

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 46 (1987)

Artikel: Walter Mittelholzer (1894-1937), Balz Zimmermann (1895-1937)
Autor: Meier, Erich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1091086>

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

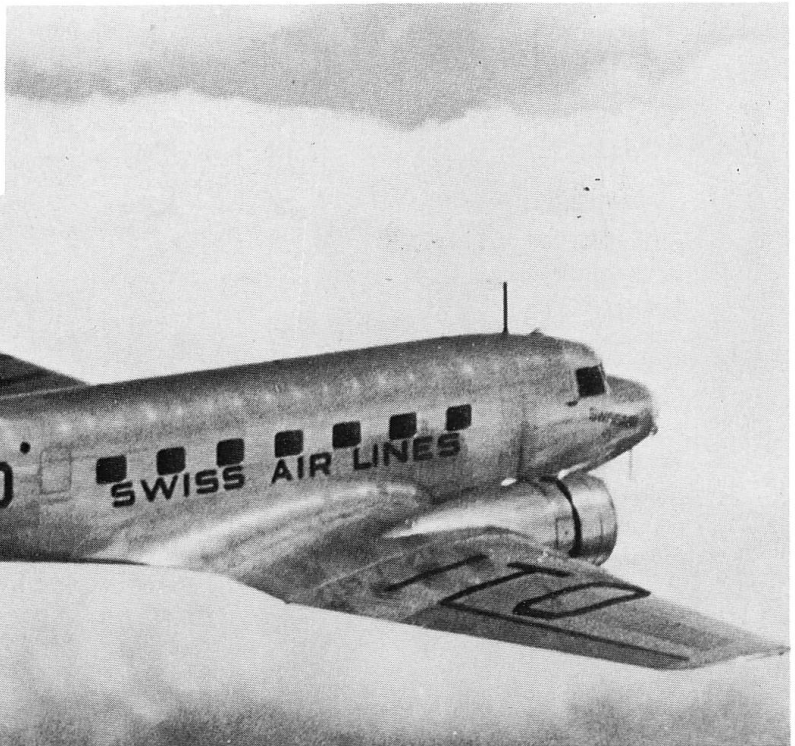
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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

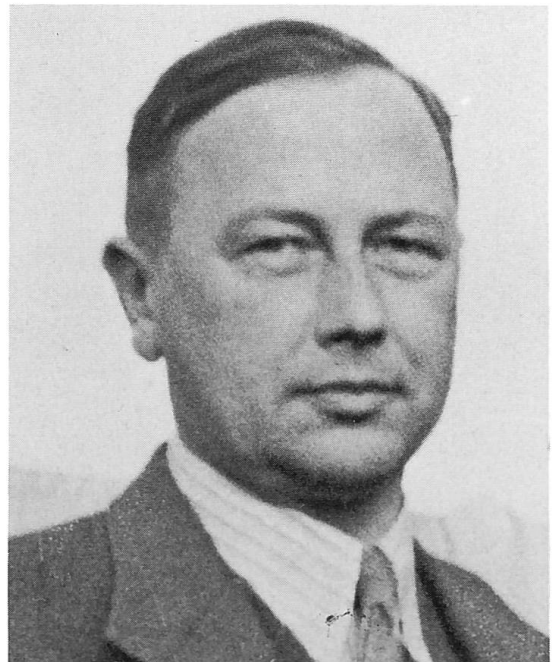
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 25.04.2026

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



Als die Swissair-Direktoren Walter Mittelholzer (oben) und Balz Zimmermann (unten) 1937 starben, hinterliessen sie der Swissair eine moderne Flotte, die sich in erster Linie aus DC-2 (unser Bild) und DC-3 zusammensetzte.



Walter Mittelholzer (1894–1937)

Balz Zimmermann (1895–1937)

Erich Meier

Auf dem Butzenbühl, einer Anhöhe hinter den Passagier-Terminals des Flughafens Zürich, erhebt sich ein Denkmal für *Walter Mittelholzer*. Von hier aus geniesst man einen einzigartigen Überblick über das Flughafengelände und kann mit Blicken die startenden und landenden Flugzeuge verfolgen. Man wird Augenzeuge des Luftverkehrs und hat, übertragen gesagt, die Fortsetzung des Lebenswerkes von Walter Mittelholzer zu Füssen. Er war einer der Mitbegründer des schweizerischen Luftverkehrs, buchstäblich dessen fliegender Sendbote in alle Welt hinaus. Die Geltung aber, die der schweizerische Luftverkehr und mit ihm die Swissair als dessen Bannerträgerin auf allen Kontinenten errungen hat, verdankt er in erster Linie einem anderen: *Balz Zimmermann*.

In den angrenzenden Flughafengemeinden – heute nennen sie sich ihrer Grösse wegen stolz Städte – gibt es Strassen und Wege, die nach Walter Mittelholzer und Balz Zimmermann benannt sind. Fragt man jemanden, wer Walter Mittelholzer gewesen sei, so kann man mit einer wenigstens halbwegs zutreffenden Antwort rechnen. Bei Balz Zimmermann hingegen ist es schon die Ausnahme, wenn man auf einen Zeitgenossen stösst, der weiss, dass Zimmermann ein Flugpionier und, zu-

sammen mit Mittelholzer, der erste Direktor der Swissair war.

Gemeinsamkeiten

Es hält schwer, in einer Lebensbeschreibung die beiden auseinanderzuhalten. Zu eng sind ihre Lebenswege und ihr Lebenswerk miteinander verbunden. Und vor allem teilten sie die Passion der Fliegerei. Grundverschieden in ihrem Wesen zwar, waren sie sich freundschaftlich zugetan. Daran änderte auch die Tatsache nichts, dass sie vor der Gründung der Swissair im Jahr 1931 sich etliche Jahre als Konkurrenten gegenüberstanden: Mittelholzer als Direktor der Ad Astra Aero, Zimmermann als Direktor der damaligen Balair. Sie pflegten schon in jenen Jahren die Zusammenarbeit und einigten sich zum Beispiel auf ein gemeinsames Vorgehen den Behörden gegenüber. In ihrer Tätigkeit bei der Swissair ergänzten sie sich in wohl einmaliger Weise.

Ihre Geburt lag zeitlich nahe beieinander – ihr Tod auch: Beide starben, nur fünf Monate voneinander getrennt, im Jahr 1937. Die Swissair verlor sozusagen mit einem Schlag die führenden Köpfe. Es dauerte fast anderthalb Jahrzehnte, bis die – damals kaum mehr flugfähige – Swissair in der Person von *Dr. Walter Berchtold* wieder eine überragende Führerfigur erhielt.

Die Biographien von Walter Mittelholzer und Balz Zimmermann werden zwangsläufig zugleich zur Darstellung einer Geschichte der Swissair (und zum Teil auch der Balair und der Ad Astra Aero). Aus Zweckmässigkeitsgründen drängt es sich deshalb auf, in einem besonderen Kapitel den Werdegang der Swissair und ihrer beiden Vorläufergesellschaften zu beleuchten; andernfalls müssten wir dem Leser zahlreiche Wiederholungen zumuten. Denn die früheste Geschichte der Swissair und ihr Aufstieg zur Weltgeltung sind zugleich Bestandteil der Lebensläufe von Zimmermann und Mittelholzer.

Bevor wir zu dem eben erwähnten Kapitel kommen, möchten wir noch den Weg nachzeichnen, auf dem die beiden zur Fliegerei kamen.

Beflügelter Photograph

Walter Mittelholzer wurde am 2. April 1894 in St. Gallen geboren. Er war das einzige Kind eines Bäckermeisters und dessen Frau. Wenn er auch in wohlbehüteten bürgerlichen Verhältnissen aufwuchs, liessen die Eltern ihm recht viel Freiheit. So hatten sie zum Beispiel nichts dagegen einzuwenden, dass Walter schon in der Schulzeit «mit dem Hahenschrei» aufstand und mit dem Fahrrad den nahen Bergen zustrebte. Denn bereits in seinen Jugendjahren pflegte er zwei Steckenpferde leidenschaftlich: das Photographieren und das Klettern. Er kletterte und photographierte frühmorgens, und um 8 Uhr sass er als folgsamer Schüler auf der Schulbank, zufrieden auf die eben vergangenen Stunden zu-

In diesem Haus in St. Gallen wurde Walter Mittelholzer am 2. April 1894 als einziges Kind eines Bäckermeisters geboren.



rückblickend. Diese brachten ihm nicht nur ideelle Befriedigung, sondern auch handfeste materielle Vorteile. Er liess schon damals die Begabung erkennen, Kapital aus seinen Fähigkeiten zu schlagen. Und er scheint genau gewusst zu haben, wo seine Stärken lagen. Aus seinen Photos liess er Postkarten herstellen. Das Angenehme mit dem Nützlichen verbindend, zog er ein kleines Geschäft auf, das ihm immerhin den – für die damaligen Verhältnisse – erklecklichen Betrag von rund 2000 Franken eingebracht haben soll. Und es war wohl kein Zufall, dass in einer späteren Zeit die Luftphotographie auch in materieller Hinsicht seine Existenzgrundlage bildete. Im Standardwerk «Schweizer Luftfahrt» bemerkt dessen Verfasser, *Dr. Erich Tilgenkamp*, dazu: «*Er wollte sich die Welt nach seinem Sinn erobern. Ein gesunder, ja etwas egoistischer Geschäftssinn und ein ausgeprägter Wille waren ihm dabei die ersten Helfer.*»

Wäre sein Werdegang den Gepflogenheiten der Zeit entsprechend verlaufen, so hätte er vielleicht wie sein Vater das Bäckerhandwerk erlernen müssen. Seinen Lehrern war aber die mathematische Begabung ihres Schülers Walter Mittelholzer aufgefallen. Seine eben erwähnte Willenskraft reichte allerdings nicht aus, um seinen Berufswunsch bei seinem Vater durchzusetzen: Mittelholzer wollte Chemie studieren. Dies war seinem Vater nicht genehm; er war aber damit einverstanden, dass sein Sohn den damals noch fast extravaganten Beruf eines Photographen erlernte. Er begann diese Lehre im Jahr 1911.

Drei Jahre später brach der Erste Weltkrieg aus. Walter Mittelholzer war 20 Jahre alt und musste in die Rekrutenschule einrücken. Er war,

wie in seiner Biographie vermerkt wird, ein «*untersetzter sehniger Blondkopf*», und er setzte seine militärische Laufbahn vorerst auf musikalische Weise fort: Er wurde Trompeter-Unteroffizier und leitete «mit berechtigtem Stolz» Konzerte seines Bataillons-Spieles.

Eine entscheidende Weichenstellung erfolgte im Herbst 1915: Walter Mittelholzer meldete sich als Photograph zur Fliegertruppe. Diese steckte damals noch in ihren Kindertagen. Sie war 1914 gegründet worden. *Hptm i Gst Theodor Real*, ein Kavallerieoffizier, war ihr Kommandant, *Oskar Bider* ihr Aushängeschild und zugleich das fliegerische Ass.

Hier muss die Bemerkung eingefügt werden, dass das dem Verfasser zugängliche Schrifttum sowohl über Walter Mittelholzer wie über Balz Zimmermann viele Fragen offen lässt. Zufällig fällt die Veröffentlichung dieser Schrift im Jahr 1987 auf den 50. Todestag der beiden Flugpioniere. Aus diesem Anlass bemühte sich die *Swissair*, Schriften und Bilder ihrer ersten zwei Direktoren – soweit dies nicht schon früher geschehen war – zu sammeln und zu sichten. Das Ergebnis dieser Anstrengungen fiel bei Balz Zimmermann überaus dürftig aus. Anders verhält es sich naturgemäss bei Walter Mittelholzer: Sein Lebensziel bestand ja darin, die bildhaften Eindrücke eines Fliegers der Öffentlichkeit zugänglich zu machen und ganz allgemein für die Luftfahrt zu werben.

Aber auch bei Walter Mittelholzer bleiben verschiedene Fragen unbeantwortet: Weshalb zum Beispiel trat er erst am 29. Mai 1917 in die Pilotenschule ein? Wir wissen es nicht. Sein Fluglehrer war *Alfred*

Comte, der sich auch als Flugzeugbauer einen Namen schuf. Am 23. Juli 1917 liess er seinen Pilotenanwärter Mittelholzer zum ersten Alleinflug starten, und am 23. September des gleichen Jahres bestand dieser das Zivilexamen für das Brevet Nr. 106. Nach gesamthaft 104 Starts seit dem ersten Alleinflug wurde ihm am 4. Januar 1918 das militärische Fliegerpatent zuerkannt.

