

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 21 (1931)
Heft: 36

Artikel: Mit der "Swissair" über die Alpen
Autor: Hess, V.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-643439>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

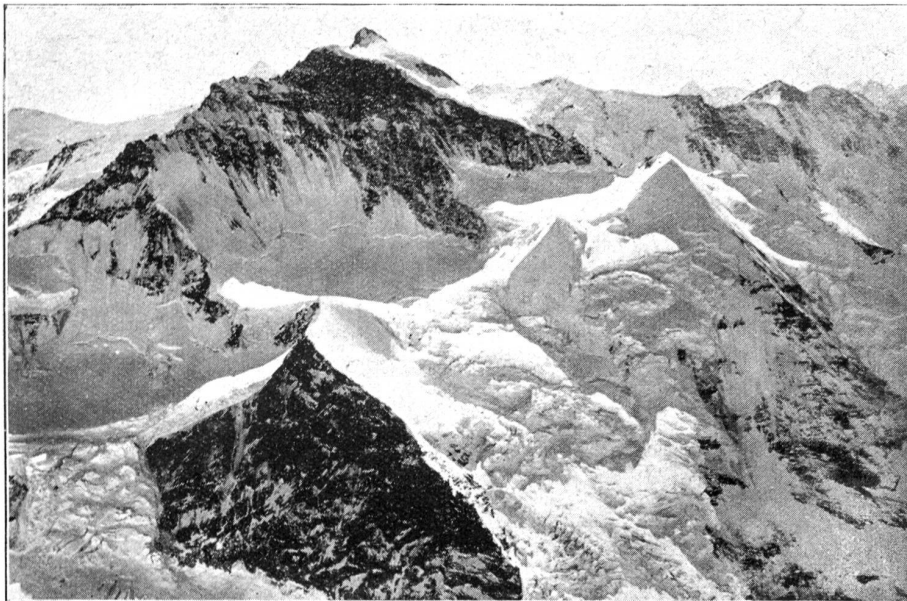
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

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



Jungfrau, Kühllauenengletscher (von Norden, aus 4000 Meter Höhe).

(Phot. Ad Astra-Aero.)

befehlend daran rüttelte: dabei lag der Helm nicht zwanzig Schritte vor dem Torweg auf dem Pflaster. Der Maler horchte noch einen Augenblick nach der Kirchgasse hinauf, lief vor und griff den Helm, ihn dem alten Steinmann am Brunnen aufzutun. Er kam zwar auf den Trog hinauf, aber von da konnte er ihm über den runden Sockel hinauf kaum bis an die Schultern reichen. Johannes war in drei Sprüngen auf dem Brunnenrand, der andere half nach, und dann hätte der plumpe Steinmann noch den Rock von gestern anhaben müssen, um mit seiner Bidelhaube das Standbild der militärischen Obrigkeit in Klingenbach darzustellen. Johannes freilich glitt in der Eile ab und fuhr bis an die Knie in den Wassertrog, aber der Maler half ihm heraus und riß ihn in den Torweg zurück, wo sie das weitere gesichert abwarten konnten. (Fortsetzung folgt.)

Mit der „Swißair“ über die Alpen.

Wenn der stille Bürger beim Morgenkaffe von einem neuen Bergunglück liest, wie etwa kürzlich vom Absturz der Engländer an der Jungfrau oder der deutschen Touristen vom Finsteraarhorn, dann schüttelt er wieder einmal verständnislos den Kopf: Wie kann man auch so verrückt sein und sein Leben aufs Spiel setzen für — ja wofür eigentlich? — einzig und allein für den törichten Ruhm, droben gewesen zu sein, um in den Alpenclub-Annalen eingetragen zu sein als derjenige, welcher den Berg so und so erstmals von der Seite so und so aus bestiegen hat. Als ob damit der Welt irgend ein Dienst geleistet wäre! — Philisterdenkweise? — Gewiß, denn wenn es nie solche Himmelsstürmer gegeben hätte, wenn die Menschen immer nur das Vernünftige und Erreichbare erstrebt und erstritten hätten, dann wäre heute die Luft noch nicht erobert. Da gäbe es keine Alpenrundflüge, die jene großartigen Einblicke gestatten in die Wunderwelt des Ewigschnee-Gipfelmeeres. Wenn der menschliche Geist nicht in die Höhe strebte über die Erdbundenheit hinaus, wenn nicht von Zeit zu Zeit ein Tollkühner, wie jene beiden Münchener Studenten in ihrer 33stündigen Kletterarbeit über die Nordwand des Matterhornes hinauf, eine scheinbar unmögliche Aufgabe, angreifen würde, so hätten wir keine Zeppeline und keine Ozeanflieger, aber auch kein Sichfinden der Völker in einem

