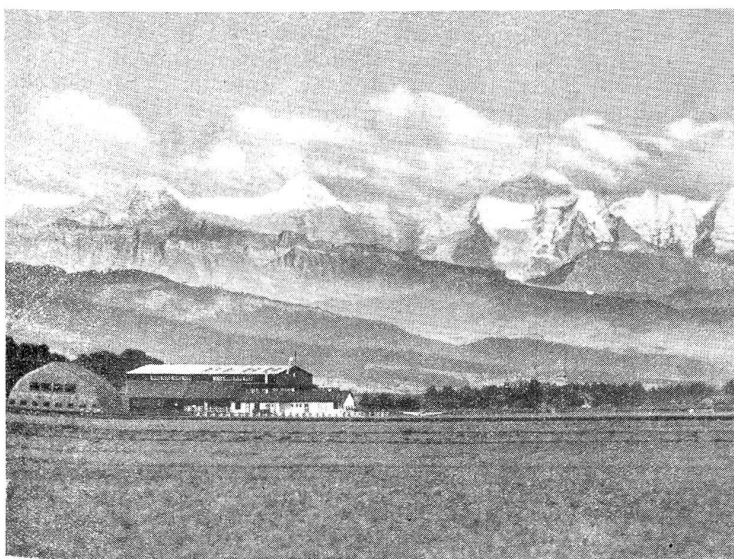
zierflugzeug par excellence mit beschaulicher Langsam-  
keit über die schönsten Partien unserer prächtigen Alpenwelt  
fliegen, und sogar sehr nahe auf sie herunterkommen können.

Schulung: Außer Herr Major Nabholz-von Gra-  
bow, Hilfsfön, welcher letzten Herbst in England das Auto-  
giro-Brevet erlangte und dem Ueberbringer des Flugzeuges,  
dem englischen Piloten Richardson, verstand sich niemand  
auf die neue Maschine, bei der die Führung so ziemlich  
anders ist als bei den gewöhnlichen Flugzeugen. Vorerst  
wurden nun Herr Ingenieur Rob. Gsell vom eidgenö-  
ssischen Luftamt und Herr Eberschweiler von der Alpar zu  
Autogiro-Piloten ausgebildet. Im Frühjahr sollen weitere  
Interessenten in geplanten Kursen geschult werden. Zu diesem  
Zwecke wurde auch der Typ C 30 mit Doppelsteuer ge-  
wählt.

Ist dem Flugschüler der ganze Mechanismus des Auto-  
giro erklärt, der Zweck der verschiedenen Hebel und Instru-  
mente erläutert, nimmt ihn der Fluglehrer gleich zu einem  
ersten Fluge mit. Vorerst im vordern Sitz, in welchem sich  
lediglich Steuerfäule, Gashebel und Bodensteuer befinden.  
Der Schüler ist mit Telephon mit dem Lehrer verbunden  
und wird nach einigen Flügen bereits in den eigentlichen  
Pilotensitz gesetzt, wobei ihn der Lehrer vom Bor-  
dersitz aus instruiert. Die Steuerung des Autogiros  
während des Fluges ist vollständig anders, aber auch  
bedeutend einfacher als diejenige eines gewöhnlichen  
Flugzeuges, denn einmal in der Luft, wird ledig-  
lich durch Betätigung des Steuerknüppels und des  
Gashebels geflogen.

Senkrecht Landen und Starten:  
Wenn man einerseits nicht denken darf, daß der  
Autogiro sozusagen senkrecht vom Plaze weg fliege  
und man ebenso senkrecht mit ihm landen könne,  
so sei andererseits doch noch ausdrücklich bemerkt, daß  
die Maschine für den Start bloß ca. 50 Meter  
braucht und es immerhin möglich ist, auf sehr  
kleinen Plätzen zu landen und solche aus 100 oder  
50 Meter Höhe in aller Gemütsruhe auszusuchen.

