Zeitschrift: Rheinfelder Neujahrsblätter
Herausgeber: Rheinfelder Neujahrsblatt-Kommission
Band: 57 (2001)

Artikel: Das Schaufliegen vom 3. und 4. September 1911
Autor: Hofer, Rudolf
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-894651

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: 03.07.2025

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

Rudolf Hofer

Das Schaufliegen vom 3. und 4. September 1911

Seit über 20 Jahren sammle ich Stempel und andere postalische Belege aus dem Bezirk Rheinfelden. Daneben baute ich mir eine Sammlung von heute rund 150 alten Postkarten desselben Gebietes auf. Dieses Material fand ich entweder an Briefmarkenbörsen oder ich ersteigerte es an Auktionen.

So sah ich vor drei Jahren in einem Auktionskatalog eine Postkarte «Schaufliegen in Rheinfelden-Möhlin». Mein Interesse war geweckt! Natürlich wurde die seltene Postkarte ersteigert. Bald tauchte eine zweite Karte auf, die ebenfalls in meinen Besitz überging. Zwei Jahre später fand ich noch zwei weitere Ansichtskarten, die auf dieses Ereignis hindeuteten.

Im Luftposthandbuch fand ich das Datum: Sonntag + Montag 3./4. September 1911. Neben den Postkartenpreisen fehlten aber weitere Hinweise. Weiter halfen mir nur die Zeitungen aus dieser Zeit. Die Recherchen ergaben, dass dieses Schaufliegen ein Grossereignis für die ganze Region gewesen sein muss.

Vorgeschichte und die Piloten :

Nachdem das Ballonfliegen und das Fluggleiten (ähnlich den heutigen Deltaseglern) fester Bestandteil des Fliegens waren, wurde 1901 der Schweizerische Aero-Club gegründet. Er gab die Brevets für die Ballonfahrer heraus und ab 1910 auch diejenigen für die Motorflieger. Im Dezember 1903 gelang es den Gebrüdern Wright als erste, sich mit einem Motorflugzeug in die Lüfte zu erheben. Natürlich fanden sich andere bereit, ebenfalls in einem solchen Apparat zu fliegen. 1909 fanden die ersten Flüge in der Schweiz statt. Im darauffolgenden Jahr wurden die ersten Schaufliegen durchgeführt. Sie wurden bis zum Ausbruch des 1. Weltkrieges im September 1914 fortgesetzt und dienten immer mehr dazu, eine eigene Militärfliegertruppe zu schaffen. Der zivile Postfliegerdienst startete erst nach dem 1. Weltkrieg, im Jahre 1919. Die Flugzeuge waren aus Holz, Bambus, Segeltuch, Drähten und einem Motor gebaut. Schon die kleinsten Windstösse konnten diese Maschinen zum Absturz bringen. Dabei bezahlten viele dieser wagemutigen Flugpioniere mit ihrem Leben dafür.

Angekündigt waren 6 Flieger :

1. Ernest Failloubaz (1892-1919) aus Genf erlangte als erst 17-jähriger das Pilotenbrevet Nr. 1 und erhielt vom Bundesrat dafür eine goldene Uhr. Er musste aber für das Rheinfelder Schaufliegen absagen. Später machte er die ersten Flugaufnahmen der Schweiz aus 200 m Höhe.
2. Für ihn kam Ernst Rech (1891-1913) aus Langenthal mit einem selbstkonstruierten Blériot-Eindecker. Ob er in Rheinfelden geflogen ist, ist unsicher; jedenfalls berichten die Zeitungen nichts darüber. Vielleicht, weil er noch kein Flugbrevet besass, das er erst im November 1912 machte.
3. Hans Schmid (1879-1911) aus Dübendorf musste absagen, da er am Mittwoch zuvor bei einem Flugunfall verunglückt war. Er zeichnete sich immer wieder durch besondere Kaltblütigkeit aus. Dies wurde ihm später zum Verhängnis und er war das erste Opfer der jungen schweizerischen Aviatik.
4. René Grandjean (1884-1963) aus Vully baute sein Flugzeug nach eigenen Plänen. Kurz vor dem Rheinfelder Anlass hatte er das Flugbrevet Nr. 21 erworben. Später setzte er Schwimmer anstelle von Rädern und Kufen an und landete auf dem Genfersee. Die Armee übernahm von ihm bei Kriegseintritt 2 Flugzeuge, liess sie aber vergammeln. So ging er 1915 enttäuscht nach Frankreich.
5. Max Bucher (1887-1972) aus Luzern flog einen Eindecker. Mit derselben Maschine unternahm er einen Monat nach dem Rheinfelder Schaufliegen in Dübendorf die ersten Nachtflüge.
6. Hauptmann August Jucker (1872-1913) aus Zürich flog einen Zweidecker, den er wenige Tage zuvor beschädigt und wieder repariert hatte. Er wirkte als Fluglehrer auf dem jungen Flugplatz Zürich - Dübendorf.