In der Fliegertruppe wurde der Grundstein für die fliegerisch-photographische Laufbahn Walter Mittelholzers gelegt: *«Bald sollte er die Meisterschaft der Flugphotographie erreichen, wobei ihm ein aussergewöhnliches Orientierungsvermögen, ein fabelhafter Bildsinn und eine urwüchsige Naturfreude den Aufstieg erleichterten»* (Tilgenkamp).

Pilot und Fluglehrer

Balz Zimmermann kam einige Monate nach Walter Mittelholzer zur Welt. Er wurde am 13. Februar 1895 in Ennenda (Kanton Glarus) geboren. Wie Walter Mittelholzer war er das einzige Kind seiner Eltern. Er war der Sohn ganz einfacher Fabrikarbeitersleute in Schwändi bei Mitlödi, und er wuchs, aus heutiger Sicht gesehen, in eher ärmlichen Verhältnissen auf.

Seine Eltern waren jedoch dafür besorgt, ihrem einzigen Sohn eine vorzügliche Ausbildung zuteil werden zu lassen, auch wenn sie sich diese buchstäblich vom Mund «absparen» mussten. Nach dem Besuch der Primar- und Sekundarschule in Glarus ermöglichten sie ihm die weitere Ausbildung an der evangelischen Lehranstalt in Schiers, der heutigen «Evangelischen Mittelschule Schiers und Samedan», wo Balz Zimmermann 1913 die Maturaprüfung bestand. Anschliessend schrieb er sich als Student der Ma-



Als Füsilier rückte Balz Zimmermann 1914 zur Gebirgsinfanterie ein.

thematik und Physik an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich ein.

Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges machte dem jungen Balz Zimmermann einen mächtigen Strich durch seine hochfliegenden Zukunftspläne. In dieser Zeit starb auch sein Vater. Zimmermann sah sich auf seine eigenen Füsse gestellt. Für seinen Broterwerb musste er selber sorgen. Wenn die Angaben über jene Zeit, die wir von Zeitgenossen erhielten, zutreffen, so gehörte Balz Zimmermann einer frühen Generation von Werkstudenten an, die sich zum Teil durch Musikspiel einen Nebenverdienst beschafften.

Zur Gebirgsinfanterie aufgeboten, trat Zimmermann zu den Fliegertruppen über. Kein Geringerer als Oskar Bider war sein Fluglehrer, und er konnte auch in den folgenden Jahren auf dessen Unterstützung zählen. Das Fliegerbrevet von Balz Zimmermann trägt die Nummer 60 und wurde am 11. August 1915 ausgestellt. Im Unterschied zu Walter Mittelholzer blieb Balz Zimmermann auch nach dem Ende des Er-



Als Pilotenschüler von Oskar Bider erwarb Balz Zimmermann im August 1915 das Fliegerbrevet Nr. 60. Nach Kriegsende blieb Zimmermann als Instruktor und Fluglehrer bei der Fliegertruppe, bis er 1926 zum Direktor der Balair berufen wurde.

sten Weltkrieges bei der Fliegertruppe. Als Instruktor bildete er eine stattliche Reihe weiterer Militärpiloten aus. Er war ein passionierter Pilot, und er überlegte es sich zweifellos reiflich, ob er 1925 das Angebot der Balair, dem neugegründeten Unternehmen vorzustehen, annehmen sollte. 1926 jedoch übersiedelte der gebürtige Glarner nach Basel, um als erster und einziger Direktor der damaligen Balair deren Kurs zu bestimmen.

Bemerkenswert ist schon hier eine Eigenschaft von Balz Zimmermann: Seiner Stellung am Direktionspult gab er den Vorzug vor dem Sitz im Cockpit. Obwohl ein leidenschaftlicher Pilot, widerstand er der Versuchung, der üblicherweise etliche führende Piloten in Fluggesellschaften zu erliegen pflegen: Er bezwang jeglichen aviatischen Ehrgeiz, der ihn

als Pilot locken mochte und gab der Führung seines Unternehmens die eindeutige Priorität. Auch deshalb erschien sein Bild wenig in der Öffentlichkeit. Balz Zimmermann wirkte zwar an der vordersten Front der schweizerischen Luftfahrt, aber zugleich im Hintergrund, buchstäblich «hinter den Kulissen». Das schloss keineswegs aus, dass er sich in einem verhältnismässig grossen Freundeskreis bewegte.

Ad Astra Aero

Doch zurück zu Walter Mittelholzer und damit zugleich sozusagen zum Massenstart schweizerischer Fluggesellschaften, die sich schliesslich unter dem Namen *Ad Astra Aero* vereinigten. Nach dem Ersten Weltkrieg waren einerseits zahlreiche Flugzeuge vorhanden, die für andere als militärische Zwecke ge-



nutzt werden konnten, und andererseits suchte eine neue Industrie von Flugzeugherstellern, die sich während der Kriegsjahre entwickelt hatte, nach Aufträgen und Absatzmärkten. Es war eine ähnliche Situation, wie sie nach dem Zweiten Weltkrieg im allgemeinen – und für die Vereinigten Staaten von Amerika nach dem Vietnamkrieg im besonderen – bestand: Von der Flugwaffe nicht mehr benötigtes, billig zu erwerbendes Fluggerät war überall zu finden. Im Unterschied zur Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg hingegen betrat man nach dem Weltkrieg 1914–1918 mit der gewerbsmässigen Luftfahrt Neuland. Man brach buchstäblich zu neuen Horizonten auf, die allerdings in jenen Jahren nur allzu häufig hinter Gewitterwolken versteckt waren. In den zwanziger Jahren setzte ein eigentlicher Wildwuchs von Luftverkehrsgesellschaften ein, von denen die wenigsten lebensfähig waren. Es fand, mit an-

deren Worten, ein ungeheurer Verdrängungskampf statt, der eine Parallele in den heutigen Jahren der Deregulation in den Vereinigten Staaten und der Liberalisierung des Luftverkehrs in Europa findet.

Es gab aber auch in der Schweiz verhältnismässig früh eine Behörde, die diese Entwicklung überwachte und in geordnete Bahnen zu lenken versuchte: Es war das 1920 geschaffene Eidgenössische Luftamt, das jetzige Bundesamt für Zivilluftfahrt. (Es wurde übrigens, trotz seiner dämpfenden Funktion, nach dem Zweiten Weltkrieg von Parlamentariern auch als Amt für «Zuviel-Luftfahrt» verspottet.) Es wurde vom damaligen Kommandanten der Fliegertruppe *Arnold Isler* geleitet. Und Isler ist der Dritte im Bunde – in der Hierarchie und vermutlich auch in seinem Weitblick der erste –, der die Entwicklungsphase und die ersten zwei Dezennien der schweizerischen Zivilluftfahrt gestaltete.

Im Dezember 1919 war Mittelholzer (links; rechts ein Mechaniker) mit Alfred Comte an der Gründung der Ad Astra AG beteiligt, die sich mit anderen Gesellschaften zur Ad Astra Aero zusammenschloss.

Zwei Jahre vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges, im Jahr 1912, hatte ein Redner einer bedeutenden schweizerischen Militärgesellschaft ausgeführt: «Über die Brauchbarkeit des Aeroplanes als Vehikel und damit über seine Bedeutung als Verkehrsmittel sind wir nun aufgeklärt: Es ist nichts damit!» Und zwei Jahre nach Kriegsende schrieb Arnold Isler unter dem Titel «Der zukünftige Luftverkehr in der Schweiz»: «Mit dem 1. März eröffnet die Schweiz den internationalen Luftverkehr, nachdem das Inkrafttreten der mit England und Frankreich abgeschlossenen internationalen Luftverkehrskonventionen auf dieses Datum festgelegt worden ist. Aber auch der interne Verkehr sollte nun einsetzen. Unsere jungen Privatfliegergesellschaften werden bald ihren Saisonverkehr ein-

leiten. Ein vielversprechendes Probe-Geschäftsjahr nimmt seinen Anfang.»

Eine Prognose aus dem Jahre 1912 und eine völlig gegenteilige aus dem Jahr 1920! Die erste war völlig falsch, die andere etwas zu optimistisch. Zwar entwickelte sich der Luftverkehr als der «dritte Weg» unter den öffentlichen Verkehrsträgern recht lebhaft, doch verstrichen in Europa rund drei Jahrzehnte, bis er nicht mehr der Krücken in Form von Subventionen bedurfte. Und noch ein Satz aus Islers Ausführungen ist bemerkenswert: «Der Hauptgrundsatz aber muss sein: Qualität beim Personal und beim Material.»

Balz Zimmermann beobachtete die Entwicklung der Zivilluftfahrt bis zu seiner Berufung zur Balair als Fliegerinstructor sozusagen aus si-

Die Ad Astra AG setzte von ihrer Werft in Zürich-Tiefenbrunnen aus in erster Linie Flugboote ein.



cherer Entfernung, Walter Mittelholzer dagegen widerfuhr sie gleichsam am eigenen Leib. Und es zeugt wiederum für seinen anscheinend angeborenen Geschäftssinn, dass er beim turbulenten Auf und Ab stets oben blieb. 1919 gründete er mit seinem früheren Fluglehrer bei der Fliegertruppe, Alfred Comte, die Kollektivgesellschaft *Comte, Mittelholzer & Co. «Aero», Luftbildverlagsanstalt und Passagierflüge*. Ihr Stammsitz und ihr Startplatz lagen in Schwamendingen, also halbwegs zwischen Zürich und Dübendorf. In rascher Folge wurden weitere Gesellschaften gegründet. Unter den Gründungsmitgliedern findet man zahlreiche prominente Piloten: Es seien hier stellvertretend nur genannt *Fritz Rihner*, späterer Kommandant der Flieger- und Flabtruppen, *Henri Pillichody*, nach dem Tod von Mittelholzer und Zimmermann für kurze Zeit Direktor der Swissair und nach dem Zweiten Weltkrieg Vertreter der Schweizerischen Verkehrszentrale in New York, und schliesslich der legendäre Oskar Bider: Er, zweifellos der berühmteste Schweizer Pilot, der «Bezwinger der Alpen», hatte sich für die Zivilluftfahrt entschieden, als ihn unmittelbar vor dem Ausscheiden aus dem militärischen Flugdienst ein tragisches Geschick ereilte: Am 7. Juli 1919 stürzte er ab, am Tage, an dem er nach Italien reisen wollte, um für die neu gegründete *Lufttouristik-Gesellschaft Ad Astra* Flugboote zu kaufen. Im schon erwähnten Werk «Schweizer Luftfahrt» von Tilgenkamp ist lapidar vermerkt: «*Todessturz auf Nieuport-Jagd-Doppeldecker in Dübendorf. – Vrille. Untersuchung ergab kein Versagen von Flugzeug und Motor. – Oskar Bider ist der schweizerische Flugheros, der mit seinen Flügen die Bevölkerung für*

die Aviatik aufrüttelte und der Jugend immer ein Vorbild war und bleibt.»

Ähnliche Sätze konnte man knapp zwei Jahrzehnte später über Walter Mittelholzer lesen. Sein Stern begann in den zwanziger Jahren unseres Jahrhunderts zu strahlen. Als Luftphotograph blieb er weltweit unerreicht. Und sein Wille, ein- und erstmalige Luftaufnahmen vorzeigen zu können, bestimmte wohl weitgehend seine fliegerische «Marschrichtung». Seine einzigartigen Fähigkeiten auf diesem Gebiet sicherten ihm auch sozusagen einen «sicheren Platz an der Sonne», die sich in jenen Jahren der Zivilluftfahrt noch spärlich zeigte. Wie gesagt: Viele Gesellschaften wurden gegründet und platzten wie Seifenblasen, ehe oder als sie sich in die Luft erhoben. Jene mit Überlebenschancen – es waren in der Schweiz ihrer drei – schlossen sich im Jahr 1920 zusammen. Es war allerdings eine nicht ganz freiwillige Vereinigung. Das Nebeneinander verschiedener Flugesellschaften führte zu einer für alle nachteiligen Zersplitterung der Kräfte. Denn sie alle verfolgten die gleichen Ziele. Aus diesem Grund kann die damalige Situation nicht mit der jetzigen verglichen werden: Heute haben wir die Swissair als nationale Linienfluggesellschaft, die im Bereich des internationalen Regionalluftverkehrs von der Crossair ergänzt wird. Daneben nehmen sich die (heutige) Balair und die in Genf niedergelassene CTA ausschliesslich des Charterverkehrs an.

