Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 48 (1975)

Heft: 10

Artikel: Das Jahr in den Zeitungsspalten

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-773559

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: 13.07.2025

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

IMPERIA AIR AYS.
G-

Wende zum Guten – Wende zum Schlimmen

Sieben Jahre zurück lag der Erste Weltkrieg, doch die deutsch-französische Konfrontation dauerte an. Frankreich hatte das Ruhrgebiet besetzt als Repressalie wegen ausgebliebener Reparationen, das entwaffnete Deutschland antwortete mit passivem Widerstand, mit Streiks und Sabotage. Fortsetzung des Krieges mit anderen Mitteln. 1924 hatte sich ein erster Lichtblick gezeigt: der Dawes-Plan brachte eine vernünftige Regelung der Reparationen und leitete in Deutschland fünf Jahre wirtschaftlicher Prsoperität ein. Am 9. Februar 1925 überraschte Deutschland die Welt mit dem Angebot eines Sicherheitspaktes, worin es die Grenzen im Westen, wie sie im Versailler Vertrag festgelegt worden waren, zu akzeptieren und gemeinsam zu garantieren bereit war. Ein achtmonatiges zähes Ringen der Mächte um die Einzelheiten dieses Vorschlags setzte ein und fand im Oktober in Locarno einen glänzenden Abschluss. Der Friede schien endlich gewonnen. Dank Staatsmännern guten Willens: dem französischen Aussenminister Aristide Briand, den deutschen Reichskanzler Hans Luther und Aussenminister Gustav Stresemann sowie dem englischen Aussenminister Austen Chamberlain, der im gleichen Jahr den Friedensnobelpreis erhielt. Dank sicherlich auch der wohltuenden Atmosphäre des Kurortes Locarno, der überraschend zu der Ehre einer internationalen Konferenzstadt gekommen war. Trotz einer allgemeinen Stimmung des «Embrassons-nous», in welcher der Vertrag abgeschlossen wurde, darf man ihn nicht als irreales Wunschgebilde bezeichnen. Er ist das Ergebnis echten Verhandelns, von beiderseitigem Geben und Nehmen. Wenn er trotzdem ohne dauernde Wirkung blieb, so ist das den nationalistischen Leidenschaften zuzuschreiben, die mit dem Krieg keineswegs abgeklungen waren. Erschrekkende Symptome zeigten sich gerade im Jahr 1925: Am 28. Februar war der erste deutsche Reichspräsident Friedrich Ebert verstorben. Zu seinem Nachfolger wählte das deutsche Volk im zweiten Wahlgang nicht den republikanischen Kandidaten, sondern mit einer Million Stimmen Vorsprung den Vertreter der Rechten, den Führer im Weltkrieg, Generalfeldmarschall von Hindenburg. Das Ausland war entsetzt. Die «NZZ» schrieb: «Wer im Ausland der Auffassung ist, dass das Vertrauen in den Bestand der deutschen Republik eine der Voraussetzungen des europäischen Friedens darstellt, kann die gestrige, von innenpolitischen Sentimentalitäten diktierte Entscheidung des deutschen Volkes nur als verhängnisvoll betrachten.» Man vergass nicht, hinzuzufügen, bei dieser Wahl seien die Frauen ausschlaggebend gewesen.

Oben: Schweizerische Reisepost in Gletsch, 1925. Vier Jahre zuvor hatten die Cars alpins die Pferdepost über Grimsel und Furka abgelöst. Die Alpenreisepost beförderte im Jahre 1925 über eine Viertelmillion Reisende.
Unten: Ein Handley-Page-Doppeldecker der Imperial Airways, die die Strecke London–Paris–Basel–Zürich beflog, auf dem Basler Flugplatz Sternenfeld 1925. Im gleichen Jahr wurde in Basel die Fluggesellschaft Balair gegründet, die fünf Jahre später mit der Ad Astra zur Swissair fusionierte. Aus Eugen Dietschi: «Vom Ballon zum Jet», Pharos-Verlag, Basel

En haut: Automobiles postales à Gletsch en 1925, quatre ans après que les cars alpins eurent remplacé, aux cols du Grimsel et de la Furka, les diligences attelées. Les cars postaux alpins transportèrent en 1925 plus d'un quart de million de voyageurs.
En bas: Biplan des Imperial Airways desservant la ligne Londres–Paris–Bâle–Zurich, sur l'aérodrome bâlois de Sternenfeld en 1925, année où fut fondée la compagnie aérienne Balair, qui fusionna cinq ans plus tard avec Ad Astra sous le nom de Swissair

