

**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

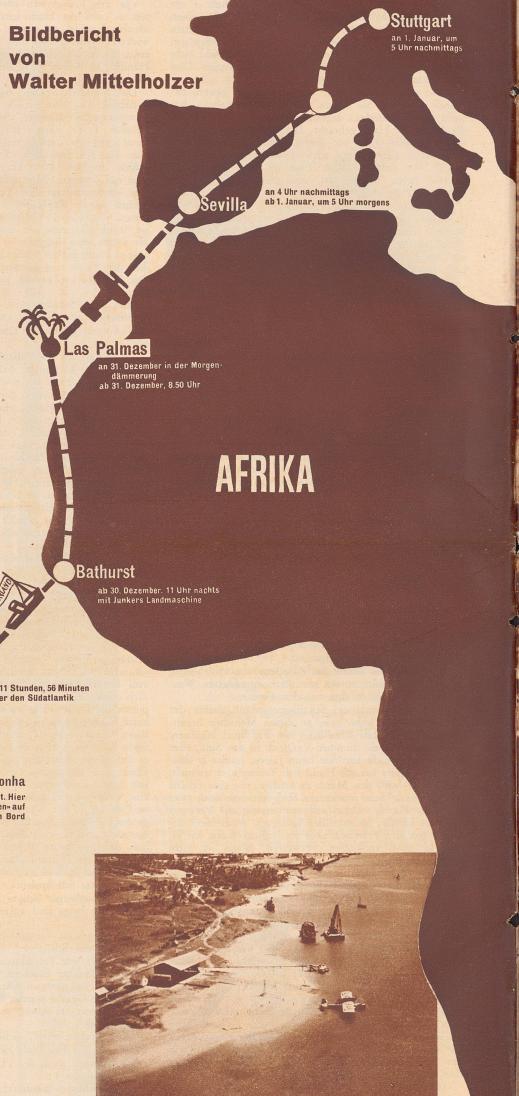
Mit dem regulären Postflugzeug von Buenos Aires nach Stuttgart  
13 000 Kilometer in 104 Stunden Reisezeit



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

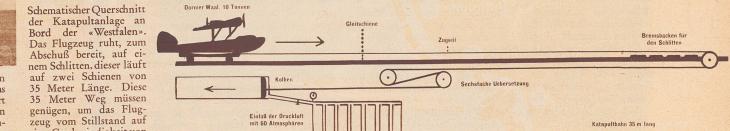
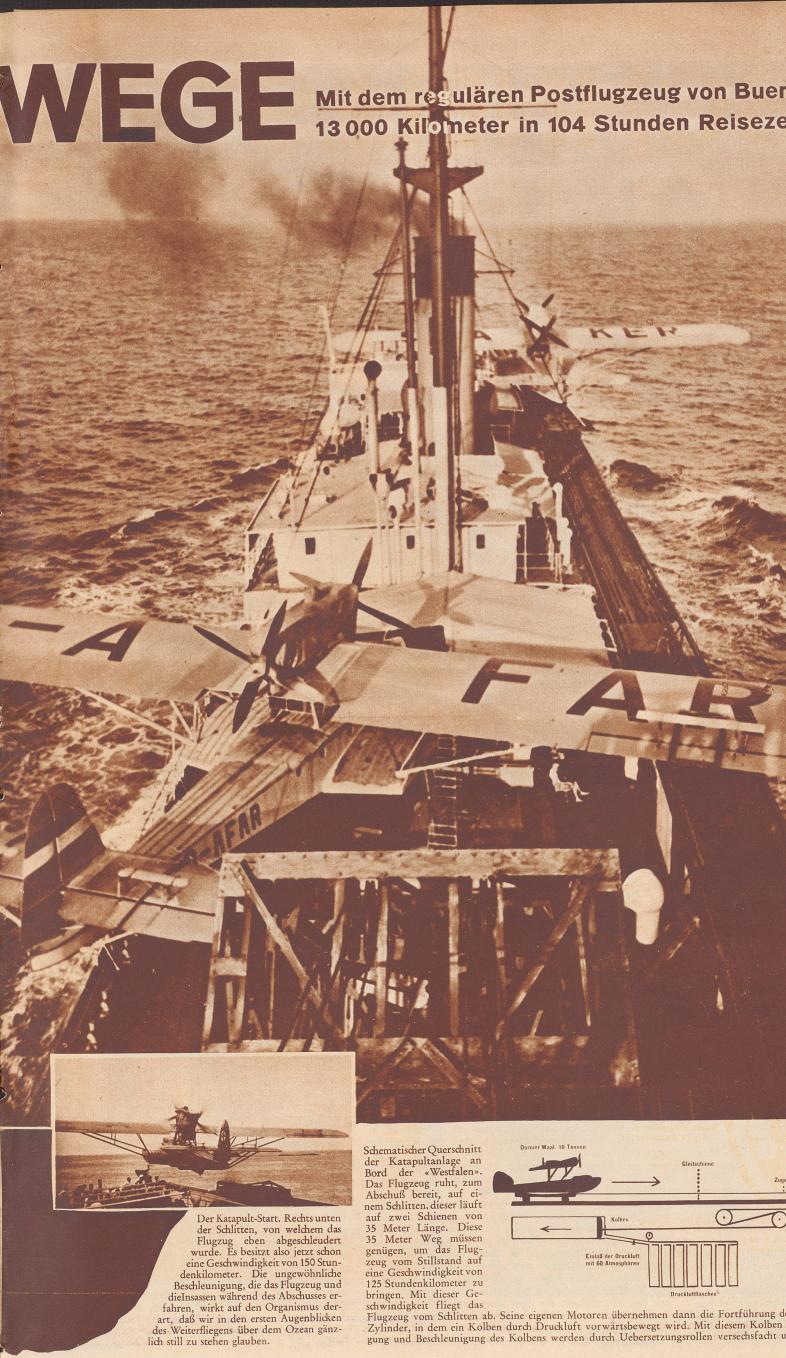
Ein Zufall: Eine fahrplanwidrige Motorstörung zwang uns, nachdem wir von Belmonte abgeflogen waren, in Cannavieiras niederzugehen. Der störende Zwischenfall brachte uns einen halben Tag und eine Nacht unerwilligen Aufenthalts. Wir sahen in der kleinen Stadt, die nur aus ein paar Landhäusern, fanden auch den Schweizerbalen, 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.

