

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

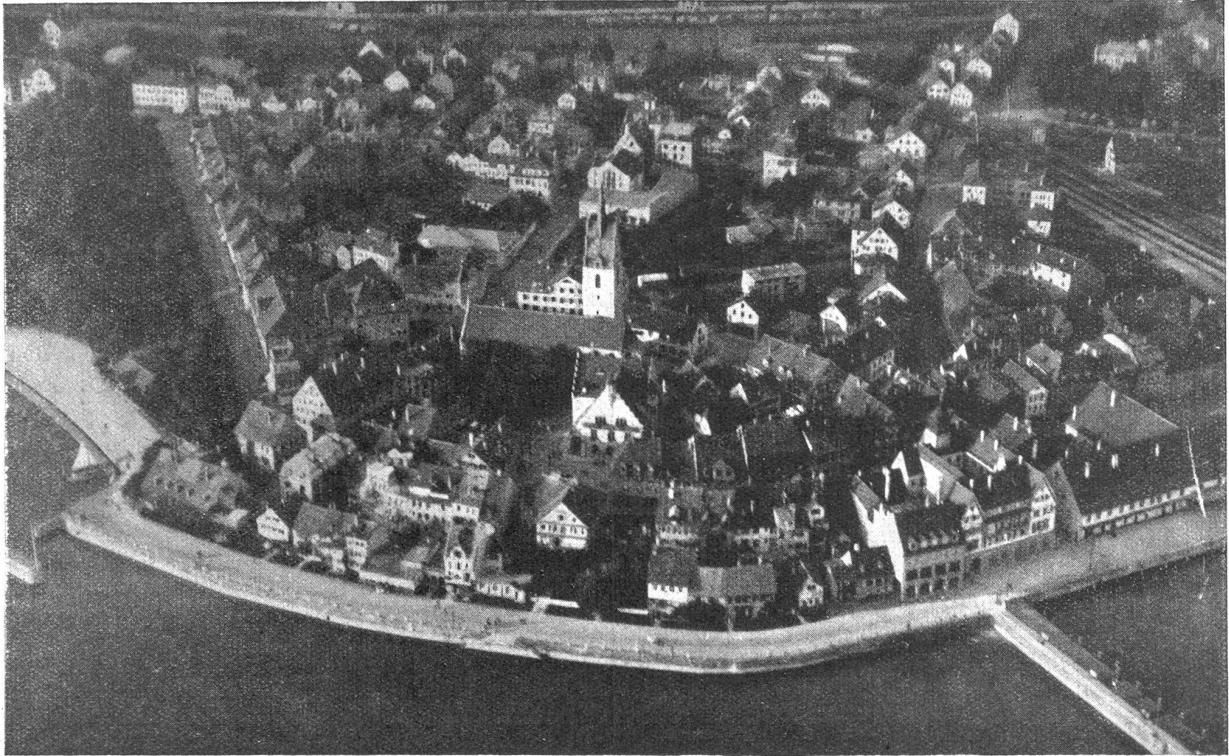
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 16.01.2026

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



Der alte Stadtteil von Friedrichshafen am Bodensee. Das Bild gibt einen ausgezeichneten Überblick über den reizvollen Aufbau einer kleinen Stadt.

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

Da kam, als die Bedern alt und lebensatt ihren Dienst abgestellt hatte, eine Neue nach Lehmsassen, die kleidete und haarkünstlerte sich feiner als Hanne Köhne in ihrem blau-gedruckten, festgeknöpften Hausmacherkleid, mit ihrem fest weggedrehten blonden Haar. Zu der liefen alle Mädchen, die Hilfe 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 Kundinnen ging hin, als wäre nichts gewesen. Hanne Köhne aber sah mit runden, entsehten Augen in eine neu heraufkommende Zeit.

Zwei oder drei Jahre hatte sie den alten Wildgans noch zur Seite. Dann schwand auch er, und zu dem Nachfolger fand sie kein Verhältnis mehr. Er war zu fein 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 unbeschützt und unbetreut. Denn jetzt sah sie erst, was für treue Hände über ihrem Leben gewaltet hatten, auch wenn sie trotzig 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 vorflagte, 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 Lehmsassener Herzen, 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 Hand drückten, nach Miefing und den Jungs fragten. Da war die Frau des jungen Strad, der die Eisenfabrik hatte, die sagte zu ihren Kindern: „Frau Köhne ist so viel wie eure zweite Mutter, der verdankt ihr alle, daß ihr mit gesunden Gliedern herumlauft.“ Da sehen geschwärtzte Arbeitergesichter sie so vertrauend an: „Ach, Köhnen, 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 hebbeln!“

Je weiter das Alter vorrückt, je schwerer die Last. Wie wird die Hanne Köhne der neuen Zeit standhalten, die wie eine einzige große, schmutzige 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 Paar 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“, Verlag Drell Köpfl. Mit 55 Bildern, eingeleitet von Hans von Schiller, Begleittext von Dr. Eugen Dietrich. Unsere Abbildungen sind Illustrationsproben aus dem Werklein, uns durch den Verlag gütigst zur Verfügung gestellt.

seiner großen Amerikafahrt eine Reihe von Flügen über unser Land ausgeführt. Jedesmal wenn das silberne Riesenschiff donnernd über unsere Köpfe hinwegfliegt, zuckt der Wunsch in uns auf, auch einmal mitfliegen zu können.

