

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 4 (1928-1929)
Heft: 10

Artikel: Der fliegende Photograph
Autor: Breyer, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1065072>

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: 12.01.2026

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



Sogar Vaganten haben schon für den «Schweizer-Spiegel» geschrieben. Sollte da nicht auch ein Luftibus in Guggenbühl & Hubers Redaktion Gnade finden?

Wie ich mich vor einigen Jahren für die frei gewordene Stelle eines Fliegerphotographen bei der Ad Astra-Aero meldete, frug mich Direktor Mittelholzer weder nach Leumunds-, Schul- und anderen Zeugnissen.

«Sind Sie gesund? Triebet Sie Sport? Gönd Sie viel i d'Berg?»

Das war alles. Ein dreifaches, freudiges Ja auf diese scheinbar unmotivierten Fragen war meine Antwort. Dann war ich «dabei».

Mein erster Flug im offenen Beobachterflugzeug war für mich dazumal ein grosses Ereignis, obschon es mir heute in der Erinnerung als ziemlich prosaische Sache erscheint.

Wochenlang konnte ich mich vorbereiten, und dies tat ich mit grösstmöglicher Gründlichkeit. Ich exerzierte im Labor mit der speziell konstruierten Fliegerkamera, so, wie etwa ein Soldat den Gewehrgriff übt: Laden, Schieber auf, Verschluss aufziehen, visieren, abdrücken. Plattenwechsel, Verschluss, Blende, Gelbscheibe. Ich wusste, dass ich alle diese Manipulationen in der

Luft sehr rasch auszuführen habe. Ich wusste, dass die Kamera mit mir so gut wie verwachsen müsse, damit meine Aufmerksamkeit für die Orientierung, für das aufzunehmende Objekt und für die Verständigung mit dem Piloten frei bleibe. Zudem stellte ich mir mittelst meiner Phantasie deutlich vor «Wie es sein werde». Und so wurde es denn auch. An einem trüben Herbstabend kreiste ich mit meinem Chef Mittelholzer etwa 20 Minuten in der Umgebung von Dübendorf. Der Motorenlärm, die Geschwindigkeit, der starke Luftzug, die unter uns weggleitende Landschaft, die Kurven (wobei sich die Erde gar sonderbar zu drehen begann), das Photographieren (fürs erstemal knipste ich etwa 20 Aufnahmen), der Gleitflug, die Landung — all das stimmte so ziemlich mit meinem zu Hause gemalten Phantasiebild überein. In einem Punkte wurde ich allerdings empfindlich enttäuscht. Um gegen eventuelle, heimtückische Böen gefeit zu sein, verstemte ich mich während der Aufnahmen mit einem etwas zu grossen Kraftaufwand an den Bordwänden. Die meinen Beinen noch ungewohnte Anstrengung verursachte mir einen radikalen Muskelkater, so dass ich für etliche Tage bei jedem Schritt zusammen-

PHOTO GRAPH

Von
Hans Breyer

Photograph der Ad Astra
Aero A.-G



Ich fotografiere Mittelholzer

zusinken drohte. Das Gemeinste an dieser Geschichte waren aber die «Hänseleien» meiner Bekannten: «Lueget au da! Vor luter Angscht hät er de Chnüschnapper übercho!» — Zu meiner Genugtuung war dafür mein Chef mit meinen ersten Fliegeraufnahmen zufrieden.

Der Knieschnapper ist mir dann bald vergangen. Dafür machte ich bei meinem ersten Alpenflug mit einer andern Krankheit Bekanntschaft: Flieger-Asthma.