**Bildbericht**  
von  
Walter Mittelholzer



## SÜD-AMERIKA

## AFRIKA



Der Katapult-Start. Rechts unter der Schilder, von welchen das Flugzeug eben abgeschnitten war. Es besitzt eine sehr schnelle Geschwindigkeit von 150 Stundenkilometern. Die ungewöhnliche Beschleunigung, die das Flugzeug und die Insassen während des Abschlusses erfahren, ist so groß, daß manche Organe fast zerreißen. Ich kann mir kaum vorstellen, daß wir in den ersten Augenblicken des Weiterfliegens über dem Ozean ganzlich still zu stehen glauben.

Die Reise Hamburg - Buenos Aires verlangt mehr als vier 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 die Woche einmal ihre Fahrt von 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 senegambischen Küste in Westafrika verkehren dreimotorige Junkers Landmaschinen. Die Ozeanstrecke wird von Dornier-Waal-Flugbooten bewältigt. Zwischen Napoli, 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 Küste oder an der südamerikanischen Küste positioniert 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 Benzinereserven 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 an einem Umkreis von 300 bis 600 Kilometern. Besonders ermöglicht diese Anordnung 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 Projektien der Amerikaner oder nach den Darstellungen der Drehspulenfilme «F. P. I. am wort nicht» einst durchgeführt werden soll, diese Projekte werden kaum jemals verwirklicht. Diese schwimmenden Flugplätze stießen in den 4000 bis 5000 Meter tiefen Ozean fest versankt werden und würden ungeheure Kosten verursachen. Die Deutschen haben mit ihren zwei Katapultschiffen eine glückliche, billigere und einfachere Lösung gefunden, die sich im Süd-Atlantik-Verkehr seit einem Jahr ausgezeichnet bewährt hat.

(Fortsetzung Seite 262)

An Bord der «Westfalen» im Südatlantik. Vorne sieht man das zum Abschluß aufgestellte Waal-Flugboot, rückwärts ein Katapultschiff. Die Art des Flugzeug-Kontinuieres 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 Flugzeugs abzukürzen. Keine Katapultschiffe sind bereit, damit wir die Dampferbeladung gelöscht, um die Blendung der Flugbesciratung zu verhindern. Mit einem Kräfteaufwand von über 2000 PS werden wir in 1½ Sekunden auf der Gleitbahn von 31 Meter Länge in die dunkle Nacht hinausgeschossen.

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 hier schon 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.



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

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

# Jä - sooo!

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



Die schweizerische Filmgesellschaft «Præsens» arbeitet an der Herstellung eines neuen Films. Walter Lesch und Max Werner Lenz haben das Drehbuch zu diesem Dialektfilm «Jä - sooo!» geschrieben. Die Fabel behandelt das Großstadterlebnis einer Familie vom Land. Die Regie führt Regisseur Leo Lindberg vom Zürcher Schauspielhaus. An der Kamera Emil Berna. Man erinnert sich des Erfolges, den der erste abendfüllende Dialektfilm: «Wie d'Warret würkt» erzielte... und möchte diesem neuen Dialektfilm, 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 «Præsens»

(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 dichtenbesäter 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 miten 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 ersticken 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 Abschüsse schon hinter sich hat, mit der Hand ab. «Sehen Sie nur gerade nach vorn und halten Sie den Kopf aufrecht», ruft 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 vorge stellt hatte. Selbstverständlich hatte ich der überall in Südamerika verbreitete Meinung, daß bei Katapultstart der Besatzung jeweils das Blut aus den Augen trete und Magenerkrankungen eintreten, keinen Glauben geschenkt. Immerhin erwartete ich mit gespannten 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 Morphinndadel in mein Gehirn geschossen würde und der dadurch verursachte Schmerz durch das Narkotikum sofort wieder paralysiert würde. Vielleicht war es auch für minimale 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 glücklich.

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. Drüber die ungeheuren Weiten, bei uns die Enge und Überbevölkerung. 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 obenstehende Routenzzeichnung 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.