

# Odyssee eines Schweizer Fliegers in den winterlichen Alpen...

Autor(en): **Brunner, Emil**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **274 (1995)**

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-376941>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



# Odyssee eines Schweizer Fliegers in den winterlichen Alpen...

EMIL BRUNNER

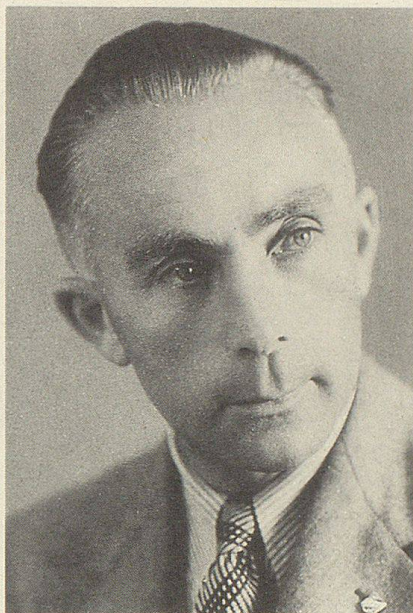
Der Autor dieser Reportage, Emil Brunner, Auslandfotoreporter und Pressefotograf, kannte Mittelholzer persönlich schon seit Ende des 1. Weltkrieges. Als «Fan» der damaligen «Aviatiker» buchte er bei Mittelholzer auf einem offenen, aus deutschem Heeresbestand 14/18 erworbenen L.V.G.-Doppeldecker mit 200-PS-«Benz»-Motor seinen ersten Alpenflug. Von 1932 bis 1937 arbeitete er mit Mittelholzer auf fotografischem Gebiet zusammen.

## Als es noch keinen Flug-Rettungsdienst gab

Ein einmaliger glücklicher Zufall, ein sportlich gestählter Körper, ein unvorstellbarer Überlebenswille und Ausdauer retteten im März 1922 dem jungen Schweizer Flieger – Walter Mittelholzer – das Leben!

Letzte Märzwoche 1922. Im Nachtschnellzug Zürich–Mailand sitzt der junge Direktor und Chefpilot der kurz vorhin gegründeten Ad-Astra-Aero – der durch seine herrlichen Flugfotos bereits international bekannt gewordene Schweizer Flieger – Walter Mittelholzer.

Er hat sich vorgenommen, ein von einem Gönner der Zivillavatik seiner neuen Fluggesellschaft geschenktes Jagdflugzeug für



Walter Mittelholzer 1894–1937.

Kunstflugvorführungen, einen Hanriot-Dupont-Doppeldecker – HD-1 – mit 110-PS-Gnôme-«Le-Rhône»-Rotationsmotor, persönlich vom Mailänder Flugplatz Gallarate nach Dübendorf zu überfliegen. Mittelholzer hofft im stillen, bei dieser Gelegenheit mit dem kleinen, adretten, schnittigen und maximal wendigen, aus italienischem Heeresbestand erworbenen, vorzüglichen Jagdeinsitzer die bisher kürzeste Flugzeit für die Strecke Mailand–Zürich herauszuholen. Die Nacht ist sternenklar, der morgige Tag verspricht idealstes Flugwetter.

Der 29. März bricht mit einem wundervollen wolkenlosen Mor-

gen heran. Mittelholzer unternimmt ein paar kurze Probeflüge und ist überrascht über seinen rasch und elegant steigenden neuen «Vogel». Nach herzlicher Verabschiedung von seinen italienischen Fliegerkameraden gibt er punkt 11.30 Uhr Vollgas und steuert wohlgenut nach Norden, in der sicheren Voraussicht, den Flugplatz Dübendorf in spätestens einer Stunde erreicht zu haben. Das Wetter ist geradezu ideal, die Konturen des südlichen Alpenkamms zeichnen sich so klar und rein vom Firmament ab, dass der Pilot jede Spitze der heimatlichen Berge schon kurz nach dem Start bis in jede Einzelheit ausmachen kann.

