

**Zeitschrift:** Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift

**Band:** 22 (1918)

**Artikel:** Ein Alpenflug

**Autor:** Täuber, Carl

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-574970>

### 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:** 18.02.2026

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

Schon in den späteren Märchen Reinharts wird das mystische Moment vorherrschend, so im „Einsamen Schmied“ und in dem „Herz mit dem Ring und den Rosen“, das den Band ergreifend beschließt. Auch in den „Gedichten“ (1900/06) ist Reinhart ganz der Mystiker, der von Zweifeln gequält wird und schwärmerisch phantastisch von des Lebens Wesen träumt und insonderheit vom Tode, dem stillen, treuen „Abendwanderer“, der die Seele sanft zur letzten Klarheit emporgeleitet. Reinharts Gedichte sind durch und durch Lyrik, schwermütige und mystische Lyrik. Nichts aber liegt wohl dem mehr aufs Praktische, Greifbare gerichteten Durchschnittsschweizer ferner als Lyrik; sie ist in seiner Hand wie zart gebauter Kristall in einer schwieligen Faust. Daher das tiefe Einsamkeitsgefühl, das oft in schwermutsreichen Poesien, die viel von Herbst und Abend, Traum und Tod erzählen, tönende Gestalt gewinnt:

Einsam bin ich, wie auf den dunkeln Wegen  
Der Wandrer, der dem späten Vogel lauscht;  
Bin einsam, wie der trauervolle Regen,  
Der endlos durch den kühlen Nachtraum  
rauscht.

Als stiller Wanderer liebt er die Natur, in ihr den ewigen Wandel der Gezeiten:  
Des Frühlings laueträumende Stille,  
Des Sommers bunte sinnende Fülle,  
Des Herbstes Schwermut im festlichen Kleid,  
Des Winters lächelnde Traurigkeit.

Besonders gerne wandert der Dichter „im schattig-ernsten Hain, umhaucht von



Hans Reinhart.  
Nach einer Büste von Hermann Haller, Zürich.

Düften und von Vogelsang“ durch stille Sommernächte und elegische Herbstabende. Auch die Nacht ist seine Freundin:

Hörst du die Nacht?  
Fühlst du die Sterne?  
Ein Wind geht schlafend durch die dunkeln Bäume.

In seinen Gedichten gedenkt Reinhart ebenfalls seines großen dänischen Meisters.

Zur Mittagsstunde sitzt er im Dichterhause am ätherblauen Meer und liest mit ihm, dem väterlichen Freund, in einem großen weißen Märchenbuch, das auf dem runden Marmortische liegt. In dunkeln todesstummen Nächten aber treten bleiche Schatten, die seine müde Seele einst gebar, in namenlosem Zuge an sein Lager. Sie

drängen sich zu ihm: ein nächtig-lauernd Rätsel, das er nicht zu fassen mag. Die Augen zugepreßt, schreit er ins ungeheure Dunkel auf:

„Gebt mir ein Ziel! Vollendung gebt!  
Gebt Klarheit!“

Und hört die Antwort aus der Finsternis:

„Durch Traum und Zweifel führt der Weg  
zur Wahrheit?“

So schreitet Reinhart, kämpfend wie ein Ritter, zwischen Tod und Teufel durch das Tal des Lebens, in Einsamkeit und Schwermut heiliger Erkenntnis eingedenkt:

Aus deiner Welt der trüben Traumgesichte  
Mußt du zu Gott dir eine Brücke schlagen.  
Aus Nacht und Schwermut wandelst du zum  
Lichte,  
Und vor dir werden neue Welten tagen.

## Ein Alpenflug.

Mit fünf Abbildungen nach photographischen Aufnahmen von Leut. W. Mittelholzer, St. Gallen.

Wer so manchen unserer herrlichen Alpengipfel erklimmen und von hoher Warte weitgedehnte Rundschau gehalten hat, dem mochte bisweilen der geheime

