Ein aviatisches Potpourri

Autor(en): **Heer, Anton**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Toggenburger Jahrbuch**

Band (Jahr): **- (2014)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-882724

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Ein aviatisches Potpourri

«Gordon Bennett 2012» machte Ebnat-Kappel für einige Tage zum Zentrum des internationalen Ballonsports. Für Präsenz in der Presse und in der exklusiven Welt der Aviatik war für kurze Zeit gesorgt. Erstaunliches kommt zum Vorschein, wenn man sich auf eine aviatische Entdeckungsreise durch die Landschaft Toggenburg einlässt. Wer erinnert sich noch an die Dispute rund um den neuen Navigationspunkt DEGES, unglaubliche Flugtage im Thurtal, den Flugmotorenbau in Uzwil oder die schlagzeilenträchtigen Zwischenfälle in der Luft? Die pionierhafte Besetzung des Luftraumes ist längst einem aviatisch unspektakulären Alltag gewichen – oder doch nicht?

Anton Heer

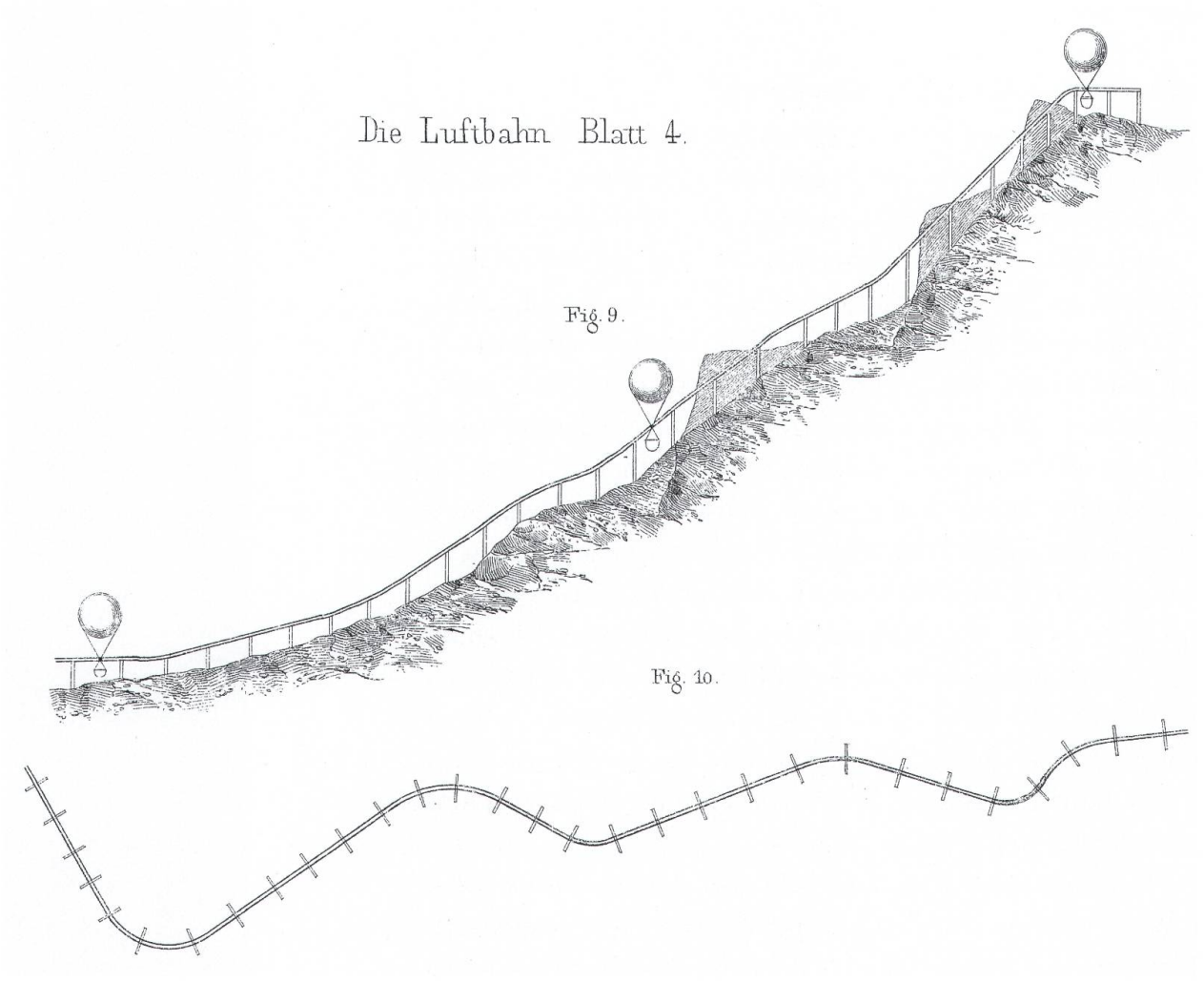
Von Montgolfieren und Charlieren

Wo die moderne Luftfahrt tatsächlich ihre Wurzeln hat, das bleibt möglicherweise ein Geheimnis oder wenigstens eine Frage der Sichtweise. Gewissheit besteht zweifellos über die in der Aviatik führende Rolle Frankreichs im auslaufenden 18. Jahrhundert. Im Juni 1783 führten die Brüder Joseph und Etienne Montgolfier mit ihrem Heissluftballon einen ersten unbemannten Aufstieg aus. Am 21. November 1783 folgte bereits ein erster bemannter Aufstieg in Paris. Im deutschen Sprachraum wurde kurz darauf von der aerostatischen Luft-Maschine berichtet. Der Begriff Aerostat war nun geboren, und aus dem uralten Traum vom Fliegen wurde Wirklichkeit. Weniger bekannt dürften die fast gleichzeitig vom Physiker Charles durchgeführten Flugversuche mit gasgefüllten Ballonen sein, die bereits am 1. Dezember 1783 durch einen bemannten Aufstieg ihre Krönung erfuhren. Die Luftfahrt mit bemannten Aerostaten, den Montgolfieren und Charlieren, nahm also unmittelbar vor der Französischen Revolution ihren Anfang. Die Aufklärung begründete eine neue Welt der Technik – unsere Neuzeit.

Heissluft- und Gasballone befanden sich damals im Experimentierstadium, noch weit entfernt von einer technischen Reife, die eine sichere oder wirtschaftliche Nutzung versprach.

Die Faszination des Fliegens erfasste aber die wissenschaftlich interessierte Elite und nicht zuletzt auch einige Tüftler. Der französische Aeronaut Blanchard vollführte bereits am 5. Mai 1788 den ersten Ballonaufstieg in der Schweiz, in Basel, der damals bedeutenden Universitätsstadt am Rhein. Blanchards Aufstieg mit einem Gasballon zeigt, dass der Heissluftballon bereits durch den Gasballon verdrängt wurde, obwohl die Produktion des Traggases Wasserstoff höchste Anforderungen stellte. Der durch Gas erzeugte Auftrieb faszinierte und führte zu abenteuerlich anmutenden Konzepten. 1859 schlug der Winterthurer Architekt Albrecht eine Luftbahn auf den Rigi vor, und 1869 wurde sogar ein aerostatisches Trajektsystem in der Leventina diskutiert.

Die Renaissance der Montgolfieren liess dagegen noch sehr lange Zeit auf sich warten. Erste Versuche mit petrolbeheizten bemannten Heissluftballonen gingen in der Zwischenkriegszeit über die Bühne. Der Erfolg blieb den neuen Montgolfieren vorläufig noch versagt. Die Heissluftballone verdankten ihre



Ein Vorschlag aus dem Jahr 1859 von Friedrich Albrecht: «Die Luftbahn auf den Rigi, System einer Communikation mit Höhen, mit Anwendung der Luftballone als Lokomotive.» Slg. Kantonsbibliothek Vadiana.