Nach zwanzig Minuten befindet sich der «Hanriot HD-1» schon 3500 Meter hoch über dem Tessintal und nimmt Kurs Greinapass nach Norden. Mittelholzer schraubt sich weiter hoch auf 4500 Meter und erblickt urplötzlich ein ausgedehntes Nebelmeer sich bis auf diese Höhe nördlich der Alpen nach Westen und Osten ausbreiten. Das Tödi-massiv, die höchsten Gipfel der Ostalpen sind mit Wolken zuge-deckt, nur im Nordwesten ragt gleich einem spitzen Felsriff das Finsteraarhorn mit seinen 4275 Metern darüber hinaus in den tief dunkelblauen Himmel. Mittelholzer steht vor seinem fol-

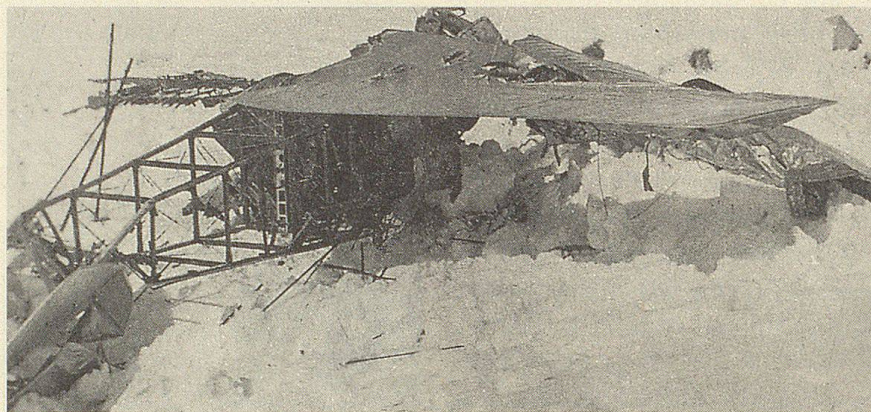


genschersten Entschluss in seinem ganzen bisherigen Fliegerleben. Nämlich: Vorsichtigerweise umkehren und unter der Nebeldecke den Weg nach Norden suchen, oder in geradem Kompasskurs hoch über dem Wolkenmeer nordwärts weiterzufliegen und dann nach ungenauer Berechnung (der «Hanriot HD-1» verfügte über keine Navigationsinstrumente ausser einem eingebauten Kompass), in der Annahme, sich über dem zürcherischen Mittelland zu befinden, dann die Wolkendecke zu durchstossen und hier nebelfreies Gelände vorzufinden.

In seinem jugendlichen Übermut entscheidet sich Mittelholzer für die zweite, gefährlichere Lösung und nimmt nach Überfliegung der Tessiner Berge auf 5000 Meter Höhe Kurs auf die für einen Augenblick durch ein Wolkenloch sichtbaren Medelseralpen. Er fliegt nun, genau auf den Kompasskurs achtend, nach Norden und hofft, in 15 bis 25 Minuten sich über dem oberen Zürichsee zu befinden. Entschlossen, nun durch die Nebeldecke durchzustossen, stellt er seinen Motor ab. Immer tiefer schwebt der Vogel in den bodenlosen Abgrund, der Aneroid zeigt 4500 – 4000 – 3500 – 3000 Meter an. Ein dichtes Schneetreiben setzt ein und verhüllt bald jegliche Sicht. Nach einer Minute Gleitflug hat das Gleichgewichtsgefühl den Piloten verlassen, er fühlt sich wie betrunken im Leeren taumelnd.

Plötzlich taucht ein dunkles

Etwas neben dem rechten Flügel auf und verschwindet ebenso schnell wieder. Eine schwarze Felswand flitzt auf Steuerbord vorbei, aus dem Nebelgrau schießt frontal eine hell schimmernde, weisse Fläche auf den «Hanriot» zu. Instinktiv reisst Mittelholzer das Höhensteuer an sich, das Flugzeug bäumt sich auf wie ein wildgewordener Hengst



*Der zerschmetterte Doppeldecker.*

– ein markerschütterndes Krachen – dann Totenstille!