Wunsch auftauchen, es einmal dem stolzen Adler, dem König der Lüfte, gleichzutun und in raschem, erhabenem Fluge das Auge über all die Pracht schweifen

zu lassen. Als Schuljungen hatten wir ja allerdings gehört, daß einst Daidalos der Künstler und sein Sohn Ikaros mittelst Flügeln aus Wachs und Federn sich in die Höhe geschwungen haben und der minoischen Gefangenschaft auf Kreta entflohen seien; aber das wurde als Sage erklär. Erst wie vor kaum einem Dezennium der Franzose Legagneux uns mit seinem Besuch beeindruckte, als ein schulfreier Tag verfügt wurde und alles, was Beine hatte, in unglaublicher Begeisterung über den Zürichberg nach Dübendorf strömte, um das Wunder des Menschenfliegens mit eigenen Augen anzustauen, da erfahrene uns der Taumel, da wurde uns zur Gewissheit, daß man wirklich in eiligem Flug über Berg und Tal ziehen könne. Freilich wagte damals auch ich nicht zu hoffen, den alten Traum an mir selbst verwirklicht zu sehen, und ich begnügte mich stillzufrieden mit der Erinnerung an eine zwar schöne, doch verhältnismäßig bescheidene Ballonfahrt auf 3200 m Höhe zwischen Winterthur und Frauenfeld unter Kapitän Spelterinis erprobter Führung.

Es kam der große Krieg, der notgedrungen das noch in armseligen Anfängen stehende schweizerische Flugwesen schnell auf eine recht ansehnliche Stufe brachte. Dübendorf avancierte zum eidgenössischen Flugfeld, und das Surren der Doppeldecker wurde uns Zürchern zur Alltäglichkeit. Zwar las man in den Zeitungen dann und wann von einem Unglücksfall; doch war im Vergleich zu der gewaltigen Zahl der gelungenen Flüge der Prozentsatz der mißlungenen so gering, daß man nachgerade die Überzeugung erheblicher Sicherheit erhielt. Die Schar gutgeschulter Fliegeroffiziere wuchs beständig; das Flugzeug wurde immer populärer.

Außer den in der Kriegsliteratur verherrlichten Fliegertaten hören wir aber auch mehr und mehr von friedlichen wundersamen Alpenflügen. Dank der Kunst geschickter Photographen sind wir sogar in den Stand gesetzt, solche Flüge wenigstens mit dem Auge teilweise mitzugenießen. So hat in Zürich vor einer großen Versammlung von Interessenten der Aeronaute und der Alpenkunde (Ostschweiz. Verein für Luftschiffahrt und Sektion Auto-

des S. A. C.) der in unserer Alpengeographie wohlbewanderte Fliegerleutnant W. Mittelholzer aus St. Gallen in den beiden vergangenen Wintern geradezu wunderbare und nicht minder informative Bilder von fühligen Fahrten auf die Leinwand gezaubert und erklärt. Nun war der Zeitpunkt für mich da, den Flugtraum in die Tat umzusezen. Schon am 17. Januar dieses Jahres war es mir dank der Liebenswürdigkeit des Konstruktionswerkstättenchefs Oberleutnant Häfeli vergönnt gewesen, mit Flieger Schädler aus Solothurn angesichts der allerdings damals etwas verschleierten Berner Riesen einen 25 Minuten-Flug von Thun auf 2000 m Höhe über Konolfingen und Münsingen auszuführen. Ich wußte also bereits, daß beim Flugzeug wie beim Ballon das plötzliche scheinbare Entschwinden der Erde unter den Füßen, das Entschweben himmelwärts ein unsagbar großartiges Gefühl hinterläßt, daß indessen beim Flugzeug ganz im Gegensatz zu dem vom Wind davongetragenen Ballon, in dem die Insassen vollkommenste Stille genießen, ein vom Propeller verursachter Lärm herrscht, der gegenseitige Besprechung anders als durch Handzeichen zur Unmöglichkeit macht und dem von der Glasscheibe nicht geschützten Passagier auf dem Beobachterposten ein Luftzug ins Gesicht geschieudert wird, der einen im ersten Augenblick zu ersticken droht. Was mir jedoch noch fehlte, war der Anblick des reinen Alpenfranzes und das Studium der Bergmassive aus vertikaler Höhe. Diesen Genuss verschaffte mir am 1. Juni Leutnant W. Mittelholzer, der erfahrene und geschickte Pilot. Wir durchflogen in klarster Morgenfrühe die Seiten des etwas mehr als 150 qm messenden Dreiecks Dübendorf-Santis-Glärmisch-Dübendorf in genau anderthalb Stunden, wobei wir eine Höhe von nahezu 4000 m erreichten. Der Motor legt allerdings horizontal 140 qm in der Stunde zurück, also das Doppelte eines in vollster Fahrt dahinrasenden Autos; aber das Hinauffahren in die Höhe, der stark sich fühlbar machende Gegenwind von Osten und die Volten über besonders interessanten Punkten nehmen auch einige Zeit in Anspruch. Das Mitfliegen ist gegenwärtig natürlich

nur Offizieren in Uniform gestattet; es sind allerlei militärische Formalitäten zu erfüllen und Gutscheine für die nötige Flugzeugausrüstung zu beziehen. So lange das weiß-rote Kugelsignal, das Zeichen, daß Flugschüler ihren Übungen obliegen, hochgezogen ist, dürfen die Monatsflieger, das sind ausgebildete Piloten, die zur Aufrechterhaltung ihrer Übung jeden Monat mindestens sechs, im Maximum neun Stunden zu fliegen haben, nicht starten.