In alto: Autopostali svizzeri a Gletsch, 1925. Quattro anni prima i Cars alpins avevano sostituito la diligenza postale in servizio sul Grimsel e sulla Furka. Nel 1925, il servizio autopostale alpino trasportò oltre duecentocinquantamila viaggiatori.
In basso: Un biplano della Imperial Airways, che percorreva la rotta Londra–Parigi–Basilea–Zurigo, durante una sosta sul campo d'aviazione basilese dello Sternenfeld, nel 1925. Nel medesimo anno a Basilea venne fondata la compagnia aerea Balair, che cinque anni più tardi diede vita alla Swissair dopo fusione con la Ad Astra

Top: Swiss postal coaches in Gletsch, 1925. The so-called "cars alpins" had taken over from the horse-drawn mail coaches over the Grimsel and Furka Passes four years before. In 1925 the Swiss Alpine postal coaches carried over a quarter of a million passengers.
Bottom: A biplane of Imperial Airways, which was in service on the London–Paris–Basel–Zurich route, on Sternenfeld airfield in 1925. The Balair airline was founded in Basle in the same year and amalgamated with Ad Astra five years later to form Swissair

Weniger beachtet blieb ein anderes schicksalhaftes Ereignis in Deutschland: Der dubiose Führer eines missglückten Putsches war aus dem Gefängnis entlassen worden und begann seine Partei zu reorganisieren. Das Buch, in dem er seinen Kampf programmatisch darlegte, war eben erschienen. Sieben Jahre später stand er vor der Machtübernahme. Mit Hitler war das Schicksal des Paktes von Locarno besiegelt. Erst 1950 konnte das Werk europäischer Verständigung und Zusammenarbeit wieder aufgenommen werden. Doch welch ungeheure Opfer lagen dazwischen!

Die grosse Lücke

In der grossen Lücke der «1000 Jahre» wurde es still um die Idee einer europäischen Zollunion, die 1925 aus deutschen Krisen angeregt worden und die auch ein Lieblingsgedanke Briands gewesen war. Erst 1957 wurde die EWG gegründet.

«Grosse Lücken» gab es auf manchem Gebiet. Zum Beispiel in der schweizerischen Innenpolitik: 1948 trat die Alters- und Hinterbliebenenversicherung, AHV, in Kraft. Wer erinnert sich, dass das Volk bereits 1925 der entsprechenden Verfassungsgrundlage zugestimmt hatte? 23 Jahre dauerte es bis zur Annahme der Ausführungsgesetze (dazwischen, 1931, lag eine Ablehnung).

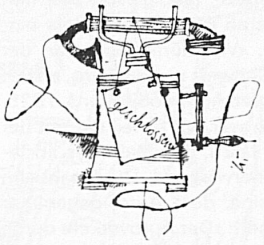
Dass gut Ding Weile haben muss, scheint auch im Gastgewerbe zu gelten: Bereits 1925 diskutierte man die Trinkgeldfrage. Das Reisepublikum hatte sich gewandelt, immer seltener wurden die Herrschaften, die mit zahlreicher Dienerschaft in den Grand-Hotels abstiegen. Die bürgerliche Schicht stellte nun die Hauptmacht der Hotelgäste (1925 waren 42,5% Schweizer). Da schien es angezeigt, wenigstens im Hotelfach das Trinkgeld von 10% fest auf die Rechnung zu setzen, wenngleich man mit Bedauern feststellte, dass dies «im Grunde den Tod des Trinkgelds» bedeute. Fast 50 Jahre sollte es dauern bis zum «Trinkgeld inbegriffen» im gesamten Gastgewerbe.

Ladenhüter und Dauerbrenner

Es ist offenbar das Schicksal gewisser Dinge, nie aus den Zeitungsspalten verschwinden zu können oder stets wieder auftauchen zu müssen. «Energiemangel und Elektrizitätsexport» stehen schon 1925 zur Diskussion.

Vier Jahre vor der Weltwirtschaftskrise wird ein «Institut für Konjunkturforschung» gegründet, und der Bundesrat empfiehlt, «die Teuerungszulagen an das Bundespersonal für 1925 auch für das Jahr 1926 gültig zu erklären». Ein «Nationales Komitee gegen die Überfremdung» macht von sich reden. 1970 habe der Anteil der Fremden in der Schweiz 5,7% ausgemacht, 1920 aber 10,4%. Gegen die Gefahr des Aufdrängens fremder Ideen gebe es nur die gesunde Assimilationspolitik. «Eine Absperrung kann von uns vor der Überfremdung nie retten, sie kann nur den Alpdruck der Gefahr etwas verschieben», liest man in der «NZZ».

