

Das Rorschacher Flugjahr

Autor(en): **Niederer, Hermann**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rorschacher Neujahrsblatt**

Band (Jahr): **11 (1921)**

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-947190>

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.

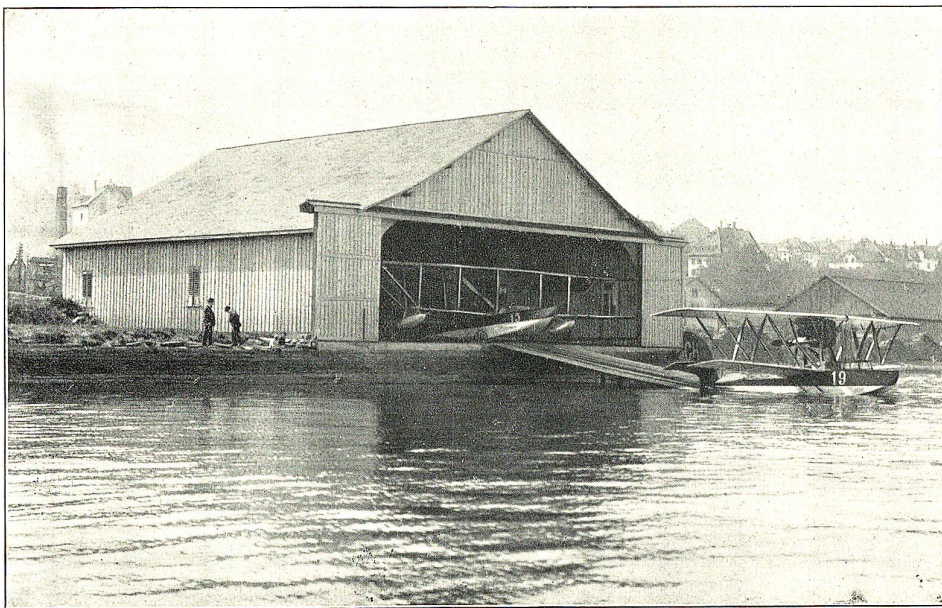
Das Rorschacher Flugjahr

Von Hermann Niederer.



Mit den Maikäfern hat das Rorschacher Flugjahr nichts zu tun, aber seinen ständigen Flugverkehrsdienst hat Rorschach im Jahr 1920 erhalten. Der kam freilich nicht nur so von heute auf morgen und wurde ihm nicht auf dem Präsentierteller angeboten. Er ist das Werk privater und behördlicher Initiative und ziel-

eine Pressemeldung die Gründung einer Gesellschaft für Lufttourismus mit vorgesehenen Betriebsstationen in Genf, Lausanne, Luzern, Thun oder Interlaken und Zürich bekannt wurde. Durch ein Schreiben an Herrn Oberleutnant Bider tendierte der Stadtrat dahin, dass auch die Bodenseegegend mit einer Betriebsstation berücksichtigt werden möchte, wozu sich Rorschach



Rorschach als Flugstation: Hangar mit 2 Wasserflugzeugen.

Phot. J. Storck-Baum.

bewusster, tatkräftiger Förderung dessen, was uns für die immer noch bestehenden Hemmungen des Bahn- und Seeverkehrs wenigstens teilweise entschädigen kann. Als man sah, dass unser seenreiches Schweizerland den natürlichen Vorbedingungen für einen geordneten Wasserflugzeugverkehr in hohem Masse entsprach, wurde man natürlich auch am Bodenseegebiete aufmerksam. „In Wasser und Luft liegt Rorschachs Zukunft“, dachten die zum Glück nie aussterbenden unentwegten Optimisten und machten sich gleich an die Realisierung ihrer verheissungsvollen Pläne.

Die Geschichte unserer Fliegerei reicht schon ins Jahr 1919 zurück. Wie man einem im Januar 1920 vom Stadtrat dem Gemeinderat vorgelegten Gutachten entnehmen kann, beschäftigte die Frage der Errichtung einer Flugstation in Rorschach den Stadtrat erstmals im Juni des genannten Jahres, als durch

weitaus am besten eignen würde. Die nachfolgenden schriftlichen und mündlichen Unterhandlungen mit der inzwischen entstandenen «Ad Astra, Schweiz. Luftverkehrs A. G., Zürich» ergaben die Bereitwilligkeit der Gesellschaft, den Luftverkehr auch auf die Bodenseegegend auszudehnen. Man zeigte sich einer Flugstation in Rorschach geneigt, sofern die Gemeinde sich verpflichtete, die Erstellung eines Schuppens für zwei Wasserflugzeuge auf ihre Kosten zu übernehmen. Von einem regelmässigen Verkehr zwischen den einzelnen Landesgegenden wurde noch Umgang genommen; handelte es sich doch zunächst darum, das Publikum durch Passagierflüge an verschiedenen Orten an das Neue zu gewöhnen und sein Vertrauen in das neue Verkehrsmittel zu festigen.

