

Zeitschrift: St. Galler Schreibmappe

Band: 31 (1928)

Artikel: Von einem Fluge durch die Schweiz : eine Lufatreise mit Chef pilot Walter Mittelholzer

Autor: Steinmann, A.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-947937>

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: 14.01.2026

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

Von einem Fluge durch die Schweiz.

(Eine Luftreise mit Chef pilot Walter Mittelholzer.)

Von A. Steinmann.

Jetzt, da ich unter meiner kleinen Lampe sitze, in der stillen Heimlichkeit des rauhen Novemberabends, ist es mein Vergnügen, zurückzudenken an den Flug durch die Schweiz. Chef pilot Walter Mittelholzer hatte mich mitgenommen; ich saß als Gast neben ihm, pumpte Benzin, beobachtete seine Manipulationen und stellte mir vor, wir flögen nicht über die Aare, sondern über den Nil, nicht über den Hallwilersee, sondern über den Tanganikasee. Würde mich der Afrikaflieger fragen, ob ich mit ihm wolle quer durch – durch Asien z. B. – antwortete ich: Selbstverständlich, mit Vergnügen. Aber vorläufig bin ich noch an meinem Tisch und habe mir eine Pfeife angezündet. Nicht um Stimmung in mir zu wecken, sondern weil es mir wohl zumute ist. Ich sehe vor mir das geschäftige Treiben auf dem Flugplatz Dübendorf, das elegante Verkehrsflugzeug, die Abfahrt einer großen, steifen Passagiermaschine nach England, den Start des deutschen Flugzeuges, an dem drei Motoren arbeiteten. Alles war selbstverständlich, sachlich und betriebsmäßig wohl geordnet. Das Fliegen von Ort zu Ort, von Land zu Land ist heute eine rein reale Verkehrsangelegenheit. Wir müssen es von der Schwarmpoesie trennen. Was schön ist an einer Luftreise, kann nicht ausgedrückt werden in begeisterten Sätzen, in Ausrufen Ah! und Oh! Ja, ich glaube jenen, die im Ueberschwange sich ergehen, wenn sie vom Fliegen berichten, nicht immer. Denn wenn sich an uns Fausts Sehnsucht erfüllt, mit dem Kranich der Sonne zustreben zu können, dann haben wir dafür der Technik zu danken. Der Sieg des Menschen über die Luft ist das Ergebnis strenger Formeln, ist Gewinn aus Mathematik und Physik. Diese Wissenschaften verlangen ein klares Wort: lassen wir den beseelten Motor in Ekstase kommen. Uns bleibt immer noch die Freude, von gefesselten Explosionen über die Erde getragen zu werden. Der Propeller rast, die Maschine rollt, der Vogel steigt, schwebt! Das ist der grosse Augenblick! Dann schaukeln wir auf den Wellen des Windes, durchstoßen wir die Dünung – die fibrierenden Flügel tragen uns hinaus in den Raum. Unter uns dehnt sich der grüne Schoß der mütterlich gesegneten Erde. Vom Sommerhauch voll ist die Luft. Nicht nur Schwalben kreuzen in ihr – auch die Menschen sind flügge geworden und haben unter sich gelassen, was blüht und verblüht. Zwischen Himmel und Erde ist nur noch Licht; da gibt es keinen Schatten mehr. Woran wollte er haften bleiben können!

Aus den dunklen Adern der Erde quillt der Stoff, der in den winzigen Kammern des erzernen Motors explodiert und dabei die Kraft freigibt, mit der wir der Anziehungskraft der Erde trotzen. Aus Stahl und Kupfer, den Schätzchen aus tiefen Schächten, baut der Ingenieur ein ruhlos schaffendes Herz in den beflügelten Maschinenkörper. Dädalus schuf kunstvoll aus den Federn der Vögel dem Menschen die ersten Flügel; mit Wachs verband er die Spulen untereinander. Was Kraniche und ziehende Störche von sich geschleudert hatten, wob der Mensch zu Flügeln, damit er nahe der Sonne sei.

Metallene Flügel hat der moderne Mensch unter mächtigen Walzen geformt. Das trübe Oel der Erde, gebraut überm Feuer, das einst Feuer der Sonne war, wird entfesselt durch den kleinen Funken, den ein Magnet zu wecken vermag – es ist etwas Wunderbares um diese Geheimnisse, und deshalb ist der Flug so überwältigend. Nicht weil wir in der Luft dahin fahren, sondern weil die Erde selbst die Mittel beut, mit denen wir ihr entrinnen.