Bau und Aufstieg eines Papierballons faszinieren auch heute. Ein Anlass der Jugendgruppe des Naturschutzvereins Flawil im April 2012. Foto: Naturschutzverein Flawil.

Heissluftballon

Die Tragkraft bzw. der Auftrieb des Heissluftballons beruht auf der gegenüber der kühleren Umgebungsluft wärmeren und spezifisch leichteren Luft innerhalb der Ballonhülle. Der Auftrieb ist von der Temperaturdifferenz zur Umgebungsluft abhängig und lässt sich durch die Wärme- (d. h. Energie-)Zufuhr regeln.
Die zulässige Innen- und Hüllentemperatur ist begrenzt auf etwa 100 °C. Daraus ergibt sich ein Auftrieb von 0,2 bis 0,3 kg pro m^3. Ballonvolumen von rund 3000 m^3 oder mehr sind somit erforderlich.
In der Frühzeit der Aviatik waren weder temperaturbeständige noch leichte und genügend feste Materialien für die Ballonhüllen verfügbar. Auch fehlten russarme, kompakte und gut regelbare Wärmequellen. Die Zeit war noch nicht reif für den uns heute vertrauten Heissluftballon.

Gasballon

Die Tragkraft bzw. der Auftrieb des Gasballons beruht auf dem gegenüber der Umgebungsluft wesentlich leichteren Traggas innerhalb der Ballonhülle. Wasserstoffgas mit einem spezifischen Gewicht von 0,09 kg pro m^3 oder Steinkohlengas (d. h. Leucht- oder Stadtgas) mit einem spezifischen Gewicht von 0.55 kg pro m^3 dienen oder dienten als Traggas. Der Gasballon wird durch die Abgabe von Ballast und das Ablassen von Traggas manövriert. Der Ballonfahrer bewirtschaftet auf seiner Fahrt den Gas- und Ballastvorrat mit grösstmöglicher Umsicht.
Durch die Umstellung der Gasversorgungen auf das als Traggas ungeeignete Erdgas fielen verschiedene Startplätze in Gaswerknähe weg. Neue Startplätze in der Nähe von Wasserstoffproduzenten mussten im Laufe der 1960er Jahre gesucht werden. Aufgrund des sehr leichten Traggases Wasserstoff sind heute Ballonvolumen von nur 1000 m^3 und Ballastvorräte von etwa 600 kg Sand üblich.

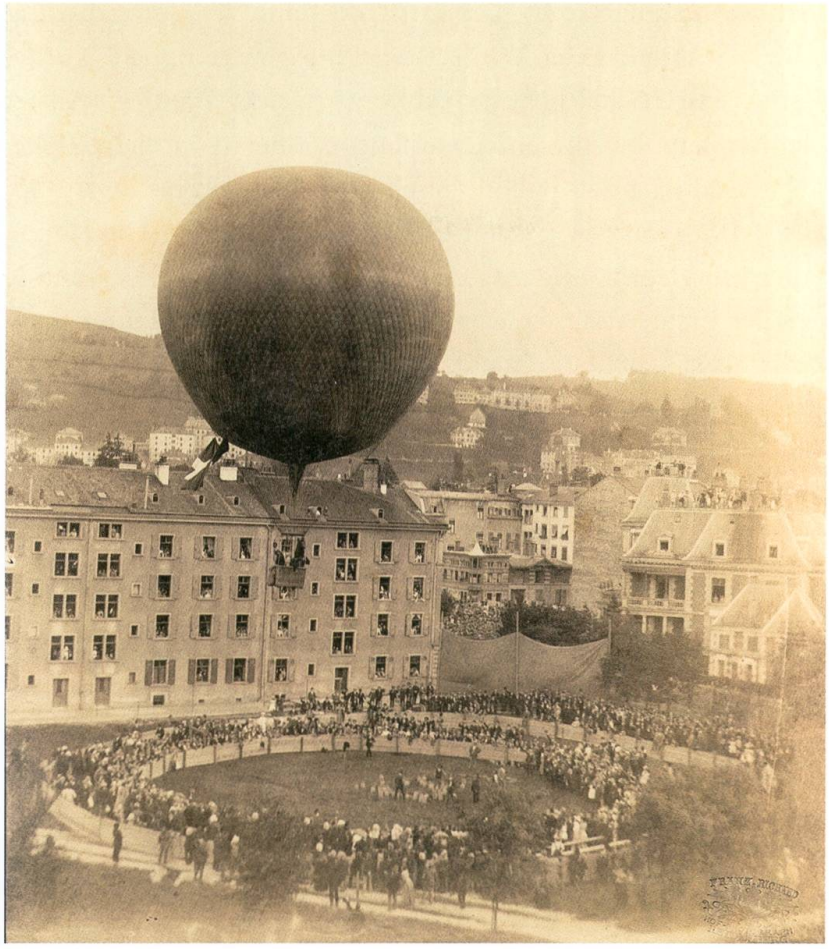
erstaunliche Popularität über Jahrzehnte vor allem der flugbegeisterten und experimentierfreudigen Jugend, die ihre spiritusbeheizten Papierballone im Frühjahr oder Herbst steigen liess und sich mit Distanzrekorden mass.

Eduard Schweizer alias Spelterini

Eduard Spelterini dürfte in der Schweiz zu den populärsten Aviatikern zählen. Was begründete wohl seine Popularität? Worin bestanden die Verdienste des Toggenburgers Eduard Schweizer von Bazenheid? Ein Blick in seine bewegte Biografie könnte einige Antworten geben.

Eduard Schweizer wurde am 2. Juni 1852 in Oberbazenheid geboren. 1860 wanderte seine Familie in die Region Como aus. Eduard besuchte sodann die Schulen der Stadt Lugano. Eine Zukunft als Sänger schien sich alsbald abzuzeichnen, denn seine Begabungen wiesen in diese Richtung. Vermutlich legte er sich den Künstlernamen Spelterini während seiner Ausbildung an den Konservatorien Mailand und Paris zu. In Paris nahm sein Schickal eine unerwartete Wende. Durch Zufall fand er den ersten und wohl wegweisenden Kontakt mit der Luftfahrt. Das prägende Erlebnis einer ersten Ballonfahrt war zugleich eine Weichenstellung grösster Tragweite. Spelterini bildete sich an der Luftfahrtakademie in Paris zum Aeronauten, also Ballonfahrer, aus. 1887 liess er seinen ersten eigenen Gasballon herstellen. 1500 m^3 fasste dieser Aerostat, den er «Urania» nannte.

Spelterini vermochte offenbar den kleinen Mann von der Strasse ebenso anzusprechen und zu begeistern wie Eliten aus Wirtschaft, Politik, Wissenschaft, Kultur oder Militär. Eine seltene Kombination aus sachkundigem Ballonfahrer, charmantem wie sprachgewandtem Schausteller und Gastgeber und nicht zuletzt kaufmännischer Begabung scheint Spelterinis Erfolgsrezept gewesen zu sein. Er agierte in einer Zeit des technisch-industriellen Aufbruchs und eines unbändigen Machbarkeitsglaubens. Die Liste der mitfahrenden Passagiere ist beachtlich und weist schillernde und angesehene Persönlichkeiten nach. Der Luftschiffpionier Ferdinand Graf von Zeppelin, der Geologe und herausragende Kenner der Alpenwelt, Professor Albert Heim, der Schriftsteller und Journalist Jakob Christoph Heer oder der St.Galler Oberst Hermann Schlatter gehörten beispielsweise zu den Gästen und Nutzniessern der Ballonfahrten. Der Freiballon diente damals als begehrte Experimentier- und Beobachtungsplattform für verschiedenste Disziplinen der Wissenschaft.