Das Kreditbegehren für einen Flugzeugschuppen im Betrage von 25000 Fr. fand bei den Stadtvätern volles Verständnis. Es wurde dann freilich Sommer,

bis man plötzlich auf dem dem See abgerungenen äussersten Osten des Stadtgebietes so etwas wie eine Scheune oder einen Lagerschuppen sich erheben sah. Man nennt mir ein par Zahlen: Länge 22 m, Breite 19 m, Firsthöhe 11 m. Heute lässt sich sagen, dass mit dieser Flughalle nach System Thurnherr in Zürich samt der technischen Innenausstattung, die schrittweise noch vervollkommenet wird, der Flugverkehr am schweizerischen Bodenseegefade den ersten Stützpunkt erhalten hat. Nach der zwischen der Schweiz und Deutschland abgeschlossenen und am 20. September 1920 in Kraft getretenen Konvention betr. Regelung des Luftverkehrs wird Rorschach als einer der schweizerischen *Zollflughäfen* bezeichnet.

Bevor der Schuppen da war, hatte indes Rorschach schon sein erstes *Schaufliegen* an einem schönen Maiensontag. — Wenige Tage vorher war der Gemeinnützige und Verkehrsverein an seiner Hauptversammlung über die Abhaltung des Flugtages schlüssig geworden, dann musste man auch mit der «Ad Astra» ins Einvernehmen kommen und in drei Tagen die ganze Attraktion mit allem was drum und dran hing samt einem Blumentag für die Ferienkolonie organisieren — da zweifle einer noch an der berühmten schweizerischen Fixigkeit im Festarrangement. — Als die

evangelischen Glocken den Vormittagsgottesdienst ausläuteten, erschien zum ersten Mal über Rorschach Oberleutnant Frick's doppelgeflügelter Riesenfalter am Himmel, kreiste über dem Wasser und legte sich gehorsam am Seepark zur Ruhe. Bald wurde die dortige Anlage zur Tribüne, der Herr Stadtmann ging als einer der ersten Fahrgäste in Würdigung des neuen Verkehrsmittels mit dem guten Beispiel voran und vergass in den erhabenen Regionen für ein Weilchen Verschmelzungs-, Bahnhof- und Steuer-sorgen. Ihm folgten andere; das Propellergesurr drang noch in die verschwiegenen Räume der Druckerei, als der Zeitungsreporter schon wieder von einer andern Aktualität in Beschlag genommen

worden war: man zählte nämlich den 16. Mai, das Telephon meldete die Schicksalsziffern von der Völkerbundsabstimmung.

Ein zweiter Flugtag folgte am 29. August zur Eröffnung der fertigen Halle. Da trat auch schon der Fortschritt im Flugzeugbau in Erscheinung; hatte sich am ersten Flugtag der Passagier noch Schutzkappe und Mantel anlegen lassen müssen, so fielen diese etwas abschreckenden Vorbereitungen nun

weg; man setzte sich so wie man kam und stand ins geschlossene Kabinenboot gleich wie man ohne weitere Umstände in den Zug steigt, und kein Atemdruck verriet die ungeheure Wucht, mit der man sich in den Luftraum bohrte. Tragisch berührte uns zwei Tage nach diesem Schaufliegen die Meldung, dass Flieger Berthea, der am 27. August mit dem ersten Flugzeug in unserer Halle Einzug gehalten hatte, nachher aber nach Zürich zurückgereist war, durch eine gewagte Evolution über dem Zürichsee die Herrschaft über die Maschine verloren und sein Grab in den Wellen gefunden hatte.