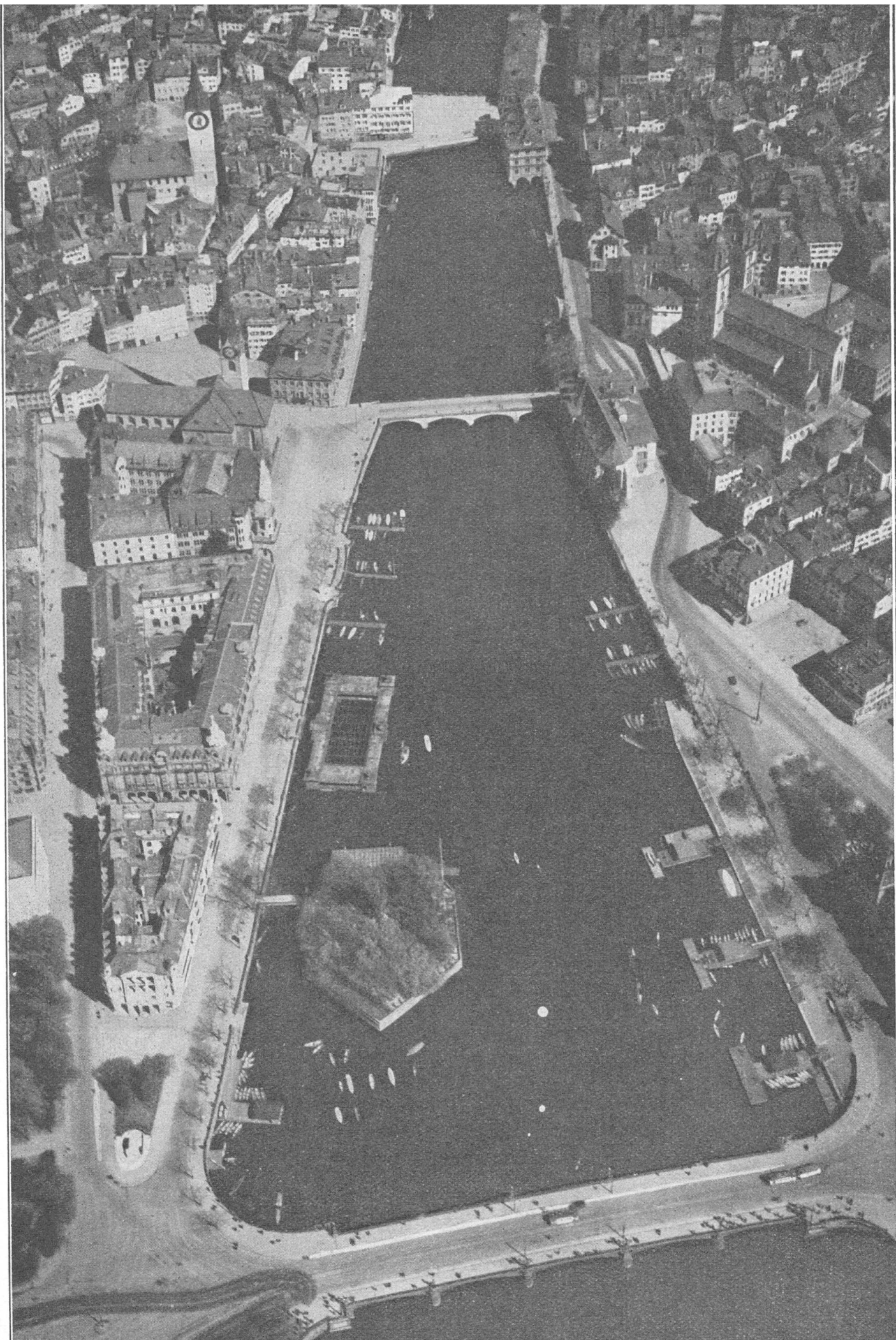
5000 Meter über Meer

Stellen Sie sich bitte einen Alpenflug vor: Vor mir sitzt Mittelholzer. Ruhig führt seine Hand das Steuer. Nur selten reguliert seine Hand die Kühlerklappe. Der Motor läuft sicher; gleichmässig klirren auf dem Trommelfell die unermüdlich rasenden Ventile. Zwischen Matterhorn und Mont-Blanc: Mittelholzer deutet auf einen schräg unter uns liegenden Berg — Die Dent d'Hérens. Ich verstehe, überprüfe noch schnell Verschluss, Blende, Gelbscheibe und Kassette, dann drücke ich mich mit den Beinen auf beiden Bordseiten verstemmt mit dem Rücken gegen die vordere Bordwand und richte mich so für einige Sekunden gänzlich auf. Ungehemmt umspült mich nun die eisige

Höhenluft. In gewohnter Weise nehme ich die Kamera ans Kinn, visiere das Objekt, knipse — und dann fliege ich, schwer atmend und mit wild schlagendem Herzen in den Sitz zurück. Es sind nur 5000 m über Meeresgrund, schon ist die Luft derart dünn und sauerstoffarm, dass eine geringe körperliche Bewegung schon ein Vielfaches mehr an Aufwand braucht als nur 2000, 3000 m tiefer unten. Eine kurze Rast auf dem einigermaßen vom direkten Zugluft geschützten Sitz — und eine neue «Asthma-Aufnahme» kann beginnen. Es muss einen drolligen Anblick gewähren, wenn ein gesunder Kerl, wie ich es bin, derart verzweifelt nach Luft schnappt. Herr Mittelholzer lacht, und da denke ich, dass es ihm früher, bei seinen eigenen Photoflügen in die Alpen, sicher nicht besser erging.