So bedrückend vertraut manche Meldungen aus dem Gebiet von Politik und Wirtschaft wirken, so erheiternd sind oft jene aus Technik und Verkehr, weil sie das Jahr 1925 so weit zurückliegend erscheinen lassen und dartun, wie herrlich weit wir es gebracht.

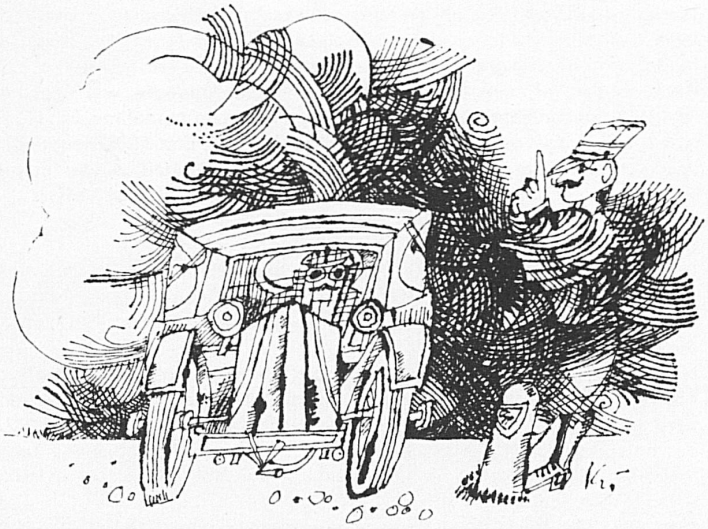


Zeichnungen: Hans Küchler SVZ

Der Idylle wird zu Leib gerückt

«Die Inhaber der Telephonbureaus auf dem Lande sind angehalten, auch ausserhalb der eigentlichen Dienstzeit auf Anrufe zu antworten. Wie man hört, wird diese Anordnung nur in sehr unvollkommener Weise beachtet. Die eidgenössische Telephon- und Telegraphenverwaltung legt Wert darauf, zu erfahren, welche Bureaus bis jetzt der Verordnung nicht nachgelebt haben. Es liegt in deren Absicht, diesen Dienst strikte zur Durchführung zu bringen.» Man lebt immerhin schon im Zeitalter des Radios. Seit dem 19. November 1925 meldet sich im Äther eine neue Stimme: dreistimmiger Hornklang der Schweizer Alpenpost, dann «Hier Radio Bern». Das Berner Radiostudio, ein Jahr nach Zürich in Betrieb genommen, war im Kursaal untergebracht.