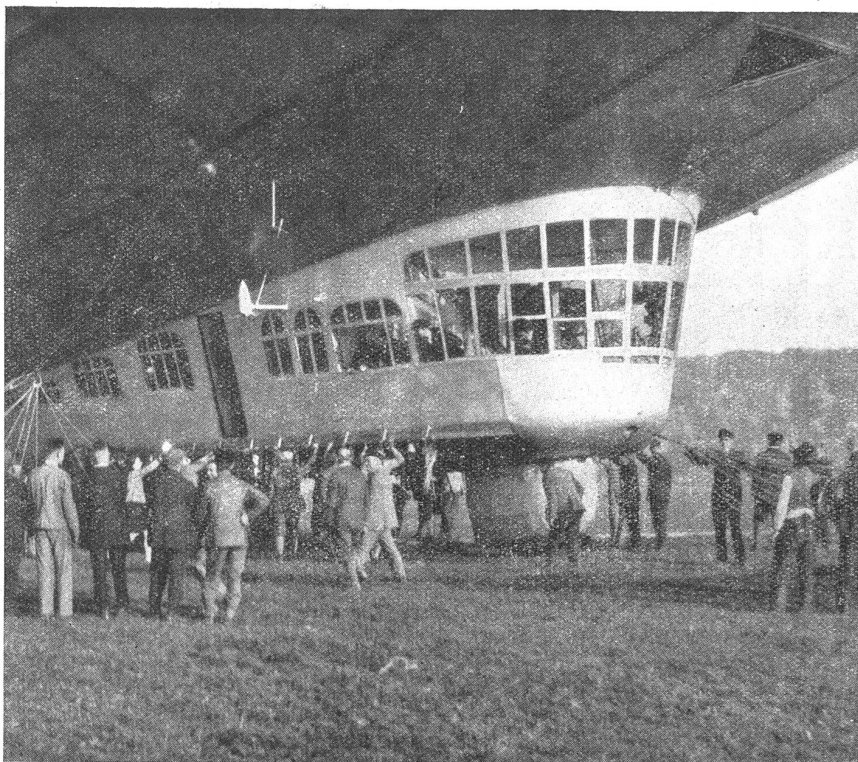
Gewiß, das muß ein erhebender Genuß sein, so über ein Land mit seinen Höhen und Tiefen, seinen Städten und Dörfern, Flüssen und Seen hinzuschweben. So gleichsam über einer Riesenlandkarte hinzugleiten, auf der jedes Bächlein, jedes Fußweglein, jedes Bäumlein eingetragen ist: eine Geographiestunde von ganz unvergleichlicher und großartiger Anschaulichkeit.

Nicht bloß eine Stunde, nein, 9 Stunden dauert im Durchschnitt eine Schweizerfahrt, wie sie „Graf Zeppelin“ gewöhnlich durchführt. Und entsprechend eindrucksvoll und unterhaltsam muß so eine Fahrt sein.

Einer der Führer des Luftschiffes, Kapitän von Schiller, bezeugt — im Vorwort des „Zeppelin“-Schaubuches —, daß die Schweizerlandschaft, aus der Vogelschau gesehen, an Schönheit alle Gegenden, die er überflog, übertrifft. Und er ist auf der Weltfahrt des Luftschiffes mit dabei gewesen. Er ist über Kontinente und Meere geflogen, hat den tiefblauen Himmel 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 Kapitän von Schiller — das satte Grün der Matten, dazwischen hineingestreut die farbenfreudigen Seen, darüber der Wald, nach oben zu sich lichternd, bis über vereinzelten Sträuchern der nackte Fels herrscht. Und weiter hinauf in unberührter Reinheit der ewige Schnee, die Gletscher und Zaden. Fast lautlos gleitet das Schiff dahin in langsamster Fahrt, einmal, zweimal umkreisen wir das Faulhorn, auf der Jungfrau sehen wir die Menschen uns zuwinken, die Hände strecken 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 Atlanticfahrten hinter sich hatte und der Schweiz die Krone gab von allen Ländern: „Sie haben die schönste Heimat“, 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 überzeugend so: „Die Schönheit unserer Heimat offenbart sich — vom Luftschiff aus gesehen — mit ihrem abwechslungsreichen Reichtum in harmonischem Ausgleich von Tal und Gebirge, Wald, Wasser und Wiese. Einige Duzend 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 Riesenschiff. Gegensätze kommen zum Ausdruck, die wie symphonische Entwicklungsreihen einer machtvollen Orchestersuite einander folgen.“



