

Zweimal in Flugzeug über die Alpen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **8 (1932)**

Heft 33

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-756474>

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.

Zweimal im Flugzeug über die Alpen

Die «Zürcher Illustrierte» fliegt mit

*Der internationale Alpenrundflug
Dübendorf-Genf-Mailand-Dübendorf
Mittwoch den 27. Juli 1932*

Unter einem Alpenflug habe ich mir immer eine beglückende, erschütternde Herrlichkeit vorgestellt, einen Augenrausch, eine Schwelgerei in Schneeweiß und Himmelblau. Auch heute noch glaube ich an diesen Traum und ersehne mir seine Erfüllung, selbst wenn die erlebte Wirklichkeit ganz anders war, ganz anders und doch nicht weniger erschütternd. Spannend und aufregend wie nur das ganz Neue, noch nie Erlebte sein kann, aufwühlend, weil es einen Kampf galt mit Naturgewalten — so war dieser Flug, und so haftet er im Gedächtnis, unvergänglich für alle Zeit!

Kein Vergnügungsflug war geplant. Die Bergtätigkeit der Flugzeuge wollte man erkunden und Erfahrung sammeln für einen regelmäßigen Flugdienst über die Alpen (der übrigens seit 1. August zwischen Zürich und Mailand bereits eingesetzt hat). Wo ist der günstigste Weg? Welche Maximallast läßt sich ohne Not auf 4000 Meter über Meer heben? Wie lange dauert die Reise? Wie steht es mit dem Verbrauch an Betriebsstoff? Und — für uns gewiß das Wesentliche — wie verhält es sich mit der Flugsicherheit? Auf solche für den Ausbau eines transalpinen Flugverkehrs hochwichtige Fragen galt es Antwort zu finden. Nicht auf unsere Flieglust kam es an, sondern auf unser Gewicht, denn wir Fahrgäste wurden als lebendiger Ballast betrachtet, gewogen und ein-

geschrieben, und da wir zu leicht befunden wurden, schob man noch in jedes der vier startbereiten Flugzeuge zur buchstäblichen «Ershwerung» der Aufgabe einige Sandsäcke als Zugabe.

Ich wurde dem von Pilot *Ernst Gerber* gesteuerten dreimotorigen Fokkerflugzeug der «Swissair» zugeteilt. Zusammen mit dem Piloten, dem Mechaniker, dem Funker, waren wir unser elf Menschen, die wir uns der fliegenden Stube anvertrauten. In aller Morgenfrühe schon stapften wir über den noch nachfeuchten Flugplatzrasen und ermunterten uns gegenseitig mit prophetischen Gutwetterbehauptungen. Hinter dem grauen Morgenhimmel vermuteten wir die Sonne an einem ihr und uns bekömmlichen Wolkenfraß. — «Sie wird sich durchfressen» — «Sie wird den Sieg behaupten» — «Es wird klar» — «Die Berge sind frei» — «Es hellt sichtlich auf.» Mit solch optimistischen Ausrufen pumpeten wir uns voll mit Zuversicht auf das Kommende. Heimlich aber dachte jeder: «Wie wird dieser Flug ablaufen? Wenn uns das Gewölk verschluckt, dann Obacht vor den Felsen, die in den Nebeln lauern!» Solche Gedanken aber behält man für sich, oder drückt sie tief hinab ins Unterbewußte.

Vier Flugzeuge lassen ihre Motoren warmlaufen: Der von Pilot *Willi Polte* gesteuerte Junkers (Ju 52/3m), der von Pilot *Walter Mittelholzer* gesteuerte Dornier

(Do K 4m), «unser» Fokker (F VII 3m) und der von Pilot *Franz Zimmermann* gesteuerte Lockheed Orion. Unser Fokker startete um 8.25 Uhr zur

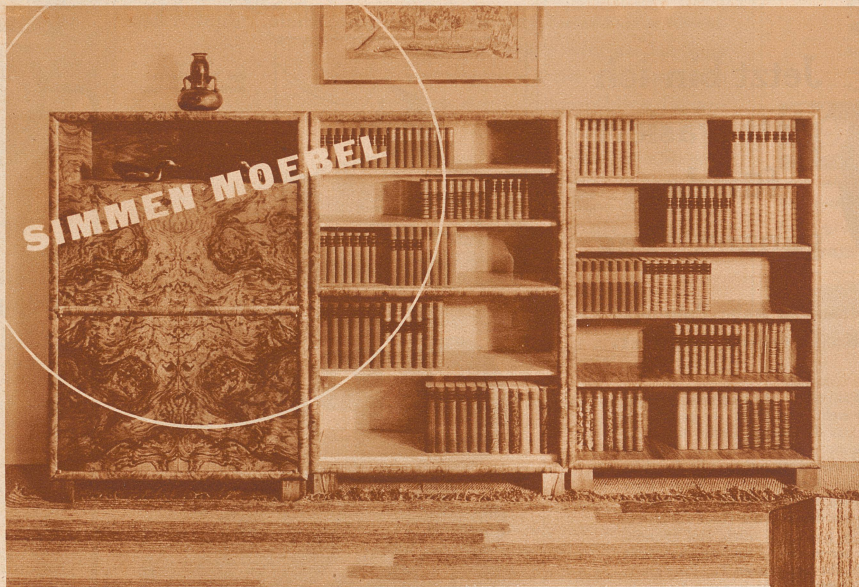


Pilot *Ernst Gerber* der Führer des dreimotorigen Fokker-Flugzeuges F VII der «Swissair», das sich am internationalen Alpenrundflug beteiligte und von dessen Flug der nebenstehende Artikel erzählt

