

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 109/110 (1937)
Heft: 4: Internationales Flugmeeting Zürich-Dübendorf, 23. Juli bis 1. August

Inhaltsverzeichnis

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: 18.01.2026

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

INTERNATIONALES FLUGMEETING ZÜRICH-DÜBENDORF, 23. JULI BIS 1. AUGUST

INHALT: Walter Mittelholzer zum Gedächtnis. — Mittelholzers Vermächtnis. — Zur Entwicklung der «Swissair». — Internat. Flugmeeting in Zürich. — Ein Atelier-Haus in Uetikon am Zürichsee. — Der Bürgenstock-Hammetschwand-Aufzug. — Die Schweizer. Bahnen und der Schnellverkehr. — Mitteilungen: Unwetterfeste Wohnhäuser. Kreiselumpen für

Schlamm und Abwasser. Modellversuche an Dampfturbinen-Elementen. Benzineinspritzung. Internat. Bodenkundliche Gesellschaft. Béni-Bahdel-Staumauer in Algerien. Drahtseilbrücke für Automobile. Internat. Ausstellung für Bau- und Wohnungswesen in Luxemburg. — Wettbewerbe: Gemeindehaus in Emmen (Luzern). — Literatur.

Band 110

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich.
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 4

Walter Mittelholzer zum Gedächtnis

Wie ein Blitzschlag vom blauen Himmel traf am 9. Mai das ganze Schweizervolk die Kunde vom plötzlichen Bergtod seines Walter Mittelholzer! — Er war kein «Ingenieur», aber er hat auf dem technischen Gebiet des Luftverkehrs derart bahnbrechendes und Hervorragendes geleistet, und er ist dabei, mit all seinen Erfolgen, so sehr der bescheidene und stets dienstbereite, gesunde Naturbursch geblieben, dass wir heute, bei Beginn des internationalen Fliegertreffens in Dübendorf, seinem Heimat-hafen, nichts schöneres wüssten, als an diesen in jeder Hinsicht vorbildlichen Pionier des Luftverkehrs zu erinnern. Unser Bild zeigt ihn drei Wochen vor seinem jähen Tod; einige Gedenkworte und Erinnerungen mögen (gestützt auf persönliche Gespräche sowie auf Mitteilungen seiner Freunde Walo Gerber und Hans König) auch sein geistiges Bild in uns festhalten.

Walter Mittelholzer, Bäckerssohn aus St. Gallen, kam 1894 zur Welt. Schon als Kantonsschüler einteilte er wann immer möglich in seine Kletterberge am Alpstein; schon damals, als Schüler, konnte er durch Verwertung seiner trefflichen photographischen Aufnahmen rd. 2000 Fr. zusammensparen, als Grundstock seiner spätern materiellen Existenz. Während der Mobilisationszeit dirigierte er als Trompeterkorporal eine Bataillonsmusik. Mit 25 Jahren (1919) gründete Mittelholzer mit seinem Fliegerkameraden Alfr. Comte die erste schweiz. «Aerogesellschaft», die als Ausgangspunkt für ihre Touristikflüge einen kleinen Flugplatz in Schwamendingen (neben Dübendorf) benützte, um ihr Dasein aber schwer zu kämpfen hatte; erst 1922 (vor 15 Jahren!) liessen sich Behörden in Städten, Kantonen und Bund zu bescheidenen Zuschüssen herbei, um einen regelmässigen Luftverkehr in kleinem Ausmass zu ermöglichen. Nur eiserne Energie, gepaart mit fliegerischem Können setzten Mittelholzer in Stand, nach Jahren harter Arbeit den schweiz. Luftverkehr auf seine heutige Höhe zu entwickeln.