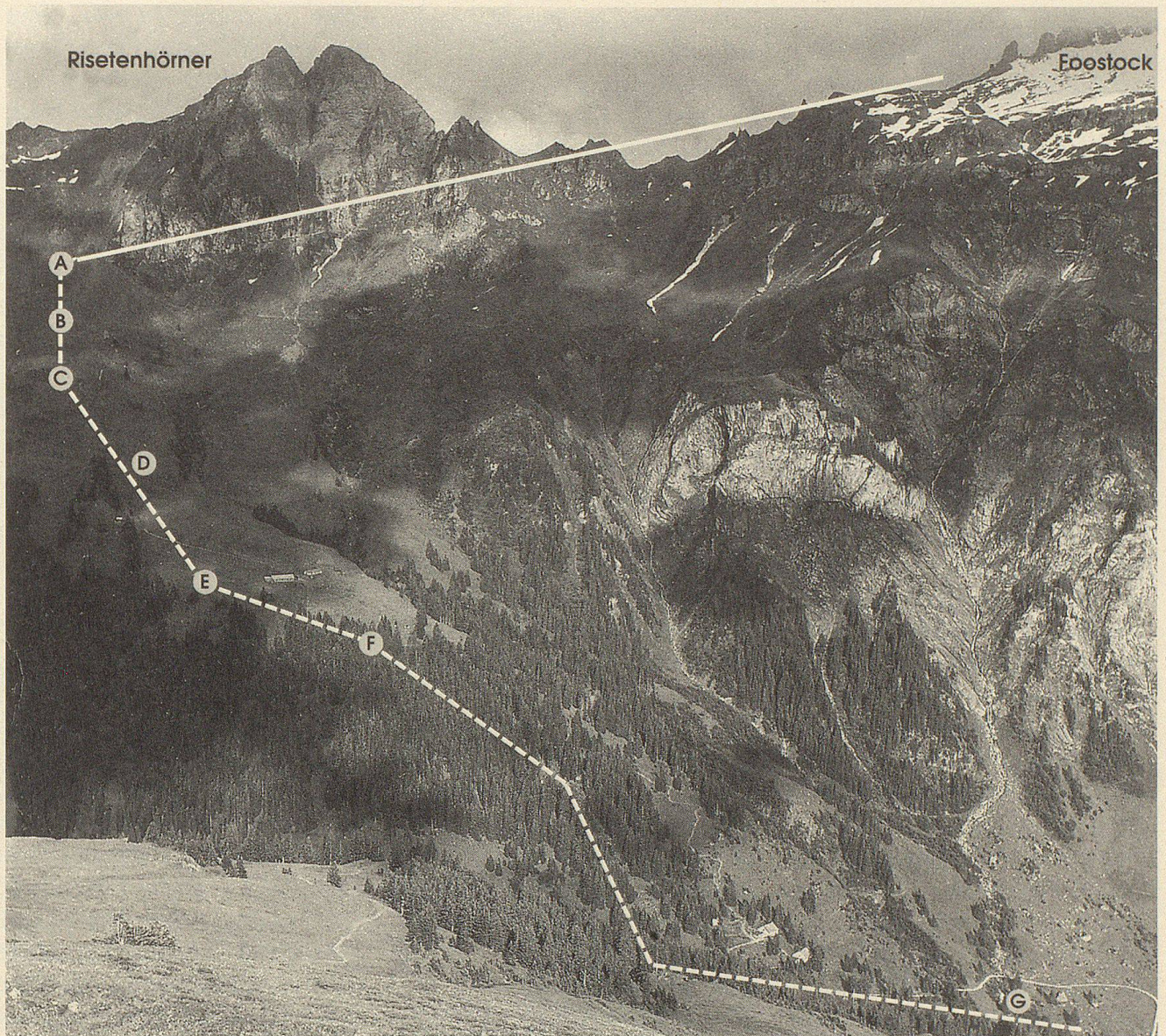
Als Mittelholzer aus der Bewusstlosigkeit erwacht, erblickt er etwa hundert Meter über sich, am Fuss einer mit Neuschnee ausgepolsterten Felswand, sein total zerstörtes Flugzeug. Der Pilot hatte Glück im Unglück! Wären nicht in den letzten 24 Stunden derart riesige Massen Neuschnee gefallen, und hätte er nicht derart brüsk den Steuerknüppel an sich gerissen, so, dass der kleine Doppeldecker mit dem Motor- und Rumpfunterteil mit der verschneiten Westwand des Risetenhorns in Berührung kam, dann wäre der Jagdeinsitzer frontal in die har-

