Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und

Kunst

Band: 20 (1930)

Heft: 26

Artikel: "Im Zeppelin über der Schweiz"

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-640503

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

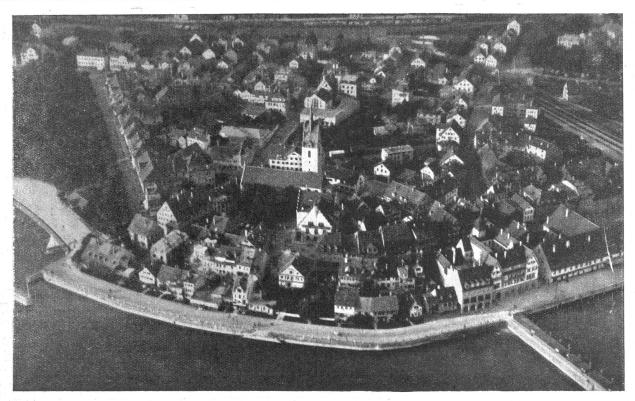
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 01.12.2025

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



Der alte Stadtteil von Briedrichshafen am Bodenfee. Das Bild gibt einen ausgezeichneten Aeberblick über den reizvollen Aufbau einer kleinen Stadt.

ammen aufschlagen wird, dann wird man die Schrift dieser Bropheten finden.

Da kam, als die Bedern alt und lebenssatt ihren Dienst abgestellt hatte, eine Neue nach Lehmsassen, die kleidete und haarkünstlerte sich feiner als Hanne Köhne in ihrem blaugedruckten, festgeknöpften Hausmacherkleid, mit ihrem fest weggedrehten blonden Haar. Zu der liefen alle Mädchen, die Histe brauchten, und dann auch viele Frauen. Der blühte oft kein Leben in den Spuren, die sie geschritten war, da war alles glatt und leer, und manch eine von ihren Kunzdinnen ging hin, als wäre nichts gewesen. Hanne Köhne aber sah mit runden, entsetzen Augen in eine neu herausstommende Zeit.

Zwei oder drei Jahre hatte sie den alten Wildgans noch zur Seite. Dann schwand auch er, und zu dem Nachsfolger fand sie kein Berhältnis mehr. Er war zu sein für sie. Er hatte keine Achtung für den gewöhnlichen Stand der Hebammen. Er grüßte sie auch nicht auf der Straße. Da lernte die Hanne auf ihre alten Tage kennen, wie schwer es ist, allein stehen zu müssen, ungescholten, aber auch unsbeschützt und unbetreut. Denn jetz sah sie erst, was für treue Hände über ihrem Leben gewaltet hatten, auch wenn sie troßig und starr sich ihnen entzogen hatte.

Das ist einer der harten Beschlüsse in Gottes Rat, daß man es in der Jugend, da doch alle Kräfte noch beisammen sind, so oft viel leichter hat als im Alter, wenn die Kräfte müde werden und man sich die Ruhe wohl verdient hätte. Die Hanne Köhne hat es erfahren, aber sie hat zur Not standgehalten, und mehr kann man von niemandem verlangen.

So ganz alleine, wie sie sich inwendig vorklagte, war sie aber auch gar nicht. Man fühlt nur eben das Schlimme mehr als das Gute. Es standen Mauern um sie her, zwischen denen ihr Lebensgärtlein doch windgeschützt blühen konnte

bis zum Ende. Diese Mauern freilich hatte sie sich selbst Stein für Stein zusammengetragen in ihren guten Tagen, als das Leben noch köstlich war. Das waren die Lehm= sassener Berzen, die Frauenherzen, die an ihr im großen Vertrauen hingen, das waren die Mütter, im reichen und im armen Stande, die sie in Ehren hielten, sich auf der Straße ihrer Bekanntschaft mit ihr nicht schämten, herüberliefen, ihr die Sand drudten, nach Mieking und den Jungens fragten. Da war die Frau des jungen Strad, der die Eisenfabrik hatte, die sagte zu ihren Rindern: "Frau Röhne ist so viel wie eure zweite Mutter, der verdankt ihr alle, daß ihr mit gesunden Gliedern herumlauft." Da sehen geschwärzte Arbeitergesichter sie so vertrauend an: "Ach, Röhnen, latens uns doch man nich in Stich. De Nie', dat is jo 'ne ganze Lausige. De ehr Finger mag man jo nich an sien eigen Fru hebben!"

Je weiter das Alter vorrückt, je schwerer die Last. Wie wird die Hanne Köhne der neuen Zeit standhalten, die wie eine einzige große, schmutige Welle daherkommt?

Daß sie es getan hat, daß sie es noch heute tut, das muß aus Kräften hervorgehen, die nicht in jedem Menschen wohnen. Wieviel Dank mag sie schuldig sein einem Baar alter, verdorrter Hände, die sich um ein Gesangbuch und eine Rose schließen.

