

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 11 (1935)
Heft: 9

Artikel: Auf schnellstem Wege
Autor: Mittelholzer, W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-755138>

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: 29.03.2025

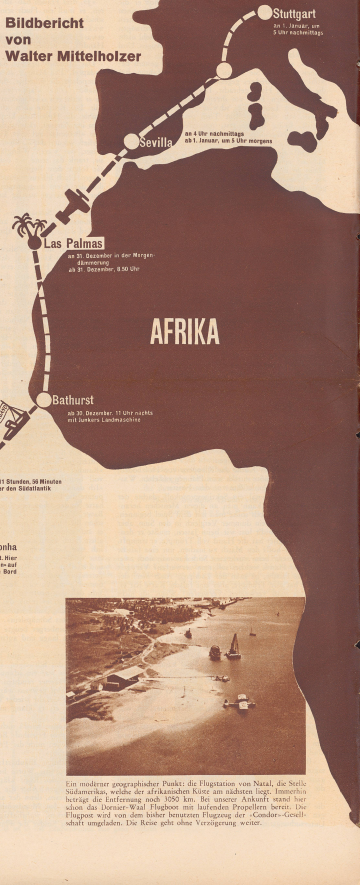
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Bildbericht von Walter Mittelholzer

Belmonte, die zweite Zwischenstation nach Rio de Janeiro im südlichen Erdteil des riesigen Staats Bahia. Vorne rechts die Boote der Tankmannschaft mit Benzin und Öl, in der Mitte ein Eingeborenenboote, besetzt mit den Schweizern dieses Städtchens, die nach zu großen Kanuen.

Ein Zufall. Eine fahrgastwürdige Motorboote zwang ihn, nachdem sie von Belmonte abgegangen waren, in Cananéias anzuhalten. Der dortige Zweifacher Bräuer von heute, haben die vier eine Nacht unter weitem Nachtsicht, wie traf an diesem abgelegenen Küstenort, doch vier Landboote, landete auch die Schweizer, die vor etwa zwei Jahren schon einmal diesen Landstreifen in der Heimat vorgeführt wurde, nämlich in seiner Doppeltour: »Die Leute von Cananéias in der Zürcher Illustrierten« vom 28. Juli 1933.



Ein moderner geographischer Punkt, die Flugstation von Natal, die Stadt Südafrikas, welche der afrikanischen Küste am nächsten liegt. Innerhalb beträgt die Entfernung noch 3000 km. Bei unserer Ankunft stand hier schon das Dornier-Wald-Flugboot mit laufendem Propeller bereit. Der Flugzeug wird von dem bisher bekannteren Flugzeug der »Condor-Gesellschaft« umgeben. Die Reise geht ohne Verzögerung weiter.

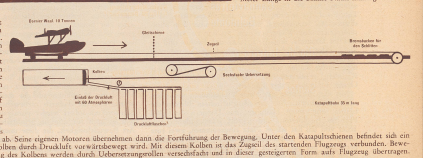


Schwarzes Quecksilber der Katapultanlage an Bord der »Wendelin«.

Das Flugzeug ruht am Meeresspiegel auf einem Schienen, dieser läuft auf zwei Schienen von 35 Meter Länge. Diese 35 Meter Weg müssen genügen, um das Flugzeug vom Stillstand auf eine Geschwindigkeit von 120 Stundenkilometer zu bringen. Mit dieser Geschwindigkeit fliegt das Flugzeug vom Schienen ab. Seine eigenen Motoren übernehmen dann die Fortführung der Bewegung. Unter den Katapultschienen befindet sich ein Zylinder, in dem ein Kolben durch Druckluft vorwärtsbewegt wird. Mit diesem Kolben in das Zylinder die startenden Flugzeuge verbunden. Bewegung und Beschleunigung des Kolbens werden durch Überlagerungsregeln verschleift und in dieser geringeren Form als Flugzeug übertragen.