Worin besteht denn eigentlich die Arbeit eines Fliegerphotographen?

Im allgemeinen wissen Uneingeweihte noch wenig über die mannigfaltigen Verwendungsmöglichkeiten der Fliegerphotographien. Sie glauben, dass die Postkartenproduktion, sowie die Zeitschriftenillustration deren einzige finanzielle Auswertung darstelle. Dem ist nicht so. Ueberall da, wo unübersichtliche Gelände- und Gebäudekom-





Bern

plexe vom Boden aus nicht in ihrem ganzen Umfange aufgenommen werden können, tritt heute die Fliegerphotographie in die Lücke. Besitzer grösserer Fabriken, Hotels und Anstalten bestellen bei uns in der Ad Astra Fliegeraufnahmen, um diese dann für Plakate, Prospekte, Briefköpfe, Inserate und Postkarten zu verwenden. Ingenieure und Architekten geben uns Aufnahmen grösserer Bauterrains in Auftrag, in welche sie nachher ihre Bauprojekte einzeichnen, seien es Wohnkolonien, Strassen, Brücken, Kraftwerke, Stauseen oder Flusskorrekturen. Weitere gute Kunden sind unter der Lehrer- und Professorenschaft der Volks-, Mittel- und Hochschulen zu finden. In alle Weltteile, aber auch bis ins entlegene Schweizerdorf wandern unsere Lichtbilder, die vor allem in der Heimatkunde, in der Siedlungsgeographie und im Geologieunterricht als Lehrmaterial geschätzt werden.

Das tägliche Brot

Heute sieht mein normaler Arbeitstag etwa folgendermassen aus:

An einem klaren Sommertag im Bureau der Ad Astra. — Mittelholzer kommt und fragt: « Was isch no z'mache? »

Ich: « Eglisau — Laufburg — Solothurn — Aarau und Züri ».

Mittelholzer: « Guet. Mached Sie alles bereit. Ich bschtell d'Maschine uf die achti ».

In der Dunkelkammer fülle ich die Wechselkassetten mit Spezialplatten, kontrolliere die Kamera, verstaue die Landkarten, und fahre dann mit dieser Ausrüstung nach dem Flugplatz hinaus. Hierbei überfliege ich nochmals gründlich die Auftragsliste, lerne sie womöglich auswendig — wie ein Gedicht. Die Kunden haben eben alle ihre besonderen Wünsche. Da ist einer, der will seine Fabrik mit rauchendem Kamin aufnehmen lassen, ein anderer will seine Helgen rauchlos, klar. Wieder ein anderer legt besonderen Wert auf die Süd- oder Westfassade seiner Gebäulichkeiten. Irgendwo wollen sie ihre neuen fünf Lieferungsautos in Paradeaufstellung mitbekommen. Anderswo soll eine Fahne gehisst werden. Und das Bauterrain in X muss ziemlich genau aus der Richtung Süd-Ost, aus Höhe 1000 über Grund und im Winkel von zirka 40 Grad aufgenommen werden. — Wird alles gemacht!

Auf dem Flugplatz steht abseits, etwas unscheinbar neben den gigantischen Riesen-

verkehrsmaschinen das Beobachterflugzeug Ch 84 bereit. Ist dies Maschinchen schon etwas klein, so stecken in seiner gedungenen Bauform doch alle jene wichtigen Eigenschaften, die ich zu einem erfolgreichen Arbeiten benötige: Gute Steig- und Wendefähigkeit, relativ hohe Belastungsmöglichkeit (Photomaterial) und bequemer Ausblick nach allen Seiten. Zum Schutz gegen Luftzug und Kälte schlüpfe ich in winddichtes Combinaison, stülpe eine Haube über, putze die Brillengläser von den Oelspuren des letzten Fluges, verstaue dann Kamera und Kassetten in meinem geräumigen Beobachtersitz (hinter dem Piloten). Inzwischen hat der Pilot den Motor in einem Vollgasgalopp auf Herz und Nieren — besser gesagt ein einwandfreies Funktionieren der Magnete und Ventile geprüft, wir schnallen uns an unsere Sitze, die Bremsklötze fliegen weg — und nun hinauf in den « freien, reinen Aether »!

Diesen Aether sollten sie einmal riechen! Nach kurzer Zeit schon assimiliert er sich mit dem Speichel — süsslich, gemein! Es sind die Auspuffgase des Motors mit dem vorwiegenden Geruch von verbranntem Rizinusöl. Zum Lobe der Verkehrsfliegerei sei es jedoch gesagt, dass die Passagiere in den modernen Kabinenflugzeugen von solchen « Aetherwellen » verschont werden. Nun, mit viel Uebung gewöhnt man sich an alles, wie z. B. auch an den Motorenlärm, oder an die manchmal auftretenden Böen. Dann beginnt man das Fliegen in offenen Flugzeugen erst so recht zu geniessen. Aber halt! Bei mir bedeutet Fliegen in erster Linie Arbeit.

