

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 8 (1932)
Heft: 33

Artikel: Zweimal in Flugzeug über die Alpen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-756474>

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>

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 erschene mir seine Erfüllung, selbst wenn die erlebte Wirklichkeit ganz anders war, ganz anders und doch nicht weniger erschütternd. Spannend und aufregend wie nur das ganze 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 Bergüchtigkeit 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 Fliegelust 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 «Erschwerung» der Aufgabe einige Sandsäcke als Zugabe.

Ich wurde dem von Pilot *Ernst Gerber* gesteuerten dreimotorigen Fokkerflugzeug der «Swissair» zugewiesen. Zusammen mit dem Piloten, dem Mechaniker, dem Funker, waren wir unser elf Menschen, die wir uns der fliegenden Stube anvertraut. In aller Morgenfrühe schon stapften wir über den noch nachtfeuchten Flugplatzrasen und ermunterten uns gegenseitig mit prophetischen Gutwetterbehauptungen. Hinter dem grauen Morgenhimmel vermuteten wir die Sonne an einem ihr und uns bekannten 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 pumpten wir uns voll mit Zuversicht auf das Kommande. Heimlich aber dachte jeder: «Wie wird dieser Flug ablaufen? Wenn uns das Gwölk verschluckt, dann Obacht vor den Felsen, 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 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 Überwindung der Schwerkraft, das kraftvolle Empordrängen, 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

SIMMEN MOEBEL

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

**Sim
men**

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 & RAMSDELL

58

DAGELLE

Freundinnen in der Sommerfrische

Erna: „Habt ihr gestern abend im Kurhaus die Dräga beobachtet? Sie ist nicht mindestens 10 Jahre jünger aus?“

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

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

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

Erika: „Ich glaube, wir brauchen alle drei kleine sündliche Mittel. Wir sind doch Anhängerinnen der „Camelia“-Hygiene.“

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

Erika: „Ja, meine Lieben, das ist die einzige wahre Schönheitspflege, wenn das Äußere durch Verübung, Sicherheit und fehlende Spannung gewinnt, wie sie in kritischen Zeiten die Reform-Damenbinde „Camelia“ zu gewähren vermag.“

„Camelia“ erfüllt alle Wünsche: Viele Lagen feinster, flauschiger „Camelia“-Watte (aus Zellstoff), daher höchste Saugfähigkeit mit geruchbindenden Eigenschaften. Wunderbar weich anstriegend, Schutz vor den Beschwerden der warmen Jahreszeit, Schutz vor Erkältungen. Abgerundete Ecken folgen vorzügliche Passform. Keine Verlegenheit, auch in leichter Kleidung. Wäschekraut. Wäschekraut abwechselnd begutachtet. Eigene modernste Fabrik.

Der „Camelia“-Gürtel befreit das Vollendeite in den und beschwerdlosen Tragen. Größte Bewegungsfreiheit.

Aus Seidengummi . . . Fr. 1.75
Aus Baumwollgummi . . . Fr. 1.35

„Camelia-Social“

Schachtel (6 Stk.) Fr. 1. -

„Populär“ Schachtel

(10 Stück) . . . Fr. 1.75

„Regulär“ Schachtel

(12 Stück) . . . Fr. 2.75

„Extra stark“ Schachtel

(12 Stück) . . . Fr. 3. -

Riesepackung

(5 Einzelpk.) . . . Fr. 1.50

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

Camelia +

Die ideale
Reform-Damen-
binde / Einfachste
und diskrete
Vernichtung

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

DEM BERÖSENDER LAUSCHEN
EIN VERGNÜGEN
DEN BERÖ-FUNKEN RAUCHEN
EIN GENUSS!