Der Apparat, der meinem Monatsflieger zur Verfügung steht, ist längst genau inspiziert und harrt flugbereit der Fahrt. Säbel, Pistole und Mützen sind unter dem geräumigen Sitzplatz geborgen; wir ziehen eine Windjacke aus Wachstuch, die Automobilbrille und den Sturzhelm an, steigen ein und befestigen uns, um bei allfälligem unsanftem Abfahren oder Landen nicht hinausgeschleudert zu werden, mit dem am Sitz vorhandenen Leibriemen. Um 7 Uhr 30 gibt uns der Startchef freie Bahn, der Propeller wird angelassen; dann geht es nach einer Anzahl Probefahrt gedrehungen vorwärts und bald in die Höhe, zuerst in einigen Windungen über dem Flugfeld, schließlich direkt auf unser erstes Ziel los, also gegen Osten. Zürich und der See erscheinen über dem

Zürichberg, mein heimatliches Winterthur wird sichtbar. In fünf Minuten haben wir bereits 1000 m an Höhe gewonnen. Unter uns blinken die blauen Flächen des Greifen- und Pfäffikersees, in deren Nähe die Häusermassen von Uster, Wekikon und Pfäffikon liegen. Auch in größerer Höhe heben sich die weißen Landstrassenzüge ungemein scharf ab, während die Eisenbahnen viel weniger deutlich hervortreten, ja manchmal kaum zu entdecken wären, würde sie nicht der grauweiße Qualm der Lokomotiven verraten. 7 Uhr 50 sind wir auf 2300 m gestiegen und passieren ob Fischenthal den Lauf der Töss; der Bachtel und das Hörnli machen ganz hübsche Figur. In der Ferne dagegen zeigt sich der ganze weitgestreckte, imposante Alpenkranz von der Bernina im Südosten bis zum Monte Rosa und Mont Blanc im Südwesten. In mittlerer Höhe umgibt das Massiv der Hochgipfel ein leichter rötlich-brauner Dunstschleier, ohne indessen den Gesamtanblick zu stören; im Gegenteil, der feine Schleier erhöht noch das reine Weiß der darüber emporragenden höchsten Spitzen der Schneeberge. Nun aber rasch — man hat kaum Zeit und Augen genug, um all die Pracht in sich aufzunehmen — wieder ein Blick in die Tiefe, die hier besonders



Alpenflug Abb. 1. Säntisfette von O., aus 3200 m Höhe; I. Churfirsten, dahinter Glärnisch und Biggis.



**Alpenflug Abb. 2.** Churfirsten von N., aus 3100 m Höhe; Blick in Seetal und Rheintal, auf Alvier, Falknis, Seesaplana; im Hintergrund Piz Linard, Piz Reisch und Bernina.

interessant ist; denn wir befinden uns über den in schroffen Nagelfluhwänden abfallenden Erhebungen des Töfstocks, Schnebelhorns und der Kreuzegg, ein geologisch sehr wirksames Bild. Mein Pilot stoppt den Motor für einige Augenblicke, damit wir ein paar Worte miteinander austauschen können. 7 Uhr 55 überfliegen wir Wattwil im stark ausgeprägten Tal der Thur. Gegen Süden erblicken wir unter uns die hübsche Rickenstraße, die Höhenzüge am Regelstein bis zu dem schroffen, gebänderten Nordhang des Speer; besonders schön aber präsentiert sich die lange, wohlgegliederte Kette der grünen Churfirsten. Dann queren wir ob Hemberg das ruhige Neckertal. In weiterer Ferne zeigen sich die Häuseragglomerationen von Herisau und St. Gallen. Nur der Bodensee ist in grauen Nebeldunst gehüllt. Um 8 Uhr 7 schwaben wir in 3200 m Höhe über dem Säntisgipfel (Abb. 1). Der treue Wetterwart Bommer ist mit noch jemand auf die Terrasse vor dem Observatorium geeilt, um unsere Bewegungen zu verfolgen. Nicht umsonst hat mir Lieutenant Mittelholzer als Alpenflug gerade diese Route vorgeschlagen; er weiß es von seinen vielen führigen Fahrten und