Bange machen gilt nicht

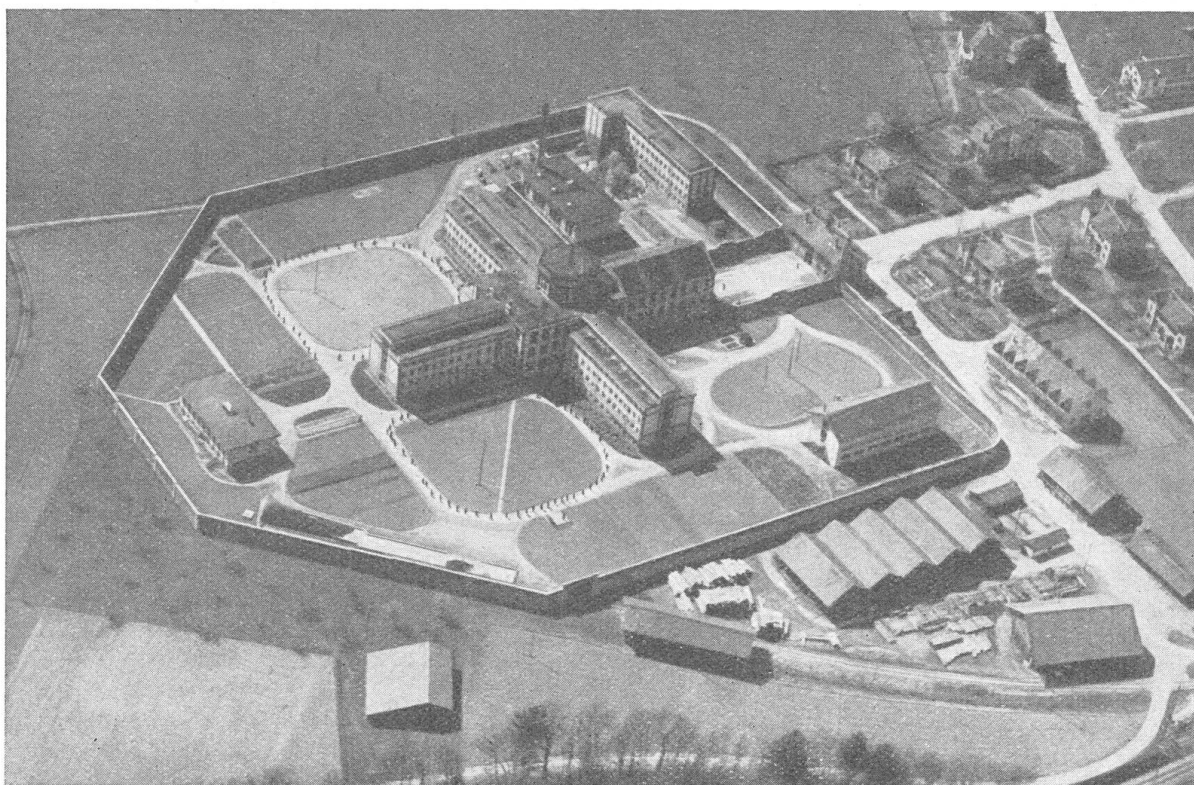
Noch zwei, drei Minuten und schon kreisen wir über dem ersten Auftragsort, über Eglisau. Ich überprüfe nochmals die Kamera, den Verschluss, die Kassette, gebe dem Piloten das Zeichen zum Gleitflug, korrigiere ihm die Richtung und rasch sausen wir dem idyllischen Rheinstädtchen entgegen. 200 m — 150 m — 100 m — tiefer — tiefer und wir rasen am Quellgebäude vorbei — Aufnahme — Plattenwechsel — Verschluss — Aufnahme — in kaum 20 Meter Höhe über die Strassenbrücke hinweg — starr zu uns aufblickende Leute — Kurve über der Umgebung — wieder stechen — dem Rheinlauf entlang — der ruhige Wasserspiegel ist beim Versagen des Motors die ungefährlichste Landegelegenheit — wir