Der Ballonfahrer und Schausteller Spelterini hebt 1893 in St.Gallen ab. Foto: Museum Hochalpiner Freiballonsport.

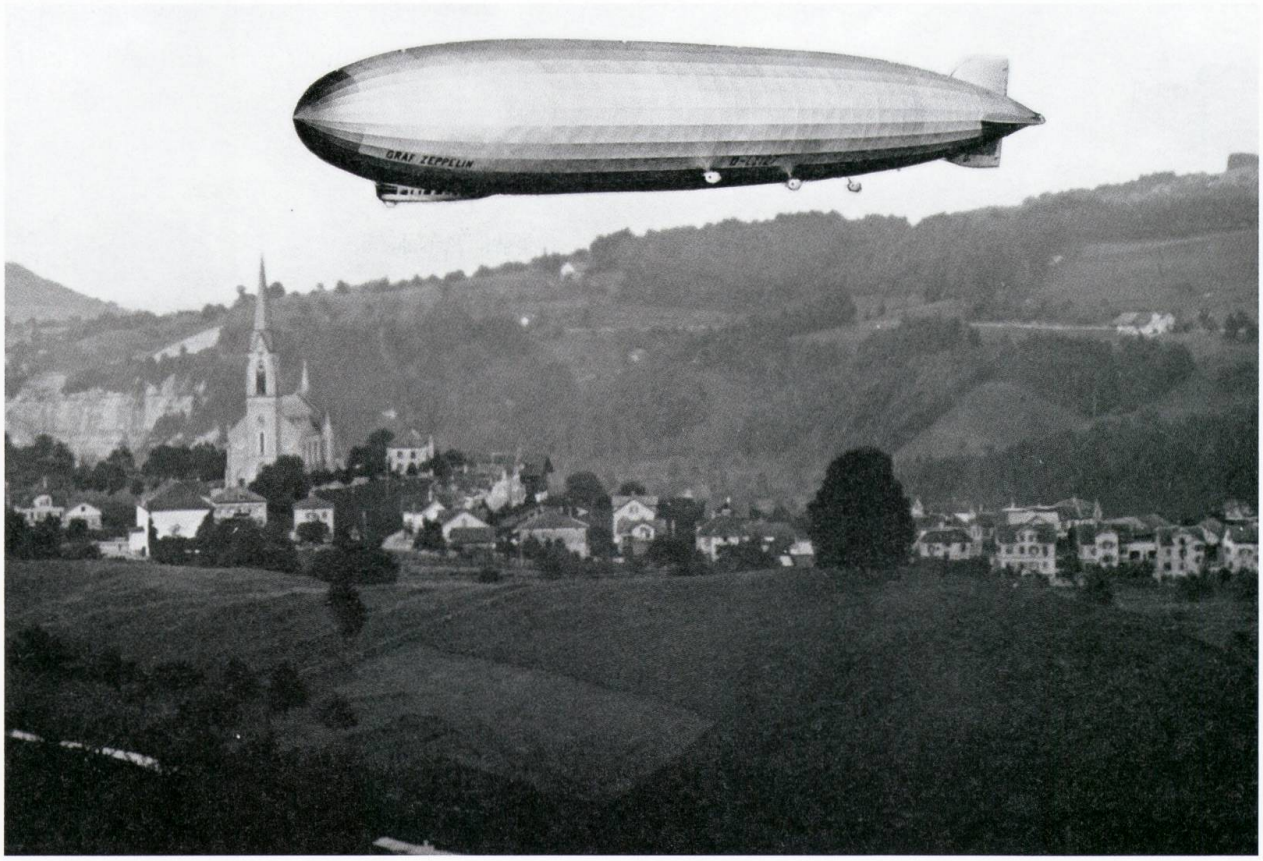
Für die Ballonfahrten kam damals Wasserstoffgas oder auch sogenanntes Stadtgas (Steinkohlengas) zum Einsatz. Die Nähe zu Gaswerken ermöglichte vergleichsweise kostengünstige Fahrten, bedingte aber meist einen Startplatz in Stadtnähe. Für Starts in alpinen oder ländlichen Regionen blieb also nur die Produktion von Wasserstoffgas am Startplatz selbst oder die Zufuhr von Wasserstoff mittels Druckflaschen. Beachtlich hohe Transport- und Produktionskosten mussten dabei bestritten werden. Spelterini bezahlte beispielsweise der Stadt Winterthur für acht Ballonfüllungen mit Stadtgas 1800 Franken, was etwa zwei Jahresgehältern eines Facharbeiters entsprach. Sehr viel Geld war mit im Spiel, der Kaufmann Spelterini musste sich bewähren.

Spelterini prägte einerseits die Wahrnehmung der Aviatik der Jahrhundertwende für eine breite Öffentlichkeit, machte als Pionier der Luftaufnahme die Welt aus der Vogelperspektive sichtbar und diente der technisch-wissenschftlichen sowie medizinischen Entwicklung. Seine aviatischen Leistungen bestanden hauptsächlich in wohlvorbereiteten Alpenüberquerungen. Am 3. Oktober 1898 gelang die erste Alpenüberquerung mit

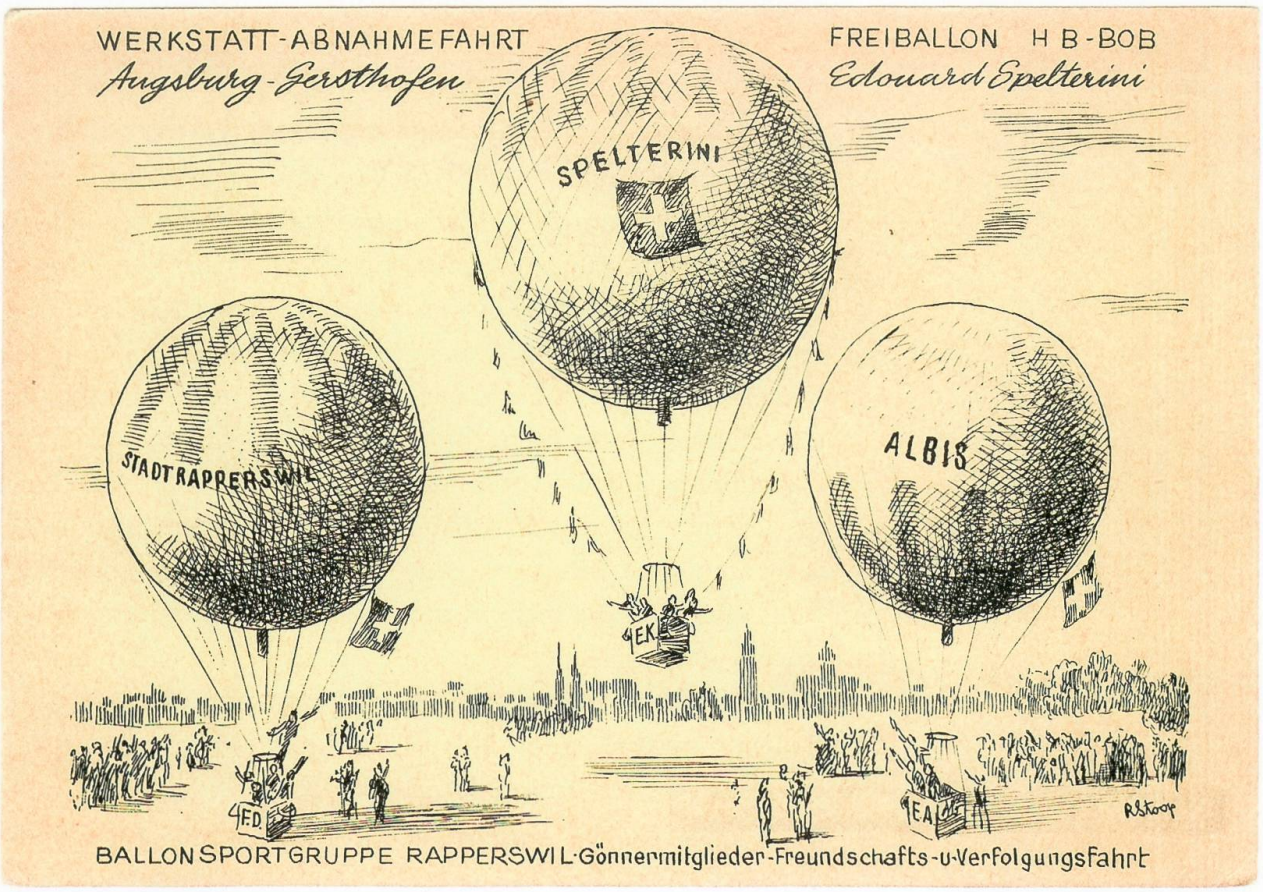
dem Freiballon «Wega». Die Fahrt, die dank der Unterstützung einiger wohlhabender Winterthurer Bürger ermöglicht wurde, war als wissenschaftliche Expedition ausgelegt. Professor Albert Heim spielte bei diesem Unterfangen eine wesentliche Rolle. Der Wind trug den Ballon vom Startplatz Sitten bis in die Gegend von Besançon. Spelterini erreichte dabei eine Gipfelhöhe von 6800 Metern.