Aufnahme
Ad Astra

ersten Etappe Dübendorf-Genf.

Man mag fliegen so oft man will, immer neu empfindet man den ersten Augenblick, da sich das Flugzeug von der Erde löst und in die Höhe strebt, als Wunder. Die Ueberwindung der Schwerkraft, das kraftvolle Empordringen, der Trieb nach Höhe und Uebersicht, das alles ist so gleichnishaft, so beladen mit Sinnbildlichem, daß selbst dem Nüchternsten und Abgestumpftesten Beziehungen einfallen und Dinge sein Denken kreuzen, vor denen er erstaunt innehält. — Doch da haben wir schon den Dolder unter uns. Mattgrau ruht der Zürichsee im Morgenschlaf, und die Berge — sind unsichtbar. Genau bei Uto-Staffel überfliegen wir den Uetliberg. Langsam schiebt sich das Bild der Erde unter uns vorbei. Ein lebendiger Atlas liegt aufgeschlagen vor uns, wir gucken in die Dörfer hinein, Kirchtürme stechen zu uns herauf, unser



Tr. Simmen & Co. A.G. Brugg Zürich Lausanne



Eine SCHMUTZIGE HAUT



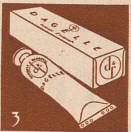
Zerstört den Charme



1 Perfect Cold Cream (Topf oder Tube)



2 Vivatone (in Flaschen)



3 Tages-Crème (Topf oder Tube)

Unter hundert Frauen kann sich wohl kaum eine rühmen, ohne Nachhilfe sich den Charme einer reinen, straffen Haut zu bewahren. Den übrigen 99 droht die Gefahr eines welken, grauen Teints, zu grosser Porenbildung, manchmal sogar eines unangenehmen Geruchs, wenn der Hautpflege nicht die nötige Aufmerksamkeit geschenkt wird. Manche hübsche Frau findet dann auch keine Erklärung für die Enttäuschung, die sie bei näheren Bekannten heraufbeschwört, und deren Ursache allein in den seit Jahren unter der Haut angesammelten Unreinigkeiten zu suchen ist. Verzichten Sie deshalb auf die ungenügende Morgenwaschung und bedienen Sie sich fortan für die tägliche Reinigung der Haut der gründlichen Dagelle-Methode. So entlasten Sie Ihre Poren durch eine kurze Massage mit der Perfect Cold Cream Dagelle (1), die alle Unreinigkeiten an die Oberfläche bringt: nun wischen Sie mit einem weichen Tuche nach. Um die durch die Massage geöffneten Poren zu schliessen, betupfen Sie Ihr Gesicht mit einem in Vivatone (2) getränkten Wattebausch. Dieses Haut-Stärkungsmittel erfrischt und parfümiert Ihr Gesicht ganz wundervoll. Vergessen Sie dann nicht vor dem Pudern eine gute Tagescrème aufzutragen und zwar die Tages - Crème Dagelle (3). Sie verdient diesen Namen deshalb, weil sie sofort nach dem Auftragen verschwindet, der Haut aber ihre Frische und Schönheit bewahrt, die sie durch die richtige Behandlung erlangt hat. Dagelle Produkte erhalten Sie bei Ihrem üblichen Lieferanten. Verlangen Sie auch dort das komplette Dagelle-Etui für die Schönheitspflege zu Hause, das einige Wochen ausreicht. Preis Fr. 2.25. Sollte er Ihnen nicht dienen können, schreiben Sie an Paul Müller, Sumiswald, und legen Sie Fr. 2.25 in Briefmarken bei.

PAUL MULLER A. G. (Abtlg. S8) Sumiswald

Anbei Fr. 2.25
in Marken für die
Zustellung
eines Schönheits-
Etuis Dagelle.