ten Felsen hineingerannt und vom Flugzeug und Piloten kaum noch viel übrig geblieben!

Mittelholzer, vom ersten Schrecken sich etwas erholt, befindet sich in einer verzweifelten, bedenklichen Lage. Er ist gettet, aber schwer verwundet. Von beiden Augenhöhlen und von der Stirn rieselt unaufhörlich Blut über sein Gesicht, und als er

sich von der Schneeumklammerung befreit und aufsteht, muss er mit Schrecken konstatieren, dass sein dickgeschwollenes, rechtes Knie gebrochen ist. Vom Himmel fallen Flocken um Flocken, alles ist eingehüllt von dickem Nebel, der Verunglückte hat keine Ahnung, wo er sich befindet. Kaum ist er sich als erfahrener Hochgebirgsskiläufer bewusst, dass er auf einem äusserst lawinengefährlichen Steilhang steht, erschreckt ihn hoch über sich das dumpfe Krachen eines langsam rutschenden Lawinstromes, reisst ihn mit, und mit Aufbietung seiner letzten Kräfte, mit Händen und Füssen sich wehrend, gelingt es ihm, den





Schauplatz des Unfalls, oben rechts die Westseite des Foostocks (2614 m. ü.M.):

- A Aufprallstelle am Westfuss der Risetenhörner
- B An dieser Stelle erwachte Mittelholzer aus der Bewusstlosigkeit
- C Der Lawinenzug riss den Flieger mit «Rutschpartie» zum Mittelstafel der Risetenalp
- E Die Mittelstafelhütten – eisiges Nachtquartier des verletzten Piloten
- F Weiterweg zum Unterstafel
- G Dem Sernftaldorf Matt entgegen...

Stamm einer schwer mitgenommenen Wettertanne zu umklammern und ist – zum zweiten Male – gerettet!

Auf der wie mit einer Walze bearbeiteten Lawinenbahn rutscht er nun trotz höllischen Schmerzen im rechten Bein einige hundert Meter mühelos herunter zu einer Alp. Just beim Einnachten zwingt sich Mittelholzer durch ein oberes Fenster-

loch in das stockfinstere Innere einer primitiven Alphütte. Um die ständig zunehmenden Schmerzen im gebrochenen Knie etwas zu lindern, streckt er sich bei beissender Kälte über der Mistrinne auf dem feuchtnassen Steinboden aus und zerbricht sich während voller dreizehn Stunden den Kopf, in welche Gegend ihn das Schicksal wohl verschlagen habe. Holz für



ein wohltuend warmes Feuer ist in der Hütte in Hülle und Fülle vorhanden, doch die nach Stunden verzweifeltem Suchen endlich ergatterten Streichhölzer sind tropfnass!

Endlich dämmt ein wolkenloser Morgen heran. Durch dasselbe enge Fensterloch im Dach zwingt sich der verwundete Pilot ins Freie hinaus – und vermag sich augenblicklich zurechtzufinden. Im Südwesten erkennt er von früheren Bergtouren im Sernftal her den wilden Felszahn des Mättlenstocks und zum Greifen nahe im Osten den Doppelgipfel des Risetenhorns im glarnerisch-sanktgallischen Grenzkamm: er befindet sich auf dem mittleren Stafel der Risetentalp, hoch über dem wilden Krauchtal, ob Matt. Schlagartig fällt mit dieser Entdeckung beim «gestrandeten Flieger» jede Mutlosigkeit, er ist fest überzeugt, noch am selben Tag menschliche Hilfe zu erreichen.