Vorbereitungen

Die Schweizerische Flugplatz-Gesellschaft Zürich zeichnete für den Anlass verantwortlich. Als Flugfeld wurde die Neumatt gewählt, das grosse Feld nördlich der heutigen Saline Riburg. Im Norden des Feldes standen zwei Hangare. Der Zuschauerraum war durch Drahtumzäunung in drei Plätze geteilt. Dabei gab es 3000 Sitzplätze, und die Eintrittspreise waren Fr. 3.– für den 1. Platz, Fr. 2.– für den 2. Platz und Fr. 1.– für den 3. Platz. An verschiedenen Stellen waren Wirtschaftsbüffets aufgestellt, und am Waldrand gegen Westen war für die Stadtmusik Rheinfelden ein schattiges Plätzchen reserviert !

Die auswärtigen Besucher aus dem Osten wurden gebeten, in Möhlin auszusteigen und die rund 15-minütige Strecke ent-

lang dem Waldrand im Westen zum Flugfeld zurückzulegen. Die Besucher aus Basel und Liestal kamen mit Extrazügen nach Rheinfelden. Sie durchquerten den Salinenwald und waren nach einem Fussmarsch von 40 Minuten am Schauplatz.

Das Interesse war riesengross. In Vorschauen brachte die «Volksstimme aus dem Fricktal» (heute «Fricktaler Zeitung») den Erlebnisbericht eines Fliegers und zwei Gedichte zum Grossanlass. Am Samstagnachmittag, den 2. September 1911, konnten mehrere tausend Kinder aus dem Fricktal, dem Baselland und dem Grossherzogtum Baden für 20 Rappen Eintritt die Flugkünste von R. Grandjean bewundern, der sein Probefliegen durchführte.

Sonntag, 3. September 1911 :

Es war ein heisser Tag, und je mehr Leute dem Flugfelde zuströmten, desto dichter wurde die Staubwolke auf der Strasse von Rheinfelden nach dem Platz des Geschehens.

Die «Volksstimme» schrieb: «War das ein Leben den ganzen Tag! Schon vom Morgen an begann die Völkerwanderung nach dem Schauplatze des Fliegens. Zu Fuss, per Velo, Automobil

Bruchlandung von Hauptmann Jucker (Aufnahme nicht vom Schaufliegen).

und mit anderen Fuhrwerken zogen Tausende und Tausende durch's Städtchen Rheinfelden, um ein und demselben Ziele zuzusteuern; gewaltige Scharen brachten auch die Eisenbahnzüge. Am Nachmittag rückten ganze Kolonnen auf dem Wiesenplane, der Neumatt bei Ryburg auf, einem Schauplatze, wie er nicht günstiger irgendwo hätte gefunden werden können. Man nimmt an, dass über 20'000 Personen anwesend waren.»

In der «Nationalzeitung» war nachher zu lesen: «Unterwegs passierten wir unbeanstandet mehrere Kontrollstellen und hatten bald die Gewissheit erlangt, dass der Ordnungsdienst, der von einem kleinen Trüpplein Pompiers und einigen 30 Guiden besorgt wurde, sich im Verlaufe des Nachmittags in einen wirklichen Unordnungsdienst verwandeln werde. Wir täuschten uns nicht. Kaum hatte das Fliegen eingesetzt, so begannen von allen Seiten die Leute über Schranken und Drahthindernisse weg gegen den Schuppenplatz vorzudringen, andere durchquerten trotz aller Verbottafeln das Flugfeld, so dass es ein Wunder zu nennen ist, dass der gestrige Tag ohne ein Unglück verlaufen ist. Gegen 4 Uhr war die Situation auf dem Schuppenplatz eine ultrademokratische geworden: der Unterschied

Folgende Doppelseite: Schaufliegen von 1911

Eindecker des Hans Bucher. Der Pilot sitzt zwischen Räder und Flügel.

rade-Eindecker
Schauflieger Rhein
Zu Lobeck

3
lden-Möhlin

zwischen 1. , 2. und 3. Rang hatte aufgehört zu existieren! Die Disziplin hatte wieder einmal den Kürzeren gezogen.»