Name :

Adresse :

DAGGETT & RAMSDALL

58

DAGELLE

Freundinnen in der Sommerfrische

Erna: „Habt ihr gestern abend im Kurhaus die Orna beobachtet? Sah sie nicht mindestens 10 Jahre jünger aus?“

Ida: „Wird wohl etwas Malerei dabei gewesen sein. So machen's ja die meisten. Anwesende natürlich ausgeschlossen.“

Erna: „Bitte, keine Anzüglichkeiten, Ida! Wenn ich die Gesichtstücher Visa-Bella anwende, dann ist es keine Malerei, sondern eine natürliche Hautverjüngung.“

Ida: „Aber Erna, wer wird sich gleich getroffen fühlen.“

Erna: „Ich glaube, wir brauchen alle drei keine künstlichen Mittel. Wir sind doch Anhängerinnen der „Camelia“-Hygiene.“

Ida: „Selbstverständlich! Da braucht man sich heute nicht mehr zu genieren.“

Erna: „Ja, meine Lieben, das ist die einzig wahre Schönheitspflege, wenn das Äußere durch Verübung, Siderheit und leibliche Entspannung gewinnt, wie sie in kritischen Zeiten die Reform-Damenbinde „Camelia“ zu gewähren vermag.“



„Camelia“ erfüllt alle Wünsche: Viele Lagen feinsten, saumiger „Camelia“-Watte (aus Zellstoff), daher höchste Saugfähigkeit mit gerühmten Eigenschaften. Wunderbar weich anschnittend. Schutz vor den Beschwerden der warmen Jahreszeit. Schutz vor Erkältungen. Abgerundete Ecken, folglich vorzügliche Passform. Keine Verlegenheit, auch in leichter Kleidung. Wäscheschutz! Wissenschaftlich glänzend begutachtet. Eigene modernste Fabrik.
Der „Camelia“-Gürtel bietet das Vollendetste in Bezug auf anschnittende des und beschwerdeloses Tragen. Grösste Bewegungsfreiheit.
Aus Seidengummil . . . Fr. 1.75
Aus Baumwollgummil . . . Fr. 1.35

Warnung vor minderwertigen Nachahmungen! Nur „Camelia“ ist „Camelia“

Camelia +

Die ideale Reform-Damenbinde / Einfachste und diskrete Vernichtung

„Camelia-Social“ Schachtel (6 Stk.) Fr. 1.-
„Populär“ Schachtel (10 Stück) . . . Fr. 1.75
„Regulär“ Schachtel (12 Stück) . . . Fr. 2.75
„Extrastark“ Schachtel (12 Stück) . . . Fr. 3.-
Reisepackung (5 Einzelpck.) . . . Fr. 1.50

Erhältlich in allen einschlägigen Geschäften. Wo nicht, Bezugsquellen-Nachweis durch: Camelia-Depot Wilhelm Tröber, Bäsersdorf b. Zürich. Tel. 935.137

DEM BEROSENDER LAUSCHEN
EIN VERGNÜGEN
DEN BERO-FUNKEN RAUCHEN
EIN GENUSS!

BERO-FUNKEN

DER GUTE STUMPEN



ALLEINIGE FABRIKANTEN
RÜESCH, KUNZ & C^{IE}
VORM. R. SOMMERHALDER

BURG
AARGAU

Auge lernt in großzügigem Ueberblick zusammenfassen, läßt sich zu einer neuen Schau erziehen. Welch herrlicher Geographic-Unterricht! So sollte man klassenweise die Schüler in die Lüfte führen, ein lungengewaltiger Lehrer, dessen Stimme das Motorgeheul erschlagen müßte, würde seinen Zöglingen die einzelnen Punkte, die Flußläufe, die Straßenbänder, die Dächerhaufen deuten, denn das gräbt sich ein ins Gedächtnis und lockert sich nicht mehr, was man einmal so übersichtlich aus der Vogelschau errafft hat. Diese Silberschlange da ist die Reuß, und hier unten das Kloster neben der großen Gemeinde ist Muri, und jener See links ist der Baldeggersee, jener rechts der Hallwilersee, und dort weit hinten, das ist der Pilatus. Er hat einen Hut, dann wird also das Wetter gut! Das ist zwar schon eher eine Pelrine! Fern im Nebeldunst verschwimmt der Zugersee, doch dort, wo laut Landkarte sich die Alpen recken müßten, ist alles mit grauem Wolkengefetz überklebt.

