

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 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: 20.02.2026

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

AUF SCHNELLSTEM WEGE

Mit dem regulären Postflugzeug von Buenos Aires nach Stuttgart
13 000 Kilometer in 104 Stunden Reisezeit



Bildbericht
von
Walter Mittelholzer



Belmonte, die zweite Zwischenstation nach Rio de Janeiro im südlichen Erdkreis des reichen Staates Bahia. Vorn rechts das Boot der Tankmannschaft mit Benzin und Öl, in der Mitte ein Eingeborenenboot, besetzt mit den Schweizern dieses Säckchens, die mich zu grüßen kamen.

Ein Zufall. Eine fahrplanwidrige Motorstörung zwang uns, nachdem wir von Belmonte abgelassen waren, in Cannavieiras niederzulegen. Der störende Zwischenfall brachte uns einen halben Tag und eine Nacht unfreiwilligen Aufenthalts. Wir trafen an diesem abgelegenen Küstenplatz doch vier Landsleute, fanden auch den Schweizerbuben, der vor etwa zwei Jahren schon einmal seinen Landsleuten in der Heimat vorgestellt wurde, nämlich in jener Doppelseite: „Die Leute von Cannavieiras“ in der „Zürcher Illustrierten“ vom 28. Juli 1933.

30. Dezember, 4 Uhr nachmittags
Das zweite Katapultschiff
„Schwabenland“ nimmt
uns an Bord

Von der Insel führt die „Westfalen“
35 Stunden mit uns in den Süd-
atlantik hinaus. Katapultstart vom
Schiff: 30. Dez., 4 Uhr morgens

In 11 Stunden, 50 Minuten
über den Südatlantik

Insel Fernando Noronha
Ankunft 4 Uhr, mit 110 kg Europapost. Hier
wartete das Katapultschiff „Westfalen“ auf
uns. Ein Kran hebt das Flugboot an Bord

SÜD-
AMERIKA

Natal
Pernambuco
an 29. Dezember, 16 Uhr. Von hier bis Natal
und's 14 km. Dort wartete schon das Dornier-
Waal Katapultflugzeug mit laufenden Motoren

Bahia
Cannavieiras
Belmonte

fahrplanwidrige Zwischenlandung
wegen Motorstörung,
Abflug 26. Dezember!!

an 26. Dezember, abends 5 Uhr fahrplan-
mäßig mit dem Präsidenten von Rio
Grande do Sul als Fluggast:
ab 27. Dezember, 5 Uhr morgens

die Stadt, über welcher der Südamerikatieger
Jahrelang die Rauchkolumnen der brennenden
Kaffeehülsen zum Himmel steigen sah.

Montevideo
Buenos Aires
an 25. Dezember, 4 Uhr nachmittags
ab 26. Dezember, morgens 6 Uhr

AFRIKA



Ein moderner geographischer Punkt: die Flugstation von Natal, die Stelle Südamerikas, welche der afrikanischen Küste am nächsten liegt. Immerhin beträgt die Entfernung noch 3050 km. Bei unserer Ankunft stand bereits das Dornier-Waal Flugboot mit laufenden Propellern bereit. Die Flugpost wird von dem bisher benutzten Flugzeug der „Condor“-Gesellschaft umgeladen. Die Reise geht ohne Verzögerung weiter.

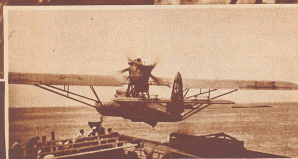
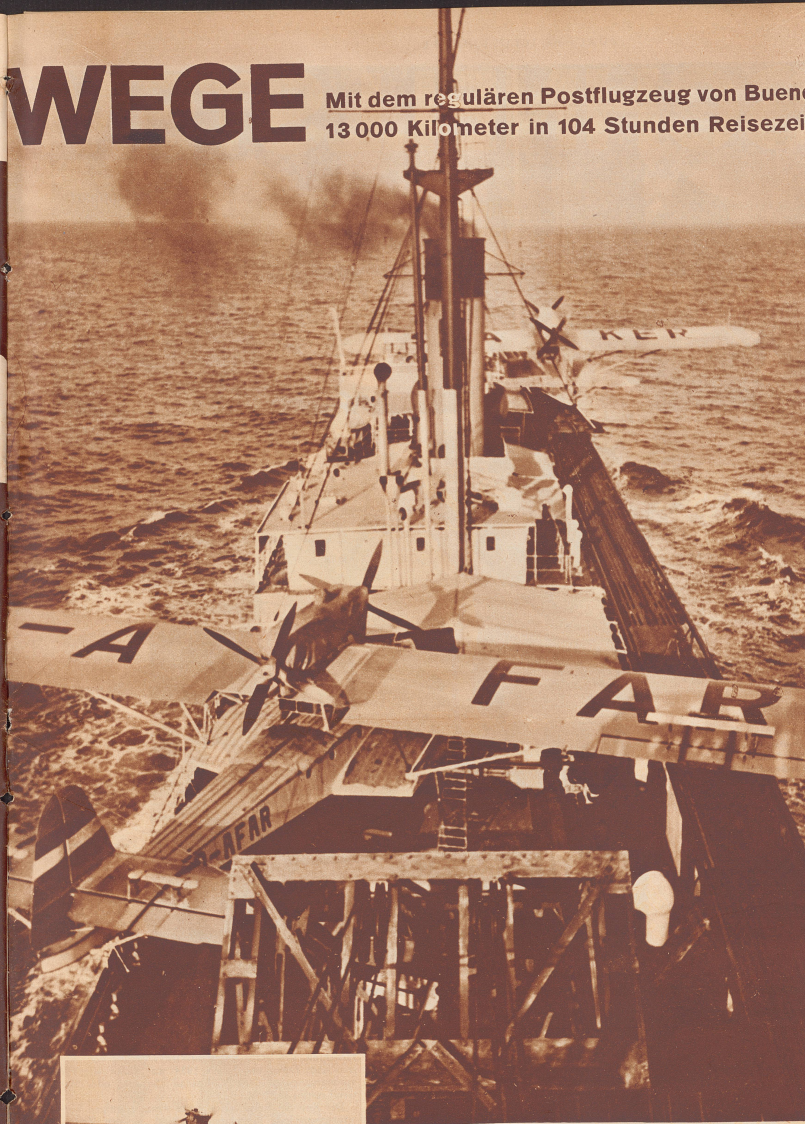