Im Sinne einer Konzentration der Kräfte übernahm 1920 die Ad Astra AG die Aero Gesellschaft Comte, Mittelholzer & Co. sowie die Avion Tourisme S.A. Die neue Gesellschaft erhielt den umständlichen Namen *Schweizerische Luftverkehrs AG, Ad Astra Aero, Avion Touris-*

me S. A., nannte sich aber schliesslich *Ad Astra Aero*. Sie besass nicht weniger als 16 Flugzeuge, nämlich sieben Macchi-Nieuport-Flugboote, drei L. V. G.-Landflugzeuge, ein «Condor»-Akrobatikflugzeug und fünf «Savoia»-Flugboote. Trotz dieser ansehnlichen Flotte kam sie mit nur fünf Piloten aus. Walter Mittelholzer war vorerst Leiter der Photoabteilung.

Der Optimismus, der bei der Gründung der Gesellschaft *Ad Astra Aero* an den Tag gelegt worden war, wurde schon im ersten Betriebsjahr widerlegt. Einzig der Photobetrieb erzielte einen Gewinn. Die Gesamtauslagen aber waren mehr als doppelt so hoch wie die Einnahmen, und unter dem Strich musste

die *Ad Astra Aero* einen Verlust von gut 420 000 Franken buchen. In 4699 Flügen waren 7384 Passagiere befördert worden. Wie die Stimmung damals war, geht aus folgendem Bericht hervor: «Luzern hielt es für nötig, wegen angeblicher Störung durch den Motorenlärm ein Flugverbot zu erlassen, und «sodann hat uns die Maul- und Klauenseuche, so eigenartig dies klingen mag, sehr böös mitgespielt. Eine grosse Zahl von Flugmeetings, zum Teil unter grossen Kosten schon weitgehend vorbereitet, wurden im letzten Moment von den zuständigen Behörden untersagt; dadurch gingen wir, abgesehen von den bereits erwähnten direkten Auslagen, hauptsächlich beträchtlicher Einnahmen aus Passagierflügen verlustig».»

Neben seiner Tätigkeit als Direktor der Ad Astra Aero war Mittelholzer zwischendrin auch als Militärpilot im Einsatz. Hier steht er als Oberleutnant vor einem Doppeldecker Haefeli DH-3.



Erste internationale Luftverkehrslinie

Das Geschäftsjahr 1921 brachte der Ad Astra Aero erneut einen schweren Rückschlag. Der Flugbetrieb war eingeschränkt worden, und der Verwaltungsrat erwog, ob die Flüge nicht gänzlich einzustellen seien und einzig die Photoabteilung beibehalten werden solle. 1922 kam die Ad Astra Aero nicht darum herum, das Aktienkapital um 95 % abzuschreiben und die Gesellschaft finanziell zu sanieren.

Ein entscheidender Schritt vorwärts geschah mit der Beschaffung geeigneter Flugzeuge, nämlich Junkers F-13, die fünf Passagieren Platz boten. Mit diesem Flugzeug wurde 1922 die erste internationale Fluglinie eröffnet. Sie führte von Genf über Zürich nach Nürnberg/Fürth. Dies geschah weniger aus eigener Initiative als unter einem gewissen Druck, den das Eidgenössische Luftamt ausübte. Arnold Isler liess die Ad Astra Aero wissen, dass von deutscher Seite ein Konzessionsgesuch für die eben genannte Fluglinie eingereicht worden sei; diesem Gesuch werde entsprochen, wenn nicht unverzüglich eine schweizerische Gesellschaft den Liniendienst auf dieser Strecke eröffne.

1923 zeichnete sich eine Verbesserung der finanziellen Lage des Unternehmens ab. Im folgenden Jahr schied Henri Pillichody, Direktor und Pilot zugleich, aus der Ad Astra Aero aus; er war als Fliegerinstructor nach Kolumbien berufen worden. Walter Mittelholzer übernahm nun die gesamte Direktion und war fortan, bis zur Fusion mit der Balair im Jahr 1931, für die Geschicke der Ad Astra Aero verantwortlich. Neue Flugzeuge wurden beschafft und neue Linien eröffnet. So übernahm die Ad Astra Aero 1925 die er-



Der erste Direktor des Eidgenössischen Luftamtes, Oberst Arnold Isler, bestimmte die schweizerische Luftverkehrspolitik massgeblich.

sten dreimotorigen Ganzmetall-Flugzeuge, die Junkers G-23, die auf der Strecke Zürich–München eingesetzt wurden. Diese boten zehn Passagieren Platz.

Erwähnenswert ist die Beschaffung einer Dornier «Merkur» im Jahr 1926. In diesem Ganzmetall-Hochdecker fanden sechs bis sieben Passagiere Platz. 1928 wurde er auf der sogenannten Expresslinie Zürich–Berlin eingesetzt. Die 665 km lange Strecke wurde ohne Zwischenlandung zurückgelegt. Der Start in Dübendorf erfolgte laut Flugplan um 7.45 Uhr und die Landung in Berlin fünf Stunden später um 12.45 Uhr.

Mittelholzers Pionierflüge

Bevor wir uns der Balair und damit Balz Zimmermann zuwenden, muss auf die kühnen Flüge Walter Mittelholzers hingewiesen werden, die seinen Namen in aller Welt bekannt machten und, neben seinen Luftaufnahmen, seinen Ruhm begründeten. Ein Stichwort ist gefallen: Dornier «Merkur». Mit diesem Flugzeug überquerte er das Mittelmeer und den gesamten afrikanischen Kontinent und landete

schliesslich in Kapstadt. Am 7. Dezember 1926 startete Mittelholzer in Zürich-Tiefenbrunnen; die «Merkur» war mit Schwimmern ausgerüstet worden. Als Passagiere reisten mit der Afrikaforscher René Gouzy und der Geologe Dr. Arnold Heim. Der Flug über 14 500 km nahm 96½ Flugstunden in Anspruch. Die Landung in Kapstadt erfolgte allerdings zweieinhalb Monate später am 21. Februar 1927. Das war darauf zurückzuführen, dass die mitreisenden Wissenschaftler unterwegs Forschungsarbeiten vornahmen.

Walter Mittelholzer war ein wagemutiger Flieger, auch wenn er unter den Piloten nicht zur Elite zählte. Tilgenkamp führt in seiner «Schweizer Luftfahrt» dazu aus: *«Von ihm überschattet, fühlten sich viele Flieger zurückgedrängt, umso mehr, als sie glaubten, besser – feinfühlicher – fliegen zu können als er. Mittelholzer galt nicht als ein «Ass am Knüppel», trotzdem er auch Akrobatik flog. Er hat sich das aber auch nie eingeildet, und es kam ihm nicht darauf an. Eine sichere Landung genügte ihm. Dafür war er ein sicherer Pilot und glänzen-*

der Navigator, ein ausgezeichneter Luftphotograph und ein meisterlicher Organisator... Mittelholzer war wohl verwegen, nie aber tollkühn. Mit kühler Überlegung gab er sich stets Rechenschaft von den Grenzen des Möglichen und vertraute blindlings seinem Glück.»

Und das Glück stand dem Piloten Walter Mittelholzer bei: Das erwies sich unter anderem am 29. März 1922. Er wollte ein «Hanriot»-Jagdflugzeug von Mailand nach Dübendorf überfliegen. Über den Alpen geriet er in Nebel und Schneetreiben. Das Flugzeug zerschellte am rund 2500 m hohen Guldstock. Mittelholzer überlebte den Unfall, wurde aber verletzt. Sein rechtes Bein war gebrochen. Trotzdem gelang es ihm, sich ins Tal zu schleppen.

Am 28. Juni 1934 flog er mit der schnellen Lockheed «Orion» nach Istanbul und wollte am gleichen Tag nach Zürich-Dübendorf zurückkehren. Dieser Flug endete allerdings nicht in Dübendorf, sondern, 90 km davon entfernt, bei Ravensburg. Mittelholzer war in ein Gewitter ge-

Luftamtdirektor Isler ordnete auch an, dass nur noch internationale Flüge mit dreimotorigen Flugzeugen subventioniert würden. Die Ad Astra Aero wie die Balair kauften daraufhin dreimotorige Fokker F-VIIb-3m.



Mittelholzer unternahm zahlreiche
Pionierflüge in fast alle Erdteile
und brachte eine reiche Auswahl an
Luftaufnahmen heim.



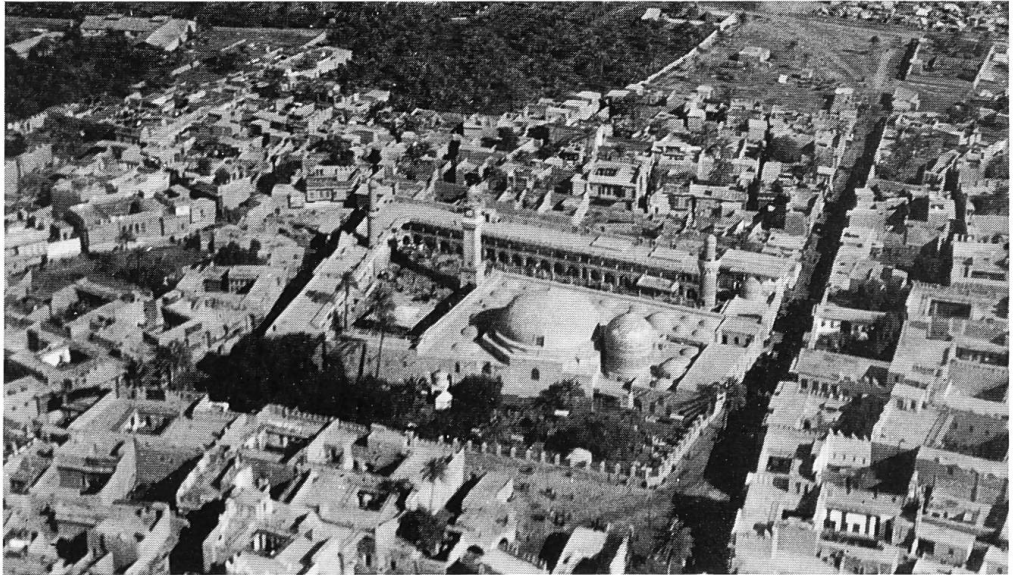
Kilimandscharo



Kano (Nigeria)