8.39 Uhr überfliegen wir den schweizerischen Landesender und wenige Minuten später befinden wir uns über dem Napfgebiet, überqueren es, wie der Flieger sagt, «gestrichen». Unser Pilot erspart seinem Flugzeug jeden unnötigen Anstieg, und hält es gerade so hoch, daß wir die Waldkämme, die Hügelrücken beinahe streifen. Unser Auge verfährt sich am dunklen Wipfelgewebe der Wälder. Deutlich gewahren wir Bauern an der Arbeit, die, an den Propellerlärm längst gewohnt, nicht einmal mehr den Kopf nach uns drehen, einen Hund, der einer Katze nachjagt, eine weiße Hühnerschar, die dem körnerstreuenden «Anneli» oder «Gritli» zueilt. — So dringt der wohlthuende Atem des Alltagsfriedens bis zu uns herauf. «Langsam» — wir fliegen mit 170 Stundenkilometern — stoßen wir vorwärts über Wiesen, Felder, Aecker, Wälder, Baumgärten, Dörfer, einzelne Gehöfte, Täler und Hügel, über jene Gegend, wo die Ortschaftsnamen auf die Worte «graben», «fluh», «matt» oder «wald» endigen (Sumiswald). Oft lassen sich nicht mehr als zehn Firste zählen, und das ist ein Dörflein, darin Menschen wohnen mit ihrer Freude und ihrer Sorge und mit so viel Arbeit, daß sie ein Leben lang nicht ausgeht. Noch nie sah ich an einem einzigen Tage so viele und so mannigfaltige menschliche Wohnstätten, so viele Kirchen, so viele Friedhöfe! Alles überfliegen wir, es gibt kein Verweilen, Gäste nur sind wir auf dieser Erde, ob wir im Blitzflugtempo über die Welt streifen, oder ob wir unser Dasein in ein abgeschiedenes Dörflein einbetten und vor dem Scheunentor Holz spalten.

Dort, wo die Alpen in ihrem Silber prunken sollten, zeigt sich eine breitgequetschte, schmutzig-graue Wolkenmasse. Also halten wir uns an das Sichtbare, an das Nahe, schauen hinunter ins Sensetal und staunen über die ausdauernde Gefräßigkeit, womit der Fluß sich hier ins lockere Gestein hineingegagt hat. Rechts zu Füßen des Jura schimmern Seen, der Bielersee, der Murtensee und der Neuenburgersee. Schwarz- und weißgefleckte

Kühe unter uns verraten, daß wir über freiburgische Landschaft steuern. Wie kurze Zeit vorher Bern, so rutscht auch Freiburg gut sichtbar unten langsam an uns vorbei, und schon äugen wir ungeduldig — wie leicht gewöhnt man sich doch an das rasende Vorwärts — ob irgendwo der Genfersee zu erspähen sei.

9.20 Uhr leuchtet er am Erdenrand auf, und fünf Minuten später überfliegen wir Lausanne und zielen auf die Wassersee hinaus. Ein Farbenkampf spielt sich auf der Seefläche ab; gegen das stumpfe Grau vermag sich ein wundersames Grün-Blau zu behaupten. Das Auge schwelgt, hier haben wir einmal den Himmel statt über unter uns. Es ist, als ob der See Sonne aufgespeichert hätte und sie nun als himmlischer Stellvertreter in die Höhe strahle. Eine heiße Welle wahrer Verzückerung durchströmt uns, wir werden andächtig, und im Donnern der Motoren hören wir ein leidenschaftliches Jauchzen. Zwölf wohlgezahlte Minuten dauert der Flug von Lausanne bis Yvoire. Es sind zwölf blau-grüne, selige Minuten, die uns ganz vergessen lassen, daß die Berge sich immer noch hinter Wolkenvorhängen verkrochen halten. Nach einem Flug von anderthalb Stunden gehen wir auf dem Genfer Flugplatz Cointrin nieder, wo unserm Fokker-Vogel neue Nahrung eingelöst wird.

Genf—Mailand,

das ist die zweite Etappe unseres Fluges. Wir starten 10.48 Uhr und schweben nach zwei Minuten schon wieder hoch über dem Genfersee. Mißtrauisch forschen wir das sich nähernde Gebirge ab. Dort hinein müssen wir, ins Unbestimmte, Undurchsichtige. Werden wir durchkommen, oder werden uns die Wolkenschleier zur Umkehr zwingen? Jetzt fliegen wir über Frankreich, über die Landschaft Chablais. Rechts versperrt uns der Roc d'Enfer den Weg. Ueber weitgedehnte Wälder streben wir, die Wege und Straßen unten verlieren die gerade Linie, sie biegen sich eigenwillig, in gerundeten Schnörkeln liegen sie da und lassen uns höckeriges Gelände ahnen.

Schon haben wir eine Höhe von 1400 Meter über Meer erreicht und schieben uns vorbei an felsigen Schründen, über Alpenweiden, zerschneiden unter Propellergeknatter weiße Nebelsäcke. Nackte Felsen türmen sich hoch, schmale, scharfe Gräte, die wie schartige Messerklingen gegen uns aufragen, werden von uns «gestrichen» und immer, wenn wir darüber hinbrausen, und wenn sich dann auf der andern Seite einmals die stürzende Tiefe auftut und unser tastender Blick ins Haltlose fällt, staunen wir, daß unser fliegendes Haus nicht hinuntersackt ins Leere, sondern unbeirrt geradeaus strebt. Unser Pilot ersperbert scharfäugig Lücken, durch die hindurch er mit seinem, mit unserm Flugzeug schlüpfen kann. Himmelswärts ist alles durch Wolken versperrt. Die Sicht nach unten ist teilweise frei. Wolkentiere mit schweren Bäu-

chen hängen träge in den Talkesseln. Unser Flug geht über den Col de Margins, so wenigstens entspricht es meinen Aufzeichnungen und den Kreuzen, die ich unterwegs auf die Karte kritzelte.