seiner Photographenpraxis her, daß die Betrachtung der inner schweizerischen Alpen vom Aeroplano zwar auch viele wundervolle Bilder ergibt, jedoch wegen einer gewissen Einförmigkeit der wogenden Gipfelschar bei weitem nicht so anregend wirkt wie da, wo grüne Hügelfetten und abgrundtiefe blaue Seen mit steilragenden Hochgipfeln abwechseln. In der Tat, was kann man sich Herrlicheres, Bezaubernderes vorstellen als gerade die Säntisgruppe aus großer Höhe gesehen. Mein geschickter Pilot wendet den Apparat nach allen Seiten, damit uns ja keines der vielen Details entgehe. So erst kommt einem hier die zierliche Gebirgsbildung zum Bewußtsein: die von schönen Wanderungen wohlbekannten beiden schroffen Ketten vom Säntis über die scharfen Altenalp-Türme zum Schäfler und vom Altman über die wilden Kreuzberge zum Hohenkasten; zwischen drin aber ragen die phantastischen Zacken der Freiheit und des Hundsteins unvermittelt heraus, während in den tiefen Längstälern die kleinen Seen der Seealp und von Fählen wie Perlen schimmern. Wie gerne hätte man stundenlang an diesem lieblichen Bilde gehangen, das noch vervollständigt wurde

durch den langen Lauf des Rheins im breiten Tale und das Gewoge der Vorarlberger- und Rätikon-Gipfel. Aber es ist im Flugzeug beinahe wie im Automobil: blitzschnell, gierig müssen die Eindrücke aufgenommen werden, um sofort wieder neuen zu weichen. Immerhin hat man im Aeroplan wenigstens einen viel weiteren Horizont.

Nach einigen Minuten schwenken wir nach Süden ab, schweben um  $8\frac{1}{4}$  Uhr über Wildhaus an der Wasserscheide zwischen Rhein- und Thurtal und überfliegen die Churfürsten (Abb. 2). Hier eine neue Ueberraschung, ein Bild imposanter Größe, wie ich noch keines gesehen: unter uns der unvermittelt scheinende, über 1800 m messende Absturz der langen Gipfelflotte zum tiefblauen Walensee (Abb. 3). Hat man auch noch so sehr diesen Tiefblick vom Leissikamm, vom Selun, vom Hinterruck genossen, nichts kommt dieser Wucht gleich, mit der in raschem Fluge das Gemälde unser Auge trifft.

Wir biegen gegen Südwesten um und streichen hoch über dem alten Freund Mürtschenstock hin (Abb. 4). Doch wie anders sieht er jetzt aus als in gewohnter Bergfahrt. Ein entsetzlich zerrißener, jäh nach Ost und West abfallender, ganz schmaler First, den man aus unserer Höhe schier für unersteigbar hal-

ten möchte. 8 Uhr 25 liegen das Städtchen Glarus und das Silberband der Linth direkt unter uns, in — wie man zu sagen pflegt — grauenwoller Tiefe, denn wir haben eine Höhe von nahezu 4000 m erreicht.

Ich habe indes, wie wohl die meisten Flugzeugpassagiere, merkwürdigerweise nicht das geringste Gefühl von Schwindel empfunden, weit weniger als beim Niederblick von einer der hohen Bernerbrücken in die Aare. Man könnte ferner glauben, die Insassen des Flugzeuges stellen sich öfters die bange Frage: Was wird aus uns bei einem Motordefekt oder bei einem unrichtigen Manöver? Auch dies ist ein Irrtum; nicht läßt uns die Majestät des Geschauten und noch zu Schauenden die leiseste Frist für derartige Besorgnisse. Allen irdischen Kummernissen sind wir vollständig entrückt; ich mag nicht einmal die Handschuhe anziehen, obwohl meine die Hauptdaten no-tierenden Finger bedenklich kalt geworden sind; so wenig gelüstet es mich, das Auge abzuwenden von all den flüchtig vorbeiziehenden interessanten Tälern und Höhen.

Jetzt freisen wir hoch über dem vielgipfligen Glärnischkofel (Abb. 5). Welch grandioses Schauspiel! Die weißschimmernde Fläche des ausgedehnten Firns, der, hart gefroren, wie er in der



Alpenflug Abb. 3. Walensee von O., aus 2500 m Höhe, r. Churfürsten, Speer und Mattstock.