Als erster stieg René Grandjean auf und gewann den Frühpreis von Fr. 200.–. Im Ganzen flog er fünfmal und war total 44 Minuten und 44 Sekunden in den Lüften. Hauptmann A. Jucker flog nur zweimal mit einer Flugzeit von total 26 Minuten und 41 Sekunden. Etwas Pech hatte M. Bucher. Nach einem Flug von 8 Minuten und 30 Sekunden versagte der Motor und bei der Landung überschlug sich das Fahrzeug und wurde beschädigt. Dabei brachen eine Bambusstange und das Seitenruder. M. Bucher blieb selber unverletzt. Nach 15 Stunden Arbeit war das Flugzeug repariert. Dennoch konnte er am Montag wegen Motorendefekt nicht starten. Selbstverständlich wollten alle Näheres wissen und rannten querfeldein zur Unglückstelle. Um 7 Uhr abends war Schluss des ersten Tages.

Über die Heimkehr schrieb die «Nationalzeitung» : «Die hochbefriedigte Menge zerstreute sich. Die einen zogen nach Möhlin, die anderen nach dem entfernteren Rheinfelden, wo die Eisenbahnwagen einfach gestürmt wurden und jeder Klassenunterschied aufhörte. Hinter ihnen lag ein wüst vertrampeltes, mit Papier, Glasscherben und zerbrochenen Klappstühlen bedecktes Gelände, aber auch ein an prächtigen, ungewohnten Erlebnissen reicher Tag.»

Und die «Volksstimme» berichtete: «Rasch lichtete sich nun das Flugfeld. Auf überfüllten Eisenbahnzügen (es mussten mehrere Extrazüge eingelegt werden) strebten die auswärtigen Zuschauer der Heimat zu. Die Eisenbahnen hatten eine gewaltige Arbeit zu bewältigen. Rheinfelden hatte in den Abendstunden noch eine förmliche Belagerung auszuhalten. Die Wirtschaften wurden fast im Sturm genommen und hatten alle Hände voll zu tun, um alle Ansprüche zu befriedigen.» Dabei gingen den Wirten die Nahrungsmittel bald aus, nur das Bier kam aus unerschöpflichen Quellen...!

Montag, 4. September 1911 :

Wieder pilgerten Tausende auf die Neumatt, es herrschten aber diesmal weit geordnetere Zustände. Es war wiederum ein heisser Tag, jedoch mit einer Brise, die immer wieder zu einem kräftigen Wind anwuchs. Deshalb begann das Schaufliegen erst später. M. Bucher konnte trotz mehrmaligen Versuchen nicht fliegen. Herr Thommen , ein Drachenflieger, probierte wie am Sonntag, hoch zu kommen, aber die Automobile entwickelten auf dem unebenen Terrain zu wenig Geschwindigkeit. So vollführten nur A. Jucker und R. Grandjean je zwei Flüge. Doch das

Flugzeug von R. Grandjean kippte bei der zweiten Landung nach vorne und ein Propeller zerbrach. Den Höhepunkt des Tages bildete der Flug von A. Jucker mit seinem Zweidecker, indem er vom Flugfeld zuerst nach der Stadt Rheinfelden, dann Richtung Sonnenberg flog und zuletzt sicher wieder am Ausgangspunkte landete. Er benötigte 14 Minuten und 42 Sekunden und gewann den Fernpreis von Fr. 500.– . Kein ernsthafter Unfall trübte die Vorstellungen der jungen Fliegerei. Die Nettoeinnahmen dürften etwa Fr. 6'000.– betragen haben, die an die Flieger verteilt wurden. Sehr wahrscheinlich hatten am Sonntag nur ein Drittel der Besucher Eintritt bezahlt.

Und heute ?

Am 27. April 1913 fand in Liestal ein Flugtag statt. Oskar Bider (1891-1919) führte einen Postflug durch und landete unterhalb der Brauerei Feldschlösschen. Dazu gab es eine Sonderpostkarte mit obligatorischer Vignette und Sonderstempel. In den Zwanziger- und Dreissigerjahren konnten die mächtigen Zeppeline über Rheinfelden bewundert werden. Nach 1945 nahm der moderne Flugverkehr seinen Lauf und das Schaufliegen von 1911 ging vergessen.

Wenn man aber am Wochenende an den ehemaligen Schauplatz spaziert, hört man dennoch Fluglärm. Die Modellflugbauer des Modellflugclub Fricktal lassen hier verschiedenste Nachbauten fliegen und kreisen. Die Flugzeiten sind wie damals nur wenige Minuten, und eine sichere Landung ist auch nicht immer zu verwirklichen...

Quellen: Fotos: Postkarten von R. Hofer;
Vergrösserung aus dem Fricktaler Museum.
Texte: Eugen Dietschi, Schweizer Luftfahrt damals (Pharaos-Verlag, 1976).
Volksstimme aus dem Fricktal, September 1911. Nationalzeitung, September 1911