Der Erste Weltkrieg erwies sich für den Ballonfahrer Spelterini als äusserst einschneidendes Ereignis. Der Motorflug entwickelte sich in rasantem Tempo und verdrängte den Freiballon weitgehend aus dem Feld der Nutzanwendungen. Man war nicht mehr auf die Launen der Winde angewiesen, man beherrschte

Start des Freiballons «Rigi» in Bazenheid. Foto: Gemeindearchiv Kirchberg.



Fotomontage zum Spelterini-Gedenkanlass vom Juni 1932. Foto: Gemeindearchiv Kirchberg.



1963 beschaffte die Ballonsportgruppe Rapperswil den Freiballon «Edouard Spelterini». Foto: Slg. A. Heer, Flawil.

nun die Luftfahrzeuge bezüglich Flughöhe und Flugroute. Fahrten mit dem Freiballon blieben fortan ein Privileg für den kleinen und zahlungskräftigen Kreis von Ballonfahrern. Spelterini stieg am 16. September 1926 zu seinem letzten Ballonflug auf. Der Startplatz lag damals beim Gaswerk Schlieren. Am 16. Juni 1931 starb Eduard Spelterini.

Die Wertschätzung, die Spelterini noch nach seinem Tod zuteil wurde, mag der denkwürdige Zeppelin-Überflug vom 30. Juni 1932 anlässlich der Gedenkfeierlichkeiten zum 80. Geburtstag in Bazenheid zeigen. Der Flug des LZ 127 «Graf Zeppelin» von Friedrichshafen nach Danzig wurde, um dem grossen Ballonfahrer Ehre zu erweisen, mit einem Abstecher nach Bazenheid ergänzt. Die Popularität Spelterinis blieb bis in die jüngste Zeit ungebrochen. Einen neuen Impuls verdankt Bazenheid dem legendären Altmeister der Ballonfahrer, Fred Dolder. Das 1968 in Bazenheid durchgeführte Veteranentreffen wurde für die beiden Einheimischen Alfred Nater und Silvan Osterwalder ein Schlüsselerlebnis zum Einstieg in den Ballonsport. Es war der Anfang für zwei äusserst erfolgreiche Ballonfahrer-Karrieren. Die beachtliche Reihe der Gedenk- und Ballonanlässe in Bazenheid sowie der Neigezug der SBB mit dem Namen «Eduard Spelterini» sind Zeugnisse für die neue Popularität von Spelterinis Erbe.

Motorflugzeuge – Boten des kommenden Luftverkehrs

Der Erste Weltkrieg entwickelte sich aufgrund der technischen Möglichkeiten in bislang unvorstellbaren Dimensionen. Auf die Beobachtungsflugzeuge folgten sehr bald Kampf- und Bombenflugzeuge. Zeppelin-Luftschiffe trugen den Krieg durch erste Langstrecken-Bombenangriffe weit ins Hinterland der Kriegsgegner. Wenn auch dem Luftkrieg vorerst noch kaum eine nennenswerte militärische Bedeutung zufiel, so brachte die Militäraviatik eine ungeahnte Dynamik in die Entwicklung der Luftfahrt. Die bereits 1916 durch die Firma Bühler in Uzwil aufgenommene Lizenzfertigung von Argus-Flugmotoren für Militärflugzeuge ist mehr als nur Episode. Denn damit wurden sowohl die respektablen technischen Fähigkeiten der heimischen Industrie als auch die der Militäraviatik zugemessene Bedeutung demonstriert. Die Faszination des Fliegens und der Glaube an die fast grenzenlosen technischen Möglichkeiten ergriffen sowohl technisch-wirtschaftliche Eliten als auch breite Bevölkerungskreise. Im Laufe der 1920er Jahre gewannen Flugvorstellungen, Flugtage oder Flugmeetings im ganzen Land die

Kunklers Flugzeug mit der Immatrikulation «CH-9» in Neu St.Johann. Foto: Slg. TML.

Gunst des Publikums. Faszination der Technik und ein Schuss Zirkusatmosphäre vermochten zu begeistern.

Der erste Flugtag im Toggenburg fand am Sonntag, 28. August 1921, in Neu St.Johann auf Initiative des Verkehrsvereins und des Unternehmers Eduard Meyer-Mayor statt. Einiges deutet übrigens darauf hin, dass dieser Flugtag ohne luftamtliche Bewilligung über die Bühne ging. Im Vorfeld dieses Ereignisses sinnierte der Redaktor des «Obertoggenburger Wochenblatts» ironisch und aus heutiger Sicht nahezu hellseherisch: «... Wie lange wird es wohl noch gehen bis man mit Flugmaschinen Trämmel aus dem ‹Perfiren› via ‹Buchholz› auf den Bahnhof Nesslau zum Verlad bringt und dadurch die B.T.B.-Aktien zu begehrtesten Börsenpapieren werden?» Aus einem weiteren Zeitungsbericht ist zu entnehmen, dass an jenem sonnigen Flugtag rund 2500 Zuschauer Henri Kunklers Passagierflüge beobachteten. Die Schwester von Eduard Meyer-Mayor kam in den Genuss des Flugerlebnisses. Das Flugzeug Kunklers, eine «Aviatik C.1.» mit Mercedes-Motor, stammte vermutlich aus Beständen der Deutschen Luftwaffe und konnte zwei Passagiere aufnehmen.

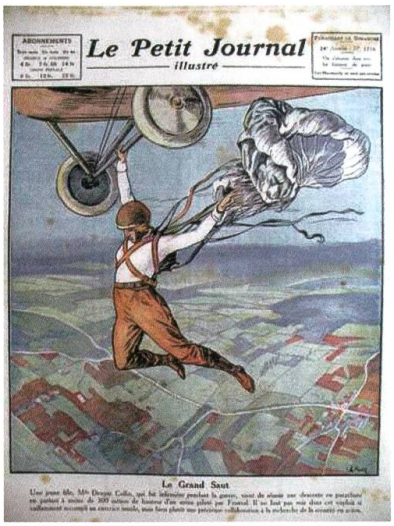
Der Wattwiler Industrielle Eduard Heberlein-Grob zählte ebenfalls mit zu den frühen Aviatik-Enthusiasten. War es Faszination der Technik, oder trieben ihn wirtschaftliche Überlegun-

Flugtag Wattwil
Sonntag den 12. August, nachmittags 3½ Uhr
(bei günstiger Witterung)
Startplatz Schomaten
Absprung mit Fallschirm
aus 500 Meter Höhe von
Frl. Denyse Collin, Paris
Pilot: Herr H. Kunkler, St. Gallen
Höhenschätzungs-Wettbewerb
Erwachsene Fr. 1.–, Schüler Fr. –.50, Passe-partout Fr. 3.–
632/1807
Verkehrsverein Wattwil.