können ja schwimmen — wieder Aufnahme — auf der Brücke jetzt Ansammlung von Schulkindern — ein Grüpplein rennt aus einem Gässchen heraus — ich winke mit der freien Hand — sie winken erfreut zurück — hoch mit der Maschine — und weg. Da — nach der Strassenbrücke drückt der Pilot nochmals nach unten — ja was fällt ihm denn ein? Ueber die S. B. B.-Brücke hinweg — zu spät. Also unten durch — oder schwimmen. Automatisch greifen meine Finger nach der Knopfreihe des Combinaisons, um sie beim Aufprall aufs Wasser aufreissen und dem schweren Lederzeug ohne Verzug enttrinnen zu können. — 3 — 2 — 1½ — 1 m über dem Wasser. Mit den Knien presse ich die Kassettenkisten nach vorn — und — leicht ducke ich mich, wie wir erst ein Starkstromkabel — dann den gut 5 m hohen Mittelbogen der Brücke unterfliegen. — Vollgas! Aufwärts! Und schmunzelnd blickt mein Führer nach hinten und zwinkert mit seinen Augen.

Dem Rhein entlang steuernd geht's weiter. Ueber der Aare-Rheinmündung bei Koblenz fasst unser Vogel einige Böen. Nach oben und unten fließende Luftströme, die

unsichtbar den Ausgleich zwischen kalten und warmen Luftmassen herbeiführen, bringen das Flugzeug in leichtes Schaukeln. Werden diese Bewegungen zu aggressiv, so dass die Maschine aus der normalen Flugbahn gebracht wird, dann korrigiert der Pilot mit entsprechenden Steuerbewegungen, und ruhig ziehen wir wieder unsere Bahn.

Vor uns schält sich aus dem sömmerlichen Dunst Laufenburg. Schon von weitem erkenne ich das aufzunehmende Objekt, eine grössere Seidenfabrik, der wir uns im Gleitflug nähern. Ich dirigiere den Piloten in eine günstige Aufnahmestellung, knipse in 250 m Höhe die erste Aufnahme — in einer Kurve gehen wir noch 50 m tiefer — tiefer hat ja keinen Zweck, da ich dann den grossen Komplex gar nicht mehr in seinem ganzen Umfange auf die Platte brächte. Zwischen den Aufnahmen sehe ich wie die Fabrikarbeiterinnen an die Fenster eilen. Zwischen den Aufnahmen sehe ich in das Gerüst eines Neubaus hinein — winke im Vorbeirasen den deutlich erkennbaren Arbeitern zu — sie winken mir wieder — ein Muratore schwenkt seine Pflasterkelle —



Eine ergreifende Aufnahme: Die schwarzen Punkte um die beiden Rasenflächen sind Gefangene der Strafanstalt Regensburg während ihres täglichen „Spazierganges“.

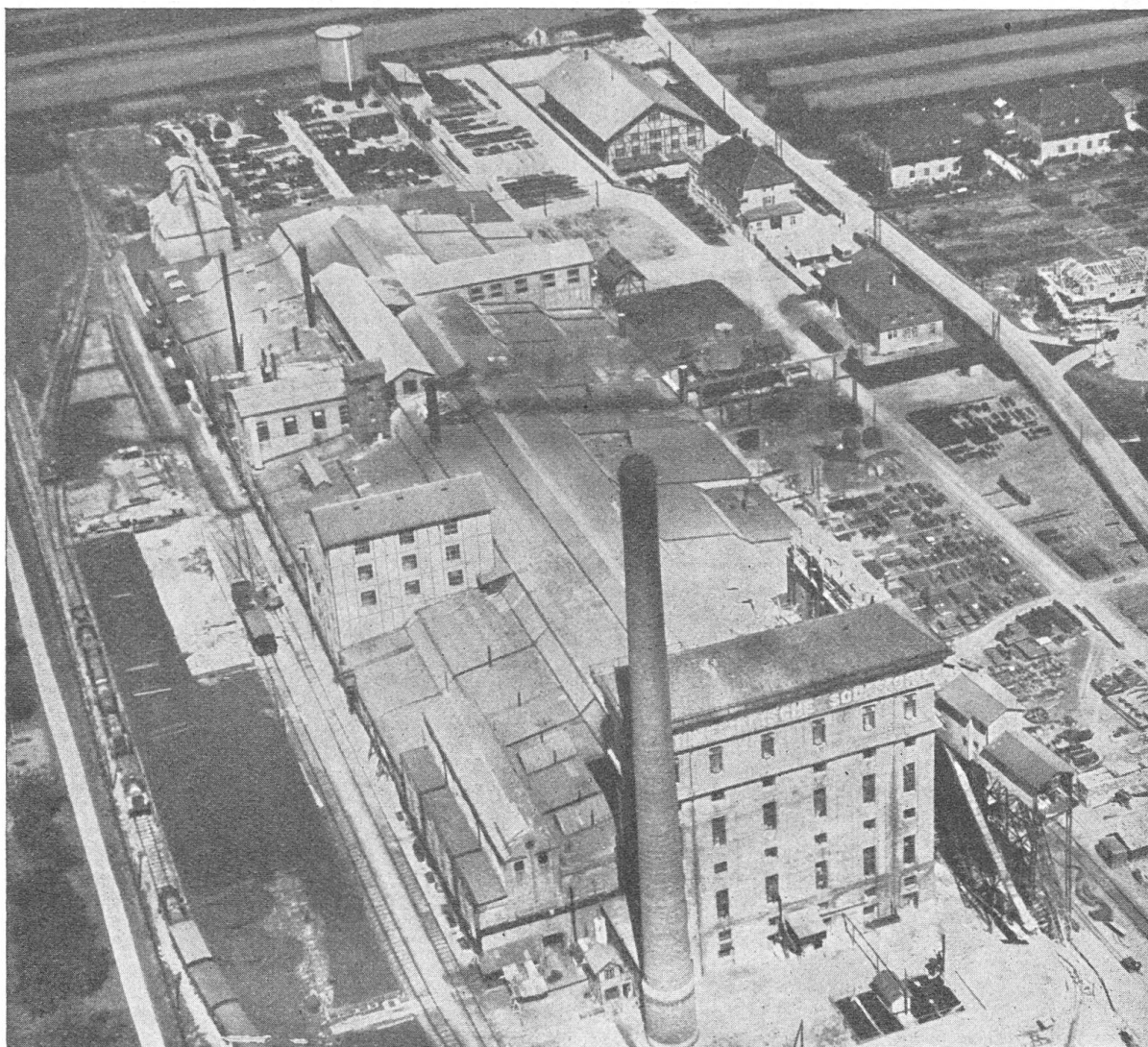
weg — so nur im Vorübergehen verursachen wir mittels unseres kräftig brummenden Motors in einem Geflügelhofe eine bedauerliche Panik — ich weiss nicht, ob auch Hühner aus Angst Eier legen — das gäbe heute einen Segen!

