

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

Band: 16 (1926)

Heft: 46

Artikel: Vom Afrikaflugzeug

Autor: Bütikofer-Klein, E.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-647559>

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: 30.01.2026

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

Eindruck, den der immerwährende Szenenwechsel auf den entzückten Beobachter macht. Daz auch der rührige Kurdirektor von Arosa, Hans Rölli, — den Lesern der „Berner Woche“ als tieffinniger Lyriker wohlbekannt — in diesem vornehmen Propagandaheft nicht fehlen durfte, versteht sich, hat er es doch, wie kaum ein zweiter, verstanden, den Berggeist in seinen sinnvollen Liedern festzuhalten. Zwei prächtige Hymnen verherrlichen die wildromantische und doch wieder so idyllische Schönheit des Schanfigg und besingen die zauberische Heilkraft der Aroser Sonne, des würzigen Harzduftes der Arven- und Lärchenwälder und der hellgrünen Fichten- und Föhrenhaine.

Altweiber-Sommer.

Sankt Martin spielt euch auf zum Tanze,
Ihr Alten, hebt den Reigen an!
Geziert mit farbenbuntem Kranze
Hat er die Welt euch aufgetan.

Am Himmel segeln weiße Boote
Im sommerlichen, weiten Blau.
Verweht das Wetter, das da drohte,
Zerstoben jedes Nebelgrau.

Euch bleibt, ihr Alten, das zu eignen,
Was euch der Heilige beschert,
Und schwingt ihr euch nicht mehr im Reigen,
So ist es doch des Wünschens wert!

Euch, Alten, wird das Auge heller,
Wenn ihr die Martinswelt beguad.
Ihr strafft den Leib, das Herz klopft schneller,
Die Wandersehnsucht lodt und zudt.

Ein mürbes Weiblein seh' ich humpeln
So schnell es kann, auf lahmem Bein.
Es lässt sich gerne überrumpeln
Von Himmelsblau und Sonnenschein.

Es häuft von diesem Martinswunder
In sein Gemüt ein volles Maß
Und lacht, daß ob dem Sorgenplunder
Der Heilige es nicht vergaß.

Des Nachts, in seinen kalten Linnen
Birgt es des Tages sel'nen Fund
Und lässt vom Sonnenglanz durchrinnen
Der Träume tiefen, dunklen Grund.

Altweibersommer! Martinsgnade!
Den Alten gilt das späte Gold.
Auf eures müden Daseins Pfade
Lacht euch Sankt Martins Minnesold!

E. Oser.

Vom Afrikaflugzeug.

Plauderei von E. Bütkofer-Klein, Uzwil.

Ich bin kein Freund von Rundflügen. Aus dem einfachen Grunde, weil ich gleich mit Fernflügen angefangen habe und mich erst im September samt meiner bessern Hälfte vom Flugzeug von Zürich bis Budapest tragen ließ. Aber wenn man eine gar freundliche Einladung zu einem Probe- flug im Afrikaflugzeug erhält, dann ist es eben nicht „nur“ ein Kreisen über der Stadt Zürich, sondern ein lebendiges Vorahnem einer großen Tat. Die Strecke Zürich-Kapstadt misst — mit den verschiedenen vorgesehenen Abstechern — 20,000 Kilometer. Am ersten Tage geht es gleich bis Neapel. Die folgende Etappe ist Athen. Dann geht es in kühnem Flug über das Mittelmeer, um am dritten Tage in Kairo zu landen. Nachher geht der Flug das Nilthal hinauf, zum Vittoria-See. Bei Beira wird wieder das Meer erreicht