Verwendung: Wie wir gesehen haben, ist  
es mit einem Autogiro möglich, hinter hohen Hin-  
dernissen steil herunterzukommen, ohne Weiterrollen  
zu landen, nach sehr kurzem Anlauf zu starten und  
im Fluge eine sehr geringe Minimalgeschwindigkeit  
einzuhalten. Diese Eigenschaften lassen den Auto-  
giro insbesondere in unserem schwierigen Gelände  
für den Zubringerdienst, vor allem für die Ber-



Flugplatz der Alpar im Belpmoos bei Bern.

bindung der Zollflugplätze mit den Fremdenkurorten und ihren Hauptsportgebieten, wie z. B. den Ausgangspunkten für Ski-Abfahrten, geeignet erscheinen. Daneben kann uns dieses Flugzeug aber auch für die Luftphotographie, die Topographie unseres Landes, für Rettungs- und Polizeidienste und für alle möglichen sonstigen Beobachtungsarten sehr wertvolle Dienste leisten. Für später ist auch die Verbindung der Flugplätze mit den Stadtzentren geplant. g-r.

## Der ungetreue Waisenvogt.

Sage aus dem Seeland, von F. Schmied-Marti.

Stefan Zinsmeisters Knecht ging eines Abends im Winter ohne Laterne heim in sein Taunerhäuschen, das am Waldrand bei Seedorf stand.

Er trappete schlecht und recht in Gedanken versunken dahin und sann an die Arbeit des folgenden Tages. — Auf einmal gesellte sich ein Mann zu ihm, den er von nirgends her hatte kommen sehen. Er war groß und hager und trug in der Hand ein kleines Zwilchsfädelin, das er mit mageren Fingern ängstlich zudrückte.

Eine Weile lief der Fremde wortlos neben ihm her. Mithin kamen sie ins Reden und erzählten von diesem und jenem, nur blieb der Fremde wortfarger als der Knecht.

Eben ging der Mond auf. Da bemerkte Durs, der Knecht, daß die Gestalt des Wanderers auf dem mattschimmernden Schnee keinen Schatten warf. Nur der seine lieg einsam vor ihm her.

Unauffällig wechselte der Knecht seinen Platz und lief nun dem Fremden zur Linken. Aber auch der Schatten hatte hinüber zur Linken gewechselt und die Fläche vor dem andern blieb klar.

Stumm gingen sie fürbas. — Sie kamen zur Stelle, wo ein schmales Mattenweglein zum Taunerhaus abzweigte. Da lud Durs seinen Begleiter ein, mit ihm nach Hause zu kommen. „Es wird dich frieren, und ein warmer Trunk Milch wird dir wohl tun. Der Wind weht und der Weg auf den Friesenberg ist zügig.“

„Für mich“, gab der andere gemessen zurück, „gibt es weder Kälte noch Müdesein. Meine Wege sind mir vorzeichnet. Von ihnen kann man nicht abkommen. Der Speisebedarf ich nicht. Ich esse und trinke nicht.“ —

Auf einmal begann sich Durs vor dem Fremdling zu fürchten. „Von wannen kommst du“, redete er ihn mit zager Stimme an. „Bist du Himmels oder Erdens, oder kommst du aus Grauen und Tiefen, wohin kein selig Abgeschiedener je kommt?“ — In diesem Augenblick war der geheimnisvolle Begleiter verschwunden.

Einsam und allein stand Durs da. Er stierte in die mondhele Winternacht und blieb, wie angewurzelt, auf der Stelle stehen. Sein Haar sträubte sich. Sein Sinn war wirr und die Hände versagten den Dienst.

„Hier ist ein Geist verschwunden“, rang es sich endlich aus seinem Munde. „Erlöse mich, Gott, aus dem Bann der bösen Mächte ....“

Da gewann er die Kraft, seinen Weg fortzusetzen. Nicht gar weit, da hörte er droben im Wald ein Rauschen und Tosen, als bräche ein fürchterliches Ungewitter aus unergründlichen Tiefen hervor.

Flammen züngelten auf zwischen nackten Baumstämmen und brannten doch die Bäume nicht an. Wimmern und klägliches Kinderweinen füllte die Luft, Seufzen und Stöhnen, als jammerten Kinder nach der Mutter.

Dursens Herz schwoll in Furcht und Mitleid.

„Alle guten Geister loben Gott den Herrn“, murmelt er noch einmal.

Blöcklich wurde es ringsum still. Er aber strebte eilig seinem Häuschen zu, so schnell ihn die schlotternden Beine trugen.