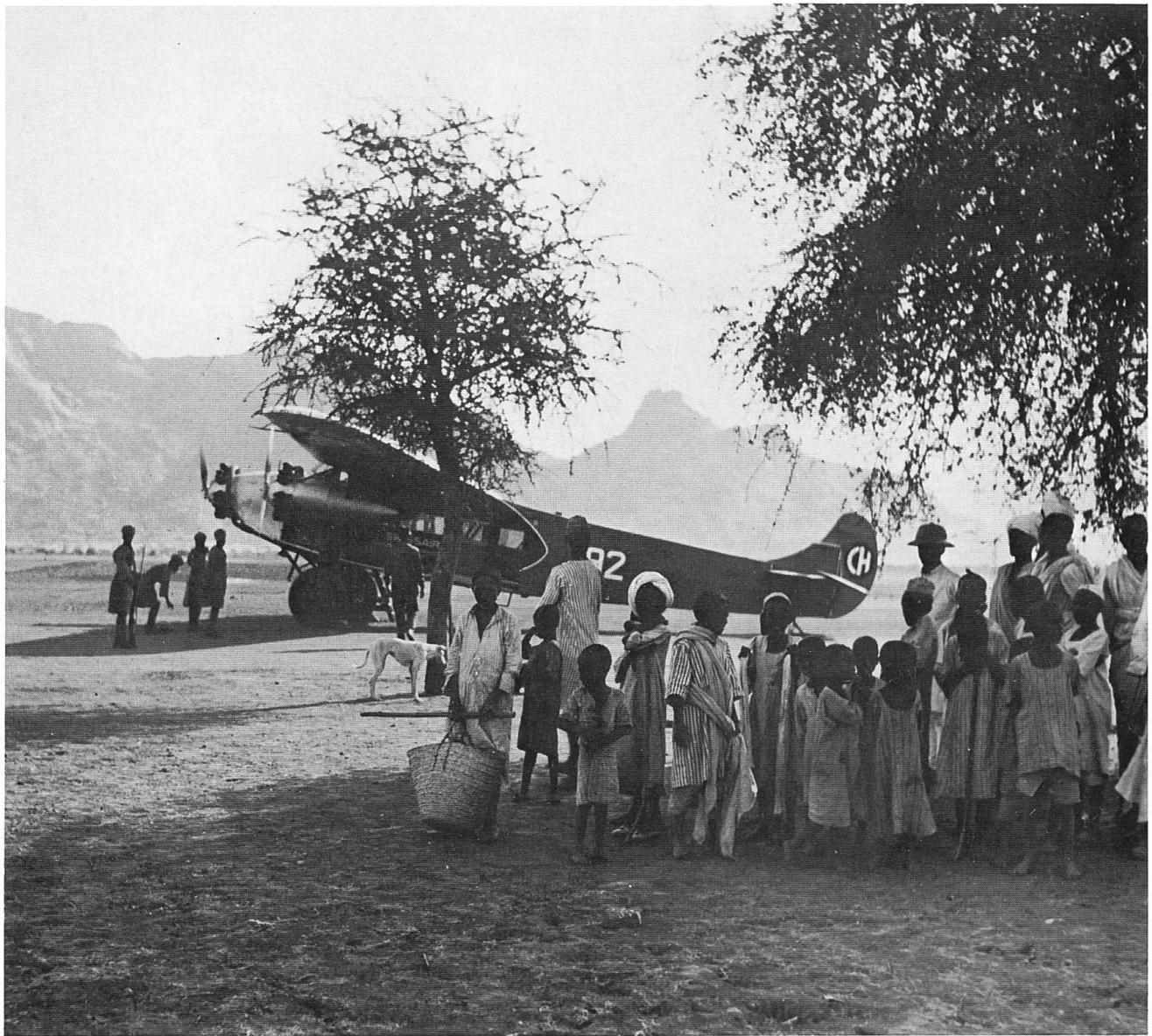
Dorf beim Tschadsee



Bagdad mit Grosser Moschee



Mt. Withney (USA)

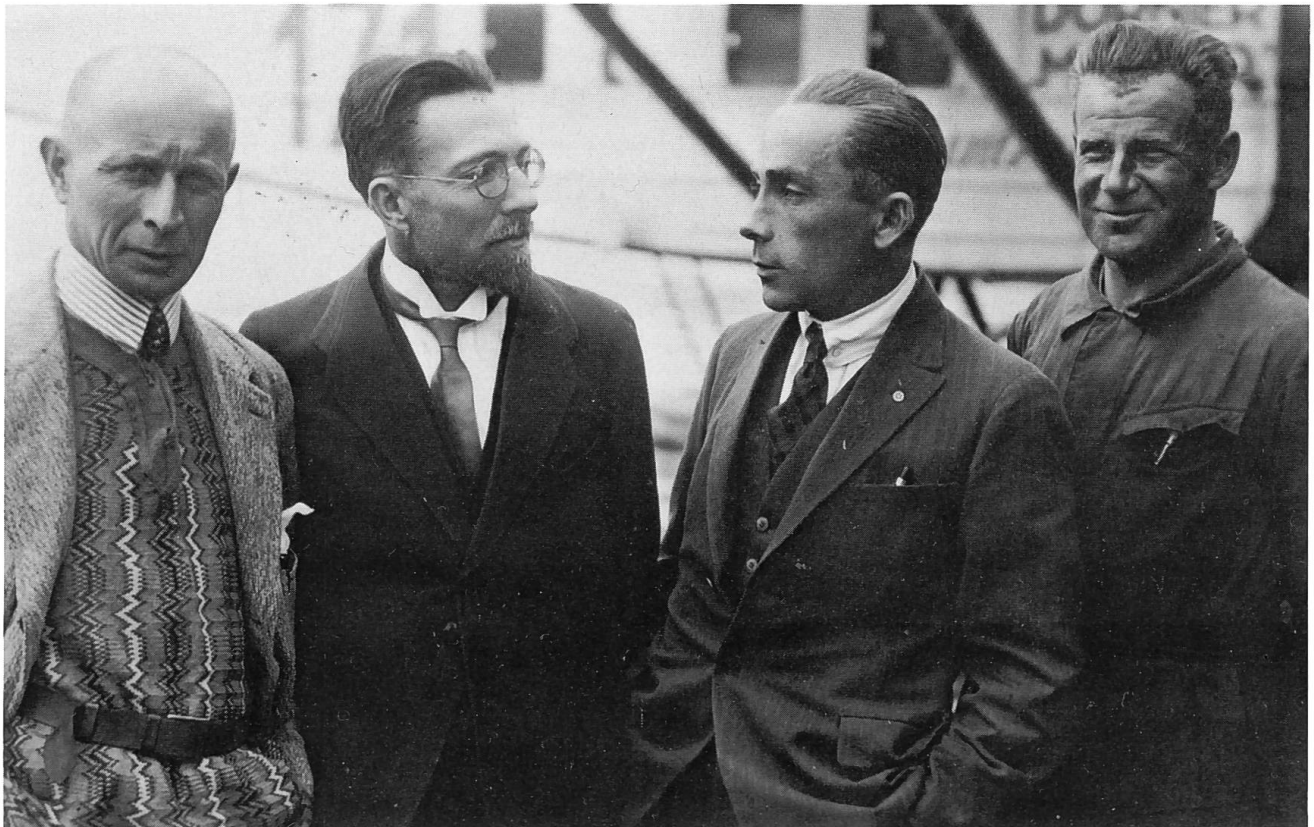


Kaiser Haile Selassie kaufte von der Swiss-air 1934 eine Fokker F-VIIb-3m, die Walter Mittelholzer persönlich nach Addis Abeba überflog.

Zwischenlandung in Luxor im Dezember 1926 auf Mittelholzers erstem Afrikaflug mit einer Dornier Merkur, die mit Schwimmern ausgerüstet worden war.



Auf diesem Afrikaflug, der bis nach Kapstadt führte, wurde er vom Geologen Prof. Arnold Heim und vom Afrikaforscher René Gouzy begleitet; rechts Mechaniker Hans Hartmann.



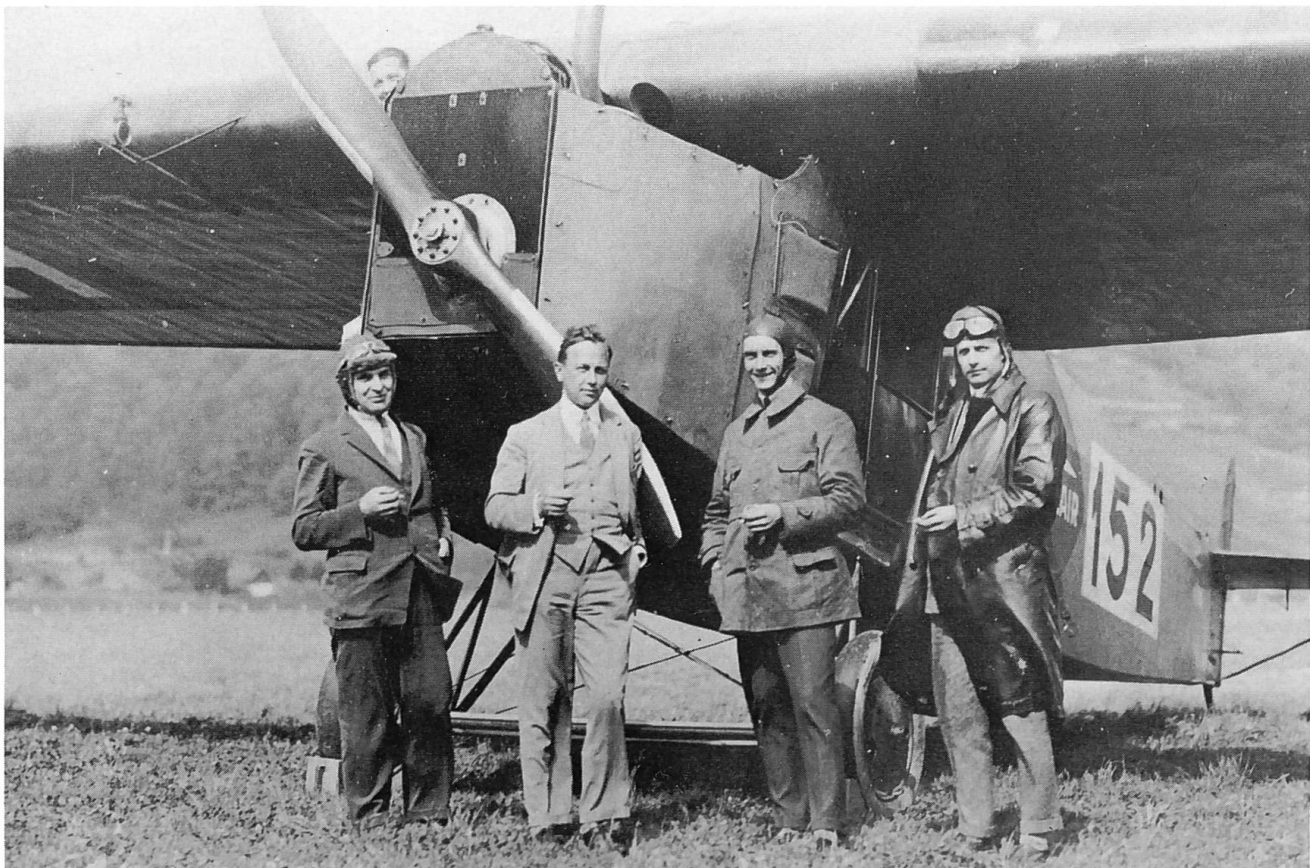
raten und vom Anbruch der Dunkelheit überrascht worden, so dass er eine Notlandung vornehmen musste.

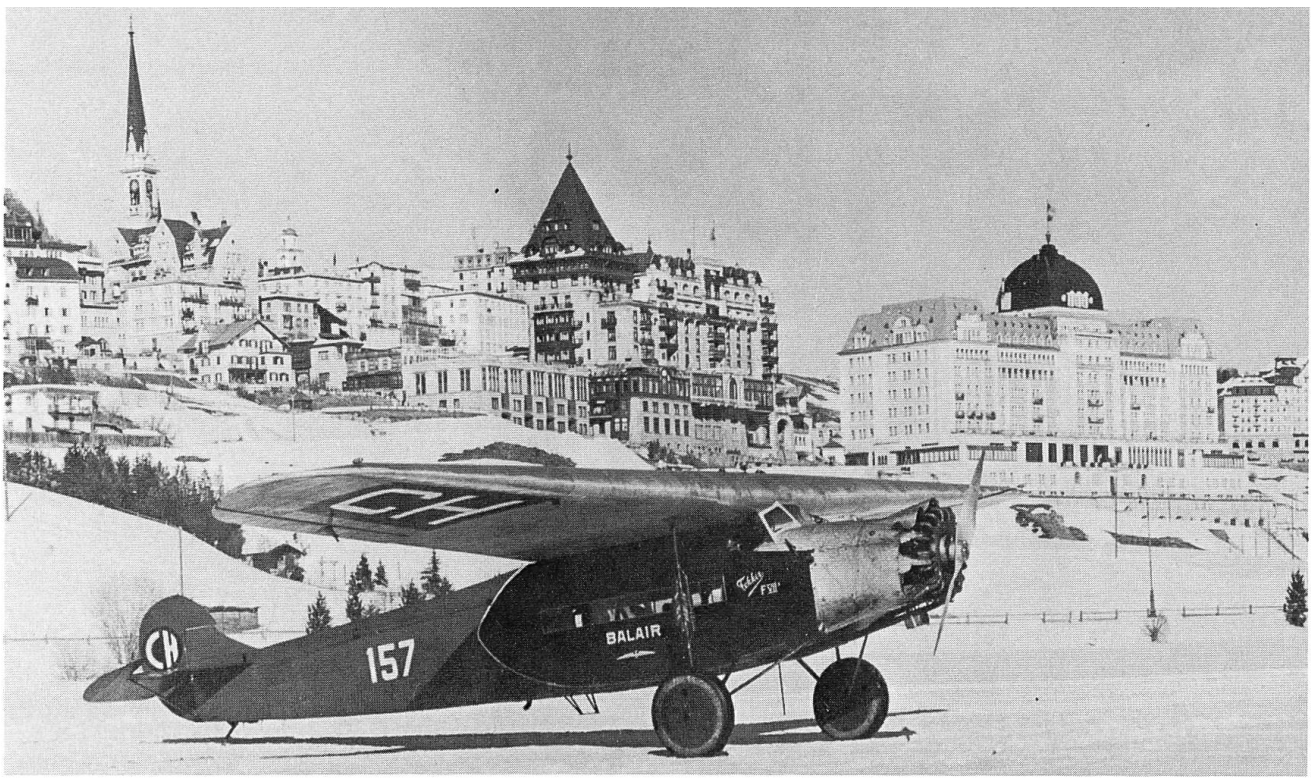
Von seinen zahlreichen Auslandsflügen verdienen noch die folgenden eine Erwähnung: Im Auftrag der Junkers-Werke flog er im Winter 1923/24 mit einer Junkers A-20 nach Teheran und an den Persischen Golf. Dabei überwand er den 5670 m hohen Demawend. Als Erster überflog er auch (im Winter 1929/30) den 5355 m hohen Mount Kenya und den höchsten Gipfel Afrikas, den gut 6000 m hohen Kilimandscharo. Dies geschah im Verlauf einer Jagdexpedition des Barons Rothschild in Ostafrika. Im folgenden Winter flog er ebenfalls mit einer dreimotorigen Fokker F-VIIb-3m zum Tschadsee und zurück. Dabei legte er eine Strecke von fast 17 000 km zurück. Im Februar 1934 schliesslich flog er nach Addis Abeba, um dem Kaiser von Abessinien eine Fokker F-VIIb-3m persönlich abzuliefern.