Die Reise Hamburg - Buenos Aires verläuft mit ausgeprägten Schnelligkeit nur nach drei Wochen Zeit. Wir brauchen von Buenos Aires nach Stuttgart 16 Flugstunden und 14 Stunden Dampferfahrt. Es handelt sich dabei nicht um eine Rekordleistung, doch um ein einmaliges Ereignis, vielmehr ist es dabei als zweiter Pilot am Steuer der »Südamerika-Flugzeug« der deutschen Luftflotte, die seit einem Jahr mit großer Pünktlichkeit und hoher Zuverlässigkeit jede Woche einmal ihre Fahrt nach Südamerika und zurück macht. Die Reise zerfällt in drei australische Etappen, auf denen einmal ein anderer Flugzeugtyp eingesetzt wird. Auf der Strecke zwischen Stuttgart und Bathurst an der westaustralischen Küste in Westafrika verkehren die dornierartigen Lufters Landmaschinen. Die Ozeanreise wird von Dornier-Wald-Flugbooten bewältigt. Zwischen Natal, dem Landungsplatz an der südamerikanischen Küste, und den übrigen Punkten des südamerikanischen Luftverkehrs fahren die Wasserflugzeuge der deutschen Luftflotte. Das schwergewichtige, die regelmäßige Transversierung des Süd-Atlantik, geschieht mit Hilfe zweier Flugzeug-Motoren, von denen eines an der afrikanischen, das andere eines an der südamerikanischen Küste stationiert ist. Diese Schiffe laufen je nach der Witterung mit dem Dornier-Wald-Flugboot an Bord so weit von der Küste bis in den Ozean hinaus, daß Benzinreserven und Luftdruckkraft der Dornier-Wald-Flugzeuge der Überfliegung genügen. Die Flugzeuge sind mit ihrer Reise in ständiger Kontrolle. Radioverbindungen mit allen schwimmenden und festen Funkanlagen in einem Umkreis von 100-400 Kilometer, insbesondere ermöglicht die Verbindung nach vorwärts und rückwärts mit den beiden Flugzeug-Motoren. Eine ständige Orientierung während der Ozeanreise. Die planmäßigen Projekte der sogenannten schwimmenden Inseln, mit denen der regelmäßige Ozeanflugverkehr nach dem Projekt der Amerikaner oder nach den Vorstellungen jenes Phantasisten »F. P. 1« antwortet nicht ein durchgeführt werden soll, diese Projekte werden wir kaum jemals verwirklicht sehen. Diese schwimmenden Flugplätze sollten in den 4000 bis 5000 Meter tiefen Ozean fest verankert werden und würden ungeheure Kosten verursachen. Die Deutschen haben mit ihren zwei Katapultschiffen eine glückliche, billige und einfache Lösung gefunden, die sich im Süd-Atlantik-Verkehr seit einem Jahr ausgezeichnet bewährt hat. (Fortsetzung Seite 263)

An Bord der »Wendelin« im Südatlantik. Vorne rechts das zum Abheben dienende Katapultflugboot, dahinter ein Benzinmotor. Die Zeit der jeweiligen Katapultschüsse ist abhängig von dem Wetter, das das Flugzeug umgibt. Wenn es bei gutem Wetter, um den Weg des Flugzeug abzurufen. In den Katapultschiffen sind bereits, dann wird die Dampfdrucklösung gelöst, an jeder Bewegung der Flugzeugstellung zu vermeiden. Mit einem Kraftaufwand von über 2000 PS werden wir in 18 Sekunden auf die Geschwindigkeit von 31 Meter Länge in die dunkle Nacht hinausgeschossen.





Vater Stäubli (Emil Hegetschweiler) besucht seine Tochter Nelli (Elise Attenhofer) in ihrem städtischen Wirkungskreis.



Der Jugendfreund und angehende Bräutigam Nellis, Xaver (Zarli Carigiet), den sie während ihres Stadtaufenthaltes nicht mehr fein genug findet.

Jä - soo!

Die Praesens filmt. Zu den Außenaufnahmen, die für den Film «Jä-soo!» gedreht wurden, hat sich das neugierige Publikum immer scharenweise eingefunden.



Die schweizerische Filmgesellschaft «Praesens» arbeitet an der Herstellung eines neuen Films. Walter Lesch und Max Werner Lenz haben das Drehbuch zu diesem Dialektonfilm «Jä-soo!» geschrieben. Die Fabel behandelt das Großstadterlebnis einer Familie vom Land. Die Regie führt Regisseur Leo Lindtberg vom Zürcher Schauspielhaus. An der Kamera Emil Berna. Man erinnert sich des Erfolges, den der erste abendfüllende Dialektonfilm: «Wie d'Warret würkt» erzielte... und möchte diesem neuen Dialektonfilm, in dem eine Anzahl bekannter Darsteller und junge vielversprechende Kräfte mitwirken, nur wünschen, daß er vom Publikum ebenso freudig aufgenommen werde, wie sein Vorgänger.

Aufnahmen «Praesens»



Vater und Mutter Stäubli (E. Hegetschweiler und Frau Keller) haben in aller Morgenfrühe bereits einen Spaziergang unternommen und geraten in Verdacht, auf dem Bänklein am See die Nacht verbracht zu haben.

(Fortsetzung von Seite 261)

Zwei Meteorologen waren täglich beschäftigt, die Wetterkarten des Südatlantik auf Grund meteorologischer Beobachtungen der dort verkehrenden Schiffe und mit Hilfe der Sammelmeldungen der Wetterwarte von Hamburg, mit der man direkt mit Kurzwellen in Verbindung stand, aufzuzeichnen.