Alpenflug Abb. 4. Mürtschenstock von S. W., aus 3100 m Höhe; im Hintergrund l. Churfürsten und Säntis, r. Gamsberg und Allgäuer Alpen.

Morgenfrühe sein muß, fast zu einer Zwischenlandung reizt, und, ihn einrahmend, der graue Ruchen, der helle Bächistock und vor allem das ewigsschöne Brenelisgärtli mit seinem gewaltigen Abfall gegen Guppen, der dem Klettertückigen Wanderer einen so genussreichen, wenn schon mühsamen Aufstieg vermittelt. Doch auch von diesem wundersamen Blick, ergänzt durch die elegante Pyramide des Hausstocks und die runde Kuppe des wuchtigen Tödi, heißt es nach einer kurzen Weile scheiden, und dann erst, wie wir, bei der Wendung nach Nordwesten, ob dem reizenden Klönsee schweben, dringt uns der riesenhafte Absturz der Glärnisch-nordwand mit aller Macht ins Gemüt. In wenigen Minuten überfliege ich die kurz vorher mit meinen Schülern mühsam in drei Tagen durchwanderte Region des Wäggitals und grüße im Vorbeiflug den anmutigen Rautispitz mit dem idyllischen Obersee, dem Glanzpunkt unserer Schulreise. 8 Uhr 35 ziehen wir über den stoßigen Brünnelstock, dann grüßen wir zum Ezel und nach Einsiedeln hinunter und hinüber zum Negeri- und Zugersee. Bald liegt der vielgepriesene Zürichsee

unter uns mit seiner lieblichen Ufenau und der Rosenstadt. 8 Uhr 50 haben wir wieder den Luftraum ob dem Greifensee erreicht, und nun geht's im Gleitflug hurtig zur Tiefe. Dübendorf wird umkreist, der Apparat gleitet über die Dächer der Schuppen, und um neun Uhr, genau  $1\frac{1}{2}$  Stunden nach dem Start, landen wir so sanft wie nur möglich auf dem Flugfeld. Wer Lust hat, den Flug auf der vierblättrigen Generalkarte der Schweiz im Maßstabe 1 : 250,000 nachzucontrollieren, wird die interessante Beobachtung machen, daß wir bei ungehemmtem Vorwärtsdringen in jeder Minute auf der Karte einen Zentimeter, also in natura  $2\frac{1}{2}$  qm zurücklegen. Es wäre daher doch nicht allzuschwierig gewesen, bei Berechnung der Fallzeit einen schweren Gegenstand auf ein bestimmtes größeres Ziel, wie ein Dorf oder eine Talfläche, mit ziemlicher Treffsicherheit fallen zu lassen.

Wir sind nach der Landung nicht ausgestiegen, sondern haben uns gleich nochmals in die Höhe erhoben, um einige Evolutionen über dem Flugplatz auszuführen und nach fünf Minuten eine weitere Landungsübung vorzunehmen. Dieses Krei-



Alpenflug Abb. 5. Glärnisch von O., aus 3100 m Höhe; im Hintergrund in der Mitte Mythen und Rigi, l. davon Pilatus, r. Rossberg.

sen und rasche Niedersenken ist nun weit weniger angenehm als der vorwärtsdrängende Höhenflug und kann leicht ein Gefühl erzeugen, das mit der berüchtigten Seefrankheit eine verzweifelte Ahnlichkeit hat. Es sollen sich denn auch die Piloten, die von jugendlich ungestümen Kameraden etwa mit Bitten zur Mithfahrt bestürmt werden, hie und da den Spaß erlauben, den Wagemut der Unerfahrenen durch Häufung solcher Volten ein wenig niederzukämpfen.

Um 9 Uhr 12 steigen wir ein drittes und letztes Mal empor, überfliegen den Zürichberg, der von oben fast wie ein großer flacher Wald erscheint, durchzogen von einigen hellen Straßen, und statten der lieben Residenz Zürich noch einen kurzen Besuch ab, die aus der Vogelperspektive merkwürdig genug aussieht. Bei solchen Touren pflegen die Piloten zu Ehren der Angehörigen des Passagiers über den Dächern der betreffenden Wohnungen einige hübsche Runden zu fliegen. Endlich geht's nach Dübendorf zurück, und wir landen nun definitivpunkt 9 $\frac{1}{2}$  Uhr, um nach Reinigung des Gesichts von Oelspritzern und nach Erfüllung der vor-

schriftsmäßigen Formalitäten (Rückgabe des Materials, Einlieferung des Rapports, Abmeldung) den Flugplatz zu verlassen. Ich verlasse ihn voller Bewunderung für die hervorragenden Leistungen unserer braven Fliegertruppe, nicht zum mindesten aber mit dem Gefühl außerordentlicher Dankbarkeit gegenüber meinem Führer und einem gütigen Geschick, das mir gestattete, einen so unbeschreiblich großartigen Fern- und Höhenflug über einige der herrlichsten Gebiete unseres Alpenlandes mitzugenießen.