Die Zeichensprache

Mit vier guten Aufnahmen, in zirka fünf Minuten geknipst, lassen wir den Rhein hinter uns, und ich gebe Kurs in Richtung Jura—Solothurn. Der Pilot gibt etwas mehr Gas, und in gleichmässigem Anstieg gewinnen wir an Höhe. 500 — 800 — 1200 m — kleiner und kleiner werden Häuser, Kirchen, Strassen und Menschen — kleiner und nied-

licher wie Spielzeug. Dafür taucht am Horizont vor uns der schnee- und eisüberzogene Alpenwall auf: Säntis, Tödi, Jungfrau, Blümlisalp, Diablerets, Mt. Blanc. Ich gebe Richtung Attisholz, um noch einige weitere Fabrikaufnahmen zu machen. Immer wieder dirigiere ich den Piloten das Objekt, lasse ihn im geeigneten Moment die Maschine abdrehen, damit keine Flügel- oder Rumpfteile in die Photographien geraten.

Ja, wie dirigiere ich denn den Piloten, und wie verständigen wir uns während des Fliegens? Das gesprochene Wort wird natürlich vom Motorenlärm und dem mächtigen Luftzug beinahe restlos verschluckt. Ich habe deshalb einen Notizblock bei mir,



Besitzer grösserer Fabriken, Hotels und Anstalten bestellen bei uns Fliegeraufnahmen