Das Inserat aus dem «Toggenburger Boten» vom 12. August 1923.

gen und Visionen? Gewiss ist, dass sich Heberlein sehr früh als zahlender Passagier mit der Fliegerei auseinandersetzte. Heberleins erster Flug, datiert auf das Jahr 1919, begann in Rorschach mit einem von Charles Koepke pilotierten Wasserflugzeug und führte über den Säntis zurück auf den Bodensee zur Rorschacher Flugzeughalle. Heberlein setzte alles daran, die Fliegerei auch in Wattwil bekannt zu machen. Der für den Oktober 1921 angesagte erste Wattwiler Flugtag mit Fallschirmabsprung und Akrobatik wurde zwar vom Luftamt bewilligt, konnte aber wetterbedingt nicht durchgeführt werden. Am Sonntag, 12. August 1923 machte das Wetter endlich mit. Der Flugtag fand mit dem Piloten Henri Kunkler und der französischen Fallschirmspringerin Denyse Collin statt. Als Flugplatz wurde wiederum die Wiese von Schomatten zwischen Bahnlinie und Thur gewählt. Eduard Heberlein und sein Sohn Hermann gehörten anlässlich dieses Flugtags zu den Passagieren Kunklers.

Die Verbindung der Familie Heberlein mit der Luftfahrt wurde sodann geprägt durch die gemeinsamen aviatischen und alpinistischen Interessen mit Walter Mittelholzer. Als Schicksalsgemeinschaft erlebten Eduard Herberlein und sein Sohn Hermann zusammen mit dem Studenten Rudolf Heberlein eine Bruchlandung mit Walter Mittelholzer bei Coppet. Doch nichts konnte die Flugbegeisterung trüben. Rudolf Heberlein wurde 1947 Verwaltungsrat der Swissair und übernahm dann 1951 während einer unternehmerisch kritischen Zeit als VR-Präsident die Geschicke der stolzen schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft.



Zirkusatmosphäre pur: Denyse Collin in einer zeitgenössischen Darstellung. Foto: Slg. A. Heer, Flawil.

Nach den Schrecken des Zweiten Weltkriegs mit den zahllosen Bomber-Überflügen und mehreren Zwischenfällen über der Landschaft Toggenburg war in der Schweiz eine eigentliche Welle von Flugtagen zu verzeichnen. Offenbar sehnte man sich nach der Zivilaviatik und Motorengeräuschen, die nicht mit dem Bombenkrieg in Verbindung stehen konnten. Die Popularität der Anlässe und die der Luftfahrt entgegengebrachte Sympathie scheinen zeittypisch – und waren vielleicht auch Zeichen des Aufbruchs nach der kriegsbedingt aufgezwungenen Isolation. Passagierflüge mit dem legendären kurzstartfähigen Fieseler «Storch» HB-ARU in Kirchberg gehörten ebenso zum Bild wie die gleich in Serie abgehaltenen Wattwiler Flugtage. Nicht mehr Schomatten, sondern die Ebene in der Au zwischen den Bahnlinien und der Thur diente als Startplatz. Fallschirmsprünge, Kunstflug und Passagierflüge gehörten damals zum Programm. Ziemlich dreist gingen offenbar die Organisatoren des ersten

Der Chefpilot des Flugtags auf dem Nassenfeld Hans Goldinger vor seinem Flugzeug HB-OVO. Foto: Slg. H. Goldinger, Winkel.

Bestaunt und bewundert, der Fallschirmspringer Kari Niedermann auf dem Nassenfeld. Foto: Slg. H. Goldinger, Winkel.

Nachkriegs-Flugtags von 1947 vor. Das eidgenössische Luftamt bekam erst durch die Presse Wind vom bewilligungspflichtigen Flugtag. Eine deutliche Zurechtweisung an die Verantwortlichen der Motorfluggruppe Thurgau erfolgte postwendend. Dank diesem Briefwechsel sind immerhin einige interessante Daten zu den Passagierflügen vom 2. und 9. November 1947 überliefert: 26 Flüge mit der Stinson HB-TUR, 17 Flüge mit dem Piper HB-OGO und 6 Flüge mit dem Piper HB-ODE. Auch die Bütschwiler wollten 1949 ihren Flugtag zelebrieren, doch das Luftamt verweigerte die Bewilligung aufgrund des ungenügenden Flugfeldes. Der wohl unglaublichste Flugtag fand aber am 14. August 1949 auf dem Nassenfeld bei Mogelsberg statt. Passagierflüge, Fallschirmabsprünge und Kunstflug sorgten für ein beachtliches Publikumsinteresse. Die Chroniken berichten von 5000 Zuschauern auf dem Nassenfeld.

Die aviatische Normalität des 21. Jahrhunderts ist geprägt von der Verkehrsfliegerei sowie einer dicht genutzten hochkom-

Die legendäre, in den 1930er Jahren erbaute JU-52 war im Oktober 2010 über dem Toggenburg oder vielmehr zwischen den Churfirsten unterwegs. Foto: René Güttinger, Nesslau.

plexen Luftraumstruktur. Flugplanmässige morgendliche Anflüge über das Alttoggenburg und Abflüge von Zürich Kloten über den Navigationspunkt DEGES in Flawil sind längst Alltag. Last- und Rettungsflüge mit Helikoptern sind ebenso Routine geworden – und lassen die ironische Bemerkung des Redaktors aus dem Obertoggenburg zum ersten Flugtag in einem besonderen Licht erscheinen. Fast der Vergessenheit anheimgefallen sind die Trainingsflüge der tieffliegenden Militärjets und deren Jetlärm. Dieser Lärm, der übrigens meist als untrügliches Zeichen für gutes Wetter galt, ist äusserst selten geworden.

Luftsport und Leichtaviatik heute

Die moderne Freizeitgesellschaft hat eine fast unübersehbare Vielfalt von aviatischen Liebhabereien mit sich gebracht. Ein kurzer Blick hinter die Kulissen des BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) oder auf die Veranstaltungshinweise und Verbandsaktivitäten rund um die Leichtaviatik bestätigen diesen Eindruck. Amtsdeutsch wurden Gas- und Heissluftballone, Hängegleiter und Fallschirme sowie unbemannte Luftfahrzeuge als Teil der Leichtaviatik unter dem sperrigen Titel «Luftfahrzeuge besonderer Kategorien» zusammengefasst. In rasendem Tempo läuft die Entwicklung weiter und bescherte uns Drohnen, Speedflyer, Wing-Suits, kostengünstige und kompakte Navigationsgeräte

Episode Flugfeld Nassen

Aussenlandungen, sporadische Passagierflüge und Flugtage auf dem Nassenfeld sind nur noch wenigen in Erinnerung. Eine unwetterbedingte Notlandung des Piloten Hans Goldinger vom 14. Mai 1948 darf als Auslöser der aviatischen Nutzung des Nassenfeldes betrachtet werden. Im Oktober 1948 führte dort Goldinger mit seiner 4-plätzigen Fairchild-Maschine mehrere Passagierflüge durch. Als publikumswirksamer Höhepunkt gelten sodann die Flugtage vom 14. und 15. August 1949. Bis 1952 folgten auf dem Nassenfeld weitere Landungen durch Goldinger. Ein weiterer Flugtag wurde zwar 1952 geplant und bewilligt, fiel aber dem Wetterpech zum Opfer.
Hans Goldinger junor landete 1984 mit seiner Piper L-4 auf dem Nassenfeld, musste sich aber mit erheblichen fliegerischen Hürden auseinandersetzen. Seine letzten Trainingsflüge und Landungen auf dem Nassenfeld führte er 2012 durch. Fortschreitender Kiesabbau und neue Strassen machten die erhoffte Wiederholung des spektakulären Flugtags von 1949 definitiv unmöglich.