ALLEINIGE FABRIKANTEN
RÜESCHKUNZ & CIE
VORM. R. SOMMERHALDER

BURG
AARGAU

Auge lernt in großzügigem Ueberblick zusammenfassen, läßt sich zu einer neuen Schau erziehen. Welch herrlicher Geographie-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 gräßt 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 Baldeggsee, 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 Pelerine! 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 beinah streifen. Unser Auge verfängt sich am dunkeln 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 körnerstreuen «Annelis» oder «Griti» zuwölkt. — So dringt der wohltuende Atem des Alltagfriedens 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 (Suniswald). Oft lassen sich nicht mehr als zehn Firste zählen, und das ist ein Dörlein, mehr als Menschen wohnen mit ihrer Freude und ihrer Sorge und mit so viel Arbeit, daß sie ein Leben lang nicht ausgeht. Noch nur 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 Dörlein 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 Gefräsigkeit, womit der Fluß sich hier ins lockere Gestein hineingebaut 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 der Wasserweite hinaus. Ein Farbenkampf spielt sich auf der Seefläche ab; gegen das stumpfe Grau vermag sich ein wundersames Grün-Blau zu behaupten. Das Auge schweigt, hier haben wir einmal den Himmel statt über uns. Es ist, als ob der See unserer aufgespeichert hätte und sie nun als himmlischer Stellvertreter in die Höhe strahle. Eine heiße Welle wahrer Verzückung durchströmt uns, wir werden andächtig, und im Donnern der Motoren hören wir ein leidenschaftliches Jauchzen. Zwölf wohlgezählte 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 eingeflößt 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 Unbestimmt, 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 hockigeres 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 scharlige Messerklingen gegen uns aufragen, werden von uns «gestrichen» und immer, wenn wir darüber hinrausen, und wenn sich dann auf der andern Seite einesseitig die stürzende Tiefe aufstut und unser tastender Blick ins Haltlose fällt, staunen wir, daß unser fliegendes Haus nicht hinunterstürzt ins Leere, sondern unbirrt geradeaus strebt. Unser Pilot ersperbert scharfäugig Lücken, durch die hindurch er mit seinem, mit unserm Flugzeug schlüpfen kann. Himmelwärts 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 kritzte.

Immer spärlicher werden die Gucklöcher durchs Gewölk in die Tiefe, und wenn sich für Augenblitze die Sicht auf den Talgrund öffnet, dann sehen wir Zickzackpfade, kurvenreiches Straßengeschlängel, achtenswerte Zeugnisse menschlichen Höhendranges. Große Viehherden sind über die Alpen verzettelt, zuweilen dringen wir ganz nahe an die weidenden Tiere heran, dann erschrecken sie mächtig ob dem Lärm des wuchtenden Ungetüms, verwerfen alle Viere und stolpern in eiliger Flucht über die Hänge. Zielsicher und kühn sticht 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 erzeugenes Gehirn zerquält sich, möchte dem Seelein einen Namen geben und findet keinen. Fast ertappt man sich an einem kleinen Unglücklein, weil man seine Aufgabe nicht kann, weil man ratlos über diese steinige, felsige, zackige Erde fliegt und auf den fragenden Blick des Nachbars 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 mal allein mit dem Piloten, dem man vertraut, allein mit den Fahrgästen, die man nicht kennt, allein mit sich selber. Das Gehröhr der Motoren stört nicht. Man fühlt sich in eine fromme Stille aufgenommen, aus der man unsanft aufgescheckt wird, wenn der Motoronden 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 Pafshöhe, überfliegen wir den höchsten Grat unserer zweiten Flugetappe. Mein Sitznachbar beteuert, es sei der Col de Fenêtre, und ich muß es glauben, da meine eigenen Geographienkenntnisse 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 sieht die italienische Sonne. Wir fliegen im goldenen Licht. Wir haben blauen Himmel über uns und der Widerhall plötzlich den Lärm verzehnfacht.

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-
Seife

Marke:

Zwei Bergmänner

Liliencreme Dada

sind unübertrefflich zur Hautpflege und verleihen
strahlenden Teint

Bergmann & Co. A.-G. Zürich



Annahme- Schluß

für Inserate, Kor-
rekturen, Umdis-
positionen usw. 13
Tage vor Erschei-
nen einer Nummer
jeweiligen Samstag
früh.

Conzett & Huber
INSERATE-ABTEILUNG



Das ideale Eigenheim

mit einfacher und komfortabler Innenausstattung

Jahrzehntelange Erfahrung im

Chalzbau

Uebernahme ganzer Bauten schlüsselfertig durch die

PARQUET- u. CHALETFAKRIK A-G
Sulgenbachstrasse 14 BERN

Telephon: Bw. 21.16

italienische Landschaft unter uns. Ein rotleuchtendes mächtiges Dächergewölbe — 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 täglichen Lebens, auf glitzernde Eisenbahnschienen, auf rauchende Fabrikschloten, auf unzählige, frischfarbene 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, spänen hinab auf das gespenkelte Dächermeer, hinein in die schwarzen Straßenspalten. Dicht am Dom lärmten wir vorbei. Mit leidenschaftlichem Eifer wollen wir in dieser einen kurzen Minute alles einfangen, was die Vogelschau von dieser mächtigen und bedeutendsten Stadt der Lombardei hergibt.

12.38 Uhr gehen wir auf dem Aeroporto civile di Taliendo 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.

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:

GEOVI-SHAMPOO.
Nach dem Waschen mit Geovi-Shampoo kann das Haar voll atmen und sich entwickeln.