Bunde, der den Weltfrieden anstrebt und sicher auch einmal schaffen wird. Dies der tiefere Sinn aller Höhenleistungen des Menschenwillens.

*

Alpenrundflüge können heute schon als Resultat solcher Pionierleistungen eingeschätzt werden. Wie rasch folgte einem Chavez und einem Bieder ein Mittelholzer. Dank diesem Meister des Hochgebirgsfluges sind die Alpenrundflüge eine schier gefahrlose Verkehrs- und Genußgelegenheit geworden. Die Schweizerische Luftverkehrs-A.-G. „Ad Astra“ (heute mit der „Balair“ fusioniert zur „Swißair“) führt solche schon seit bald 10 Jahren aus unter der kundigen Leitung von Walter Mittelholzer. Der kühne Schweizer Pilot, welcher das ewige Eis Spitzbergens überflog, in die Tiefe Asiens hineindrang und Afrika der Länge nach wie eine Filmrolle abwickelte, ist auch der beste Kenner des Schweizer Luftreichs. In ihn setzen die Passagiere des Verkehrsflugzeuges vollstes Vertrauen und

auf keiner Hochbahn der Welt werden sie von der Umgebung besser unterrichtet als hier, wo sie durch die Glasfenster der eleganten, mit behaglichen Lederfauteuils versehenen Flugzeugkabine all die Herrlichkeiten des vorüberziehenden Landschaftspanoramas genießen.

Auch die „Apar-Bern“ befaßt sich seit ihrer Gründung mit der Durchführung von Alpenrundflügen. Sie betreibt hiefür zwei Lufttrouten, von denen eine ins Berner Oberland, die zweite ins Matterhorngebiet führt.

Doch wagen wir einmal einen Sprung in die blaue Aetherwelt.

Erster Eindruck beim Aufstieg in Dübendorf. Wie ein vorweltliches Ungeheuer erhebt sich der gewaltige Dreischraubensieger in seinem silbergrau leuchtenden Metallpanzer, im freundlichen Morgenschimmer grünen Uetliberg und der Zürchersee. Sonne fliegt über das Mittelland, Sonne zuckt auf den Eisfeldern des Glärnisch, Sonne wirbelt im Speichenrad des laufenden Propellers. Die Flugroute führt gegen die südliche Westschweiz. Die Aare wird zum kleinen Wasserlein, zu einer Kette aus gletscherklarem Kristall, das zwischen Wäldern und Hügeln liegt, sie windet sich wie ein verborgenes Diadem um die alte Stadt Bern und verschwindet im Westen. Eine schmale Lichtstraße, die zwischen dem Jura und den Alpen liegt, kennzeichnet die Etappe der Fluglinie Zürich-Mailand, die nach den Ausführungen Walter Mittelholzers als die schönste Luftroute der Welt anzusehen ist. Im nahen Grenzverkehr mit Frankreich grüßen dort die steilen Grate der Dent du Midi, der Genfersee mit seinen malerischen Gestaden. Man sieht unter den Tragflächen das romantische Schloß Chillon, schießt sodann über die begnadeten Weingartenhänge des Waadtlandes empor, der jungen Rhone entgegen.

Mit kühnem Mut und Unerstoddenheit steuert der Flugzeugführer immer höher, von zartrosigen Wolkenstreifen begleitet, in die unermessliche Fülle der Schneeregionen. Das breite Jungfraumassiv mit der Nadelspitze des Finsteraarhorns wird sichtbar und die Berge des Berner Oberlandes wirken wie breite, stählerne Eisobelisken, die aus den abgrundtiefen Tälern zum ewigen Himmel emporkwachsen. Man sieht Interlaken und Thun, schmude Chalets und Hotels, die sich wie zierliche Spielzeugschachtelchen um die friedliche Bergwelt lagern.