- Ende -

"Im Zeppelin über der Schweiz".*)

Am 26. September 1929 trat Dr. Edener mit dem schiff "Graf Zeppelin" von Friedrichshafen aus seine erste Schweizerfahrt an. Er ließ ihr noch etliche weitere Fahrten folgen und hat auch in diesem neuen Jahre vor und nach

*) 36. der "Schaubücher", Berlag Drell Füßli. Mit 55 Bildern, eingeleitet von Hans von Schiller, Begleittert von Dr. Eugen Dietschi-Unsere Abbildungen sind Alustrationsproben aus dem Werklein, uns durch den Berlag gütigst zur Verfügung gestellt.

seiner großen Amerikafahrt eine Reihe von Flügen über unser Land ausgeführt. Jedes= mal wenn das silberne Riesenschiff donnernd über unsere Röpfe hinwegfliegt, gudt ber Wunsch in uns auf, auch einmal mitfliegen zu können.

Gewiß, das muß ein erhebender Genuß sein, so über ein Land mit seinen Höhen und Tiefen, seinen Städten und Dörfern, Fluffen und Seen hinguschweben. Go gleich= sam über einer Riesenlandkarte hinzugleiten, auf der jedes Bächlein, jedes Fußweglein, jedes Bäumlein eingetragen ist: eine Geo= graphiestunde von ganz unvergleichlicher und großartiger Unschaulichkeit.

Richt bloß eine Stunde, nein, 9 Stun= den dauert im Durchschnitt eine Schweizer= fahrt, wie sie "Graf Zeppelin" gewöhnlich durchführt. Und entsprechend eindrucksreich und unterhaltsam muß so eine Fahrt sein.

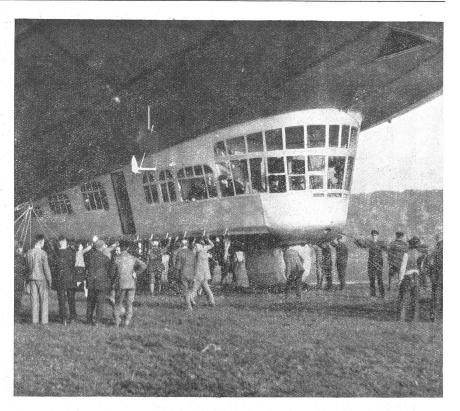
Einer der Führer des Luftschiffes, Ra= pitan von Schiller, bezeugt — im Bor= wort des "Zeppelin"= Schaubuches —, daß die Schweizerlandschaft, aus der Vogel= schau gesehen, an Schönheit alle Gegenden. die er überflogen, übertrifft. Und er ist auf der Weltfahrt des Luftschiffes mit da= bei gewesen. Er ist über Kontinente und Meere geflogen, hat den tiefblauen Simmel der Tropen, aber auch die Nebel und Stürme des Ozeans miterlebt. Er hat Gebirgslandschaften vom Ausmaße der Alpen miteinander vergleichen können: den

wilden Stonowoj und die kahlen Rocky Mountains. Aber als er nach der Weltfahrt wieder über die Schweizer Berge der Heimat zu flog, da ging es in ihm auf: "nirgends in der Welt gibt es wohl dergleichen erhabene Schönheit wie gerade hier. Unter uns — so schreibt Ra= pitan von Schiller — das satte Grün der Matten, da= zwischen hineingestreut die farbenfreudigen Seen, darüber der Wald, nach oben zu sich lichtend, bis über vereinzelten Sträuchern der nadte Fels herrscht. Und weiter hinauf in unberührter Reinheit der ewige Schnee, die Gletscher und Baden. Fast lautlos gleitet das Schiff dabin in langsamster Fahrt, einmal, zweimal umtreisen wir das Faulhorn, auf der Jungfrau sehen wir die Menschen uns zuwinken, die Sände streden sich unwillkürlich aus, um die nahen Gletscher zu greifen!..."

Eugen Dietschi, der auf den folgenden Seiten des "Schaubuches" das Schweizer Landschaftsbild beschreibt, wie er es vom Zeppelin aus erlebt hat, weiß von einem Amerikaner zu erzählen, der zwei Atlantickahrten hinter sich hatte und der Schweiz die Krone gab von allen Län= bern: "Sie haben die schönste Beimat", sagte er zum Schriftsteller, "und dieser Flug stellt alles weit in den Schatten, was ich je erlebt, die zwei Ozeantraversierungen

nicht ausgeschlossen."