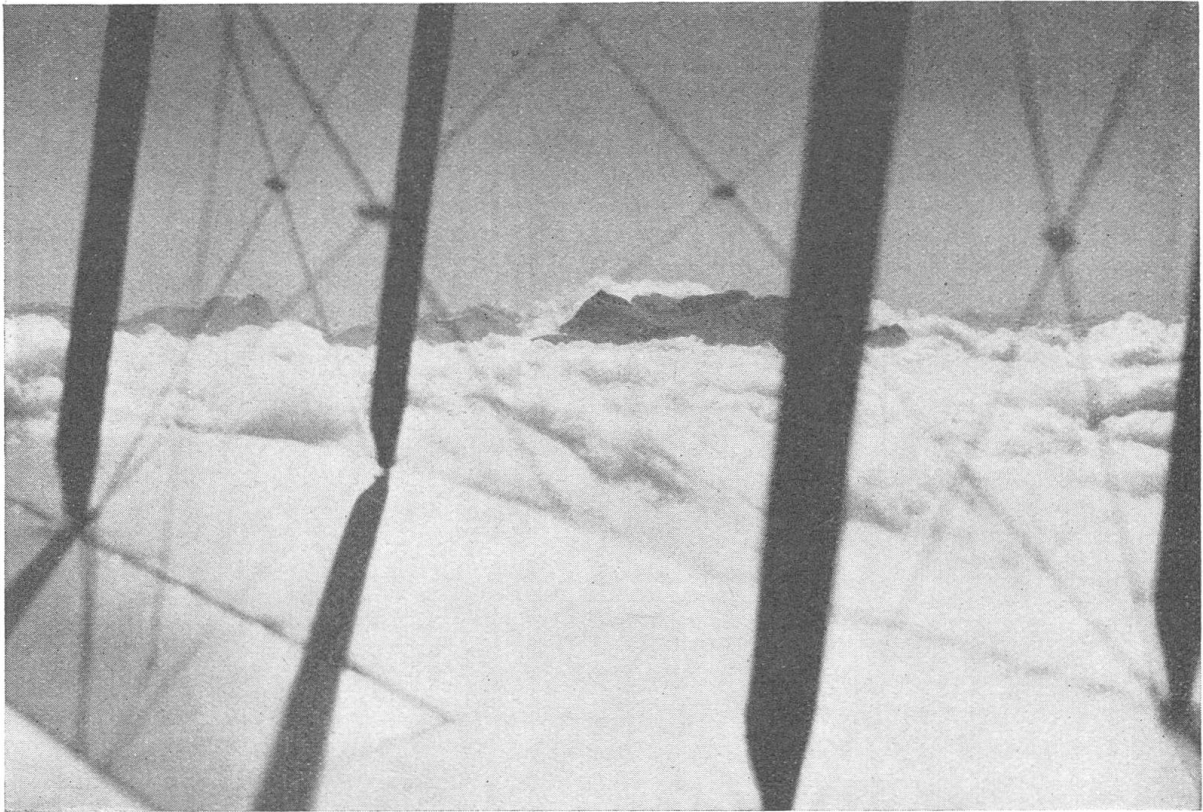
Nicht die Aufnahme einer amerikanischen Stadt, sondern die eines Friedhofes

mittels dessen ich kleine Meldungen oder Fragen an den Piloten richten kann. Für blosse Richtungsänderungen bedienen wir uns einer einfachen Zeichensprache, die unter Fliegern allgemein gebräuchlich ist. Möchte ich eine Links- oder Rechtskurve, so klopfe ich dem Piloten auf die linke, respektive rechte Schulter. Leichter Druck bedeutet « weite Kurve », kräftiger Druck eine möglichst rasche Wendung. Das Geradeauszeichen gebe ich durch einen leichten Schlag auf den Kopf des Piloten. Vielfach muss auch die Höhe über dem Aufnahmeobjekt geändert werden. Möchte ich höher, so halte ich dem Piloten den aufwärtsgerichteten Daumen vor die Nase. Eine kleine Verstellung am Gashebel, die einige PS. mehr in Gang bringt, ein leichtes Anziehen am Höhensteuer und so steigt die Maschine unaufhaltsam bis zur gewünschten Höhenlage. Muss ich sehr nahe an das Objekt heran, dann halte ich den Daumen abwärts gerichtet vor des Piloten Nase. Gleich darauf ein Nachlassen des Motorengeräusches und die Maschine nähert sich dem

Erdboden. Da unten heisst es sich dann zusammennehmen. Mit doppelter Schnellzugsgeschwindigkeit an das Objekt heran — jenen Sekundenbruchteil erfassen, der allein eine gute, scharfe Aufnahme ergibt. Aber ich bin mich das nun gewöhnt — geniesse dies sogar, kaum an die Gefahr denkend. Anders der sich stets seiner hohen Verantwortung bewusste Pilot. Da unten befinden sich seine Nerven in höchster Anspannung. Er weicht Fabrikaminen, Kirchtürmen und Hügeln aus. Er denkt manchmal an seine Chancen bei einer eventuellen Notlandung. Hier unten kann er sich nicht mehr, wie in 500 m Höhe, passendes Wieslein aussuchen, falls der Motor versagt. Unverhofft in Hausdächer und Strassen einbrechen — lieber nicht.