Unter der Türe kam ihm sein Weib entgegen. „Jesus, Gott“, schrie sie auf, als sie sein fahles Gesicht sah, bist du in einen bösen Luft gekommen? Oder — die Taunerin faltete die Hände — am Ende bist du dem Waisenvogt begegnet? ...“

„Wer sagt dir das?“ schrie Durs auf.

Da wiegte die Taunerin wissend den Kopf hin und her: „Heute ist Stefanstag! Das war droben im Kloster der Zinstag. Und seitdem der ungetreue Vogt aus der Waisenkiste die zweihundert Pfund gestohlen, muß er in jeder Stefanstag den Zins nach dem Kloster tragen ... Sag Mann, ist dir der Erzschelm nicht eben begegnet?“ —

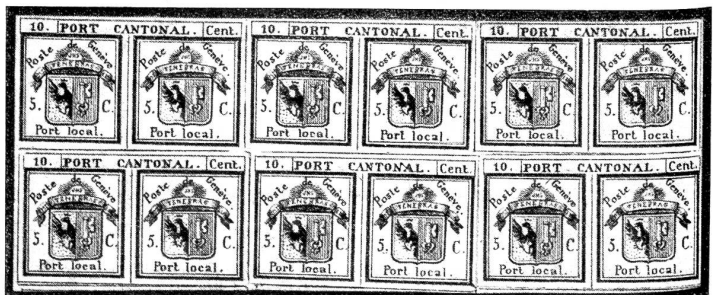
Durs gab nicht Antwort und legte sich zu Bett. Aber der Schlaf wich von seinem Lager. Am Morgen schüttelte ihn ein heftiger Fieberfrost und er hatte einen hochgeschwollenen Kopf. Lange Zeit lag er gänzlich darnieder. —

## Fr. 26500 für einen Briefmarkenblock! Rekordpreise für Schweizer Briefmarken.

Unlängst gelangten im Rahmen der Hind-Versteigerungen bei der Auktionsfirma H. R. Harmer zu London auch Briefmarken der Schweiz unter den Hammer, die wohl unzweifelhaft die schönsten und seltensten Stücke zugleich sein dürften, die überhaupt auf der Welt existieren. Es handelte sich dabei um Kostbarkeiten, die bereits früher, bevor sie Hind im Jahre 1923 erwarb, in der weltberühmten Sammlung des Grafen Ferrari gewesen sind und auch schon dort als eines der grandiossten Sammelgebiete das Entzücken eines jeden Beschauers bildeten. Denn abgesehen von dem kolossalen Wert, der in diesem Material steckte, zeichneten sich diese Wertzeichen von einer selten schönen Erhaltung aus, die mit Recht die Bezeichnung „Ferraritäten“ tragen dürften.

Den höchsten Preis — sogar der ganzen Versteigerung! — erreichte der Sechserblock der Doppelgenf mit 1700 £, also über 26,500 Schweizerfranken, trotzdem er mehrere dünne Stellen aufwies. 1400 £ resp. nahezu 22,000 Franken wurden für einen Dreierstreifender Doppelgenf mit vollem Bogenrand angelegt, während ein „gewöhnliches“ Paar dieser alten Genfer Marken für „nur“ 100 £ oder 1500 Schweizerfranken seinen Besitzer wechselte. Alle diese Objekte hier jetzt aufzuführen, dürfte zu weit gehen, es sei als vadaendes Beispiel, was für Rekordpreise erreicht worden sind, nur erwähnt, daß z. B. eine ungebrauchte 4 Centimes-Marke von der Waadt nicht weniger als 210 £, über 3300 Franken, erbrachte. Auch die Kantonalpost von Zürich verdient noch erwähnt zu werden, die ja bekanntlich das erste Land auf dem europäischen Festland gewesen war, das 1843 Briefmarken verausgabte. Hier waren es vor allen Dingen zehn Zehnerstreifen der 6 Rappen-Marke, die also zusammen einen Originalbogen darstellen und die insgesamt 1055 £ = 16,500 Franken erzielten.

Weltkrise hin — Weltkrise her! Am Briefmarkenmarkt spürt man sie bestimmt nicht!



Das Glanzstück der Schweiz aus der Hindsammlung, die bei H. R. Harmer London verauktioniert worden ist: Ein Block der 6\_Doppelgenf, der für 1.700 £, also 26,500 Franken seinen Besitzer wechselte.