1925

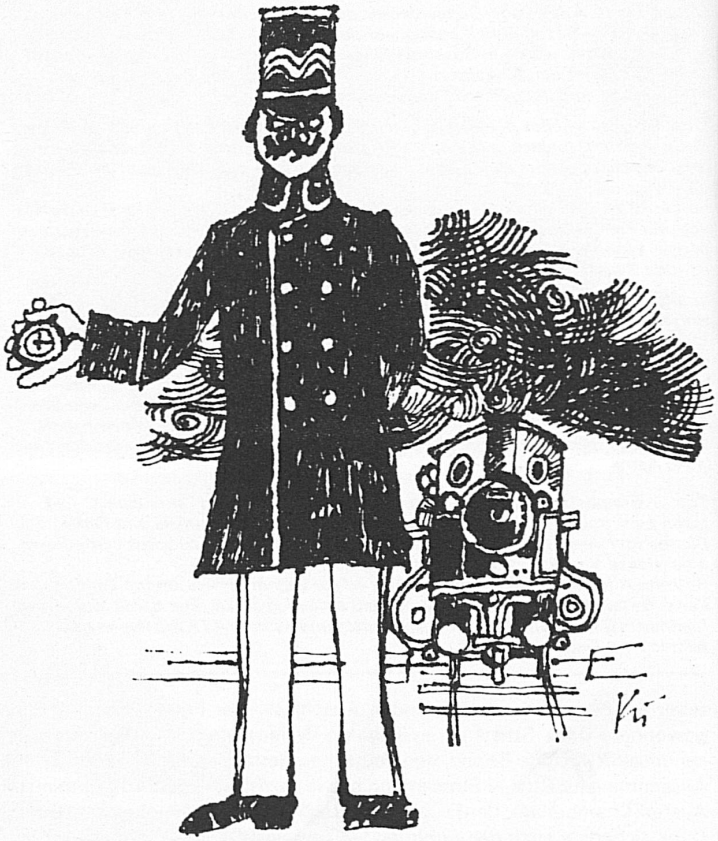


Im Kanton Graubünden, der seit 1900 ein striktes Automobilverbot kannte, betonte ein Grossrat, wie schön und vorteilhaft es für das Bündnerland sein könnte, wenn es das einzige autofreie Land bleiben und so gleichsam die Oase in der Wüste des allgemeinen Autoverkehrs sein und bleiben würde. Man brauche nur für diese «Oase» in der ausländischen Presse die nötige Reklame zu machen, so würde ein gewaltiger Strom von Ruhesuchenden in die rätischen Berge heraufluten. Jedoch am 21. Juni 1925 hebt das Bündner Volk – wenn auch nur mit einem Mehr von 1000 Stimmen – das Autoverbot auf. Autorowdies haben auch jetzt keine freie Bahn: die Höchstgeschwindigkeit ist auf 40 km festgesetzt, in Siedlungsgebiet auf 12 km! Während dreier Sommermonate kann man von 5 bis 21 Uhr in den Kanton einreisen, in der übrigen Zeit ist der Einlass auf 8–12 und 14–18 Uhr beschränkt. Und selbstverständlich ist eine Gebühr zu entrichten: Fr. 10.– für einen zweitägigen Aufenthalt, Fr. 40.– für mehrmaligen innert eines Monats. Bald sieht sich die Schweizerische Verkehrszentrale veranlasst, wegen der rigorosen Bussenpraxis beim Kleinen Rat des Kantons Graubünden vorstellig zu werden, «da die Beschwerden in der massgebenden ausländischen Presse dazu angetan seien, dem schweizerischen Fremdenverkehr schweren Schaden zuzufügen».

Das Auto, wenngleich oft als der Allgemeinheit dienendes Nutzfahrzeug gepriesen, ist eben noch immer in weiten Kreisen als Luxusfahrzeug verschrieen. Von 1914 bis 1925 war die Zahl der Automobile in der Schweiz von 5400 auf über 22 000 gestiegen, sie belegte damit den 21. Platz unter den autofahrenden Nationen. Der Kanton Genf, wo 1 Auto auf 50 Einwohner kam, stand mit 3221 Autos an der Spitze, gefolgt von Bern mit 3133 und Zürich mit 2968 Wagen. 1924 waren 6622 Automobile eingeführt, dagegen nur 220 exportiert worden. «Wir dürfen nicht an der Möglichkeit serienmässiger Herstellung in der Schweiz verzweifeln», erklärt Bundesrat Musy bei der Eröffnung des 2. Genfer Automobilsalons 1925. Das Motorfahrzeug förderte die Reiselust, doch war der Anteil der mit der Bahn einreisenden Gäste mit 83,5% im Jahr 1925, dem Jahr des anziehenden Fremdenverkehrs, noch immer weit überwiegend. Die Eisenbahn erwies sich schon damals ihrem grössten Feind, dem Auto, gegenüber hilfreich (es war einträglich und ist es noch immer): «Der Autoverkehr durch den Gotthard ist dieses Jahr bereits jetzt schon vielbedeutender als in früheren Jahren», meldet die «NZZ» am 19. April. Verladen wird in Göschenen und Airolo nach telefonischer oder telegrafischer Voranmeldung. «Autoreisende, welche das Bergwärtsfahren zu vermeiden wünschen, laden ihre Automobile schon in Erstfeld oder Biasca ein, wo fast jederzeit ausgezeichnete Gelegenheit zum Abtransport besteht.»

Die SBB stecken mitten in ihrem Elektrifizierungsprogramm, alle paar Monate wird ein neuer Streckenabschnitt dem Betrieb übergeben. Trotz Probefahrten mit elektrischen Lokomotiven, die 90 km/h fahren, sind immer wieder Klagen zu lesen, die Schweizer Bahnen seien zu langsam. Schnellzüge bringen es auf kommerzielle Geschwindigkeiten (das bedeutet Durchschnittsgeschwindigkeit mit Einschluss der Aufenthalte) von 55 bis 60 km, der Simplonexpress erreicht zwischen Lausanne und Brig gar 68 km. Der TEE Lemano legt heute die gleiche Strecke mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 106 km zurück. Auf der Strecke Zürich–Genf liegt der Durchschnitt heute, nach Eröffnung der Heitersberglinie, über 90 km, die Höchstgeschwindigkeit bei 140 km. Doch Geschwindigkeit ist nicht alles. Um dem Statussymbol Auto gegenüber «salonfähig» zu bleiben, liessen die SBB Salonwagen bauen, die sie auf den Strecken Basel–Chur und Basel–Chiasso einsetzten. Für die Benützung zahlte man neben dem Billet 1. Klasse einen Zuschlag von Fr. 2.– für je 100 Tarifkilometer.