und nun diesem entlang geflogen, bis Kapstadt. Man rechnet für Hin- und Rückreise (mit Dampfer) insgesamt 3 Monate. Außer Mittelholzer fliegen noch mit Pilot Hartmann, als Mechaniker und Hilfspilot, Oberstleutnant René Gouzon als guter Afrikakennner und Journalist, sowie Dr. Heim als Geologe. Die Exkursion hat einen absolut wissenschaftlichen Charakter. Unter anderem werden auf dem ganzen Flug dauernd Lufttemperatur, Luftdruck, Luftfeuchtigkeit, sowie Höhenlage des Flugzeuges und dessen Geschwindigkeit mittels automatischer Registrierinstrumenten aufgenommen. Die Hauptrolle spielt natürlich die Photographie. Gegen 5000 Platten werden mitgenommen. Ebenso einige tausend Meter Film für kinematographische Aufnahmen. 3000 Meter über dem Boden bannt beispielsweise eine einzige Aufnahme eine Landschaft von zirka 2½ Kilometer Breite und zirka 1,25 Kilometer Länge auf den Film. Man hat nun kein großes Interesse daran, wieder eine Aufnahme zu machen, bevor nicht das unmittelbar anschließende Landschaftsbild ganz im Bereich des Objektives ist. So kommt es, daß mit diesem Apparat (der neben dem Pilotensitz montiert ist, allseitig drehbar, wie ein Maschinengewehr) ein zusammenhängendes Landschaftsbild von 825 Kilometer Länge auf einen 30 Meter langen Film gebannt werden kann. Fliegt man nur 1500 Meter über dem Boden, so verschieben sich die Verhältnisse derart, daß bei gleicher Filmlänge nur noch eine halb so lange Landschaft aufgenommen wird. Ein weiterer kinematographischer Aufnahmegerät ist derart eingerichtet, daß er nach dem Druck auf einen Knopf automatisch während zirka 18 Sekunden läuft.

An photographischen Apparaten ist vorhanden eine Kamera mit Kassette für 120 Platten und automatischem Verschluß, derart, daß ein Fingerdruck genügt, um den Verschluß zu betätigen, die Platte zu numerieren und die folgende vor das Objektiv zu bringen. Besonderes Interesse verdient dagegen der nach den speziellen Angaben von Herrn Mittelholzer erstellte Reihenbilderapparat, dessen Objektiv senkrecht abwärts gerichtet ist. Der Apparat selbst ist auf dem Kabinenboden aufgestellt und mit Rollfilm 4×9 Zentimeter geladen. Der Verschluß wird nun durch ein kleines Pro-



Die Slugroute Mittelholzers.

pellerchen betätigt, dessen Geschwindigkeit zwischen 2000 und 0 Umdrehungen von der Kabine aus beliebig verändert werden kann. Der Antrieb des Verschlusses erfolgt immerhin nicht direkt, sondern über ein vom Propellerchen be-

wegtes endloses, in einzelne Felder eingeteiltes Visierband. Das Band bewegt sich direkt über einem im Kabinenboden ausgesparten Schlitz. Je nach Flughöhe und Licht wird nun die Bandgeschwindigkeit derart eingestellt, daß auf dem Film gute Aufnahmen entstehen, die sich gegenseitig um höchstens 10 Prozent überlappen. Die Lappen werden abgeschnitten und das Ergebnis ist ein photographisches zusammenhängendes Landschaftsbild.

Räumlich zerfällt das Flugzeug in den Pilotenraum mit Doppelsteuerung, die geschlossene Kabine, die nachts für alle vier Personen Schlafgelegenheit bietet und den Toilettenraum, der auch als Dunkelkammer dient. Die großen Schwimmer fassen je circa 2 Kubikmeter Hohlraum, in welchem vor allem der Reiseproviant verstaut wird. Er wird vornehmlich aus Konserven bestehen. Gebackt wird mit einem Metaapparat.

Der zwölfzylindrige Motor hat eine Leistung von 460 Pferdestärken, die vorübergehend bis auf 600 PS gesteigert werden kann. Der Tiefgang des Flugzeuges beträgt nur einen halben Meter, sodaß auch auf ganz leichten Wasserläufen niedergegangen werden kann.

Der Vollständigkeit halber möge noch erwähnt sein, daß zur Ausrüstung des Flugzeuges auch ein Maschinengewehr gehören wird.

Vorgesehen ist, Mitte November abzufliegen. Die Maschine allerdings ist bereits seit Anfang Oktober flugbereit und in Zürich stationiert. Bis zum definitiven Start wird sie von Mittelholzer tüchtig eingeflogen, selbstredend unter starker Beteiligung des Publikums, das die Gelegenheit, im Afrikaflugzeug fliegen zu können, nicht vorbeigehen lassen will. Wider Erwarten wurde auch mir ein solcher Rundflug zum Erlebnis. Wir flogen nämlich sehr tief, höchstens 150 bis 200 Meter über dem See. Aus dieser Höhe machen Häuser und Straßen nicht mehr den Eindruck von Spielwaren. Man kann durchwegs das Leben verfolgen und hat eher das Gefühl, als ob eine geheimnisvolle Kraft mit all diesen kleinen Dingern auf dem Erdboden spiele. Ging es auch nicht nach München oder gar nach Budapest, wie bei meinem fünften Flug, so war ich doch unendlich froh, wieder einmal hoch über der Erde dahinschweben zu können und mich den Reizen des schnellsten Verkehrsmittels hinzugeben.