Balair

Durch den nicht eben guten Geschäftsgang der Ad Astra Aero nicht abgeschreckt, schritt man auch in Basel zur Gründung einer Fluggesellschaft. Von 1923 an landete jeweils ein britisches «Grossflugzeug», wie man es damals schon nannte, vom Typ «Handley Page» auf dem Flug von London nach Zürich auch in Basel. Im folgenden Jahr flog die belgische Sabena ebenfalls Basel an. Die Basler empfanden das Fehlen einer einheimischen Fluggesellschaft als Mangel, und namentlich die *Flugplatzgenossenschaft Aviatik beider Basel* trachtete danach, zusätzlichen Verkehr an sich zu ziehen. 1925 wurde die *Basler Luftverkehr AG* gegründet, die sich von 1926 an *Balair* nannte. Zum Chefpiloten und Direktor wurde Balz Zimmermann berufen. Nach reiflicher Überlegung hatte sich dieser entschlossen, seine militärische Karriere als Instruktionsoffizier bei der Fliegertruppe abubrechen und das Angebot aus

Vor einer Fokker F-III die ersten Balair-Piloten aus dem Jahr 1926: Keller, Direktor Balz Zimmermann, Wullschleger und Nyffenegger (von links nach rechts).





Im Winter flog die Balair mit der einmotorigen Fokker F-VIIa nach St. Moritz und landete auf dem zugefrorenen St. Moritzer-See.

Basel anzunehmen. Mit Zimmermann gewann die Balair eine Führerpersönlichkeit mit überdurchschnittlichen Fähigkeiten, einem Durchsetzungsvermögen und einem Weitblick, wie man sie nur selten findet.

Rund sechs Jahre nach der Ad Astra Aero gegründet, war die Balair imstande, aus den Erfahrungen jener Fluggesellschaft die Lehren zu ziehen. Dies bewog sie unter anderem dazu, auf die sogenannte Lufttouristik zu verzichten. Sie konzentrierte sich auf den Linienverkehr. Ihr Ziel war es, dafür zu sorgen, dass die Betriebseinnahmen – zusammen mit den Subventionen; wir kommen noch auf dieses Thema zurück – ausreichten, um die entsprechenden Abschreibungen vorzunehmen und die Flotte zu erneuern. Sie lehnte es auch kategorisch ab, unrentable Strecken zu übernehmen.

Zu den Subventionen: Die Behörden zahlten anfänglich 75 bis 85 Rappen je Flugkilometer. Die Fluggesellschaften forderten aber 2 Franken je Kilometer und erhielten sie auch von 1927 an eingeräumt. Andere Staaten verhielten sich noch we-

sentlich grosszügiger. In Deutschland zum Beispiel erhielten die Fluggesellschaften für jeden geflogenen Kilometer 10 Mark und weitere 10 für die Abschreibungen.

Das erste Rechnungsjahr der Balair – von der Gründung im September 1925 bis Ende 1926 – endete allerdings enttäuschend. Die Balair musste einen Fehlbetrag von 65 000 Franken verbuchen. Es half den Baslern wenig, sich damit zu trösten, dass das Defizit der Ad Astra Aero doppelt so hoch war. 1925 hatte die Balair eine Fokker F-II (Fokker-Grulich) erworben, und 1926 übernahm sie von der holländischen KLM zum Preis von je 50 000 Franken fünf Fokker F-III, einmotorige Hochdecker in Gemischtbauweise (Holz, Stahl und Stoff), die je fünf Passagieren Platz boten. 1927 und 1928 stiessen drei Fokker F-VIIa dazu. Ein Flugzeug dieses Typs, ebenfalls ein einmotoriger Hochdecker, ist übrigens im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern zu besichtigen. Entscheidende Schritte zur Flottenerneuerung unternahm die Balair 1929 und 1930. Sie kaufte sieben dreimotorige Fokker F-VIIb-3m zu



einem Preis von je – aufgerundet für die 1929 beschafften Flugzeuge, abgerundet für die folgenden – 190 000 Franken. Diese Flugzeuge boten Platz für acht bis zehn Passagiere.

Dass die Balair, wie übrigens auch die Ad Astra Aero, dreimotorige Flugzeuge erwarb, kam nicht von ungefähr. Aus Sicherheitsgründen hatte das Eidgenössische Luftamt nämlich 1929 beschlossen, Subventionen auf den internationalen Flugstrecken nur noch unter der Bedingung zu zahlen, dass dreimotorige Flugzeuge eingesetzt wurden. Damit «nötigte» das Luftamt die Fluggesellschaften recht eigentlich dazu, dreimotorige Flugzeuge zu kaufen. Das Amt war allerdings flexibel genug, um Ausnahmen zu bewilligen, wenn die Voraussetzungen dafür erfüllt waren: Dies geschah 1932, als die Swissair sich als erste Fluggesellschaft in Europa entschloss, Schnellflugzeuge vom Typ Lockheed «Orion» zu bestellen, einmotorige Flugzeuge für vier Passagiere. Es sei

hier vorweggenommen, dass das Luftamt diesen Entscheid nicht zu bereuen hatte: Die einmotorige Orion bewährte sich.

Die Balair flog auf einer Inlandstrecke, nämlich Basel–St. Gallen–Zürich, und auf zwei internationalen Strecken: Genf–Zürich–München–Wien und Genf–Basel–Mannheim–Frankfurt – Köln – Essen – Amsterdam. Neuland betrat die Balair im Jahre 1930: Sie eröffnete die erste schweizerische Postfluglinie. Die Kurse führten von Basel entweder nach Cherbourg oder nach Le Havre und waren zeitlich so angesetzt, dass sie Anschluss an die ein- und auslaufenden Transatlantikdampfer hatten. Je Flug wurden durchschnittlich Briefe und Postkarten im Gewicht von rund 500 kg befördert.

Erwähnung verdient die Tatsache, dass die Balair 1928 einen Gewinn in der Höhe von 20 000 Franken erzielte. Sie konnte damit als erste schweizerische Fluggesellschaft eine Dividende (4 %) entrichten. Im

Balz Zimmermann zeigt sich mit illustren Passagieren vor einer Fokker F-III von seiner charmanten Seite.

folgenden Jahr schaute auch bei der Ad Astra Aero erstmals ein Gewinn heraus, und sie schüttete den Aktionären, die während fast zehn Jahren leer ausgegangen waren, eine Dividende in der Höhe von 5 % aus.

Balair + Ad Astra Aero = Swissair

Obwohl sie sich einerseits als Konkurrenten gegenüberstanden, bestand, wie schon erwähnt, zwischen Mittelholzer und Zimmermann fast ein partnerschaftliches, freundschaftliches Verhältnis. Sie verhielten sich weitgehend so, wie man sich heute – häufig vergeblich – die Zusammenarbeit unter Fluggesellschaften im Interesse der Kunden und Passagiere wünscht. Sie stimmten die Flugpläne miteinander ab und halfen sich gelegentlich auch mit Flugzeugen aus. In ihrer Haltung und ihrem Vorgehen gegenüber den Behörden einigten sie sich auf ein koordiniertes Handeln; dies gilt vor allem für die Subventionsfrage. *Hans W. Hautle*, erfahrener Mitarbeiter des Swissair-Pressedienstes und heute im Ruhestand, hält in einer – leider nie veröffentlichten – Schrift fest: *«Es ist daher nicht verwunderlich, wenn der Gedanke einer Fusion beider Unternehmungen den weitblickenden und wirtschaftlich denkenden Direktoren Zimmermann und Mittelholzer erstmals schon 1926 recht nahe lag.»*

Nun, sie fanden sich 1930/31, wenn auch nicht ganz aus freien Stücken und aus eigenem Antrieb. Direktor Arnold Isler vom Eidgenössischen Luftamt, den man als den Dritten im Bunde bezeichnen könnte, verwirklichte ein wesentliches Vorhaben seiner Luftverkehrspolitik. Wie schon früher erwähnte Beispiele angedeutet haben, war Isler ein Mann, der ein klares Konzept

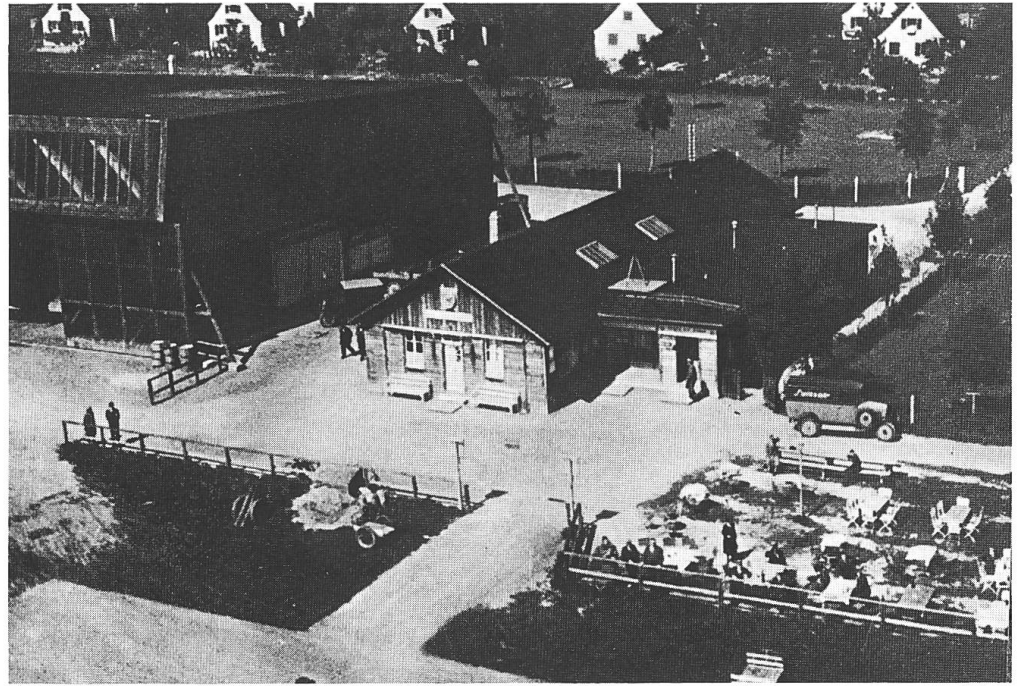
einer schweizerischen Luftverkehrspolitik entwickelt hatte und der überdies auch die Mittel fand, diese in die Tat umzusetzen.