Eine weitere Bequemlichkeit für den Reisenden führten in diesem Jahr die italienischen Staatsbahnen versuchsweise ein: die italienische Passkontrolle findet zwischen Mailand und Como im fahrenden Zug statt. Die Ausgangskontrolle, wohlverstanden! Zoll- und Passformalitäten sind noch überaus umständlich, in der Schweiz heimkehrenden Landsleuten gegenüber nicht selten schikanös, was zu häufigen empörten Einsendungen in den Zeitungen führt.



Dass die Züge in Italien nach Jahren des Chaos nun wieder pünktlich verkehren, hat man Mussolini immer mehr als besonderes Verdienst angerechnet. Sollte ein Zusammenhang bestehen mit dem Auftrag über 10 000 Uhren für italienische Eisenbahner, den die schweizerische Uhrenindustrie 1925 entgegennehmen durfte?

Im Winter eingestellt

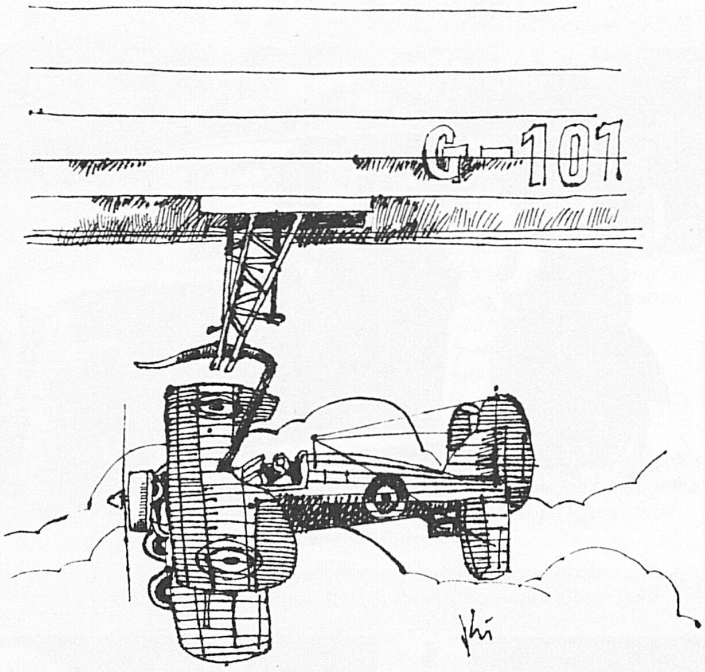
Pünktlichkeit war nun nicht gerade das Kennzeichen des Luftverkehrs, der sich grösster Anteilnahme in den Spalten der Gazetten erfreute. Immerhin, in Zürich-Dübendorf seien 80% der Flüge mit nicht mehr als halbstündiger Verspätung abgewickelt worden. Dies im Sommer. Im Frühling und Herbst waren das Fliegen des Wetters wegen weniger zuverlässig. Im Winter wurde überhaupt nicht geflogen. Walter Mittelholzer benützte die Zeit für seinen Persienflug. «In 71 Flugstunden hatte ich in den drei Wintermonaten, wo bei uns zu Hause der Luftverkehr infolge des Nebelwetters ruht, eine Flugstrecke von rund 11 000 km zurückgelegt.» Das Wetter war das grosse Hindernis für die Alpenüberquerung, und gerade diese schien den Förderern der schweizerischen Luftfahrt besonders wichtig. Walter Mittelholzer: «Eine