Im September übernahm Herr Charles Koepke die Leitung der Flugstation. Es ist sein Verdienst und darf hier wohl festgehalten werden, dass er durch persönliche Initiative, stete Dienstbereitschaft, gewinnende Umgangsform und in verständnisvollem Hand

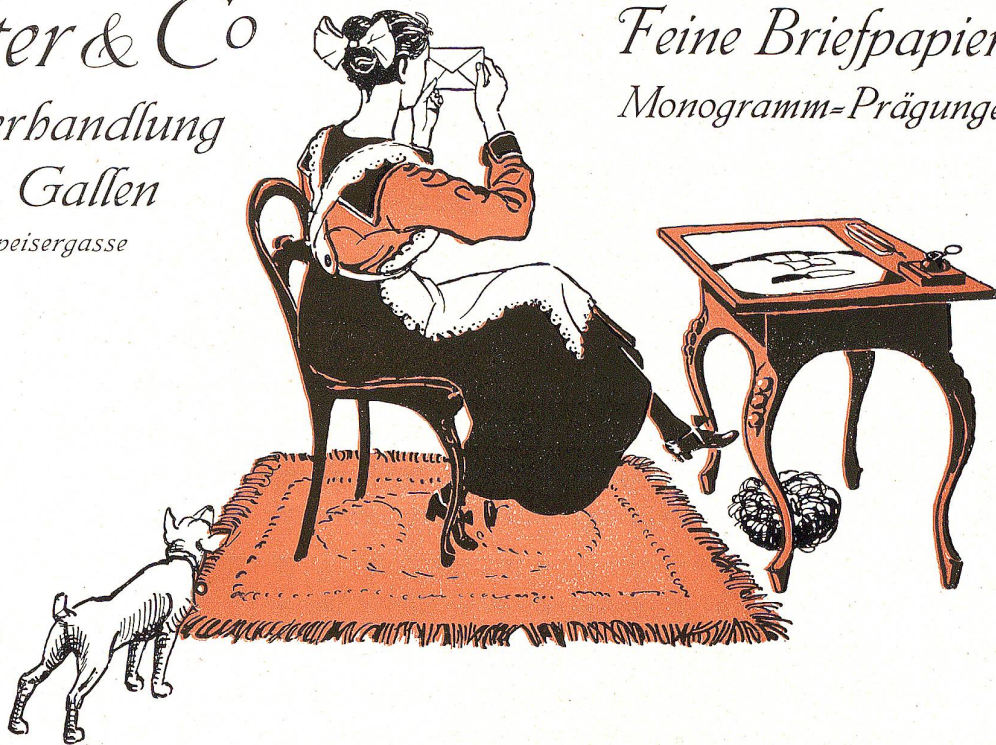
in Handarbeiten mit den örtlichen Organen die Station in kontinuierlichem Betrieb gehalten und ihren Namen über lokale und regionale Grenzen getragen hat.

Der Clou des Flugjahres war das grosse Fliegersteldichein vom 17. Oktober. Das Flugverkehrskomitee setzte diesmal das höchste auf *einen* Wurf; die schweizerische Militäraviatik wurde zu Ehren gezogen; freigebige Auslosung von Gratisflügen sollte das Lob der Flugfahrten ins Land hinaus tragen; man präparierte sich für Massenbesuch, und die wenig beneidenswerten Hauptarrangeure mussten über den Vorbereitungen acht Tage lang schier in Permanenz tagen. Und doch wäre die ganze Geschichte am Ende fast ins Wasser gefallen. Wie am

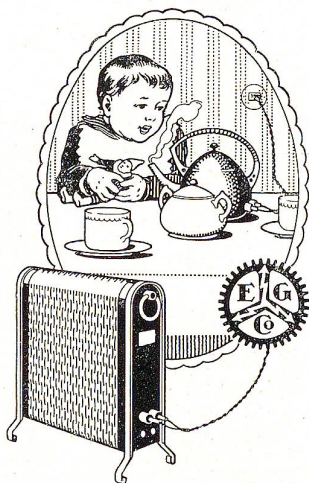


Flugstation Rorschach. Flugmaschine über dem Hafen.
Phot. Labhart.