Auf einen Hirtenstock gestützt, arbeitet er sich mit beiden Händen im steilen Schneegelände abtossend, rutschend und kriechend zum Unterstafel, auf

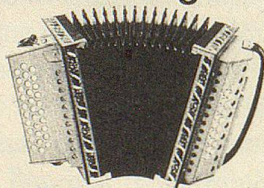
allen vieren, 24 Stunden nachdem sein Flugzeug an der Westwand des Risetenhorns zerschellt war, über die Krauchbachbrücke und nochmals 12 lange Stunden unter ständig zunehmenden Qualen, mit immer mehr absterbenden Fingern, brennend schmerzenden Wunden, vor Kälte und Hunger der Erschöpfung nahe, durch tiefen Schnee, in immer knapper werdenden Abständen ausruhend, dem Talausgang und dem rettenden Sernftaldörfchen Matt entgegen.

Schon hörte der sich selbst Rettende das metallene Rauschen der Sernftalbahn und wusste nun, dass menschliche Hilfe nicht mehr allzufern ist. Die Matter Kirchenuhr schlägt eben die Mitternachtsstunde, Mittelholzer legt sich ein letztes Mal zum kurzen Schlaf auf den Schnee nieder und erwacht beim ersten Schlag des neuen Tages. Mit Aufbietung seiner letzten Kraft versucht er den östlichen Dorfrand von Matt zu erreichen. Um halb zwei Uhr des 31. März, volle 36 Stunden nach dem Unfall, findet ihn total erschöpft der Nachtwächter und führt ihn zu

einer Herberge – wo dem schwerverwundeten Flieger «wegen zweifelhaftem Aussehen»!!! – kein Einlass gewährt wird! Nach erfolglosem Bitten um Aufnahme nimmt sich der Bauer und Dorfmetzger Kubli des verunglückten Fliegers an und trägt ihn nach dem kleinen Stationsgasthaus «Elmer», wo dank einer Freinacht noch Licht ist.

Als Mittelholzer in voller Fliegerausrüstung, den Sturzhelm auf dem Kopf, mit blutverschmiertem Gesicht und heidelbeerblauen erfrorenen Händen und Fingern in den Lichtkreis der Küchenlampe tritt, werden die beiden Serviertöchter vor dem vor ihnen stehenden «Ungeheuer» beinahe fassungslos. Mittelholzer gedachte, noch am selben Morgen unerkannt nach Hause zu reisen, doch aus diesem Vorhaben wurde nichts. Volle drei Monate laborierten seine Ärzte an gefrorenen Fingern und an seinem Kniegelenk herum, das einen Bruch des Oberschenkelknochens aufwies, bis er soweit hergestellt war, dass er wieder seinem geliebten Fliegerberuf nachgehen konnte.

## Bärner Örgeli



die neue GE-80 begeistert und überzeugt auch Sie

**Rudolf Stalder**  
Bärnerörgeliwerkstätte AG  
Breitacker 6  
3122 Kehrsatz  
Telefon 031 961 10 06

Verlangen Sie unseren neuen Prospekt über:  
Miniörgeli – 18bässige Bärnerörgeli – 8bässige Klubörgeli  
chromatische Bärnerörgeli – günstige Occasionen  
Mietörgeli – Zahlungserleichterungen  
Donnerstag Abendverkauf

## Restaurant Sonne, Trogen

Wir empfehlen:  
Appenzeller Käsefondue  
Galgen-Spiess  
Anerkannt gute Weine

**Fam. Tobler**  
Tel. 071 94 14 09

**Täglich ab 6<sup>00</sup> Uhr geöffnet.**