Stuttgart
an 1. Januar, um
5 Uhr nachmittags

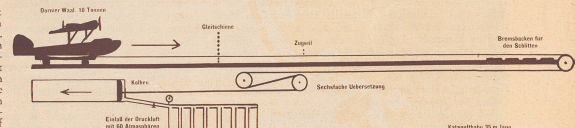
Sevilla
an 4 Uhr nachmittags
ab 1. Januar, um 5 Uhr morgens

Las Palmas
an 31. Dezember in der Morgen-
dämmerung
ab 31. Dezember, 8.50 Uhr

Bathurst
ab 30. Dezember, 11 Uhr nachts
mit Junkers Landmaschine



Der Katapult-Start. Rechts unten der Katapultanlage an Bord der „Westfalen“. Das Flugzeug ruht, zum Abschuss bereit, 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 125 Stundenkilometer zu bringen. Mit dieser Geschwindigkeit fliegt das Flugzeug vom Schienen. 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 ist das Zugseil des startenden Flugzeuges verbunden. Bewegung und Beschleunigung des Kolbens werden durch Übersetzungsrollen vervielfacht und in dieser gesteigerten Form aufs Flugzeug übertragen.



Die Reise Hamburg - Buenos Aires verlangt mit ausgedehnten Schnelldampfern heute noch drei Wochen Zeit. Wir brauchen von Buenos Aires nach Stuttgart 66 Flugstunden und 34 Stunden Dampferfahrt. Es handelt sich dabei nicht um eine Rekordleistung, noch um ein einmaliges Unternehmen, vielmehr saß ich dabei als zweiter Pilot am Steuer des Südamerika-Postflugzeugs der deutschen Lufthansa, die seit einem Jahr mit größter Pünktlichkeit und ohne Zwischenfälle jede Woche einmal ihre Fahrt nach Südamerika und zurück macht. Die Reise zerfällt in drei natürliche Etappen, auf denen allemal ein anderer Flugzeugtyp eingesetzt wird. Auf der Strecke zwischen Stuttgart und Bathurst an der westafrikanischen Küste in Westafrika verkehren dreimotorige Junkers Landmaschinen. Die Ozeanstrecke wird von Dornier-Waal-Flugbooten bewältigt. Zwischen Natal, dem Landungsplatz an der südamerikanischen Küste, und den übrigen Punkten des südamerikanischen Luftverkehrsnetzes fahren die Wasserflugzeuge der deutsch-brasilianischen Luftverkehrsgesellschaft „Condor“. Das schwierigste Stück, die regelmäßige Transversierung des Süd-Atlantik, geschieht mit Hilfe zweier Flugzeug-Mutterschiffe, von denen eins an der afrikanischen, das andere an der südamerikanischen Küste stationiert ist. Diese Schiffe laufen je nach der Witterung mit dem Dornier-Waal-Flugboot an Bord so weit von der Küste bis in den Ozean hinaus, daß Benzinreserven und Leistungsfähigkeit des Bootes das Gelingen der Überfliegung gewährleisten. Die Flugzeuge stehen auf ihrer Reise in ständiger Kurzwellen-Radioverbindung mit allen schwimmenden und festen Funkanlagen in einem Umkreis von 300-400 Kilometer. Insbesondere ermöglicht diese Verbindung nach vorwärts und rückwärts mit den beiden Flugzeug-Mutterschiffen eine ständige Orientierung während der Ozeantransversierung. Die phantastischen Projekte der sogenannten schwimmenden Inseln, mit denen der regelmäßige Ozeanflugverkehr nach den Projekten der Amerikaner oder nach den Darstellungen jenes Phantasiefilms „F. P. 1“ auszuweisen nicht, einst 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, billigere und einfachere Lösung gefunden, die sich im Südatlantik-Verkehr seit einem Jahr ausgezeichnet bewährt hat. (Fortsetzung Seite 262)

An Bord der „Westfalen“ im Südatlantik. Vorne sieht man das zum Abschuss aufgestellte Waal-Flugboot, rückwärts eine Reservemaschine. Die Zeit des jeweiligen Katapultstartes ist abhängig von den Wetterverhältnissen. Ist das Flugwetter ungünstig, dann fährt die „Westfalen“ weiter in den Atlantik hinaus als bei gutem Wetter, um den Weg des Flugzeuges abzukürzen. Ist am Katapult alles alles bereit, dann wird die Dampferbeleuchtung gelöscht, um jede Blendung der Flugbesatzung zu vermeiden. Mit einem Kräfteaufwand von über 2000 PS werden wir in 1 1/2 Sekunden auf der Gleitbahn 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, Xavier (Zarli Carigiet), den sie während ihres Stadtaufenthaltes nicht mehr 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 Atlantikdüne, 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 Abschnüsse 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 paralyisiert 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 gegliedert.

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.