Immer spärlicher werden die Gucklöcher durchs Gewölk in die Tiefe, und wenn sich für Augenblicke die Sicht auf den Talgrund öffnet, dann sehen wir Zickzackpfade, kurvenreiches Straßengeschängel, achtenswerte Zeugnisse menschlichen Höhendranges. Große Viehherden sind über die Alpen verzetelt, zuweilen dringen wir ganz nahe an die weidenden Tiere heran, dann erschrecken sie mächtig ob dem Lärm des wuchsenden Ungetüms, verwerfen alle Viere und stolpern in eiliger Flucht über die Hänge. Zielsicher und kühn schiebt der Pilot zwischen Felsenlücken hindurch, an stahlblauen Berglehnen vorbei. Ist das Champéry, das um 11.15 Uhr unter uns liegt? Ist das die Dent du Midi, die wir einige Minuten später zu unserer Linken bestaunen? Und hier unter uns — es ist 11.22 Uhr — da liegt ja ein richtiger Bergsee! Unser vom vielen Schulunterricht zu Einordnung und Benennung erzeugtes Gehirn zerquält sich, möchte dem Seelein einen Namen geben und findet keinen. Fast ertrapt man sich an einem kleinen Unglücklichein, weil man seine Aufgabe nicht kann, weil man ratlos über diese steinige, felsige, zackige Erde fliegt und auf den fragenden Blick des Nachbarn nur mit einem Achselzucken zu antworten weiß. Ist das unsere ganze Freiheit, daß wir sogar von einem so überlegenen Standpunkte (Flugpunkte) aus uns in eine Bindung verwickeln und in geographische Gewissensbisse hineinplumpsen lassen!

Trotzdem: wir sind froh, daß Ernst Gerber in der Alpen-Geographie sattelfest ist und uns sicher über dieses Felsengezack hinüber — besser — zwischenhindurchsteuert. Unser Flugzeug pfeilt das Vallée de Bagnes hinauf, links und rechts von uns züngeln Gletscher zu Tal, und die Sonne bequemt sich zu einigen huldvollen Strahlengrüßen. Hier ist man allein mit dem Piloten, dem man vertraut, allein mit den Fahrtenossen, die man nicht kennt, allein mit sich selber. Das Geräusche der Motoren stört nicht. Man fühlt sich in eine fromme Stille aufgenommen, aus der man unsanft aufgedreckt wird, wenn der Motorendonner sich an den Felsen bricht und der Widerhall plötzlich den Lärm verzehnfacht.

Auf 2800 Meter über Meer sind wir gestiegen und jetzt, man weiß es, man spürt es, das ist die Paßhöhe, überfliegen wir den höchsten Grat unserer zweiten Flug- etappe. Mein Sitznachbar beteuert, es sei der Col de Fenêtre, und ich muß es glauben, da meine eigenen Geographiekennntnisse mich zu keinem Widerspruch berechtigen.

Nun jagen wir am Südhang der Alpen aus den Felskesseln heraus, seltsam rostbraun ist hier das Gestein. 11.46 Uhr überqueren wir Châtillon im Val d'Aosta und 11.55 Uhr siegt die italienische Sonne. Wir fliegen im goldenen Licht. Wir haben blauen Himmel über uns und

Lächeln Sie unbesorgt.

Zeigen Sie Ihre Zähne. Sie können so weiss und schön sein wie Perlen. Sie werden sie mit Stolz zeigen, wenn Sie Colgate's Zahnpasta benutzen. Sie erhält die Zähne gesund, weil sie dank ihres tief eindringenden Schaumes gründlich reinigt. Überdies ist ihr Aroma ausserordentlich angenehm und macht Ihren Atem frisch.

Mittelgrosse Tube Fr. 0.90

Grosse Tube Fr. 1.75

Colgate A. G.,
15, Talstrasse,
Zürich



Bergmann's
**Lilienmilch-
Seeife**

Marke:
Zwei Bergmänner

und

Liliencrème Dada

sind unübertrefflich zur Hautpflege und verleihen
strahlenden Teint

Bergmann & Co. A.-G. Zürich



Milchbuckstr. 15. Tel. 60.321

Annahme- Schluß

für Inserate, Korrekturen, Umdispositionen usw. 13 Tage vor Erscheinen einer Nummer jeweils Samstag früh.