Nach der Landung von 1984 mit der HB-OXH auf dem Nassenfeld, gleich unter der Neckerstrasse. Foto: Slg. H. Goldinger, Winkel.

und anderes mehr. Neue, vielschichtige Konflikt- und Gefahrenpotentiale zeichnen sich ab und rufen nach zweckmässigen Regeln.

Über der Landschaft Toggenburg haben im Laufe der vergangenen 40 Jahre Ballonfahrer und Hängegleiter eine touristisch beachtliche Ausstrahlung gewonnen – und auch zur bewussten Auseinandersetzung mit der einmaligen Naturlandschaft Toggenburg und mit widersprüchlichen Interessen gezwungen. Nicht ohne Reiz bleibt ein Rückblick auf diese technisch-aviatische Entwicklung. Der Traum vom Fliegen scheint weite Kreise erfasst zu haben und lässt erstaunliche Parallelen zur aviatischen Frühzeit sichtbar werden.

Die Renaissance der «Montgolfieren» zeichnete sich früh ab. Erste zaghafte Versuche mit Heissluftballonen erfolgten

Der Heissluftballon Toggenburg über dem Altmann.
Foto: René Güttinger, Nesslau.

durch schweizerische Ballonfahrer unmittelbar vor und kurz nach dem Zweiten Weltkrieg. Eine aktenkundige Fahrt fand am 28. September 1948 mit dem Ballon HB-BIR statt und führte von Schlieren nach Wohlen im Seetal. Lange Zeit blieb es wieder ruhig um die «Montgolfieren» des 20. Jahrhunderts. Der kleine und exklusive Kreis der Ballonfahrer pflegte die aviatischen Leidenschaften weiterhin mit Gasballonen.

Die technische Entwicklung der 1960er Jahre schuf die Voraussetzungen für den Einsatz von modernen Heissluftballonen. Der Brennstoff Propan eignet sich dank der rauchfreien und leicht regelbaren Verbrennung vorzüglich für Heissluftballone. Das Hüllenmaterial Polyamid, populär als Nylon bekannt, erfüllte die Anforderungen bezüglich Temperaturbeständigkeit und mechanischer Festigkeit. Der schweizerische Protagonist und Förderer der Heissluftballonfahrt, Kurt Rünzi, demonstrierte am 7. September 1969 anlässlich der Einweihung der Alterssiedlung Alttoggenburg die Flugfähigkeit und Manövrierbarkeit seines Einsitzers HB-BOG. Dieser Ballon hatte ein noch bescheidenes Volumen von 850 m^3. Rünzi leitete in der Schweiz eine neue Ballonsportära ein, die breiteren Kreisen zugänglich wurde. Die flexible Handhabung der durch Form- und Farbgebung attraktiven Luftfahrzeuge trug zur grossen Popularität

Stimmungsbild von den 4. Internationalen Ballontagen im Toggenburg vom 21. September 2007.
Foto: René Güttinger, Nesslau.

Ballonglühen am Schwendisee im September 2009. Foto: René Güttinger, Nesslau.

Erinnerungen an die Frühzeit der Drachen aus dem Jahre 1973. Foto: Slg. K. Brunner.

und Verbreitung einer neuen Art der Ballonfahrerei bei. Das farbenfrohe Ballontreffen des Jahres 2002 in Bazenheid zum 150. Geburtstag von Eduard Spelterini wurde dominiert von Heissluftballonen.

Kunstfasern, moderne Leichtbaumaterialien und sogar die Raumfahrt beflügelten gleichzeitig noch weitere Disziplinen des Flugsports. Als flugbegeisterte Tüftler bauten die Gebrüder Brunner und W. Weiss einen Deltasegler und starteten damit 1971 in der Laad bei Nesslau. Alles, was damals als Bauvorlage zur Verfügung stand, war die Foto eines Drachens oder eben eines Deltaseglers aus den USA. Sie liessen nicht locker und suchten Kontakt zum NASA-Aerodynamiker und Drachenkonstrukteur Francis Rogallo. Die nachfolgenden Deltasegler entstanden 1972 nach den Konstruktionsplänen Rogallos. Ab 1976 flog Brunner sodann mit einem handelsüblichen Drachentyp «Flamingo» und erreichte bereits Höhen von 3000 Metern. Ab 1986 folgte ein eigentlicher Boom der Delta-Fliegerei, und bald zogen auch im Toggenburg die Deltapiloten auf der Suche nach günstigen Aufwinden ihre Bahnen. Die längst wieder abgebaute Startrampe auf dem Säntis ist vielleicht noch in Erinnerung geblieben.

Den recht sperrigen Delta-Hängegleitern folgten alsbald die Gleitschirme mit ihren erstaunlichen Flugeigenschaften, was Wendigkeit und Gleitverhalten betrifft. Fliegen, ein Sport für fast alle und für fast jedes Budget. Akzente verschoben sich im Flug, und die wesentlich handlicheren Gleitschirme verbreiteten sich im Laufe der 1990er Jahre rasant – und verdrängten zudem die Delta-Hängegleiter in das Segment einer Nischensportart. Vielschichtige Konflikte zeichneten sich alsbald ab und führten 1997 zur Gründung des Gleitschirmclubs Toggenburg (GCT). Der GCT nimmt einerseits die Interessen der Sportler wahr, wurde aber auch zum Ansprechpartner für Jäger, Landwirte und Naturschützer. Kompromisse durch Einschränkungen von Flugzeiten, Flugverbotszonen, Wildschutzgebiete und Mindestflughöhen und anderes mehr vermittelte der Gleitschirmclub Toggenburg. Strukturen erwiesen sich für die Individualsportart als zweckmässig. Derzeit werden durch den Klub drei Startplätze betrieben, nämlich Stockberg, Tanzboden/Stangenbord und Chäserrugg/Hinterrugg. Der Chalbersäntis hat sich als Startplatz bewährt, steht aber nicht unter der Obhut des GCT.

1986: ein Gleitschirm am Chäserrugg. Foto: Slg. P. Blaser.

Der Zusammenschluss der Gleitschirm-Enthusiasten unter dem Dach des Gleitschimclubs Toggenburg ist begleitet von beachtlichen fliegerischen Erfolgsgeschichten. Der Gewinner des

Die heutigen Gleitschirme lassen die rasante technische Entwicklung erahnen. Die Aufnahme entstand am 15. August 2009. Foto: Slg. P. Blaser.

«Cross Country Cup» (CCC), eines Streckenflug-Wettbewerbs, kam in den Jahren 2009, 2010 und 2011 aus den Reihen des GCT. Welche Distanzen per Gleitschirm aus dem Toggenburg zu bewältigen sind, mögen Flüge von Klubmitgliedern nach Meran oder bis zur Zugspitze zeigen. Das «Flugmeeting Stockberg» gehört seit 20 Jahren zu den Konstanten der einst losen Verbindung von Gleitschirmsportlern. Heute steht dieses Meeting für Kontinuität – nicht zuletzt für den Gleitschirmclub Toggenburg.

In jüngster Zeit betraten Extremsportler oder eben die Basejumper oder Vogelmenschen der Moderne mit ihren Wing-Suits die Arena. Die steil Richtung Süden abfallenden Felswände der Churfirsten entwickelten offenbar eine besondere Anziehungskraft für Hochrisiko-Sportler. Es gibt kein Zaudern oder Zurück – es bleibt nur die Chance, dass es gut geht.