Sie waren es, die die Windstärken und damit die voraussichtliche Flugdauer errechneten und zusammen mit dem Piloten die Zeit des jeweiligen Katapultstartes ansetzten. Am 30. Dezember, um 3 Uhr morgens, kam Leben auf das erleuchtete Deck der «Westfalen». Ein dichtbesäter Sternenhimmel spannte sich über dem phosphoreszierenden Wasserhorizont, als wir zu viert: der 1. Pilot Grautoff, sein Mechaniker und Funker und ich als 2. Pilot, hoch oben über die vorderen Gleitschienen in unser Flugboot hineinkletterten. Nur das gleichmäßige sanfte Rollen auf der Atlantikdünnung, das leise Rauschen, erinnerten mich daran, daß wir mitten im Ozean auf hoher Fahrt standen.

Mit dem Anlaufen der zwei Waalmotoren verändert sich die Szenerie. Aus den Auspuffrohren blitzen die blauen und roten Flammen, das Donnern der 1400 Pferdekräfte übertönt und erstickt jeden andern Laut. Jeder von uns hat seinen Platz eingenommen, zwei rote Lampen blitzen gespensterhaft auf dem Instrumentenbrett vor uns auf. Es ist das verabredete Signal, daß unten am Katapult alles bereit ist. Die Dampferbeleuch-

tung erlischt, um keinerlei Blendung der Flugbesatzung zu verursachen. Als ich mich an meinen Sitz fest angurten will, winkt Grautoff, der über 40 Abschnitte schon hinter sich hat, mit der Hand ab. «Sehen Sie nur gerade nach vorn und halten Sie den Kopf aufrecht» raunt er mir zu, dann gibt er Vollgas und gleich darauf drückt er auf den elektrischen Kontakt als Zeichen zum Abschluß.

Was jetzt eintritt, ist ganz anders als ich mir vorgestellt hatte. Selbstverständlich hatte ich der überall in Südamerika verbreiteten Meinung, daß bei Katapultstart der Besatzung jeweils das Blut aus den Augen trete und Magenkrankungen eintreten, keinen Glauben geschenkt. Immerhin erwartete ich mit gespanntesten Sinnen einen kräftigen Ruck und stemmte deshalb mit aller Kraft meinen Körper an die Rücklehne des Pilotensitzes. Doch gerade das Gegenteil trat ein. Ich spürte nicht den geringsten Stoß, sondern nur einen plötzlich auftretenden Schmerz und zwar so, als ob eine feine Morphiumnadel in mein Gehirn geschossen würde und der dadurch verursachte Schmerz durch das Narkotikum sofort wieder paralytisiert würde. Vielleicht war es auch für minime Bruchteile einer Sekunde eine Art Bewußtlosigkeit, die diese unerhörte Beschleunigung von Null auf hundertfünfzig Kilometer Geschwindigkeit im menschlichen Gehirn hervorruft.

Nachmittags um 17 Uhr 15 kommt, in flimmerndem

Dunst der untergehenden Sonne gebadet, die Afrikaküste in Sicht. Einige Minuten später liegt gerade vor uns die «Schwabenland» mit ihrem charakteristischen Hebekran. Die letzte Südatlantiktraversierung von Westen nach Osten des Jahres 1934 war damit wie alle vorangegangenen ohne Verlust an Menschen oder Material restlos geglückt.

Der Rest der Reise verlief trotz wenig günstiger Witterungsumstände fahrplanmäßig und in den Zeiten, welche unsere Skizze zeigt.

In ein paar Tagen vom entferntesten Südamerika nach Hause: die Welt schrumpft zusammen. Drüben die ungeheuren Weiten, bei uns die Enge und Ueberbevölkerung. Das Flugzeug überwindet die Ozeane und Kontinente, es bringt auch unser Ländchen in gewissem Sinne näher an jene Fernen heran. Wir sollten mit freiem Blick und noch in viel stärkerem Maße als bis anhin einsehen, daß die Fliegerei die bisherigen geographischen Begriffe überwindet und die Beziehungen der Länder zu einander verschiebt, und daß sie bei dem gehofften und gewünschten fernern Wohlergehen unseres Landes ihre große Rolle spielen wird. Die nebenstehende Routenzeichnung gibt mit allen genauen Zeitangaben meines Fluges einen Begriff von den Entfernungen und vom Ablauf der ganzen Reise. Weitere Bilder der Flugreise werden in den nächsten Nummern der «Zürcher Illustrierten» zu finden sein.

W. Mittelholzer.