*

Ich denke zurück an die Stunde, da ich zum erstenmal vom Boden mich löste und in leicht gebautem Flugzeuge über der Heimat dahinzog. Es war vor zehn Jahren, und Kunkler jagte mit der Maschine gegen den Föhn. Das Gestänge und die Drähte zitterten und surrten. Durch schwere Wellen stampfte der Doppel-

decker, und unter uns leuchteten Schneefelder und Flüsse, und in der Ferne blauete der See.

Dann jener hohe Flug hinein in den Novemberabend! Köpke steuerte das schwere Wasserflugzeug. Am Osthorizonte brannte das Ferwallgebirge. Hinter den Rätischen Alpen herauf ragte bereits der Erdenschatten. Unter uns, schon nächtlich gestimmt, die Höhen und Tiefen des Algäus. Die Sonne sank, und schwarz war der See, als wir über ihn dahinjagten zum Leuchtfieber des Hangars.

Ein andermal kreisten wir über sommerlich schönem Land. Der Rhein fiel wie flüssiges Silber über die Felsen bei Schaffhausen; Kornfelder glichen goldenen Teppichen, hineingelegt in das grüne Mosaik aus Wiesen, Kleeäckern und Wäldern. Der Himmel war grünblau, nirgends eine Wolke, überall nur Licht, Licht!

Diese Flüge kamen schönen Spaziergängen gleich, doch Reisen waren sie nicht. Eine Reise hat ein bestimmtes Ziel und ist trotz aller Freiheit dennoch eine geregelte Ortsveränderung; sie ist eine rein sachliche Begebenheit.

Dadurch unterschied sich der Flug mit Mittelholzer von den früheren Luftfahrten. Das bestimmte Ziel war Genf. Es hieß Dübendorf ab 17³⁰, nicht früher und nicht später. Die Passagiere stiegen ein, genau wie sie in einen Eisenbahnwagen steigen. Der Pilot war Verkehrsbeamter wie ein Lokomotivführer. Es galt, eine genau vorgeschriebene Route einzuhalten. Und dennoch – dennoch war die Luftreise von so hohem Reize, wie das eine andere Reise nie sein kann. Ich bin durch die endlosen Ebenen des Baltikums gefahren, durch Ungarns Kornland; ein Schiff trug mich Tag und Nacht über die See; mit 120 km sausten wir auf Flanderns Automobilstraßen dahin – doch überall das Gebundensein an Erde und Wasser. Neben Mittelholzer aber flog ich hinein in den schönsten Maienabend. Gewitter zogen übers Land; auf den Flügeln der Maschine tanzten einmal scharf dahergtriebene Eiskörner, und wie Nadeln kamen Regentropfen wagrecht durch die Luft, Ausläufer schwarzer Wolken, die schon im Norden standen; sie zogen Regenschleier nach sich und diese glichen mächtigen Schleppen aus braun-goldenen Flößen. Denn im Westen stand die Sonne über gigantisch aufgewühlten Wolken und ihre Strahlen woben sich in die grauen Schauer. Der Donner war zu vergleichen dem dumpfen Schlag eines Webstuhles. Hinter Wolkenbarrieren erhoben sich die Eisberge der Alpenketten; die Gletscher schienen aus der Luft herab zu hängen. Zu ihren Füßen gingen verborgene Täler im Schatten unter. Wer einmal im Flugzeug gereist ist, weiß, daß die Landschaft, über der man schwebt, jedes Relief verliert. Hügel lösen sich auf, zerrinnen; Täler verschwinden. Wir sehen nur noch das Band der besonnten Seite und neben dieser die Schatten der dem Lichte entrückten Hänge. Was sich unter uns dehnt und weitet, ist eine riesige Landkarte mit natürlicher Reliefbeleuchtung. Wir fliegen über die Schweizerkarte: Maßstab 1:1.

Aber diese Fülle von Farben! Dieser sich nie erschöpfende Wechsel von Hell und Dunkel. Wir können nicht mehr sagen: hellgrün oder sattgrün oder dunkelgrün – die Skala dieser Farbe allein geht durch Oktaven. Ich darf wohl bei der Musik die Bezeichnung holen, denn auch die Farben pflegt man Töne zu nennen, auch die Farben klingen zusammen. Eine Landschaft kann bald auf Moll, bald auf Dur gestimmt sein, Moll – wenn die Sonne überm leibbewegten Kornfelde leuchtet, Dur – wenn schwere Wälder aus einer Schlucht heraufsteigen.