Die Entwicklung der jüngeren Luftsportarten sollte für das obere Toggenburg in mehrfachem Sinne folgenreich werden. Der Lebensraum Toggenburg ist seit Generationen eng verbunden mit seiner touristischen Attraktivität. Exklusives Landschafts- oder Naturerlebnis, verbunden mit Gastronomie und Vielfalt der Angebote, wollen bewusst gepflegt sein, um letztlich auch der ansässigen Bevölkerung zu dienen. Moderne aviatische Sportarten, Flug- und Ballontage haben Einzug gehalten und

Luftpost der besonderen Art.
Slg. TML.

tragen den Namen Toggenburg weit über die Landschaft hinaus. Grenzen haben sich zugleich abgezeichnet, indem Nutzungskonflikte mit dem Tourismus selbst, besonders aber Konflikte mit der Tierwelt sichtbar wurden. Sensibilität und Wille zu sinnvollen Problemlösungen sind gefordert.

Die Ausprägungen der modernen Leichtaviatik blieben erfreulicherweise nicht ohne Folgen für innovative Toggenburger Textilprodukte. Nach der Aufnahme der Produktion technischer Textilien durch die Weberei Meyer-Mayor in Neu St.Johann im Jahre 1993 sorgten Erfolgsmeldungen der Spinnakersegel für Schlagzeilen: Americas-Cup-Gewinner dank High-Tech-Gewebe aus dem Toggenburg! Es wurde auch bald klar, dass hochfeste und extrem leichte Polyamidgewebe ebenfalls für Gas- oder Heissluftballone geeignet sein müssten. Eine unternehmerisch erwünschte Diversifizierung zeichnete sich ab und wurde umgesetzt. Mit einer gesunden Portion Bauernschläue gelang der Einstieg der Sparte MM-Technics in das Segment der Ballontextilien. Der praktische Nachweis der Tauglichkeit der Textilien aus dem Hause Meyer-Mayor gelang 2004 durch eine «grosse Reparatur» an einer bestehenden Ballonhülle.

Die traditionell enge Verbindung der Unternehmerfamilie mit der Tourismusförderung steht nun neu auch im Zusammenhang mit der Ballonfahrt. Meyer-Mayor als anerkannter Zulieferer von Ballontextilien: warum nicht attraktive Ballontage im Toggenburg als Aushängeschild? 2005 erfolgte die Gründung des Ballonclubs Toggenburg, der den Ballonsport im Toggenburg fördern und die Trägerschaft für die Internationalen Ballontage Toggenburg sicherstellen soll. Mit sehr gutem Erfolg, wie es sich bald zeigen sollte. Dass Mitglieder des Ballonclub Toggenburg, Kurt Frieden und Pascal Witprächtiger, mit dem Gasballon «MM-Technics» HB-QKF den Gordon-Bennett-Wettbewerb 2010 gewannen, darf wohl als Meilenstein einer Erfolgsgeschichte gewertet werden. Mit ihrer rund 3300 Kilometer langen Fahrt von Bristol nach Constanta am Schwarzen Meer stellten sie sowohl ihr Können als auch die Qualität des Materials unter Beweis.

«Gordon Bennett 2012» – eine Rückschau

Ebnat-Kappel wurde mit gutem Grund Startplatz für den 56. «Coupe Aéronautique Gordon Bennett». Nach dem ersten Ballon-Distanzwettbewerb im Jahr 1906 wurde es Tradition,

Trübes Wetter bei den Startvorbereitungen in Ebnat-Kappel. Foto: René Güttinger, Nesslau.

den Austragungsort des nächsten Wettbewerbs durch den Sieger festlegen zu lassen. Für das mit dem Ballonclub Toggenburg eng verbundene Siegerteam des Jahres 2010 galt es einen Austragungsort «Gordon Bennett 2012» zu finden. Im Toggenburg fand das Siegerteam 2010 offene Türen. Mit dem Startplatz Ebnat-Kappel bewarb sich der Ballonclub Toggenburg erfolgreich für die Austragung von «Gordon Bennett 2012». Der anspruchsvolle Anlass erforderte eine respektable Reihe von Aktivitäten oder Geschäftsbereichen wie: Administration, Infrastruktur, Sicherheit, Sponsoring, Teilnehmerbetreuung, Finanzen, Rahmenprogramm sowie Pressearbeit und Werbung. Die Trägerschaft übernahm der eigens für den achttägigen Grossanlass gegründete Verein Gordon Bennett 2012. Die Stegrüti-Wiese am westlichen Dorfrand von Ebnat-Kappel wurde als Startplatz bestimmt.

Die Bilanz zu «Gordon Bennett 2012» fällt trotz Wetterpech erfreulich aus. Der Wettbewerb der Ballonfahrer konnte unfallfrei und wohlorganisiert durchgeführt werden. Zahlreiche Begleitveranstaltungen, darunter auch eine Ausstellung über den Ballonpionier und Luftbildfotografen Eduard Spelterini, trugen zur Attraktivität des Anlasses bei. Wenn Ballonfahrer vom

Stimmungsvoll gestaltete sich der nächtliche Start.
Foto: René Güttinger, Nesslau.

bestorganisierten Anlass und aktiv Beteiligte von einer hervorragenden Zusammenarbeit mit Einheimischen und Behörden berichten, dann spricht das Bände. Dass der aviatische Querschnitt wetterbedingt nicht wie geplant angeboten werden konnte, ist wohl zu verschmerzen. Ungebrochen bleibt die Faszination des Fliegens.

Rangliste «Gordon Bennett 2012»

Rang	Team	Piloten	Ballon	Distanz ab Start
1	FRA_1	S. Rolland / V. Leys	F-PPGB	1620 km
2	SUI_1	K. Frieden / P. Witprächtiger	HB-QKF	1604 km
3	USA_2	A. Cayton / W. Manuel	N-526UP	1369 km
4	GER_3	W. Eimers / M. Zenge	D-OWBI	1305 km
5	RUS_1	L. Tyukhtyaev / S. Grishin	D-OTLI	1304 km
6	USA_3	M. Sullivan / Ch. White	N-707GH	1241 km
7	AUT_2	J. Scherzer / S. Wagner	D-OWBM	1185 km
8	GBR_1	D. Hempelman-Adams / S. Carey	G-CGOZ	850 km
9	GBR_2	Ch. Wood / J. Rose	D-OCFT	760 km
10	SUI_2	W. Mattenberger / M. Krebs	HB-QHP	689 km
11	FRA_2	B. Pelard / B. Peterle	F-PALL	685 km
12	AUT_1	G. Stuerzlinger / Th. Herndl	D-ORZL	684 km
13	SUI_3	W. Gschwendtner / F. Gerber	HB-QPJ	673 km
14	GER_2	T. Hora / V. Löschhorn	D-OSTZ	672 km
15	GER_1	H.O. Lausch / M. Lausch	D-OMFE	666 km
16	ESP_1	A. Gonzalez / A. Aguirre	EC-LKU	643 km
17	USA_1	P. Cuneo / B. Fricke	D-OWML	536 km