Ende Mai 1930 teilte das Eidgenössische Luftamt der Balair und der Ad Astra Aero schriftlich mit: *«Wir rechnen mit einem rationell organisierten Gemeinschaftsbetrieb der Ad Astra Aero und der Balair auf 600 000 km Hauptlinien.»* Mittelholzer und Zimmermann konnten sich leicht ausrechnen, dass damit eine Kürzung der Subventionen um 10 % angekündigt wurde. Die beiden Direktoren und Vertreter der zwei Verwaltungsräte führten Gespräche darüber, was in dieser Situation zu unternehmen sei. Als zweckmässigste Lösung bot sich die Fusion der zwei Unternehmen an. So richteten diese einen Brief an das Luftamt: *«Eine Betriebsverbilligung von zirka 10 % kann nur auf der Basis einer vollen Zusammenlegung beider Gesellschaften erfolgen...»* Und der Ausschuss des Verwaltungsrates der Balair erkannte die Vorteile einer Fusion: *«Der kleine schweizerische Luftverkehr krankt an einer unwirtschaftlichen Doppelspurigkeit auf vielen Detailgebieten... Dadurch werden viele Kräfte absorbiert, die in einem fusionierten Betrieb für andere Aufgaben frei würden. Im Flugbetrieb liessen sich die vorhandenen Maschinen und das fliegende Personal noch besser ausnützen als dies heute der Fall ist.»*

Die Fusion wurde schliesslich von den Generalversammlungen der zwei Fluggesellschaften genehmigt. Die Balair willigte einerseits ein, den Geschäftssitz nach Zürich zu verlegen, beanspruchte aber andererseits das Amt des Verwaltungsratspräsidenten. Dieses wurde von *Dr. Alphons Ehinger* übernommen.

Die von der Balair vorgeschlagene

1931 wurden die Passagiere in Dübendorf noch in einer Baracke abgefertigt.



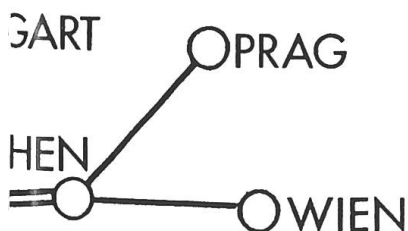
Die Reisegeschwindigkeit der eben erwähnten Flugzeuge lag im Durchschnitt bei 150 km/h oder etwas darüber. In der Dunkelheit blieben die Flugzeuge auf dem Boden, wie dies üblicherweise auch im Winter der Fall war. Der Luftweg lockte also, verglichen mit den Expreßzügen, nur in bescheidenem Ausmass mit kürzeren Reisezeiten. Im Geschäftsbericht für das Jahr 1931 kündigte die Swissair einen geradezu revolutionären Schritt an: *«Von der Erwägung ausgehend, dass die Geschwindigkeit des Verkehrs immer stärker zum ausschlaggebenden Faktor für die Existenzberechtigung des Luftverkehrs werde, haben wir uns im Einvernehmen mit dem Luftamt entschlossen, für 1932 vorläufig eine Strecke mit sehr schnellen amerikanischen Flugzeugen zu befliegen. Die Wahl fiel auf neue amerikanische Lockheed-Orion-Maschinen, welche sich in den USA schon seit einem Jahr im Betrieb bewährt haben und eine Maximalgeschwindigkeit von 360 km/h erreichen, bei einer Reisegeschwindigkeit von etwa 270 km/h.»*

Es war Balz Zimmermann, von dem dieser Vorschlag stammte, und

dieser war das Ergebnis einer Studienreise durch die USA. Abgesehen von der Geschwindigkeit stellte dieses Flugzeug in gewissen Belangen aber einen Rückschritt dar: Es war bloss einmotorig, verfügte über keine Funkeinrichtung und bot nur vier Passagieren Platz. Skepsis erweckte auch das einziehbare Fahrwerk, eine Neuerung, mit der man in Europa noch nicht vertraut war. Die Orion sah einem Jagdflugzeug ähnlicher als einem Verkehrsflugzeug. Und sie genügte nicht den genannten Anforderungen des Luftamtes, das nur noch dreimotorige Flugzeuge zulassen wollte. (Man ging damals davon aus, dass im Falle einer Motorenpanne einzig Flugzeuge mit drei oder mehr Motoren die erforderliche Sicherheit gewährleisten; bei zweimotorigen gab bei einem Motorausfall der andere Motor zu wenig Leistung ab, um die Höhe halten und den Flug sicher fortsetzen zu können.) Arnold Isler liess sich aber von den Argumenten, die Balz Zimmermann vorbrachte, überzeugen und gestand der Swissair eine Ausnahme von der Regel zu. Er bewilligte die *«Probe aufs Exempel»*. Dafür

BERLIN

HALLE / LEIPZIG



Die Swissair kaufte die damals modernsten Verkehrsflugzeuge.



1932: Lockheed Orion



1934: Curtiss Condor



1934: Clark GA-43-A





1935: Douglas DC-2



1936: Junkers Ju-86



1937: Douglas DC-3

sprach auch die Tatsache, dass sich das Flugzeug in den Vereinigten Staaten bewährt hatte.

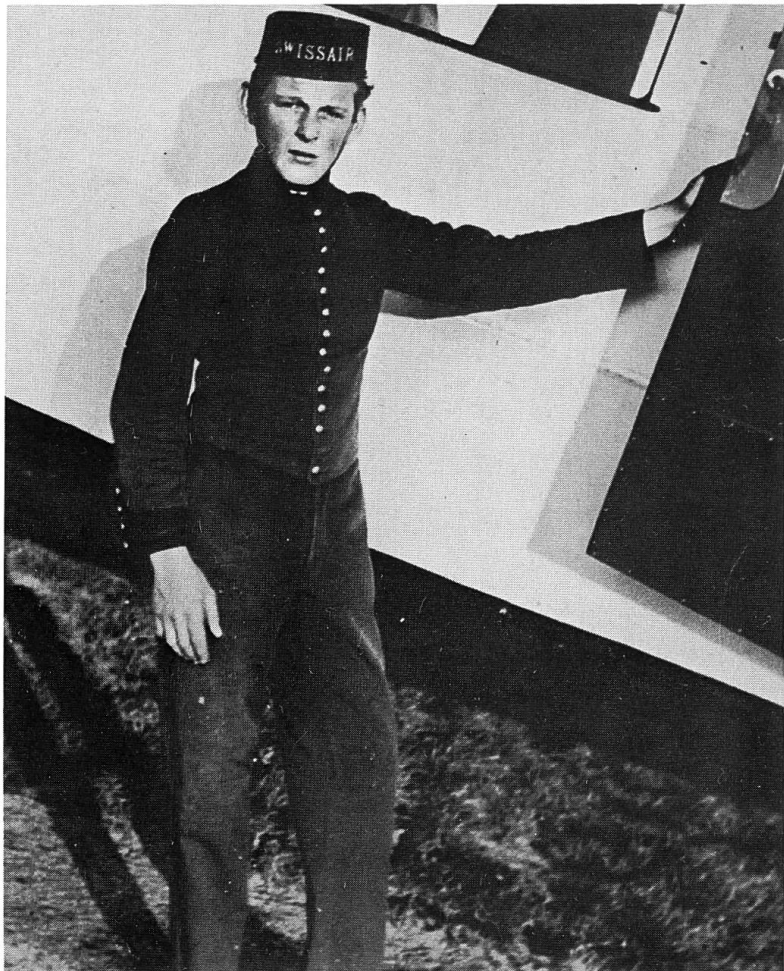
Im April 1932 trafen die Flugzeuge per Bahn – bis Antwerpen waren sie mit dem Schiff befördert worden – in Zürich ein, wurden zusammengesetzt und erprobt. Die Orion wurde auf der Strecke Zürich–München–Wien eingesetzt. Sie legte diese in 140 Minuten zurück. Die Reisegeschwindigkeit war um rund 100 km/h höher als bei allen anderen Verkehrsflugzeugen, die in Europa eingesetzt wurden; die Orion war sogar schneller als das Dewoitine-Jagdflugzeug, über das damals die schweizerische Flugwaffe verfügte. Die Swissair hatte ihre Konkurrenz in Europa sozusagen überflügelt und sorgte nicht nur für Schlagzeilen, sondern gab den Anstoss, dass europäische Flugzeughersteller sich bemühten, ebenso schnelle Verkehrsflugzeuge zu entwickeln.

Die Swissair blieb vorerst aber den amerikanischen Flugzeugherstellern treu. Sie bestellte das «Schnellflugzeug» Clark GA-43 mit zehn Passagierplätzen, das mit einer Reisegeschwindigkeit von 245 km/h der Orion fast ebenbürtig war.

1934 traf auch eine Curtiss Condor mit 14 bis 15 Passagierplätzen (und ebenfalls einer Reisegeschwindigkeit von 245 km/h) in der Schweiz ein. Und mit diesem Flugzeug führte die Swissair wiederum eine bahnbrechende Neuerung in Europa ein. Als erste europäische Fluggesellschaft liess sie die Passagiere durch eine Airhostess betreuen. Die Frau, die diese Aufgabe übernahm, hiess *Nelly Diener*. Diese Neuerung erregte in Europa grosses Aufsehen, wurde von anderen Fluggesellschaften selbstverständlich nachgeahmt, und die Swissair fand einmal mehr grosse Anerkennung und eine willkommene Publizität in allen Informationsmedien. Es war der jungen, immer fröhlichen Airhostess Nelly Diener leider nicht vergönnt, ihren Beruf lange Zeit auszuüben. Auf dem Flug von Berlin nach Zürich stürzte am 27. Juli 1934 die Curtiss Condor bei Tuttlingen in Deutschland ab. Neun Passagiere, die Airhostess, der Pilot und der Bordfunker fanden den Tod. Zwölf Jahre lang, seit der Aufnahme des internationalen Luftverkehrs in der Schweiz, hatte im gewerbmässigen Verkehr der Swissair und ihrer Vorgängergesellschaften



Als erste Fluggesellschaft Europas liess die Swissair ihre Passagiere von 1934 an von Hostessen betreuen. Nicht nur alte Herren freuten sich an der immer fröhlichen Airhostess Nelly Diener.



Gepäckboy Anton Matt hatte vielfältige Aufgaben zu erfüllen. 1980 wurde er im Range eines Vizedirektors pensioniert.

kein Passagier das Leben verloren. Nun wehten zum ersten Mal die Fahnen der schweizerischen Zivilluftfahrt auf Halbmast. Die amtliche Untersuchung stellte als Ursache «einen versteckten Dauerbruch des Anschlusslappens der beiden rechten vorderen Verspannungsdrähte im Motoreinbau» fest.

Das Leben ging weiter, und die Swissair entwickelte sich in höchst erfreulicher Weise zu einer der führenden Fluggesellschaften Europas. Balz Zimmermann und Walter Mittelholzer waren darauf bedacht, stets an der Spitze des technischen Fortschrittes mitzufliegen. 1934 bestellte die Swissair ausser einer zweiten zehnpfätzigen Clark GA-43 erstmals Flugzeuge bei Douglas, nämlich vier DC-2 mit je 14 Passagierplätzen; man nannte die DC-2 und DC-3 damals, wie gut drei Jahrzehnte später den «Jumbo» Boeing 747, Grossflug-

zeuge. Mit wenigen Ausnahmen setzte die Swissair fortan auf die amerikanischen Flugzeughersteller, namentlich auf Douglas (heute: McDonnell Douglas). Eine dieser Ausnahmen, die prompt mit Enttäuschungen und schliesslich 1939 mit dem Absturz des Flugzeuges bei Konstanz endete, geschah 1935, als die Swissair eine zehnpfätzige Junkers Ju-86 kaufte. Im folgenden Jahr beschaffte die Swissair wiederum bei Douglas zwei DC-3 mit 21 Passagierplätzen, die im Juni 1937 in der Schweiz eintrafen.

Einen höchst erfolgreichen Schritt unternahm die Swissair 1935, als sie mit der DC-2 die Strecke Zürich–Basel–London eröffnete. Stolz meldet Hans W. Hautle, dass damit «*erstmalig die britische Metropole in knapp drei Stunden von der Schweiz aus erreicht werden konnte und das weisse Kreuz im roten Feld übers Meer getragen wurde*». Es war nur der Ärmelkanal, aber was tat's? Der Stolz jedenfalls war gross und auch begründet. Denn im Herbst entschloss sich die Swissair zu einem weiteren mutigen Unterfangen: Erstmals wollte man die Strecke auch im Winter fliegen. Vorher war dies praktisch nie der Fall gewesen. Damit wurde 1935/36 der Schritt zum Ganzjahresbetrieb vollzogen. Der Swissair gelang es, wie der damalige Flugkapitän und spätere Direktor «Operations» der Swissair, Robert Fretz, ausführte, drei Viertel des Verkehrs zwischen London und der Schweiz – im Konkurrenzkampf mit den britischen Imperial Airways – an sich zu reissen. Ebenso gute Ergebnisse trug der Verkehr mit den Nachbarländern Deutschland, Österreich und Frankreich ein. Lediglich, fuhr Fretz fort, im Fernverkehr sei die Swissair von der KLM mit einer Verbindung nach Indone-



*Flugbetrieb in Düben-
dorf im Jahre 1935*

sien sowie von der Lufthansa und der Air France, die beide nach Südamerika flogen, übertroffen worden.