Große Flasche Fr. 3.—
Kleine (Probe) Fr. ~.65
(Kamillen, Tee)

Geovi
SHAMPOO

Wo nicht erhältlich direkt durch den
Fabrikanten:

DR. GEORG VIELI, BERN



ABSZESSIN heilt Eiterungen
erhältlich zu Fr. 2.50 u. 4.50 in Apotheken



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 Entschlüsse 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 peinigen 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 erneuteten Kurven spiralt sich unser zitterndes Luftboot aus dem Talkessel empor. Wenn die Motoren sich müde töben und einesmals 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 tut wird, sich aus diesem Wolkendchaos ins Licht hinauf zu ringen. Aber die Motoren? Man lauscht ihrem Lied. Manchmal glaubt man, es klingt bedächtiger und leiser, doch dann kracht es wieder donnernd los zu einem beruhigenden



Edle Hunde aller Rassen
Versand nach allen Ländern. Lebende Ankunft stets garantiert. Verlangen Sie unverbindlich Oferle. Jllstr. Katalog Fr. 1.25 in Marken.

R. Alfred Rieß, Gera, Thüringen 10 (Deutschland)



HABANA-EXTRA

Mild Extra Fein



Preis
Fr. 1.50

EDUARD EICHENBERGER SOHNE BEINWIL%



VAN HEUSEN

Kragen

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



*Maggi's Suppen
sind QUALITÄTS-SUPPEN*

Fortissimo. Am Gestänge, das die Motoren trägt, rinnen Oeltröpfchen 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 nur 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 Vergleichungen 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 Wolkengletscher. 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 Robinsons, 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 unbändig heimsuchen.

Die anfangs massig geballte Wolkensicht wird in den nächsten Minuten flächig. Langsam sinkt unser Fahrzeug, 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, ziel sicherer 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 Reisfelder des Piemont und die Obstgärten des Thurgau, an einem Tag das neue Völkerbundgebäude 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.

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



WIDMANN

Dieses Inserat entspricht nicht den Tatsachen

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

motorlosen Elektrolux-Kühlschrank

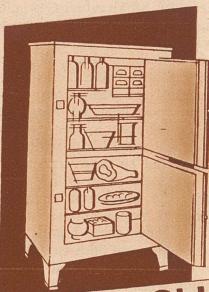
einzbauen.

Oder bedeutet es „Leichter Komfort“, wenn Sie Ihre Speisen und Getränke — trotz hoher Miete — im Keller aufbewahren müssen, wo sie der langsame Verwesung anheimfallen, die Milch sauer, die Butter unappetitlich-flüssig, und die Getränke oft so „temperiert“ werden, daß von einem erfrischenden Genüß 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 Zentralkühlwanlagen geltend gemacht werden. Unsere motorlosen Einbau-Kühlschränke erfordern keine Säure oder Soleleitungen durch Stockwerke und Wände. Jeder Mieter besitzt seinen unabhängigen, eigenen motor- und geräuschoslosen Kühlschrank. Sie können denselben daher beliebig beanspruchen und müssen zudem nicht, wie dies bei Zentralanlagen der Fall ist, mithelfen, die von anderen Mietherrn während Ihrer Abwesenheit benötigte „Kälte“ zu bezahlen.

Verlangen Sie unseren Prospekt über Einbau-Kühlschränke!

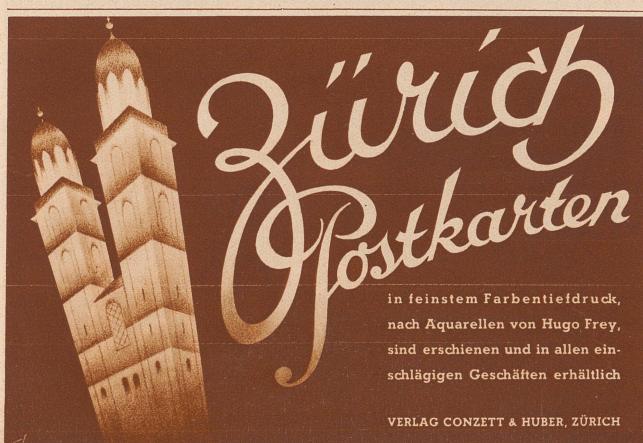
Unter den 3 einzigen Ländern, mit welchen die Schweiz im April 1932 eine **aktive** Handelsbilanz aufwies, befindet sich **Schweden**. Schwedische Ware anderen ausländischen Erzeugnissen bevorzugen liegt daher im Interesse der schweizerischen Exportindustrie.



ELECTRO LUX AG. ZÜRICH

Schmidhof, Uraniastrasse 40

Abteilung Kühlschränke



in feinstem Farbentiefdruck,
nach Aquarellen von Hugo Frey,
sind erschienen und in allen ein-
schlägigen Geschäften erhältlich

VERLAG CONZETT & HUBER, ZÜRICH