Und wie ist nun dieses Werturteil, das uns Schweizern ja geläufig ist von der Schule her, aber bei den meisten auf Gefühls= und nicht auf Anschauungsgrundlagen beruht, zu begründen. Dr. Dietschi sagt das sehr über= zeugend so: "Die Schönheit unserer Heimat offenbart sich — vom Luftschiff aus gesehen — mit ihrem abwechs= lungsvollen Reichtum in harmonischem Ausgleich von Tal und Gebirge, Wald, Wasser und Wiese. Einige Dutend Städte werden überflogen, fast durchwegs Bilder von großem Eindruck, Hunderte von blühenden Dörfern, nahezu alle Seen unseres Landes. Bis hart an die steilen Felswände und friedlichen Gefilde des ewigen Eises steuert das Riesen= schiff. Gegensätze kommen zum Ausdruck, die wie sym= phonische Entwicklungsreihen einer machtvollen Orchestersuite einander folgen."



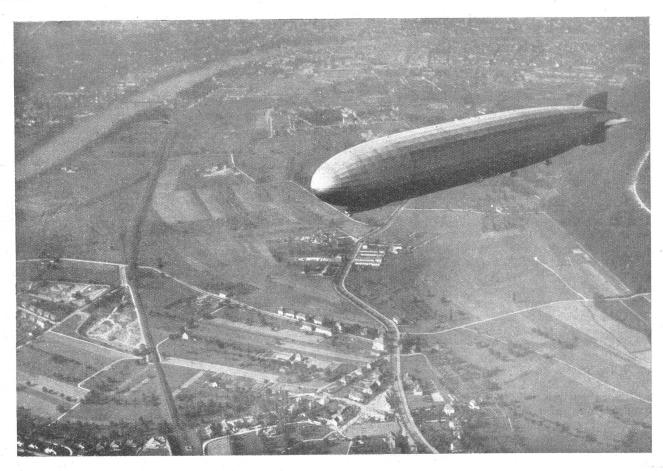
Der "Graf Zeppelin" in Dübendorf gelandet und festgemacht. Die Passagiere verlassen die Kabine, Post wird aufgenommen, alles geht raich von statten, denn in einer halben Stunde wird zum Zickzackflug über die Schweiz gestartet.

311 den Eindrücken der Natur gesellen sich die der Rul= tur. Rein anderes Land ist intensiver bebaut und gepflegt, hat eine so der Mannigfaltigkeit des Geländes angepaßte Besiedelung. "Stilles Entzücken — schreibt Dietschi findet man über den weit ausgedehnten Feldern und Wiesen, der Scholle der Landwirtschaft. Auch hier — wie bei den Seen und fließenden Gemässern - ein buntes Karbenspiel: Grau, grün, braun, perlmutterfarbene Erde. Auf der ganzen Fahrt begleitet uns dieser furchtbare und wohlgepflegte Boden mit den 10,000 Aeckern, fein aufgeteilt: ein einziges aufgeschlagenes Grundbuch. Im Mittelland scheinen die frischgrünen Wiesen mit breitem Pinselstrich geglättet. In der Westschweiz sind sie dusterer in Farbe und Plastif... Und wieder anders die Ostschweiz: ein großer Obstgarten. Behäbig gebaute Baumhöfe liegen überall zerstreut... Be= sonders eindringlich prägt sich der Anblik der vielen Wälder ein, von schnurgeraden Stragen durchzogen, aufgeteilt wie Torten, selten ein Dach in einem Waldgrund versteckt, zu= weilen smaragdglänzende Teiche eingebettet...

Dann die Dörfer und Städte: die einen zerstreut oder langgestreckt an belebten Berkehrswegen liegend, die andern mit einem historischen Atzent an einem Fluß mit gedeckten oder offenen Bruden oder um ein Schloß geschart, wie wenn sie ein Geheimnis oder eine Rostbarkeit zu hüten hätten.

Auch die Städte verleugnen ihre geschichtliche Entwicklung nicht. "Im Zentrum — wir zitieren Dietschi — die Altstadt, in einer Atmosphäre, wo sich Geruhsamkeit mit Bedeutsamkeit mischt. Lebendiges Mittelalter. Die Gäßchen laufen winklig durcheinander, die Giebel schießen spit aus der Erde; verschroben wie die Bilder einer alten Chronik. Sarte Ringmauern, finster und trotig, umgürten diesen Rern. Um diese Reste entschwundener Sahrhunderte sind

die neuen Quartiere aus dem Boden gewachsen." — — Die "Zeppelin"-Fahrten sind für die Schweiz zweifels los eine bedeutsame Propaganda. Wir dürfen die Menschen aller Nationen in unsere Berhältnisse hineinsehen lassen. Und wenn sie so offen und freimütig und begeisterungsfähig sind wie jene oben angeführte Amerikaner, so muß uns das Urteil, das sie mit sich heimtragen, die Sympathien ein=



"Graf Zeppelin" wendet sich landeinwärts. Im Dunst binter ihm entschwindet die Stadt Basel.

bringen, die wir als kleines schwaches Ländchen nötig haben, um inmitten einer gewalttätigen und waffenstarrenden Welt in Freiheit bestehen zu können.