1925

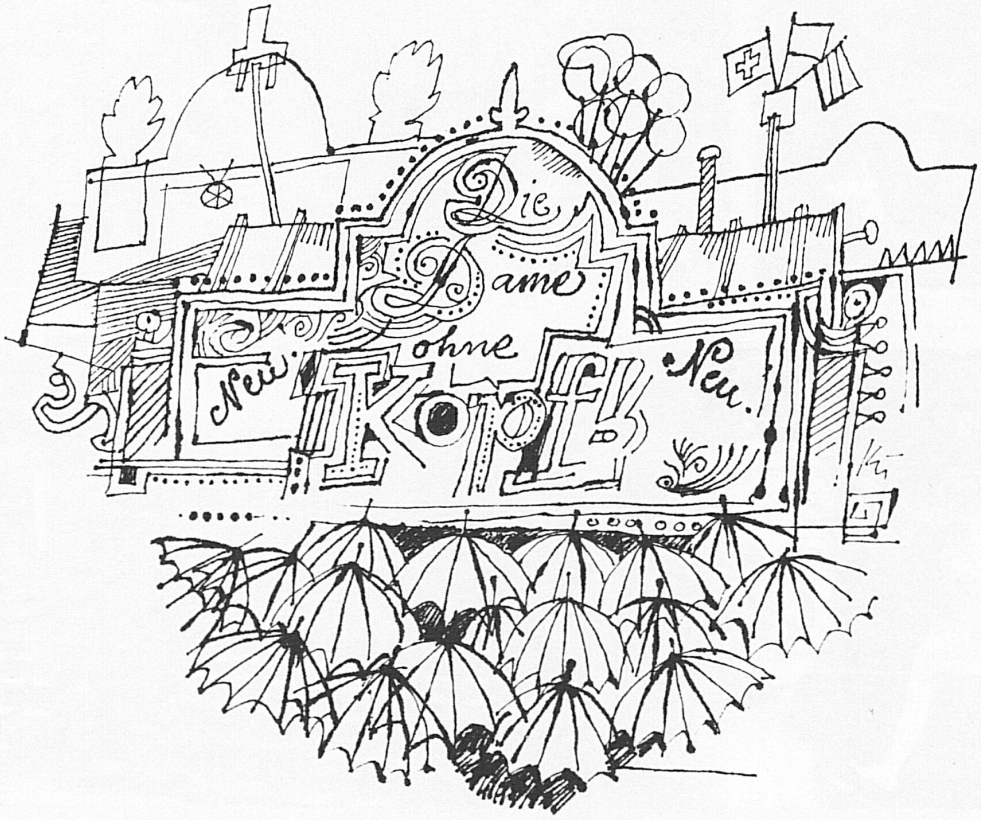
Ehrensache wird es für unser Land sein, alles daran zu setzen, dass wir mit zu den ersten gehören, die Alpenfluglinien vorbereitet und organisiert haben, um, hoffentlich in wenigen Jahren schon, die Alpenüberfliegungen als unsere ureigenste Domäne behalten zu können.» Es fehlte nicht an kuriosen Vorschlägen wie etwa die kombinierte Flug-Bahn-Reise Zürich–Mailand: Bis Altdorf Reise im Flugzeug, dann Umsteigen und zweistündige Bahnfahrt durch den Gotthard nach Bellinzona und von hier wieder Reise im Flugzeug. Zürich-Dübendorf hatte sich 1925 zur Drehscheibe des internationalen Luftverkehrs entwickelt, doch war die Zivilfliegerei auf dem Militärflugplatz nur geduldet. Die Einrichtungen waren überaus primitiv. Nur ein einziger Hanga für ein Flugzeug stand zur Verfügung. Die Passagiere wurden in einer Holzbaracke abgefertigt, wo zwar «mit einfachsten Mitteln auch die Errichtung einer nicht unbehaglichen Warteecke für die Fluggäste gelang», wo es aber keine Verpflegungsmöglichkeit gab, so dass sich die wartenden Passagiere in die umliegenden Restaurants verzogen und vom Flugleiter erst wieder zusammengesucht werden mussten.

Im Sommer 1925 zählte man in Zürich-Dübendorf täglich 8 Abflüge und 8 Ankünfte und bereits über 1000 Passagiere pro Monat. Es bestanden Verbindungen mit 41 Städten. Am meisten beflogen war die Strecke Zürich–Frankfurt, gefolgt von Zürich–München–Wien. Bei einer mittleren Fluggeschwindigkeit von 1115 bis 130 km benötigte man nach Basel 45 Minuten, nach Parius 4 Stunden 50 Minuten, nach Wien 6 Stunden, und die Flugpreise – die keine Rendite einbrachten – beliefen sich zum Beispiel von Zürich nach Basel retour auf Fr. 25.–, Genf Fr. 50.–, Frankfurt Fr. 90.–, Paris Fr. 135.–.