Die Swissair war 1937, dem Jahr, da es seine beiden Direktoren Walter Mittelholzer und Balz Zimmermann verlor und in dem wir uns deshalb aus der Geschichte der Swissair ausblenden, zwar noch ein kleines, aber vorbildliches Unternehmen: Sie beschäftigte Ende 1937 93 Mitarbeiter, bot alles in allem in ihren zehn Flugzeugen, die eine Zuladung von gesamthaft 21,4 Tonnen aufnehmen konnten, 124 Passagierplätze an. Ihre Flotte setzte sich zusammen aus: 2 Douglas DC-3 (je 21 Passagierplätze), 4 Douglas DC-2 (14), 1 Junkers Ju-86 (10), 1 Dragon-Rapide D.H.89 (6), 1 Fokker F-VIIa (8), 1 Comte AC-4 (2). Und das Streckennetz verband folgende Städte: Zürich–Basel–London (teilweise mit Imperial Airways); Zürich–Wien; Basel–Zürich; Zürich–Stuttgart; Zürich–Stuttgart–Halle/Leipzig–Berlin (mit Lufthansa); Zürich–Basel–Paris; St. Gallen–Zürich und Zürich–St. Gallen–München; Basel–

Frankfurt (Nachtstrecke, nur Post und Fracht).

Finanziell war der Betrieb noch nicht selbsttragend; er war auf Subventionen angewiesen. Doch zeichnete sich ein Silberstreifen am Horizont ab: Ursprünglich deckten die eigenen Verkehrseinnahmen nur etwa einen Viertel der Gesamtkosten, doch hob sich bei der Swissair ihr Anteil bis zum Kriegsausbruch auf mehr als 80 Prozent. Dies berechtigte zur Hoffnung, dass das Ziel der Eigenwirtschaftlichkeit erreichbar sei. Obwohl sie Subventionen bezog, wurde die Swissair von der öffentlichen Hand nicht daran gehindert, ihren Aktionären regelmässig eine Dividende von 4 % auszurichten.

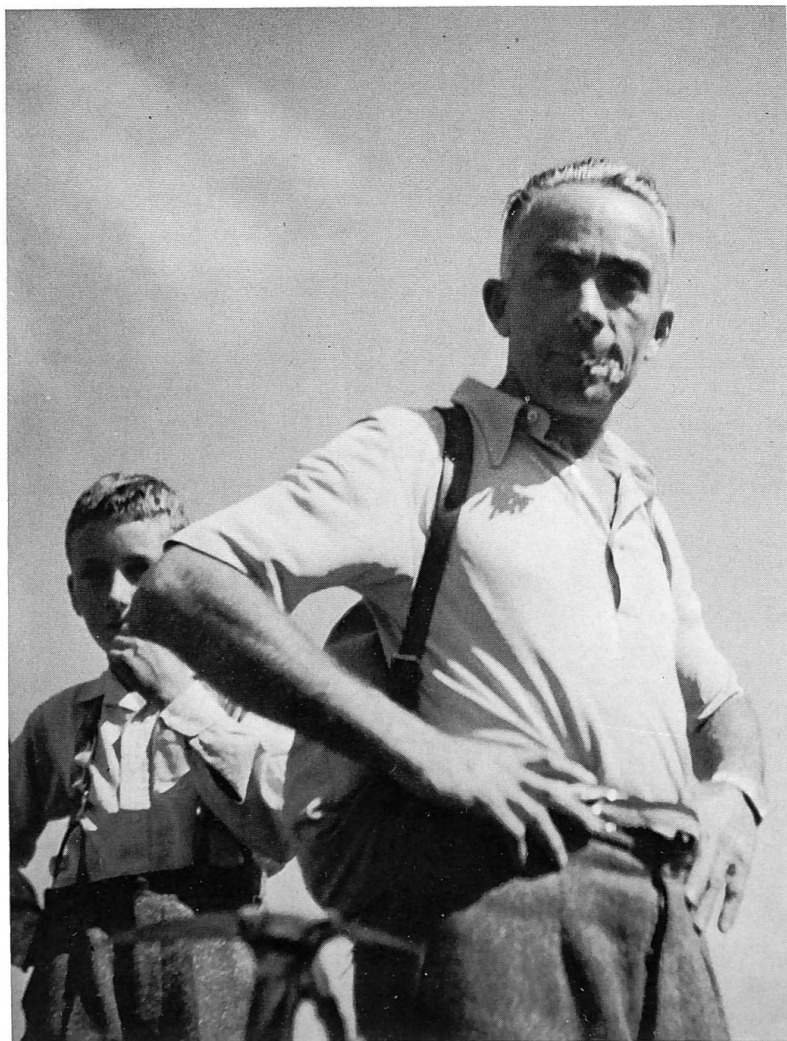
1937 – Tod der zwei Direktoren

Walter Mittelholzer war, wie erwähnt, ein begeisterter Bergsteiger und Kletterer. In den Bergen fand er Erholung und Ausgleich zu seiner üblichen Tätigkeit. Auf einer Bergtour im Hochschwabgebiet in der Steiermark verunglückte er am 9. Mai 1937 tödlich.

Dem Weidwerk, mit dem er zugleich gerne körperliche Anstrengung verband, galt die besondere Zuneigung von Balz Zimmermann. 1937 wurde er von alten Fliegerfreunden zur Bärenjagd nach Rumänien eingeladen. Er kehrte mit einer Lungenentzündung und einer akuten Nierenvergiftung zurück. Am 13. Oktober 1937 starb Zimmermann an den Folgen dieser Erkrankung.

Zimmermann war nur 42 Jahre alt geworden, Mittelholzer ein Jahr älter. So schmerzlich der Verlust ausser Angehörige und Freunde vor allem die Swissair traf, so machte sich die Lücke, die sie hinterliessen, anfänglich weniger bemerkbar, weil sie ein wohlbestelltes Haus in geordneten Verhältnissen hinterlassen hatten. Sie hatten für die nächste Zukunft die Weichen gestellt. Der

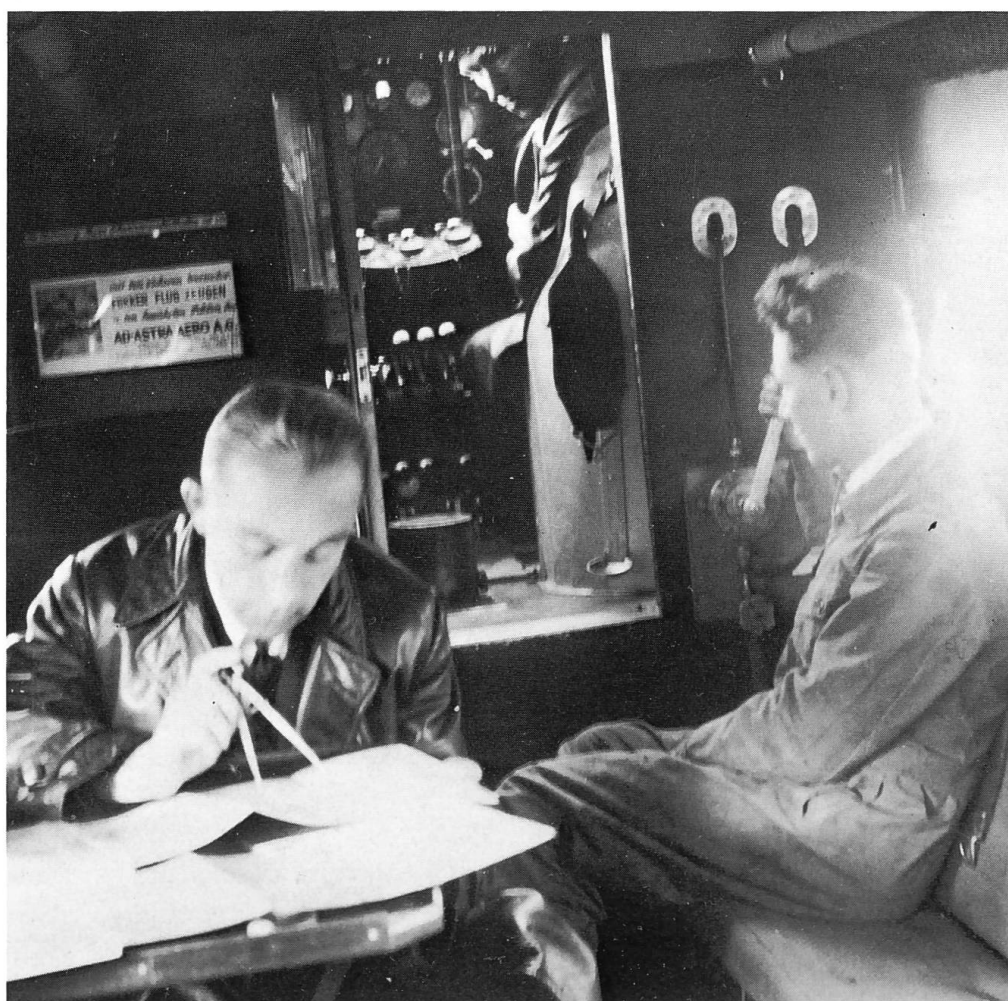
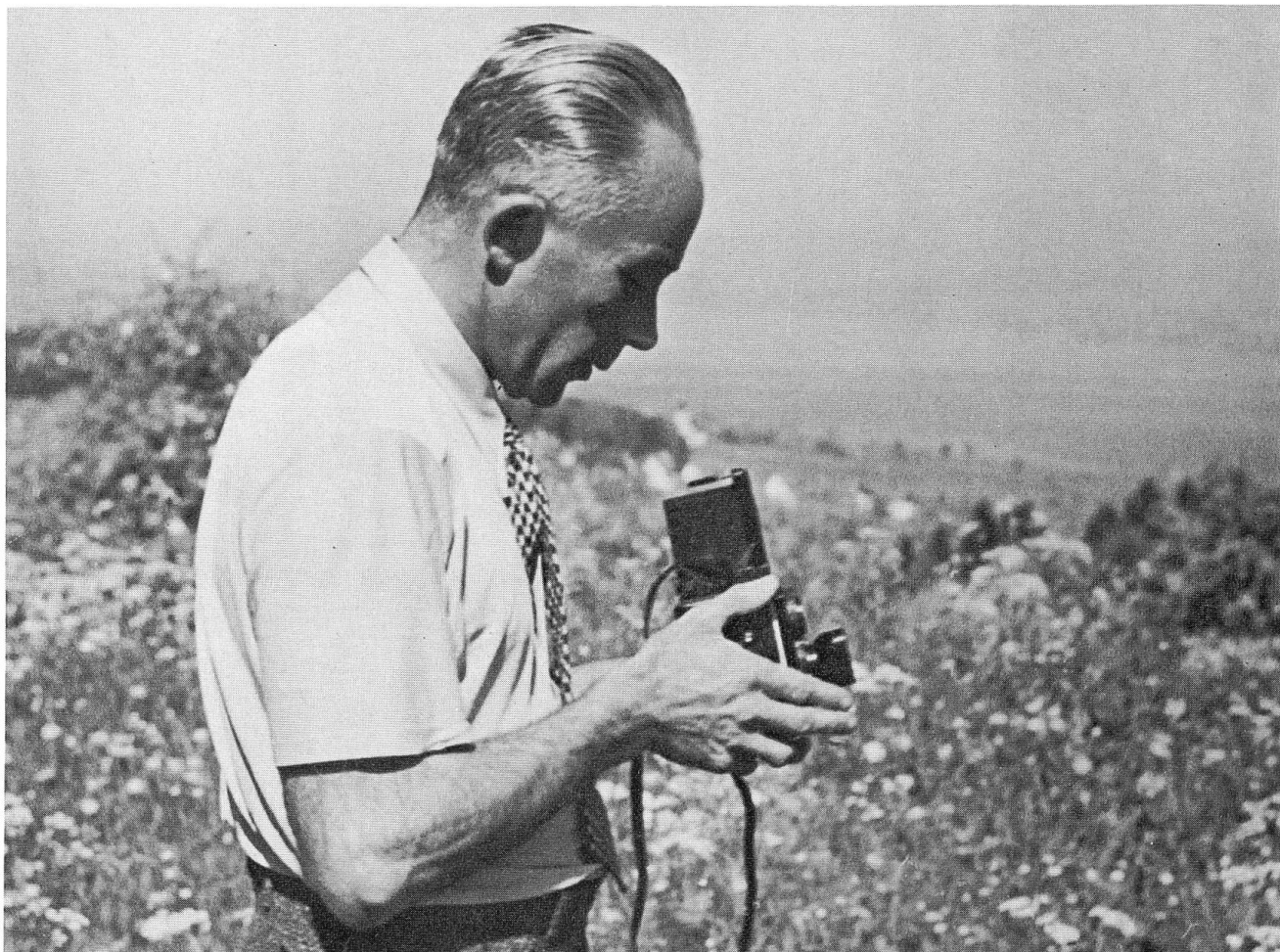
Walter Mittelholzer, hier mit seinem Sohn, erholte sich von seiner anstrengenden Tätigkeit auf ausgedehnten Bergtouren.