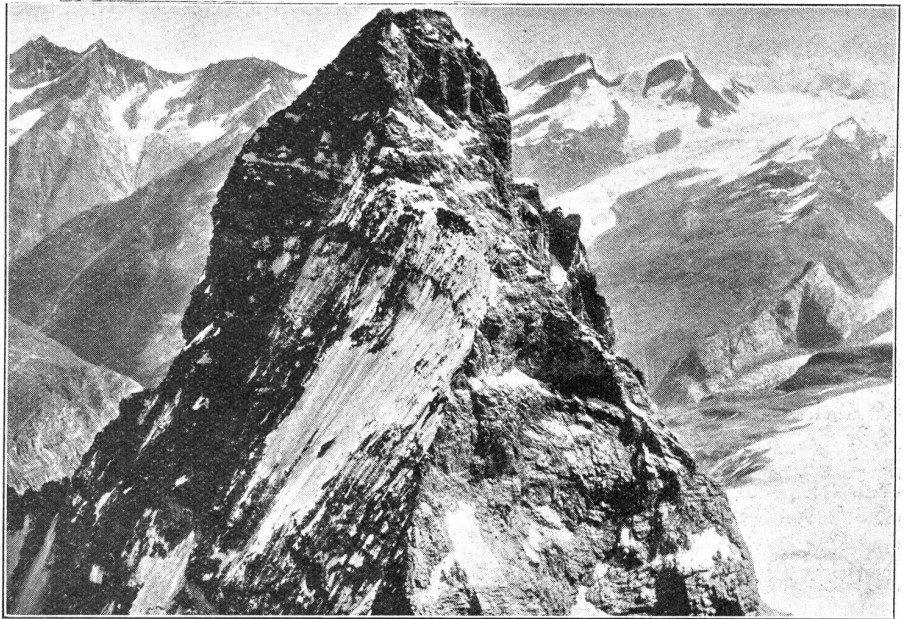
Der mechanische Riesenvogel nimmt eine südliche Kurve. Er schwebt in einem riesigen Schacht und vorne, wo die

Propeller ihre blitzenden Kreise wirbeln, steht eine Märchensäule von unendlichem Silberglanz — das Matterhorn. Eine troghafte Erscheinung, dieser Berg, gleichsam, wie eine ungeheure Art, deren zerschartete Schneide dem Himmel zugewendet ist. Zwischen dampfenden Nebeln erblickt man auch das ruhige Grün der Täler, weiße und braunschwarze Häuser zu einem idyllischen Häuflein geformt — Zermatt. Ein mächtiger Firnenfranz umsäumt das Gipfelparadies, von welchem sich der Monte Rosa mit der Dufourspitze majestätisch abhebt. Traumversunken wie gebannt haften die Blicke an der Starrheit dieser Eisriesen. Einmal noch im weiten Kreis um die erhabene Gletscherpracht und jagend bohrt sich die Maschine in den Raum.

Nun gilt es, die letzte Etappe zu schlagen, das breite Gotthardmassiv zu überqueren. Zaden ragen schwindelnd hoch empor, das Auge kann sich nicht satt sehen an dieser Mannigfaltigkeit der Formen und Farben. Neben tiefen, bläulichen Tälern winkt die von der Sonne hell beleuchtete Fläche des Vierwaldstättersees, in Windeseile wird der Schweizer Urkanton mit seinen historischen Städtchen überflogen.

Es geht heimwärts. Zuletzt ein Schwächerwerden des Motorengeräusches, ein leises Berühren des Landungsplatzes in Dübendorf und wohlbehalten verläßt man die Flugzeug-Limousine, in der man so herrliche, unvergeßliche Stunden verbracht hat.