Ob das Flugzeug oder das Luftschiff das Verkehrsmittel der Zukunft sein werde, war 1925 noch nicht entschieden. Auf langen Strecken würde es wohl das Luftschiff sein. Auch Amundsen, der im Sommer 1925 von einem Nordpolflug zurückgekehrt war, neigte nach seinen Schwierigkeiten mit dem Flugzeug im arktischen Klima zur Ansicht, für Nordpolfahrten – und diese schienen als kürzeste Route nach Asien aussichtsreich – käme wohl nur mehr das Luftschiff in Frage. Was lag näher als eine Kombination Flugzeug-Luftschiff? In England machte man 1925 Versuche, später kam es in Amerika auch zur Ausführung: Unter dem Luftschiff ist ein Flugzeug aufgehängt, das jeweils, wenn Passagiere oder Post aufzunehmen sind, zur Erde fliegt, mit der Last zurückkehrt und sich wieder unter dem Luftschiffsrumpf einhängt.

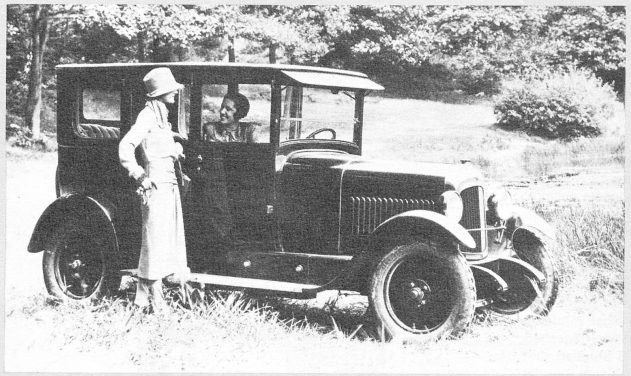


Von Koppelungsmanöver Flugzeug–Luftschiff 1925 zur Koppelung Apollo–Sojus im Weltraum 1975 ist ein weiter Sprung. Doch stammt nicht auch die kleine Meldung von der Basler Herbstmesse 1925 aus einer sehr weit entfernten Welt: «Tumult an der Basler Messe. Auf dem Messeplatz kam es am Sonntagabend zu einer Massenansammlung, indem eine in die Tausende gehende Menschenmenge die Schaubude der ‹Dame ohne Kopf› umlagerte, um sich nach dem Schliessen der Bude beim Fortgehen der Dame zu überzeugen, dass sie wirklich keinen Kopf habe. Da die Menge sich nicht zerstreuen wollte, musste die Polizei gerufen werden, die mit einem starken Aufgebot anrückte und einige Verhaftungen vornahm.»