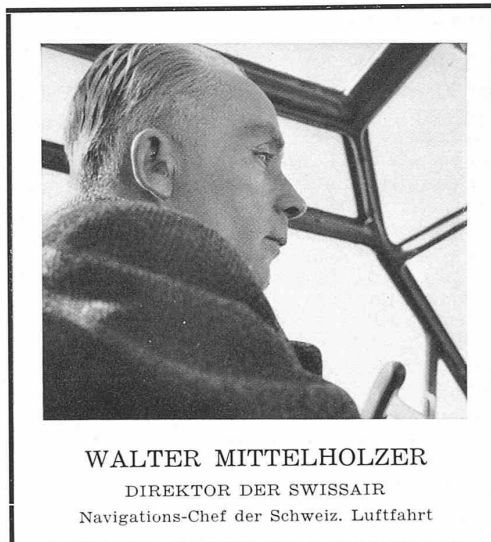
Aber Mittelholzer war mehr als Flieger. Er war gleichzeitig der Initiant und Finanzmann seiner Unternehmungen, der wusste, wie und wo man die nötigen Mittel mobilisieren konnte. Ihm eignete eine aussergewöhnliche Arbeitskraft und Gabe der Konzentration. Mit einem Bergfreunde vereinbarte er z. B., übungshalber einen Tag nur französisch, am andern nur englisch zu sprechen. Nie war er müssig. Einmal, es war auf dem Gipfel der Palla Bianca im Oetztal, von wo man weit in die italienischen Lande hinaussah, zog er sein Notizbuch und fing an zu rechnen: ob es möglich wäre, in einem Tag von Zürich nach Tunis und wieder zurückzufliegen; die spätere Ausführung dieses Planes gelang, und die Flugzeit hat gestimmt, bis auf 23 Minuten, die er auf Palla Bianca zu vorsichtig gerechnet hatte! — Als er 1922 in Mailand eine neue Maschine übernommen hatte, wollte er sie gleich nach Hause fliegen. Ueber den Glarneralpen geriet er in ein Gewitter mit Schneetreiben und prallte am Guldernstock (2500 m ü. M.) unausweichlich an eine steile Fels- und Schneehalde; im letzten Au-

genblick vermochte er die Maschine noch so abzdrehen, dass sie zwar zerschellte, er selbst aber mit einem gebrochenen Bein davonkam und blutüberströmt unter den Trümmern hervorkriechen konnte. Als gewandter Alpinist wusste er, dass er hier oben auf keine menschliche Hilfe rechnen konnte, und nun wälzte er sich buchstäblich zwei Tage und zwei Nächte lang zu Tal, wo er in dunkler Nacht mit letzter Kraft zu einem Hause kriechend Rettung fand. — In allen Gegenden der Alpen hatte später Mittelholzer seine allfällig notwendig werdenden Notlandeplätze ausfindig gemacht; waren sie zu kurz um darauf ausrollen zu können, so musste ein nachgiebiges Hindernis, wie etwa ein lotteriges Scheunentor bei Davos, den Rest der Energie gefahrlos für die Insassen vernichten. Die Sicherheit seiner Fluggäste ging ihm stets über alles.

Mittelholzer kannte auch genau die Grenzen seiner Fähigkeiten. Wessen er nicht sicher war, das unternahm er nicht. Sorgfältige Planung bis in alle Einzelheiten, dann aber kraftvolle, ja ungestüme Durchführung des gefassten Vorsatzes waren ihm eigen und führten zu seinen Erfolgen, insbesondere auf seinen gefahrvollen Flügen nach Spitzbergen, wie nach Abessinien, nach dem Tschadsee, als Erster in über 6000 m Höhe über den Kilimandjaro, u. a. m. Unglaublich war seine Fähigkeit der Orientierung, und erstaunlich seine Kenntnisse der Einzelheiten der Gebirgsformen wie aller Bergnamen. Und ebenso entwickelt waren seine meteorologischen Kennt-

nisse; er besass eine ausserordentlich feine Spürnase für Witterungsumschläge, auf wie ab, die ihn selten täuschte. So leidenschaftlich liebte er die Berge, dass er vor etwa Jahresfrist zu einem Freunde äusserte: den Fliegertod fürchte er nicht, viel eher das schicksalverbindende Seil! — Ein andermal sagte er, die Tätigkeit der Flieger werde überschätzt, man mache zu viel Wesen daraus; man sollte vielmehr die Ingenieure bewundern, die solch leistungsfähige Maschinen bauen. Ueberhaupt war eine der schönsten Eigenschaften Mittelholzers — ein Kennzeichen auch seiner Intelligenz — seine rückhaltlose Anerkennung jeder guten Leistung Anderer. Wie oft hat er von den hervorragenden Fliegereigenschaften der Swissair-Piloten gesprochen. Nie klang ein Ton von Neid oder Missgunst in seinem Urteil über Andere mit.

So war Walter Mittelholzer, ein ganzer Mann!



WALTER MITTELHOLZER

DIREKTOR DER SWISSAIR
Navigations-Chef der Schweiz. Luftfahrt



Abb. 9. 21-plätziger Douglas DC3 der «Swissair». 2 × 1000 PS, Reisegeschwindigkeit bis 290 km/h

1937