Conzett & Huber
INSERATEN-ABTEILUNG



Das ideale Eigenheim

mit einfacher und komfortabler Innenausstattung

Jahrzehntelange Erfahrung im

Chaletbau

Übernahme ganzer Bauten schlüsselfertig durch die

PARQUET- u. CHALETFABRIK A-G

Sulgenbachstraße 14 **BERN** Telephone: Bw. 21.16

italienische Landschaft unter uns. Ein rotleuchtendes mächtiges Dächergewühl — das ist Biella. Ueber hellgrüne Reisfelder, über silbern schimmernde Maulbeerbäume, über Weinberge und Weingärten — wie grüne Seesterne sehen die laubenartig gezogenen Reben aus — schweift in der Tiefe, von uns aus ständig sichtbar, der Schatten unseres Flugzeuges. Wir sehen hinunter auf Zeichen des tätigen Lebens, auf glitzernde Eisenbahnschienen, auf rauchende Fabrikschlote, auf unzählige, frechfarbene Kupfervitriolfässer der Weinbauern, und rechts, im Dunst der Ferne, ragt die Kuppel eines Domes: Novara.

12.28 Uhr taucht Mailand auf. In ziemlicher Tiefe überfliegen wir die Riesenstadt, spähen hinab auf das gesprenkelte Dächermeer, hinein in die schwarzen Straßenspalten. Dicht am Dom lärmten wir vorbei. Mit leidenschaftlichem Eifer wollen wir in dieser einen kurzen Minute alles erfassen, was die Vogelschau von dieser mächtigen und bedeutendsten Stadt der Lombardei hergibt.

12.38 Uhr gehen wir auf dem Aeroporto civile di Taliedo nieder und betreten den von glühender Julisonne ausgedörrten Mailänder Boden. Kaum sind wir ausgestiegen, senkt sich auch schon Mittelholzers Dornier auf den Flugplatz herunter. Man schüttelt sich die Hände, man tauscht Eindrücke aus und stellt fest, der Beweis dafür sei erbracht, daß die Flugzeuge zuverlässig genug, die Piloten tüchtig genug sind, die Alpen auch bei zweifelhaftem Wetter sicher zu überfliegen.

Doch noch einmal werden Pilot und Flugzeug auf die Probe gestellt, und diesmal unter arg erschwerten Umständen. Diese neue Prüfung bringt die Luftstrecke

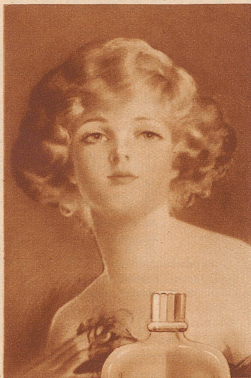
Mailand - Dübendorf.

Kurz nach halb 2 Uhr hebt sich unser Fokker wieder über Mailand empor und richtet sich nach Norden. Der Blick alpenwärts verheißt nichts Gutes. Eine Viertelstunde nach dem Start überfliegen wir schon wieder Schweizer Gebiet. Die Schau hinunter auf Chiasso, später auf Lugano und kurz nach 2 Uhr auf Bellinzona ist bereits von Nebeldunst und nahen Wolken getrübt. Zwar läßt sich Auffallendes, wie die weißgelbe Bergsturzstelle am Motto d'Arbido, noch gut wahrnehmen, doch die Düsternis wächst, je weiter wir nach Norden vordringen. Bei Biasca biegen wir rechts ab und verfolgen die von der Lukmanier-Straße vorgezeichnete Richtung, allein über den Talkessel bei Acquarossa und Olivone sehen wir nicht hinaus. Hier gibt's kein Durchkommen! Was wird unser Pilot beginnen? Wird er umkehren oder wird er tollkühn in den Nebel stoßen und mit einem Tempo, das zweimal so groß wie dasjenige eines Schnellzuges ist, irgendwo unsere rasende Heimstatt an einer unsichtbaren Bergwand zerschellen lassen? Ist solches Bangen nicht eine Beleidigung für den klar überlegenden, nach raschen, klugen Entschlüssen handelnden Führer dort vorn? Doch wer meistert in solchen Momen-

ten seine Vernunft? Wie auf einer Drehscheibe verschiebt sich unter uns das Landschaftsbild, was geschieht eigentlich? Aha, der Pilot hat sich zur Umkehr nach Mailand entschlossen! Oder doch nicht? Wieder drohen uns graue Wolkenbänke, nahe, düster-schwarze Bergwände entgegen, und nun ist's klar, wir alle spüren's in den Gliedern: Ernst Gerber schraubt sein schwer befrachtetes Flugzeug in die Höhe und sucht sich nach oben einen Ausweg. Manchmal tröstet ein Stück Himmelblau zu uns herunter. Wenn wir dort oben sind, dann ist alles gut.