„Schwizerland“ heißt das von den Dornierwerken in Friedrichshafen eigens für diese Exkursion erbaute Flugzeug, das bald mit 160—180 Kilometer Stundengeschwindigkeit über Afrika dahinsrasen wird und dessen großes Brennstofffassungsvermögen Flüge bis 2200 Kilometer ohne Zwischenlandung gestattet. Über 900 Kilogramm Benzin werden in besondern, unter den Pilotensitzen und in der Kabine eingebauten Tanks mitgeführt. Weitere Tanks sind in den beiden Flügeln untergebracht. Das Flugzeug ist ganz aus Metall. Nur die am stärksten beanspruchten Streben und Stützen sind aus Stahl. In der Hauptsache aber wurde Duralumin verwendet. Die Flößen vermögen 4000 Kilogramm zu tragen.

Eine zweimotorige Ausrüstung hätte allerdings die Betriebssicherheit erhöht, aber gleichzeitig die Abmessungen und das Gewicht vergrößert. Dadurch wäre auch der Tiefgang unvorteilhaft beeinflußt worden. Ebenso ist es zweifelhaft, ob man mit einer größeren Maschine überall dort landen kann, wo ein kleineres Flugzeug ohne weiteres niedergehen darf. Uebrigens kann gesagt werden, daß die Expeditionsteilnehmer fast auf dem ganzen Wege Wasserläufe finden



Das Dornier Flugzeug für Walter Mittelholzers Schweizer-Afrikaflug.

werden, also auf für Notlandungen günstige Bedingungen vorhanden sind.

Da Walter Mittelholzer nicht nur als Pilot und Photgraph, sondern auch als gar anschaulicher Flugschilderer bekannt ist, dürfte das große Publikum Gelegenheit haben, aus berufener Feder die einzelnen Phasen der hochinteressanten Reise auf sich wirken zu lassen.

Emil Balmer.

Emil Balmer hat eben sein viertes Erzählbuch erscheinen lassen: „Sunn- u Schatzhyte — Two Gschichte us em Simmetal“. Es ist wieder ein Dialektbuch wie die vorangegangenen.*). Balmer marschiert also immer noch unter dem Fähnlein der schweizerischen Dialektdichter und zwar als Berufener, nicht bloß als Mittläufer. Eines Beweises, daß dem so ist, bedarf es eigentlich nicht mehr angesichts des großen Erfolges seiner Bücher. Denn bei den Dialektbüchern ist es zweifellos so: Sie müssen gut sein, wenn sie gelesen werden sollen, was bei den Schriftsprachbüchern durchaus nicht immer der Fall ist. Nur wer innere Beziehungen zum Dialekt — sagen wir schlicht: wer Freude an der VolksSprache hat, der liest Dialektbücher; er liest sie just des Dialektes wegen, und wer das tut, versteht sich zumeist auch darauf, hört auf die Nuancierungen, unterscheidet das Echte vom Unechten und läßt sich kein X für ein U vormachen. Die Dialektleser sind im allgemeinen fristlicher eingestellt als die Bloß-Schriftsprach-Leser, und darum bedeutet ihr Lob für den Schriftsteller die Bestätigung dafür, daß er etwas Rechtes geleistet hat.

Der Dialekt war von jeher ein beliebtes Mittel der Charakterisierung. Die meisten Schriftsteller bedienen sich seiner, wenn sie Leute aus dem Volk durch ihre Rede charakterisieren wollen. Die Alpenromane gewisser Salonschriftsteller der Vergangenheit und Gegenwart haben durch saaloppe Verwendung dieses Kunstmittels schwer in Mitleidenschaft gebracht. Mit diesen Leuten haben die schweizerischen Dialektdichter in der Gefolgschaft von Rud. von Tavel, Otto von Greverz, Simon Gfeller und Josef Reinhart — um die prominentesten Vertreter dieser Literaturgattung zu nennen — nichts gemein. Sie bekennen sich zur reinen unverwässerten VolksSprache, verwenden sie in ihrem ganzen Umfange und benutzen zur Charakterisierung eben das dem darzustellenden Gegenstande gemäße Wort.

*) Alle Bücher Emil Balmers: „Friesli“, „d'Glogge vo Wahlere“, „Buebervo“ und „Sunn- u Schatzhyte“ sind im Berner Verlag A. Franks erschienen.