Ritter & Co
Papierhandlung
St. Gallen
Speisergasse



Feine Briefpapiere
Monogramm-Prägungen

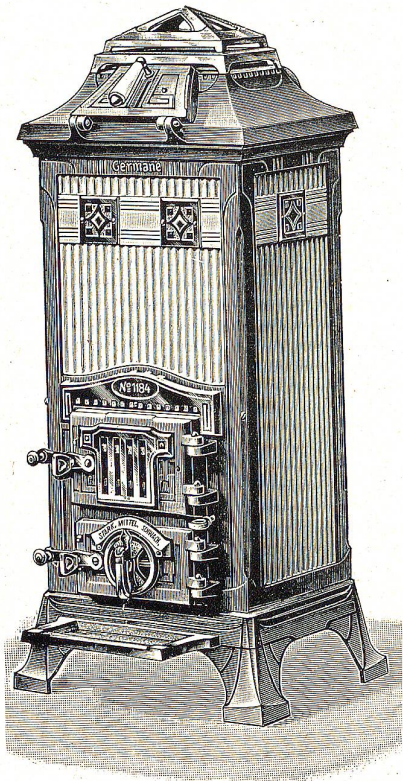


Filiale
in
RORSCHACH
Heidenerstrasse 12
Telephon 35

Elektrische
Beleuchtungs-, Kraft-
und Schwachstrom-Anlagen

Beleuchtungskörper und Apparate
in solider und gediegener Ausführung

E. Grossenbacher & Co
Elektrische Unternehmungen
St. Gallen



Debrunner & Cie.

St. Gallen Eisenhandlung Weinfelden

Marktgasse 15/17. Hinterlauben 8/10a. Lagerhaus Haggen-Bruggen

Telegramm-Adresse: „Eisen“ St. Gallen. Telephon 371

Praktische Geschenks=Artikel:

Buttermaschinen

Blumenkrippen

Schirmständer

Geldkassetten

Fleischhackmaschinen

Bügeleisen

Flaschenchränke **Ia Werkzeuge** Gartengeräte etc.

Sämtliche Wintersport=Artikel

Haushalt=
maschinen

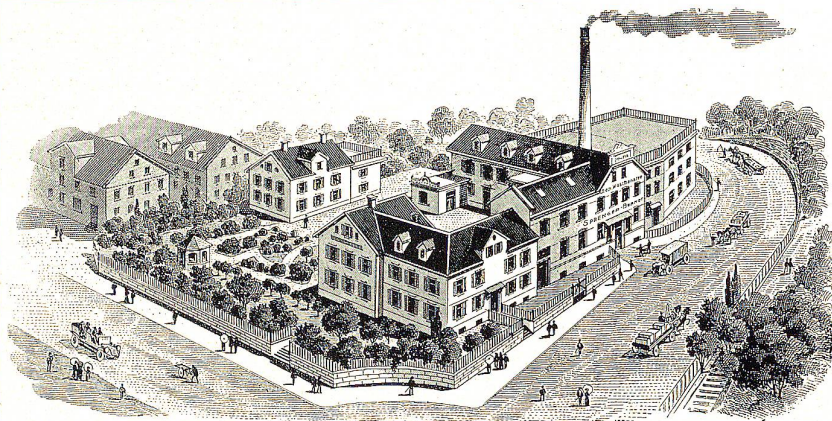
Dauerbrandöfen

Gußkoch=
geschirre

E. Sprenger=Bernet / St. Gallen

Filiale Rorschach, Trischlistraße 23

Telephon
St. Gallen
No. 632



Telephon
Rorschach
No. 178

Chemische Garderoben=Reinigung / Appretur
Dekatur / Kleider=Färberei

10. Oktober Publikum und Kommitierte hoffend und harrend nach der lieben Sonne fast die Häse ausreckten, dieweil der Nebel höhnisch vom Rossbüchel herunter zusah, wollen wir nicht mehr des nähern rekapitulieren. Der 17. Oktober machte dann alles wieder gut. Mit Wasserflugzeugen flogen die Piloten Koepke und Frick, indes sieben Landflugzeuge von Dübendorf Zehntausenden von Zuschauern die Leistungen der Militäraviatik vor Augen führten. Unvergesslich bleiben vor allem die Kunstflüge der beiden Piloten Lieutenant Zimmermann und Häberli, sowie das Geschwadermanöver unter Oberlieutenant

immer wieder fast Unfassbare zwingt den Blick nach oben. Man will wissen, woher die Reise kommt, wohin sie geht. Es ist wie wenn der Flügelschlag der Zeit uns staubgeborne Wesen berührte. Die für alles Neue und Grosse empfängliche und begeisterungsfähige Jugend aber zeigt dir, wie tief die neue Erscheinung sich in ihr Bewusstsein eingepägt hat: es «propellert» auf allen Strassen, und in allen möglichen primitivsten und ingeniosesten Konstruktionen kleiner Hände äussert sich der Trieb der Nachahmung und der Wunsch, dass Natur und Geisteswelt auch ihnen ihre Tore öffnen.



Flugstation Rorschach. Höhenaufnahme von W. Mittelholzer in St. Gallen.