Von Landschaft ist nichts mehr wahrzunehmen; die Motoren peinigten unser Ohr, sie wüten in wildem Lärm. Als ob uns eine Riesenfaust höbe, so fühlen wir uns in die Höhe gestemmt, immer höher und höher, in stets erneuten Kurven spiralt sich unser zitterndes Luftboot aus dem Talkessel empor. Wenn die Motoren sich müde toben und einstmals stille stünden? — Der Herzschlag stockt beim bloßen Gedanken. Ach, man liebt diesen Höllenkrach, man läßt sich gerne peinigen, denn solange die Propeller rasen, weiß man: aufwärts geht es, der blauen Zuversicht zu. Man spürt, dem Manne dort vorn auf dem Führersitz darf man vertrauen. Er weiß, was er will. Mitten unter uns sitzt seine Frau, das ist wie eine Versicherung, daß er sein Möglichstes tun wird, sich aus diesem Wolkenchaos ins Licht hinauf zu ringen. Aber die Motoren? Man lauscht ihrem Lied. Manchmal glaubt man, es klinge bedächtiger und leiser, doch dann kracht es wieder donnernd los zu einem beruhigenden

Die systematische Haarpflege beginnt mit dem Reinigen der Haare. Nicht jede Seife ist dazu geeignet. Langjährige Erfahrung unter ständigem Kontakt mit der verarbeitenden Kundschaft ließen auf wissenschaftlicher Grundlage ein Produkt entstehen, das führende Fachleute als konkurrenzlos bezeichnen: **GEОВI-SHAMPOO.** Nach dem Waschen mit Geovi-Shampoo kann das Haar voll atmen und sich entwickeln.



Große Flasche Fr. 3.—
Kleine (Probe) Fr. -65
(Kamillen, Teer)

Geovi SHAMPOO

Wo nicht erhältlich direkt durch den Fabrikanten:
DR. GEORG VIELI, BERN



Edle Hunde aller Rassen

Versand nach allen Ländern. Lebende Ankunft stets garantiert. Verlangen Sie unverbindlich Offerte. Illust. Katalog Fr. 1.25 in Marken.
R. Alfred Rieb, Gera, Thüringen 10 (Deutschland)



HABANA-EXTRA

Mild Extra Fein



Preis Fr. 1.50

EDUARD EICHENBERGER SOHNE BEINWILZ



TRADE MARK

VAN HEUSEN

Kragen

der beste halbsteife Kragen Fr. 1.50 per Stück
GRIEDER & CIE., Herren-Mode, ZÜRICH
KELLER & CIE., z. Wollenhof, ZÜRICH



heilt Eiterungen

erhältlich zu Fr. 2.50 u. 4.50 in Apotheken



Maggi's Suppen sind QUALITÄTS-SUPPEN

Fortissimo. Am Gestänge, das die Motoren trägt, rinnen Öltröpfchen nieder, wie Schweiß, den die rasende Maschine unter dem Druck der Anstrengung hergibt. Das ist ein unentbehrlicher Saft, das Gelenkwasser der Motoren! Hoffentlich versiegt es nicht in dieser Wolkeneinsamkeit! Schon wieder so ein Gedankenstich mitten in die Angst hinein! Fort mit dem Bangen und her mit dem Zutrauen! Wir sind nun einmal diesem Menschenwerk, diesem Wunderding von Flugzeug, dieser herrlichen Fokkermaschine ausgeliefert! Ihre drei Motoren werden die Höhe schon erzwingen, werden uns schon heil über alle Gipfel heben! Mit knappen Notizen, mit Vergleichen des Höhenzeigers und des Uhrenzeigers suche ich mich zu entspannen:

- 2.25 Uhr 2500 M. ü. M.
- 2.28 Uhr 3000 M. ü. M. in den Wolken, Sicht ins Tal versperrt.
- 2.30 Uhr Orientierung ohne Kompaß ausgeschlossen.
- 2.35 Uhr 3200 M. ü. M.
- 2.37 Uhr 3500 M. ü. M. es wird kalt.
- 2.45 Uhr 4000 M. ü. M.
- 2.55 Uhr 4200 M. ü. M.

Nun schwimmen wir auf einem weißen Wolkenmeer und halten Kurs nach Norden. Ueber uns blauer Himmel. Die Räder unserer Maschine streifen den Wolkengischt. Ringsum leere Weite. Keine Berginsel ragt aus diesem luftigen Meer. Keiner weiß, wo wir sind, keiner weiß, was unter uns liegt, ob Gipfel, ob Gletscher, ob Abgründe. Wir sind erdenfern, fliegende Robinsone, Kolumbusse der Luft, losgelöst von der Erde, die wir lieben, zu der wir zurückstreben, nach der wir uns trotz all der Pracht dieser grenzenlosen Sicht unabdingg heimsehnen.

Die anfangs massig geballte Wolkenschicht wird in den nächsten Minuten flüchtig. Langsam sinkt unser Flugzeug, um 3.08 Uhr sind wir noch auf 3600, um 3.10 Uhr auf 3500 Meter Höhe. Unser Pilot sucht ein Wolkenloch, durch das er in die Tiefe durchbrechen kann. Er kennt die Tücken solcher Fahrt, und so hält er sich über der Wolkendecke, die sich langsam senkt. 3.20 Uhr fliegen wir in 3000 Meter Höhe, 3.22 Uhr in 2600, 3.25 Uhr in 2400 Meter und 3.26 Uhr zerteilt sich endlich die grauweiße Schicht.