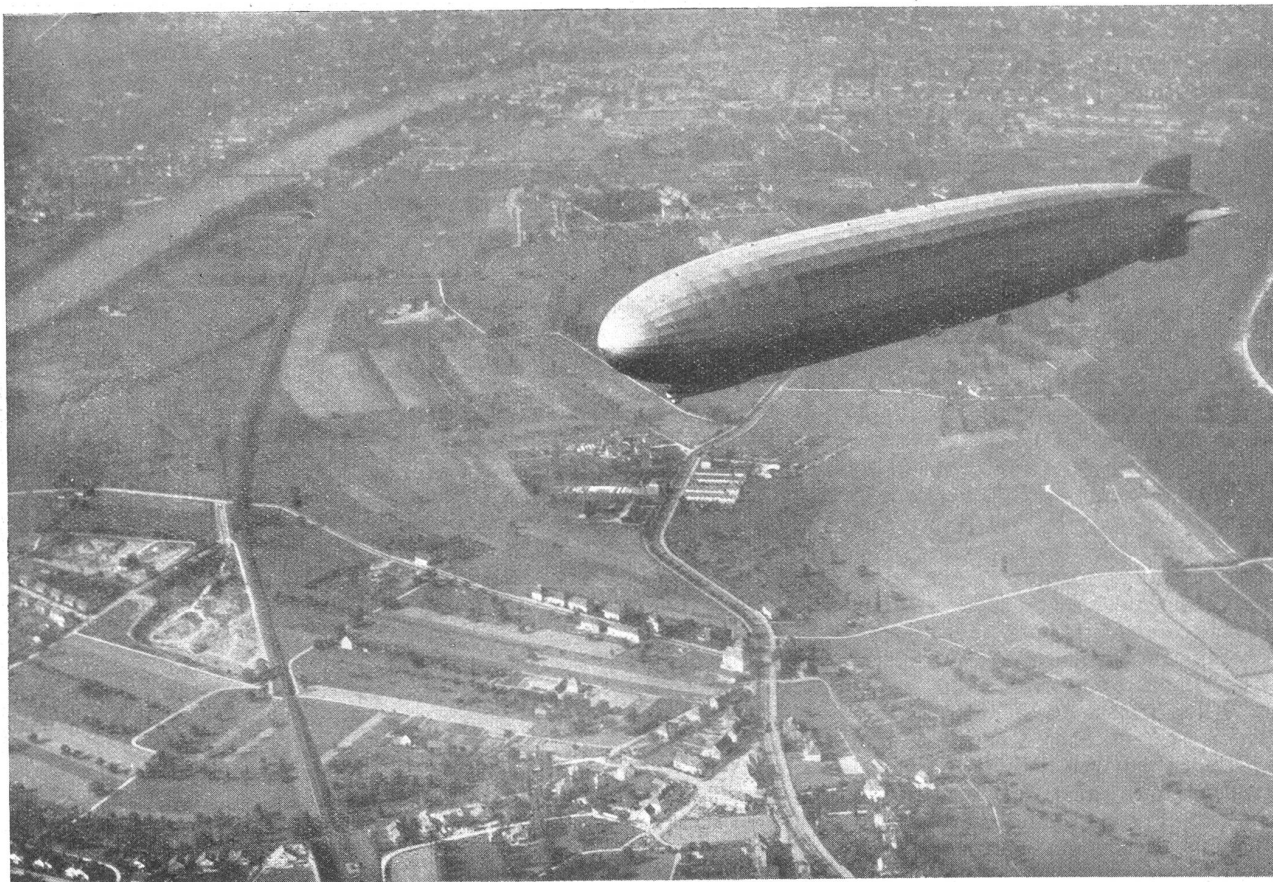
Der „Graf Zeppelin“ in Dübendorf gelandet und festgemacht. Die Passagiere verlassen die Kabine, Post wird aufgenommen, alles geht rasch von statten, denn in einer halben Stunde wird zum Zickzackflug über die Schweiz gestartet.