Zweite Weltkrieg schränkte die europäische Verkehrsfluffahrt bis zum völligen Erliegen ein. Nach dem Krieg aber wäre ein Mann vom Schlag Balz Zimmermanns mit seinem Weitblick für die Swissair unermesslich wertvoll gewesen. Unter seiner Führung wäre sie wohl kaum derart ins Schlingern geraten, wie dies geschah, bis 1950 gleichsam als Retter Dr. Walter Berchtold als neuer Direktionspräsident auftauchte.

Mittelholzer – populär, beliebt, begabt

Mittelholzer und Zimmermann waren zusammen in verschiedener Beziehung ein ideales Gespann gewesen. Mittelholzer war es gegeben, breite Volkskreise, die ihn fast wie einen Helden verehrten, für die Fliegerei zu begeistern. Er war, durchaus im positiven Sinne gemeint, gleichsam das Aushängeschild zuerst der Ad Astra Aero und später der Swissair. Laut der Umfrage einer Zeitschrift war er in jenen Jahren der populärste Mann in unserem Land, vor Prof. Auguste Piccard, Gottlieb Duttweiler sowie den Bundesräten Minger und Schulthess. Er hatte Beziehungen, kannte Gott und die Welt. Dazu gehörten etwa gekrönte Häupter wie Haile Selassie I. und Schah Resa Pahlewi, Flugzeughersteller wie Dornier, Fokker, Junkers, Forschungsreisende wie Admiral Byrd, Lincoln Ellsworth, hohe Militärs, Minister und berühmte Flieger wie Mermoz, Udet, Balbo. Hans W. Hautle, von dem wir diese Namen übernommen haben, fährt fort: *«Trotzdem blieb er stets ein einfacher Mann, der sich mit Fleiss und Ausdauer auf autodidaktischem Wege emporgearbeitet hatte; ein Mann, der wohl auch seine Fehler aufwies, wie zu jedem Licht auch Schatten gehören... In der Flugphotographie*



Als Luftphotograph war Walter Mittelholzer in aller Welt berühmt; aber auch die Blumenpracht einer Wiese konnte sein photographisches Auge erfreuen.

Auf seinen Pionierflügen war Mittelholzer sein eigener Navigator.

Walter Mittelholzer galt zu seiner Zeit als der berühmteste Schweizer; er kannte Gott und die Welt.





Einweihung des Walter-Mittelholzer-Denkmal auf dem Flugplatz Dübendorf; heute steht es auf einer Anhöhe hinter den Passagier-Terminals im Flughafen Kloten.

brachte er es zur Meisterschaft. Seine vielen Auslandflüge machten ihn und die Swissair, für die er der beste Propagandist war, weltberühmt. Elf in sechs Kultursprachen übersetzte Bücher mit einer Gesamtauflage von 196 000 Exemplaren waren sein literarischer, schätzungsweise 30 000 Bilder und Filme sein photographischer Nachlass.»

Auch an der Trauerfeier für Balz Zimmermann im Zürcher Fraumünster wies der Chefarzt der Fliegertruppe, *Oberst Hans Meier-Müller*, auf die gleichwertige Partnerschaft von Zimmermann und Mittelholzer hin: *«Die beiden organisatorisch in hohem Grade begabten, zielbewussten Pioniere lieferten in der gemeinsamen Leitung der Swissair einen Beweis nationaler Zusammenarbeit... ein jeder für sich in seinem besonderen Arbeitsgebiet, jeder seine menschlichen Grenzen und Schwächen erkennend. Walter Mittelholzer, schon damals international bekannt, stellte der Swissair das Gewicht seiner*

Berühmtheit zur Verfügung, erleichterte damit den Anschluss ans internationale Luftnetz und sorgte für eine peinliche Auswahl und Ausbildung des fliegenden Personals, mit dem Erfolg, dass heute der schweizerische Flugkapitän internationale Anerkennung genießt. Walter Mittelholzer sass selbst am Steuer und vollführte neben der Absolvierung des Streckendienstes Flugleistungen, die den Ruf der Schweizer Flieger in die fernste Welt hinaustrugen.»

Walter Mittelholzers Frau Lina (links) bei der Einweihungsfeier seines Denkmals.



Zimmermann – der Luftverkehrsstrategie

Bis jetzt ist über Balz Zimmermann noch nicht gesagt worden, dass er auch politisch ins Rampenlicht der Öffentlichkeit trat: 1935 wurde er als Kandidat des Landesrings der Unabhängigen in den Nationalrat gewählt. Naturgemäss engagierte er sich vor allem in Verkehrsfragen. Der Tod seines Kollegen Mittelholzer veranlasste ihn aber 1937, aus dem Nationalrat zurückzutreten, um sich wieder uneingeschränkt der Arbeit bei der Swissair widmen zu können.

Balz Zimmermann galt als grosser Luftverkehrsstrategie. In der Schrift «20 Jahre Schweizerischer Luftverkehr», die 1939, im Jahre der Landesausstellung, erschien, wird ihm bescheinigt, «als guter Schweizer immer europäische Luftverkehrspolitik getrieben» zu haben, der auch zur Weltluftverkehrspolitik Bedeutendes hätte beitragen können. «Neben einem durchgereiften technischen Wissen paarte sich in ihm weltmännisches Auftreten mit einem guten Schuss Bauernschlauheit»; und zum Schluss heisst es: «In seinem Geiste wird sein Werk weitergeführt.»

An der Trauerfeier im Fraumünster würdigte Swissair-Verwaltungsratspräsident Dr. Alphons Ehinger die beruflichen und fachlichen, aber auch die menschlichen Verdienste Balz Zimmermanns. Er erinnerte an die Anfangszeiten der schweizerischen Zivilluftfahrt: «Das angebotene Flugmaterial war primitiv, die «Mittelholzer-Navigation» existierte noch nicht, und es war mühsam, eine Regelmässigkeit zu erreichen oder gar die Maschinen zu füllen. An einen Ganzjahresbetrieb dachte niemand... Als mit dem Anwachsen der Gesellschaft und der Flugzeugtypen die Verantwortung, in Summen

gesprochen, immer grösser wurde, erlebten wir mit Genugtuung, dass bei den Anschaffungen sein kommerzieller Sinn sozusagen im gleichen Verhältnis mitwuchs.» Bei der Vorbereitung von Vertragsabschlüssen und bei Verhandlungen mit ausländischen Ministerien oder innerhalb des Internationalen Luftverkehrsverbandes IATA zeigten sich Zimmermanns überlegene geistige Fähigkeiten, gepaart mit kaufmännischem und rechnerischem Talent. Seine Begabung zum logischen Denken entstammte wohl der gleichen Anlage wie sein Hang zur Mathematik, deren Studium er ja, wie kurz erwähnt, an der ETHZ aufgenommen hatte.

Bei der Beschaffung von Flugzeugen zeigte er einen erstaunlich sicheren Instinkt. Er erreichte damit, dass die Flotte binnen weniger Jahre mit dem modernsten Fluggerät ausgerüstet war. Von seiner Instruktorenzeit her ein Fachmann im Funkwesen, war er darauf bedacht, dass Navigations- und Funkeinrichtungen – sowie die dafür erforderliche Infrastruktur – dem modernsten Stand der Technik entsprach. Das führte dazu, dass die Swissair-Piloten durch die Regelmässigkeit und Zuverlässigkeit, die sie im Flugbetrieb erreichten, das Ausland in Bewunderung versetzten.

Flugkapitän Robert Fretz meint in seinem – manchmal in polemischem Ton gehaltenen – Buch «Swissair im Kampf und Aufstieg»: «Zimmermann liess Mittelholzer als Propagandist freie Hand, da dessen ehrgeizige Aktivität der Swissair von Nutzen sein konnte. Im übrigen aber schaltete und waltete er nach seinem Gutdünken.» Wenn die Swissair schon sechs Jahre nach ihrer Gründung das Vertrauen der flugreisenden Öffentlichkeit erworben und



In seiner knapp bemessenen Freizeit zog sich Balz Zimmermann als passionierter Jäger gern in die Berge zurück.

sich einen Ruf gesichert habe, der den bald ausbrechenden Zweiten Weltkrieg überdauern sollte, so verdanke sie dies der Persönlichkeit Balz Zimmermanns, der sich wiederum auf ein zuverlässiges und tüchtiges Piloten- und Funkerkorps habe stützen können. *«Durch Balz Zimmermann, seine Flugzeuge und Besatzungen, stieg der Stern der Swissair steil am Himmel Europas empor.»* Nicht vergessen werden darf in diesem Zusammenhang der Direktor des Luftamtes, Oberst Arnold Isler, denn ohne seine weitblickende, kluge Politik wäre die ganze Entwicklung gar nicht möglich gewesen.

Zimmermann legte auch grossen

Wert auf die Blindflugschulung. Er liess die Besatzung anfangs der dreissiger Jahre im Blindflug ausbilden, besonders im Schlechtwetterlandeverfahren «ZZ», und sorgte dafür, dass die sogenannte Lorenz-Funkbake, die es vorher erst in Deutschland gab, in Dübendorf erstellt wurde. Nachdem eine gleiche Bake in Croydon bei London aufgestellt worden war, erzielte die Swissair auch bei schlechtem Wetter eine heute nahezu unglaubliche Regelmässigkeit auf der Linie nach London, und sie gewann damit zugleich die Gunst der Flugpassagiere, die zu einem überwiegenden Teil auf dieser Strecke – und nicht nur auf dieser – der Swiss-

Mit seiner ganzen Persönlichkeit setzte sich Balz Zimmermann für das Gedeihen der Swissair ein. Er war einer der anerkanntesten Luftfahrtstrategen Europas.



air den Vorzug gaben. Aber eine kaum geringere Bedeutung als der Ausbildung der Cockpit-Besatzungen mass Zimmermann den Leistungen des technischen Unterhaltsdienstes zu. Auch in diesem Bereich stellte er strenge Anforderungen und erwartete von seinen Mitarbeitern untadelige Qualität bei der Wartung und dem Unterhalt der Flugzeuge.

Ohne Balair gäbe es, wie Hans W. Hautle feststellt, keine Swissair, «jedenfalls kein Unternehmen dieses Namens». Balz Zimmermann aber war unzweifelhaft der führende Kopf der Swissair. Fretz zählt ihn zusammen mit *Dr. Albert Plesman* von der KLM und dem skandinavi-

schen Flugkapitän *Carl Florman* von der Aktiebolaget Aerotransport (ABA) zu den führenden Persönlichkeiten des europäischen Luftverkehrs in der Vorkriegszeit. Und auch Hautle teilt diese Würdigung mit einer kleinen personellen Variante. Er schreibt über Balz Zimmermann: «*Sein Ehrgeiz und seine Führerkraft waren jenen des Holländers Plesman und des Deutschen von Gablenz ebenbürtig, wenn nicht überlegen durch die Voraussetzungen seines technischen und fliegerischen Wissens.*»