Chronologie der Aviatik

28.06.1893	bis 13.08.1893 neun Ballonstarts von Spelterini ab St.Gallen
27.08.1893	Spelterini landet bei Bazenheid mit dem Ballon «Urania»
31.03.1914	Zeppelin-Luftschiff Z VIII wird über Wattwil gesichtet
__.__.1916	Flugmotorenbau bei Gebr. Bühler Uzwil (Lizenzfertigung von Argus-Motoren)
__.__.1919	Fotoflüge der «Ad Astra Aero» über Wattwil
28.08.1921	Flugtag Neu St.Johann mit Pilot Kunkler
12.08.1923	Flugtag in Wattwil mit Pilot Kunkler und Fallschirmspringerin Collin
02.09.1929	Bruchlandung Militärflugzeug Potez 25 in Laufen bei Bütschwil
30.06.1932	Spelterini-Gedenken Bazenheid: Überflug des Luftschiffs «Graf Zeppelin»
31.06.1932	Spelterini-Gedenken Bazenheid: Festakt und Start des Ballons «Rigi»
07.11.1941	Bombennotabwurf der Royal Air Force (RAF) bei Jonschwil
09.11.1941	Landung Registrierballon bei Hemberg und Brand durch spielende Kinder
25.02.1944	Absturz Liberator (B-24) bei Kirchberg
16.03.1944	Absturz Fliegende Festung (B-17) bei Wildhaus
28.04.1944	Absturz Avro Lancaster der Royal Air Force beim Gräppelensee
27.05.1944	Absturz Mustang Jagdflugzeug (P-51) beim Winzenberg
21.07.1944	Absturz Liberator (B-24) bei den Silberplatten im Alpstein
18.03.1944	Bruchlandung Liberator (B-24) bei Dietschwil
02.11.1947	Passagierflugtag der AeCS-Motorfluggruppe Thurgau bei Wattwil
26.09.1948	Passagierflugtag mit einem Fieseler-Storch ab Hasenberg bei Kirchberg
14.11.1948	Passagierflugtag der Flugtaxi AG Davos und Akrobatik bei Wattwil
21.11.1948	Passagierflugtag der Flugtaxi AG Davos und Akrobatik bei Wattwil
14.08.1949	Flugtag mit Akrobatik im Nassenfeld bei Mogelsberg
03.09.1949	Passagierflugtag der Flugtaxi AG Davos und Akrobatik bei Wattwil
__.__.1951	Rudolf Heberlein wird VR-Präsident der Swissair
15.06.1952	Ballonstart «Helvetia» in Bazenheid zum 100. Geburtstag von Spelterini
30.10.1955	Absturz Piper-Flugzeug anlässlich eines Keuchhustenflugs bei Nesslau
12.02.1961	Absturz Trainingsflugzeug AT-16 bei Neu St.Johann
09.05.1961	Absturz Venom-Kampfjet bei Krummenau
19.06.1961	Patienten-Verlegungsflug Flawil–Kloten mit einem Piper-Flugzeug
__.__.1968	Veteranentreffen und erster Ballondoppelstart in Bazenheid mit Dolder

07.09.1969	Erster Heissluftballonstart in Bazenheid mit K. Rünzi
12.09.1970	Internationales Freiballontreffen in Bazenheid (11 Gasballone)
12.09.1970	Ballontaufe «Bazenheid» durch Fred Dolder
__.__.1971	Erstflug von K. Brunner mit selbstgebautem Deltasegler in der Laad
24.02.1971	Spelterini-Gedenktag in Bazenheid
__.__.1973	Erstflug mit Deltasegler ab Chäserrugg nach Walenstadt
26.05.1976	Gründung Delta Gemeinschaft Toggenburg (DGT)
27.01.1977	Ersttagsbrief des Ballonclubs Spelterini Bazenheid
__.01.1977	Gedenkaufstieg der Ballonfahrer Nater und Osterwalder
__.__.1982	Ballonstarts in Bazenheid
31.01.1996	Absturz des Helikopters HB-XOQ nahe Holzweidsattel bei Wattwil
22.03.1997	Gründung des Gleitschirmclub Toggenburg (GCT)
29.04.1997	Bruchlandung eines Helikopters in der Thur bei Schwarzenbach
14.10.1998	Absturz Pilatus-Trainingsflugzeug PC-9 bei Bichwil
01.06.2002	Spelterini-Gedenken Bazenheid mit Ballonstarts
16.08.2003	Helikopter-Löscheinsatz gegen Waldbrand am Goggeien
22.09.2004	1. Internationale Ballontage Toggenburg (ohne Start, da Wetterpech)
16.01.2005	Taufe eines ICN der SBB auf den Namen «Eduard Spelterini» in Biel
20.06.2005	Gründungsversammlung Ballonclub Toggenburg
22.09.2005	2. Internationale Ballontage Toggenburg
28.09.2006	3. Internationale Ballontage Toggenburg
21.09.2007	4. Internationale Ballontage Toggenburg
__.__.2008	erster Base-Jumper-Absprung mit einem «Wing-Suit» vom Chäserrugg
13.09.2008	5. Internationale Ballontage Toggenburg (ohne Start, da Wetterpech)
28.05.2009	spektakulärer Lastflug Brunnadern–St.Peterzell eines Kamov-Helikopters
24.09.2009	6. Internationale Ballontage Toggenburg
25.09.2010	«Gordon Bennet 2010»: Siegerballon HB-QFK «MM Technics»
05.06.2010	1. MM-Trophy (Starkenbach–Neu St.Johann)
21.04.2011	offizielle Ballontaufe HB-QFK «MM Technics»
04.06.2011	2. MM-Trophy (Starkenbach–Neu St.Johann) und Ballontaufe
09.09.2012	Jubiläum 20 Jahre Flugmeeting Stockberg (Delta- und Gleitschirmpiloten)
31.08.2012	bis 08.09.2012 «Gordon Bennett 2012» in Ebnat-Kappel
07.09.2012	3. MM-Trophy im Rahmen von «Gordon Bennett 2012»
05.09.2013	7. Internationale Ballontage Toggenburg

Literatur und Quellen

Bächtiger P.: Eduard Spelterini, Meister der Vogelperspektive. In: Toggenburger Annalen 1997.

Brotschi P.: Gebrochene Flügel, Alle Flugunfälle der Schweizer Flugwaffe. Zürich 2005.

Degen H.R.: Eduard Spelterini 1852–1931. In: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik, Meilen 1996.

Grieder K.: Zeppeline, Giganten der Lüfte. Zürich 1971.

Heberlein H.: Eduard Heberlein-Grob (1874–1957). In: Toggenburger Annalen 1976.

Heberlein H.: Aus der Pionierzeit der Zivilluftfahrt, Walter Mittelholzer und Eduard Heberlein. In: Der Toggenburger Nov./Dez.1972.

Huber E.: Landungen und Abstürze fremder Flugzeuge im Toggenburg. In: Toggenburger Heimatkalender 1947.

Obrist W.: 25 Jahre Ballonsportgruppe Rapperswil. Rapperswil 1983.

Red.: Der St. Galler Flugpionier Henri Kunkler. In: Toggenburger Heimat-Jahrbuch 1952.

Red.: Jubiläumsfeier Eduard Spelterini in Bazenheid. In: Toggenburger Heimat-Jahrbuch 1953.

Red.: 125 Jahre Ballonpionier Eduard Spelterini. In: Alttoggenburger/Toggenburger Volksblatt vom Freitag, 28. Januar 1977.

Rünzi K.: Abenteuer Heissluftballon. Belp 2001.

Santschi E.T.: Spelterini zum 100. Geburtstag. In: Toggenburger Heimat Jahrbuch 1952.

Schlatter H.: Eine Privatstunde bei Kapitän Spelterini, 16. Juli 1893. St.Gallen 1893.

Stadler H. Hrsg.: Eduard Spelterini und das Spektakel der Bilder. Zürich 2010.

Stapfer H.H., Künzle G.: Strangers in a Strange Land. Carrollton 1992.

Wertvolle Auskünfte und Anregungen verdanke ich den folgenden Herren: P. Blaser, K. Brunner, R. Forrer, H. Goldinger, M. Kalberer, E. Ledergerber, A. Meyer, M. Meyer, H. Naef, H. U. Scherrer, G. Signer, L. Sutter. Das Schweizerische Bundesarchiv (BAR), das Toggenburger Museum Lichtensteig (TML) und die Kantonsbibliothek Vadiana dienten als wichtige Quellen.