Vom Wesen des alten und neuen Reisens.

Das Reisen formte den Begriff der Weltweite. — Wer diese lapidare Wahrheit ganz ermessen will, muß fünfhundert Jahre zurückdenken, in eine Zeit also, die Amerika noch nicht kannte. Damals war Europa fast allein die von Menschen bewohnte Erde. So glaubte man!

Doch jäh trat der Wandel ein. Columbus hatte nach 72tägiger Seefahrt die Ruste einer neuen Welt erreicht und durch seine kühne Tat dem alten Europa völlig neue Per= spektiven eröffnet. Andere ebenso mutige Entdederfahrten folgten. Ganz allmählich enthüllte sich erst im Lauf der Jahrhunderte das wahre geographische Gesicht der Erde mit ihren von sieben Meeren umschlungenen fünf Kontinenten.

Und dann geschah das Seltsame! Forschung und Technik gestalteten die epochemachende Entwidlung des Verkehrs. Die Erde, die in den voraufgegangenen Jahrhunderten immer grö-Ber und größer wurde, beginnt sich allmählich wieder zu vertlei= nern. Wenn wir den Versuch unternehmen, unserer Zeit um einige Jahrdezenien vorauszudenken, überfällt uns eine leise Ahnung von dem Sieg der Maschine oder des Motors über die Entfernung. Je größer die Geschwindigkeit der einzelnen die Entfernung. Je größer die Geschwindigkeit der Berkehrs= mittel ist, um so näher ruden die Kontinente zusammen.

Denken wir nicht jetzt an Jules Verne? In der Zeit. zu der er seine fabelhaft spannenden Zukunftsromane schrieb. belustigte sich der Leser durch seine eigene Ungläubigkeit, die er zugleich mit seiner Bewunderung den Schilderungen Vernes entgegenbrachte. Seute hat sich ein erheblicher Teil der Phan= tasievorstellungen des Franzosen verwirklicht. Und wiederum bewundert der Leser an diesem Propheten die Treffsicherheit

seiner Zukunftsbeurteilung aus dem Geiste einer Vergan= genheit heraus, die von der bevorstehenden Entwicklung tech= nischer Dinge verhältnismäßig herzlich wenig Ahnung hatte.

Allein, es kann nicht unsere Aufgabe sein, das Rom= mende vorauszusagen, um darüber das Gegenwärtige zu vergessen. Denn nur das Bestehende besitzt praktischen Wert. Der schnellste Dienst der Welt liegt in den händen der deut= ichen "Llond-Expreß". Sechs Tage beanspruchen die modernen Riesen des Dzeans "Bremen" und "Europa", um auf bem Wege über den Nordatlantik zwischen Bremerhaven und Newnork einen dieser beiden Häfen als Ziel zu erreichen. Und nur vier und etwas mehr als einen halben Tag benö= tigen diese Schiffe im Verkehr zwischen der nordamerikanischen Metropole und den Ein= und Ausgangstoren Frankreichs und Englands am Kanal, Cherbourg und Southampton. Sieben bezw. sechs Tage Dauer sind dem "Columbus", dem Dritten des Schnelldampferdienstes des Norddeutschen Llond für die Burüdlegung des gleichen Reiseweges vorgeschrieben.

Doch nicht allein die bis jetzt durch diesen Dienst er= reichte Verfürzung des Zeitmaßes kommt für den eigentlichen Expresverkehr in Frage. Mitberücksichtigt werden muß, um seinen vollen Wert erst gang ermessen zu können, der Zu= bringer= und Anschlußdienst durch Eisenbahn, Auto und Flug=

zeug diesseits und jenseits des Atlantik.

Ein kluges Wort sagt: Verkehr erzeugt Verkehr! In ihm liegt das Lebensgesetz jeglicher Entwicklung begründet. Und ein Snstem! Nämlich das: Mangelhaftes durch Besseres und Besseres durch Vervollkommenes zu ersetzen — und Vollkommenes wieder durch Neues abzulösen. Ginen Stillstand gibt es nirgends. Auch nicht dann, wenn wir auf eine vor uns auftauchende Frage nicht die alles erklärende Antwort finden können. Das Leben selbst ist ja nichts anderes als eine Reise. Solange Menschen lebten und leben werden, waren und sind sie stets auf dem Wege nach einem Ziel.

Das Ziel ist das eigentliche Wesen der Reise und des

Lebens. In Vergangenheit und Zukunft!