Zu den Eindrücken der Natur gesellen sich die der Kultur. Kein anderes Land ist intensiver bebaut und gepflegt, hat eine so der Mannigfaltigkeit des Geländes angepasste Besiedelung. „Stilles Entzücken — schreibt Dietschi — empfindet man über den weit ausgedehnten Feldern und Wiesen, der Scholle der Landwirtschaft. Auch hier — wie bei den Seen und fließenden Gewässern — ein buntes Farbenpiel: Grau, grün, braun, perlmutterfarbene Erde. Auf der ganzen Fahrt begleitet uns dieser furchtbare und wohlgepflegte Boden mit den 10,000 Aedern, fein aufgeteilt: ein einziges aufgeschlagenes Grundbuch. Im Mittelland scheinen die frischgrünen Wiesen mit breitem Pinselstrich geglättet. In der Westschweiz sind sie düsterer in Farbe und Plastik... Und wieder anders die Ostschweiz: ein großer Obstgarten. Behäbig gebaute Baumhöfe liegen überall zerstreut... Besonders eindringlich prägt sich der Anblick der vielen Wälder ein, von schnurgeraden Straßen durchzogen, aufgeteilt wie Torten, selten ein Dach in einem Waldgrund versteckt, zuweilen smaragdglänzende Teiche eingebettet...“

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

Auch die Städte verleugnen ihre geschichtliche Entwicklung nicht. „Im Zentrum — wir zitieren Dietschi — die Altstadt, in einer Atmosphäre, wo sich Geruhtheit mit Bedeutsamkeit mischt. Lebendiges Mittelalter. Die Gäßchen laufen winklig durcheinander, die Giebel schießen spitz aus der Erde; verschoben wie die Bilder einer alten Chronik. Harte Ringmauern, finster und trozig, umgürten diesen Kern. Um diese Reste verschwundener Jahrhunderte sind die neuen Quartiere aus dem Boden gewachsen.“ — — —

Die „Zeppelin“-Fahrten sind für die Schweiz zweifellos eine bedeutsame Propaganda. Wir dürfen die Menschen aller Nationen in unsere Verhältnisse hineinschauen 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 hinter ihm entschwindet die Stadt Basel.

bringen, die wir als kleines schwaches Ländchen nötig haben, um inmitten einer gewalttätigen und waffenstarrten 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 Küste einer neuen Welt erreicht und durch seine kühne Tat dem alten Europa völlig neue Perspektiven eröffnet. Andere ebenso mutige Entdeckungsfahrten 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 epochenmachende Entwicklung des Verkehrs. Die Erde, die in den vorausgegangenen Jahrhunderten immer größer und größer wurde, beginnt sich allmählich wieder zu verkleinern. Wenn wir den Versuch unternehmen, unserer Zeit um einige Jahrzehnte vor auszudenken, 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 Verkehrsmittel ist, um so näher rücken 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. Heute hat sich ein erheblicher Teil der Phantasievorstellungen des Franzosen verwirklicht. Und wiederum bewundert der Leser an diesem Propheten die Trefflichkeit

seiner Zukunftsbeurteilung aus dem Geiste einer Vergangenheit heraus, die von der bevorstehenden Entwicklung technischer Dinge verhältnismäßig herzlich wenig Ahnung hatte.

Allein, es kann nicht unsere Aufgabe sein, das Komende vor auszulegen, um darüber das Gegenwärtige zu vergessen. Denn nur das Bestehende besitzt praktischen Wert. Der schnellste Dienst der Welt liegt in den Händen der deutschen „Lloyd-Express“. Sechs Tage beanspruchen die modernen Riesen des Ozeans „Bremen“ und „Europa“, um auf dem Wege über den Nordatlantik zwischen Bremerhaven und New York einen dieser beiden Häfen als Ziel zu erreichen. Und nur vier und etwas mehr als einen halben Tag benötigen diese Schiffe im Verkehr zwischen der nordamerikanischen Metropole und den Ein- und Ausgangstoren Frankreichs und Englands am Kanal, Cherbourg und Southampton. Sieben bzw. sechs Tage Dauer sind dem „Columbus“, dem Dritten des Schnelldampferdienstes des Norddeutschen Lloyd für die Zurücklegung des gleichen Reiseweges vorgeschrieben.

Doch nicht allein die bis jetzt durch diesen Dienst erreichte Verkürzung des Zeitmaßes kommt für den eigentlichen Expressverkehr in Frage. Mitberücksichtigt werden muß, um seinen vollen Wert erst ganz ermessen zu können, der Zubringer- und Anschlußdienst durch Eisenbahn, Auto und Flugzeug diesseits und jenseits des Atlantik.

Ein kluges Wort sagt: Verkehr erzeugt Verkehr! In ihm liegt das Lebensgesetz jeglicher Entwicklung begründet. Und ein System! Nämlich das: Mangelhaftes durch Besseres und Besseres durch Vervollkommenes zu ersetzen — und Vervollkommenes wieder durch Neues abzulösen. Einen 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!