Hoch über all dem Klang aus den Farben rauscht der Propeller, pfeift die aufgewühlte Luft; unter dem schützenden Mantel des Motors schaffen mit ausgerechneter Exaktheit die Ventile; ein jeder Kolbenhub eine Explosion, und jede Explosion hetzt die Kurbel, hetzt sich selbst. Der Motor ist ein Wunder, so selbstverständlich seine Beschaffenheit und Arbeit uns anmuten. Manche, die übers Land fliegen, preisen den Blick in die Tiefe; aber mehr noch als das Hinunterschauen auf das unter uns dahingleitende Land, fesselt mich stets der Motor. Er singt ein Lied, für das ich keine Worte finden kann. Wenn die Maschine über Berggüter fliegt, schauen

die Menschen zu ihr hinauf. Sie vernehmen jenes Lied. Der große metallene Vogel kommt hinterm Wald herauf, rauscht über den Berg, den Kamm, den Gipfel und verschwindet im Sonnenlichte. Ein Aufleuchten des Körpers, der Brust, in der die Zündkerzen die Kraft zum Fluge wecken — ein Flieger!

Der Flug nach Genf führt über die Bundesstadt hinweg. Münster und Bundespalast sind klein wie Spielkastenhäuschen. Die Aare ist schmal, und die Autos gleichen Ameisen, die linksherum, rechtsherum schießen; aber alle Nervosität des Verkehrs geht verloren, wenn dieser von hohem Raume herunter betrachtet wird. Denn wir sind schneller als jene in der Tiefe. Wir ziehen wie ein Wirbelsturm dahin; den Wirbel — der Propeller schafft ihn; der Sturm — die aufgeworfene Luft, ein Aufruhr, ein Sausen, das uns das Wort vom Munde reißt. Aber ruhig sitzt der Pilot am Steuer. Die kleinste Hantierung äußert sich sofort in der Haltung der Maschine; ein leichtes Steigen, ein steiles Fallen, ein Neigen nach dieser, nach jener Seite. Es ist ein Arbeiten mit den Fingerspitzen, mit den feinsten Nerven. Das Lenken eines Autos ist Grobarbeit im Vergleich zum Steuern eines Flugzeuges. Auf dem Rückwege von Genf anvertraute mir der Pilot die Steuerung auf der Strecke Lausanne-Murten-Seeland. Welch eine Lust, nach der Horizontlinie navigieren zu können! Welche Lust, zu empfinden, wie der geringste Druck sich am Höhenmesser äußert. Der ganze Mensch konzentriert sich auf das eine: Wille. Ueber Schäfchenwolken steuerte ich, angeleitet von Walter Mittelholzer, durch Regenböen, über Windwellen. Ich verspürte das herrliche Ziehen des Motors, das Saugen der Propeller, die Balance. Stünde ich jetzt vor der Berufswahl, dann wäre mein Verlangen, Flieger zu werden. Am Steuer sitzen heißt: seinen Willen durchsetzen, sich einsetzen für den Willen. Zeit und eine Maschine nur — ich würde heute noch Pilot. Ich liebe den Motor und die starken Flügel, die Luft und die Wolken. Es ist ein unbeschreibliches Glücksgefühl, der sinkenden Abendsonne entgegenfliegen zu können.

Als wir auf unserer Lufatreise überm Genfersee schwebten, lag Genf schon in tiefer Dämmerung. Lichter blitzten auf, und See und Land gingen in einem feinen Regenschleier unter. Der große Vogel stieg zur Erde nieder. Schwer hing sich an mich die Erdkraft und fremd erschien mir das gebundene Leben in den Straßen.

Und als ich am selben Abend in einem Dancing saß, fragte mich meine Tänzerin, ob ich in Genf wohne. »Nein,« antwortete ich, »ich bin heute herbeigeflogen.« Ah! Mademoiselle machte große Augen, und ich erzählte ihr, wie schön es gewesen sei und daß ich immer noch das Gefühl habe, hoch oben zu schweben. Sie lächelte mit ihrem ganzen Liebreize und sprach: »Alors Monsieur, vous avez trouvé un petit ange.«



Liegenschafts-Bureau Theophil Zollikofer & Co.

St. Gallen / Multergasse 33

Telephone 33.51



Wir besorgen prompt und gewissenhaft alle im Liegenschaftsverkehr vorkommenden Angelegenheiten wie:

Vermittlung von Verkauf, Kauf, Tausch, Pacht von Liegenschaften kostenfrei für Käufer; ortsübliche Provision für Verkäufer

Verwaltung von Miet- und Pachtobjekten unter fachmännischer Leitung

Schätzungen, Expertisen, Gutachten, Informationen über Liegenschaften

Vermietbureau von Wohnungen, Geschäftslokalitäten, Wirtschaften, Landgütern etc.