Unter uns glitzert ein See, grün-blau, breit, sogar Sonnenflecken liegen darauf und dunkelgrün zeichnen sich die Wolkenschatten ab. Wo sind wir? Was für ein See ist das? Plötzlich brüllt irgendeiner begeistert: —

man vernimmt's in der ganzen Kabine — Der Bodensee! Wahrhaftig! Friedrichshafen, Konstanz, Romanshorn, alles sehen wir klar und deutlich unter uns. Die «Geographie» setzt wieder ein, und nun überfliegen wir in eiliger, zielicher Heimfahrt die thurgauischen Obstgärten, die vielen kleinen und großen Gemeinden. Als wir in Dübendorf den Fuß auf die feste Erde setzen und Ernst Gerber die Hand drücken, ist das ein Herzensdank, ein tiefer Dank für den schönen, den spannenden, den sicheren Flug!

Zum zweitenmal war der Beweis erbracht, daß ein guter Pilot mit einem starken Flugzeug den Weg über die Alpen selbst dann findet, wenn von den Alpen überhaupt nichts zu sehen ist.

An einem Tag Genfersee und Bodensee, an einem Tag Mailand und Konstanz, an einem Tag die Reistfelder des Piemont und die Obstgärten des Thurgau, an einem Tag das neue Völkerbundsgebäude in Genf, der Mailänder Dom und das kleine Kirchlein von Altnau, an einem Tag die Gletscher der Walliserberge und die Zypressenalleen der Lombardei — und das alles in nicht ganz 5½ Flugstunden — man wird nachdenklich und ehrfürchtig!

F. W.

WIMMANN

Beurteilen

Sie Ihre Seife auf Grund ihrer Zusammensetzung.

WIE können Sie der Reinheit einer Seife sicher sein, wenn Sie garnicht wissen, woraus sie hergestellt wird? Wir tun, was so viele andere niemals wagen würden. Wir sagen ganz offen, woraus Palmolive-Seife zusammengesetzt wird: aus Olivenöl, Palmöl, Kokosnussöl. Keinerlei Farbstoffe werden verwendet.

Diese Öle sind als der beste Schutz für die Schönheit des Teints anerkannt. Auf sie ist es zurückzuführen, dass Palmolive die Haut schonend reinigt und sie zart macht. Prüfen Sie selbst.

IN DER SCHWEIZ FÜR DIE SCHWEIZ HERGESTELLT

Fr. 0.65



Palmolive A. G. 15, Talstrasse, Zürich




Zürich Postkarten

in feinstem Farbentiefdruck, nach Aquarellen von Hugo Frey, sind erschienen und in allen einschlägigen Geschäften erhältlich

VERLAG CONZETT & HUBER, ZÜRICH

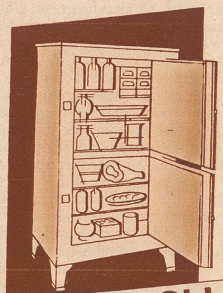


Dieses Inserat entspricht nicht den Tatsachen

Hier wird ein Heim mit allerletzttem Komfort angepriesen, obwohl es der Mietherr unterlassen hat, in der Küche einen

motorlosen Elektrolux-Kühlschrank

einzubauen. Oder bedeutet es „Letzter Komfort“, wenn Sie Ihre Speisen und Getränke — trotz hoher Miete — im Keller aufbewahren müssen, wo sie der langsamen Verwesung anheimfallen, die Milch sauer, die Butter unappetitlich-flüssig, und die Getränke oft so „temperiert“ werden, daß von einem erfrischenden Genuß nicht mehr die Rede sein kann. Die große Verbreitung unserer **motorlosen** Einbau-Kühlschränke zeigt, daß Elektrolux mit einem Schlag tatsächlich alle jene Nachteile überwunden hat, welche nicht mit Unrecht gegen die schon seit vielen Jahren mit spärlichem Erfolg propagierten motorbetriebenen Zentralkühlanlagen geltend gemacht werden. Unsere motorlosen Einbau-Kühlschränke erfordern keine Säure oder Soleleitungen durch Stockwerke und Wände. Jeder Mieter besitzt seinen unabhängigen, eigenen motor- und geräuschlosen Kühlschrank. Sie können denselben daher beliebig beanspruchen und müssen zudem nicht, wie dies bei Zentralanlagen der Fall ist, mithelfen, die von anderen Mietern während Ihrer Abwesenheit benötigte „Kälte“ zu bezahlen. Verlangen Sie unseren Prospekt über Einbau-Kühlschränke! Unter **den 3 einzigen Ländern**, mit welchen die Schweiz im April 1932 eine **aktive** Handelsbilanz aufwies, befindet sich **Schweden**. Schwedische Ware anderen ausländischen Erzeugnissen bevorzugen liegt daher im Interesse der schweizerischen Exportindustrie.



ELECTROLUX AG. ZÜRICH

Schmidhof, Uraniastrasse 40

Abteilung Kühlschränke