Der Kampf in der Luft

Im Wegflug von Attisholz spähe ich schnell nach Solothurn hinüber, und da erinnere ich mich eines kleinen, amüsanten Intermezzos aus meiner fliegerischen Tätigkeit. Ich sollte auch dort einst ein grösse-



Über den Wolken

res Fabrikareal photographieren. Damals sass Mittelholzer am Steuer, was für mich eine bedeutende Erleichterung bedeutete, da mein Chef als routinierter Photograph das Flugzeug nach eigenem Gutdünken in die richtige Aufnahmestellung brachte, so dass ich mich lediglich um die Aufnahme zu kümmern brauchte. Wir flogen das uns bekannte Areal an — drehten bei — aber ich photographierte nicht. Ich deutete Herrn M., in einer Kurve höher zu steigen. Ohne jedoch an Höhe zu gewinnen, kommen wir erneut an das Objekt heran. Beidrehen — ich sehe, dass ich nicht sämtliche Gebäude ins Visier bekomme — ich knipse wiederum nicht — schade um die kostbare Zeit — M. wird ungehalten — zeigte mit einer nicht misszuverstehenden Armbewegung nach unten — ich müsse photographieren — ich deutete ihm statt dessen, höher zu steigen — und endlich, nach einem nochmaligen, ergebnislosen Anfliegen steigerte sich die hier oben so unheilvolle Meinungsverschiedenheit zur beidseitigen Wut. — Aber wenn Flüche gesprochen wurden, so zerriss sie der Wind. — Da drosselte M. den Motor

— nahm Richtung auf einen Wiesenplan — über Bäume — über einen Wassergraben — und dann setzten wir auf.

«Warum photographieren Sie dann nöd?»

Ich erklärte nun, dass die vom Hauptgebäude etwas abstehenden Neubauten auch zur auftraggebenden Fabrik gehören, und dass wir deshalb gute 100 m höher müssten.

«Aha, jetzt chum ich noch!»

Entspannung beiderseits — erlösendes Gelächter, und — bevor uns die von allen Seiten heranstürmenden Leute erreichen und die Startbahn versperren konnten, stiegen wir eben in jene richtige Höhe hinauf, und die Aufnahmen gelangen dann befriedigend.

Uebers Gäu hinweg geht es nun heimwärts.

Ein weitläufiger Gebäudekomplex schält sich aus der weichfarbigen Landschaft heraus. Seltsam wirkende Architektur — ein einfaches, gleicharmiges Kreuz — von hohen Mauern umgeben — äusserst wirkungsvoll im kräftigen Schlaglicht der Mittags-sonne — die Strafanstalt Regensdorf. Ein beklemmendes Schauspiel bietet sich: Die

Sträflinge beim Mittagsspaziergang. In Abständen von 2 bis 3 m schreiten sie auf zwei Rundwegen ihre verzweifelte Bahn.

Zwei Rundwege —
zwei Räder —

die Gefangenen gleichen ineinandergreifen den Zähnen. Unter jenen bedauernswerten Tröpfen sind sicher auch solche, deren Gefühl trotz der gewaltsamen Abgeschlossenheit unverkümmert weiterlebt. Was sie wohl denken, wie wir in aller Freiheit über ihr Jammerdasein hinwegfliegen?

Vogelperspektive

Unterdessen sind wir immer näher dem Flugplatz gekommen. Benzin und Plattenvorräte neigen dem Ende zu. Die Anspannung der letzten drei Stunden weicht einer wohligen Mattigkeit, die zu leichten Träumereien reizt: «Hier oben — nur 1000 m über Zürich (1000 m klingt bedeutender als 1 km) hier oben ist meine Wohnstätte nur eine unter tausenden. In jenem Quadräthen weiss ich etwas von Arbeit, Sorgen, Freude und Leid. Nur 1000 m darüber — und man staunt über die Nichtigkeit des

von uns abgegrenzten Bezirkes, in dem wir werken, schwatzen, lachen und Gedanken brüten. 1000 m über der Stadt — und doch staunt man über das, was jene schwarzen Pünktchen, die in den Strassen umherwimmeln, geschaffen haben — diese Karrees, Strassen, Kanäle, diese rauchenden Schlote, diese Schienenstränge nach anderen Siedlungen. Man staunt über all das, ähnlich wie man auf einem Sonntagsspaziergang in den Wald über einen Ameisenhaufen staunen kann, der in langer, mühevoller Arbeit von jenen kleinen, behenden Tierchen zusammengetragen wurde.

Aus dieser Perspektive fühlt man irgendwie die Kleinheit des einzelnen Menschen — aber auch seine Macht und Grösse im Zusammenschluss, und man erkennt — was dort unten, im eigenen Alltagskram immer wieder vergessen wird, dass wir in der unendlichen Kette der Zeit nur ein kleines Glied — aber doch ein wichtiges Gliedchen sind — jedes an seinem ganz bestimmten Platz. Und dort — in jenem grauen Häusergeviert, wird eben für meine Wenigkeit die Suppe gekocht. Ich lebe ja nicht von Luft allein.