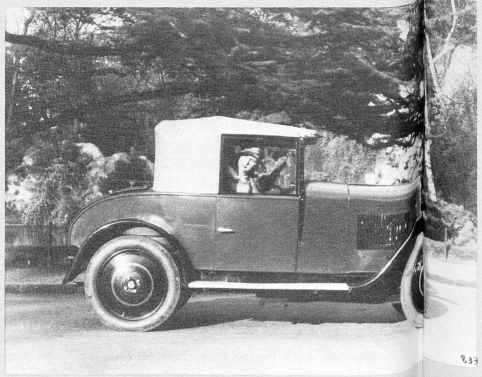


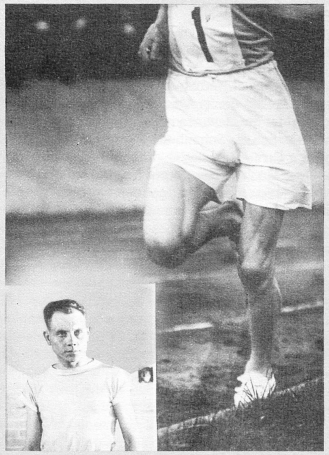
1925

1925



1

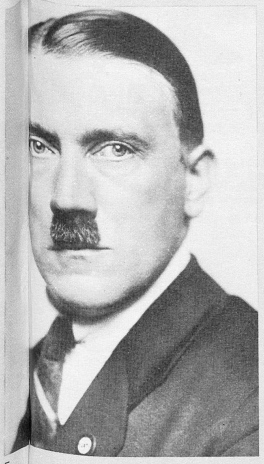




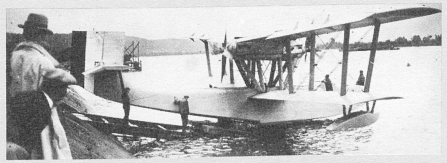
2

3

4

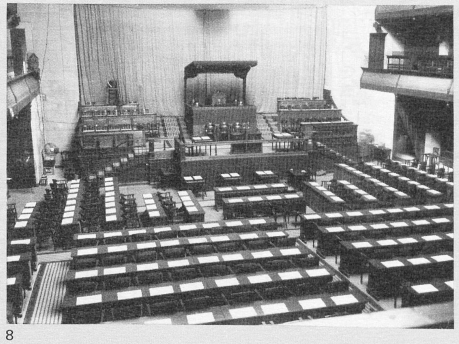


5

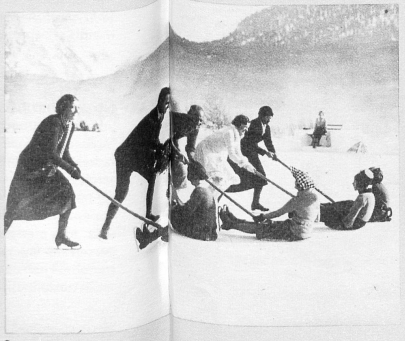


6

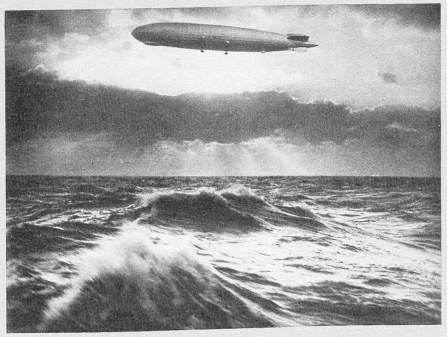
7



8



9



10

1 Autoparade 1925 / Elégance automobile en 1925 / Sfilata di automobili 1925 / From a 1925 car parade

2 Das Laufwunder Nurmi häufte Rekord auf Rekord / Le prodigieux coureur Nurmi, qui accumulait les records / Nurmi, il podista fenomenale che passava di primato in primato / The miracle runner Nurmi collected record after record

3 Die Vaterfigur wird deutscher Reichspräsident. Generalfeldmarschall von Hindenburg / Le maréchal von Hindenburg, vénéré par la nation, est élu à la présidence du Reich / La figura paterna diventa presidente del Reich. Feldmarescialo generale von Hindenburg / A father figure became German President. Field-Marshal von Hindenburg

4 Joséphine Baker regte Europa auf / Joséphine Baker faisait la conquête de l'Europe / Joséphine Baker eccitava gli animi in Europa / Joséphine Baker excited Europe

5 ...soeben aus dem Gefängnis entlassen! ...un autre sortait de prison / ...appena rilasciato della prigione / ...just out of prison

6 Roald Amundsen kehrte von seinem ersten Nordpolflug zurück / Roald Amundsen au retour de son voyage au pôle Nord / Roald Amundsen al ritorno dal suo primo volo al polo Nord / Roald Amundsen returned from his first flight to North Pole

7 Suzanne Lenglen, die «Göttliche», erwarb ihren Weltruhm durch ihr unvergleichliches Tennisspiel / Suzanne Lenglen, la «divine», fascinait le monde par son incomparable jeu de tennis / Suzanne Lenglen, la «divina», divenne celebre in tutto il mondo grazie alla sua incomparabile tecnica di gioco del tennis / The "divine" Suzanne Lenglen won world fame with her unrivalled tennis

8 Sitzungssal des Völkerbunds in der Salle de la Réformation in Genf, vor dem Umzug in den pompösen Völkerbundspalast, zu dessen Errichtung 1925 die ersten Schritte unternommen wurden
La Société des Nations tient ses séances dans la Salle de la Réformation à Genève
Salle de la Réformation a Ginevra, dove si svolgevano le sedute della Società delle Nazioni
Council hall of the League of Nations in the Salle de la Réformation, Geneva

9 Kurzweil in St. Moritz: Schaufelrennen / Divertissement à St-Moritz: la course aux pelles / Passatempo a St. Moritz: corse sulle pale / Fun in St. Moritz: a shovel race

10 Luftschiff «Graf Zeppelin» bei seiner Sturmfahrt über den Ozean (Montage) / Le dirigeable «Graf Zeppelin» bravant la tempête au-dessus de l'Atlantique (montage) / Il dirigibile «Graf Zeppelin» durante la sua tempestosa traversata dell'Oceano (fotomontaggio) / The "Graf Zeppelin" had a stormy voyage across the ocean (photomontage)