Noch eine Frage möchte ich beantworten, die man an mich richten könnte: Gräbt das Flugzeug dem Bergsport das Grab? Reineswegs. Das Flugzeug wird und soll nach Beendigung des Krieges ein friedliches und das leistungsfähigste Verkehrsmittel, wahrscheinlich auch ein Anreiz für die Touristik bilden. Aber es wird ihm genau so ergehen wie dem Automobil: es ist für viele Fälle gut, doch nicht für alle. Ich kann wohl in einigen Stunden die Schweiz durchrasen, ich kann in 1000 qm Fahrt das Wunderland der Dolomiten ersteigen. Ich sehe in kürzester Zeit der Naturreize viele, ja nur allzuvielen aufs

Mal. Es kommt kein ruhiger Genuss auf, es geht alles viel zu eilig an mir vorüber. Will ich unserer Berge Pracht voll auskönnen, so muß ich mit eigener Kraft langsam hinanstimmen in jene stolzen aussichtsreichen Höhen. Wohl bringt der Photographenapparat die merkwürdigsten Bilder aus der Höhe heim, indessen keines aus der trauten Heimlichkeit des Waldes, vom stillen Ufer des Bergsees, keine wohltuenden Szenen von der Alp, keines aus den verwegenen Felsennischen unserer Berge, keine Almhüttenpoesie. Darum pflegen auch die fünen Flieger, angelockt von dem aus der Höhe geschauten Bergzauber, gerne in ihrer Ferienzeit den Rucksack umzuhängen und den Eispickel zur Hand zu nehmen, um in allen Einzelheiten das zu suchen und zu finden, was sie bisanhin bloß aus der Ferne geahnt ha-

ben. Uebrigens dürfte das Reisen im Aeroplano nicht gerade Gemeingut der ganzen Menschheit werden, nicht einmal aller Be-güterten. Denn gar so bequem wie im häuslichen Kanapee sitzt man im Flugzeug keineswegs. Es bedarf einer gewissen physischen Kraft, um dem beständigen Ansturm des gewaltigen Windes Widerstand zu leisten, und eines gesunden Herzens, um den raschen Wechsel von Tiefen und Höhen schadlos durchzumachen, und vor allem ist seelische Stärke erforderlich, damit man der ungeahnten Fülle psychischer Auf- und Anregungen Meister wird und beim Fluge einen wirklichen Genuss empfindet. Wer aber alle diese Faktoren siegreich bemeistert, dem bietet ein Alpenflug die schönsten, reinsten Stunden seines ganzen Lebens.

Dr. Carl Täuber, Zürich.

## Schicksalstag

Im Abendwinde,  
Der Leiden weh gedenkend,  
Womit der Tag, der scheidende, mich jäh erschreckt,  
Hör' ich in himmelnahen Wipfeln  
Die Dämmerharfe klagen.  
Und lauschend,  
Hingeneigt wie eine Schale,  
Von einem Durftenden dem kühlen Quell gereicht,  
Füllt sich die Seele mit des Lebens Bitterkeit.  
Ein weiches Schlummervogellied in müden Büschchen  
Ist ihr heut unverstandne Melodie,  
Und selbst der Duft der Gärten ist ihr fremd geworden.  
Leidchwanger kennt sie nur des Leides Stimme.  
Der heisre Rabenruf im düstern Forste ist ihr Labsal,  
Oktave zum Akkord, der in ihr braust.  
O wilde Dissonanz, zerriss'nes Lied,  
Dafz ich dich lieben muß!  
Und hassen Harmonie und jede Freude —  
Grausames Wort mit tausend Stacheln... Freude!  
Sestern noch Paradies,  
Nun Feindesland dem wunden, wunden Herzen...  
Wie meine Abenddämmerharfe  
Hoch in den Wipfeln, den himmelnahen, weint und schluchzt!  
Sie — sie versteht mein Weh...  
Und, gnadenreich, schenkt sie mir — Tränen.

Emma Lechleitner, Zürich.