Wir haben allen Grund, den Luftbeförderungsmaschinen die vollste Aufmerksamkeit zu schenken, weil wir dank unserer verkehrsgünstigen Lage einen Großteil des europäischen Luftverkehrs über unser Gebiet führen können. Wir sollen aber auch der weiteren Ausbreitung des Flugwesens fördernd gegenüberstehen, denn während die Eisenbahn, an der Erde klebend, erst das Bahnen der Wege erfordert, der Brief auf



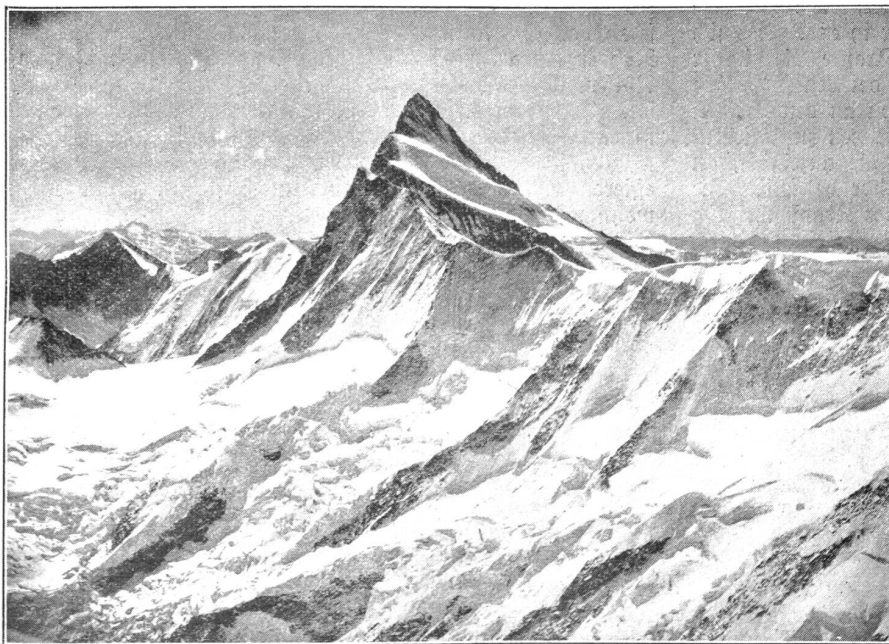
Matterhorngipfel, Rimpfisch und Strahlhorn, Gornergrat (von Südwesten, aus 4400 Meter Höhe).
(Phot. Ad Astra-Aero.)

rollenden Rädern durch die Länder eilt, erhebt sich das Flugzeug in große Höhen und steuert über die von Menschen geschaffenen Ländergrenzen in ähnlicher Weise hinweg, wie die elektrischen Ströme und Wellen der drahtlosen Telegraphie.

Die täglich mit einer Geschwindigkeit von 150 Kilometern pro Stunde betriebenen metallenen Riesenvögel sind mit allem Korfort der Neuzeit ausgestattet, um den Passagieren die Luftreise so bequem und angenehm wie möglich zu machen. Ein Alpenrundflug der „Swissair“ zählt zu den wertvollsten Errungenschaften des heutigen Luftverkehrs in der Schweiz. B. S e h.

Was soll die Schlange auf dem Bilde der Ausstellung für Gesundheitswesen und Sport?

Es muß wohl ein Zusammenhang zwischen beiden bestehen. Ja, in der Tat. Um ihn zu verstehen, müssen wir auf die Anschauungen des Altertums, genauer des griechischen und römischen Altertums, zurück greifen. Auf dieselben wird ja besonders in wissenschaftlichen Abhandlungen, aber auch im täglichen Leben häufig genug Bezug genommen. Es handelt sich in unserer heutigen Frage um einen Abschnitt aus der griechischen Götterlehre, nämlich um den Gott Asklepios (bei den Römern Aesculapius). Mit diesem Asklepios verhält es sich nun folgendermaßen: Der Name des Asklepios begegnet uns zuerst in den homerischen Gefängen der Ilias. Hier wird er erwähnt als ein thessalischer Fürst und ausgezeichnete Arzt, dessen zwei Söhne, ebenfalls heilkundige Männer, im griechischen Heer kämpften. Von diesem Asklepios meldet die Sage, er sei der Sohn des Gottes Apollo (Sonnengott) und der thessalischen Fürsten-



Grindelwaldner Fiescherfirn, Finsteraarhorn (von Norden, aus 4000 Meter Höhe).
(Phot. Ad Astra-Aero.)