Stamm als Chef und den Lieutenants Bärtsch und Muhr, Adj.-Unteroff. Schädler und Wachtm. Moser als Piloten. Der 17. Oktober wird als der erste ostschweizerische Empfangs- und Ehrentag der schweizerischen Aviatik bei den kühnen Pionieren der Luft in gutem Andenken, in der Geschichte des Rorschacher Flugwesens aber als Markstein der Entwicklung verzeichnet bleiben.

So ist der traditionelle st. gallische Seehafen bereits auch zu seinem Ruf als Luftfahrzeughafen gekommen. Wir sind zwar noch nicht so weit wie jene an der Bahnlinie wohnenden Leute, die die vorbeidonnernden Züge aus Gewohnheit nicht mehr hören. Wenn der schienenlose Express plötzlich über unsern Dächern hinrast, löst sich automatisch die stärkste Arbeitsspannung, und das Staunen über das

Wie sich doch die Zeiten ändern! Während unsereins noch auf der Schulbank die Sage von Dädalus und Ikarus las — das war in den Neunzigerjahren — machte Lilienthal seine ersten unbeholfenen Versuche mit dem Gleitflugapparat. Der Durchschnittsmensch dachte, auch ihm werde wie dem jungen Ikarus die Sonne schon noch die Flügel versengen. Man schüttelte den Kopf über die Narren, die mit der festen Erde nicht mehr zufrieden waren und sich mit der hergebrachten Ordnung nicht abfanden, wonach die Luft den Vögeln und sonst niemandem gehörte. Etwas später tauchten häufiger die Namen Wright und Zeppelin auf, als Verkörperung zweier ganz verschiedener Methoden der Lufferoberung, dort der Aerodynamik und hier der Aerostatik. Die letztgenannte, die Bewegung der gasgefüllten

Hülle durch die Luftschraube, das war wenigstens noch ein für bescheidenes Schulwissen fassbares Problem, aber den hüllenlosen schweren Gegenstand im leichten Element der Luft zum Schweben zu bringen, also gewissermassen der ungeheuren Anziehungskraft der Erde einen Sieg der Luft abzutrotzen, das konnte doch nur den kühnsten Geistern einfallen.

Nun beherbergt unsere Flughalle zwei solcher Wunderwerke des rastlos schaffenden Menschengeistes. Im Prinzip erscheint alles daran einfach und selbstverständlich, heute könnte es jeder selbst erfinden, wenn's nicht schon erfunden wäre. Aber du denkst an all die Opfer, die es gekostet hat, bis die Maschine so wurde, wie sie jetzt da ist. Nur eine Reminiszenz: am 23. September 1920 waren es gerade zehn Jahre, seitdem Chavez seine erste Alpenüberquerung tragisch mit einem Todessturz endete.

Gewiss, heute noch mischt sich in die Anerkennung des besondern Vorzuges dieses Verkehrsmittels, der Schnelligkeit, das Misstrauen in die Verlässlichkeit. Nicht ohne Scheu betrifft der Mensch das Reich der Natur, wo ihm bisher der Zutritt verwehrt geblieben ist. Land und Meer haben ihre genau bekannten Grenzen, aufwärts aber geht's in's Raum- und Wesenlose.

Unten kann man sich immer noch an irgend etwas halten, oben greift man ins Leere. So muss sich der Mensch ans Neuartige gewöhnen und zum Erhabenen Vertrauen fassen.

Dass ich Vertrauen gefasst habe, bereue ich nicht. Der zweite Rorschacher Flugtag ward mir dank einer rühmensewerten pressefreundlichen Anwendung des Flugplatzkomitees und dank der sichern Führung durch Herrn Pilot Frick zum festlichen Ereignis. Freilich, auf dem Flugplatz herrschte sonst nicht gerade Feststimmung. Der Flieger war mit grosser Verspätung eingetroffen, das Publikum machte gelangweilte, das Komitee finstere Gesichter, der Himmel war bedeckt, die Wirtschaft leer, der Kassier starrte verlegen auf seine Truhe und nur die Musik kämpfte

unentwegt für gute Laune. Aber der erste Propagandaflug rettete die Situation wieder. Mit zwei Gefährten stieg ich in die Kabine. Das Flugzeug dreht sich seewärts; ich wende mich einen Augenblick zurück nach dem hinter uns durch ein Fensterchen sichtbaren Piloten; sein Blick aber schweift hinaus ins Weite. Rrrrr — rast plötzlich der Propeller herum, man hört sein eigen Wort nicht mehr, rechts schräg vor mir sehe ich durch's Fenster den aufschäumenden

Gischt; wir brechen wie auf einem Torpedoboot durch die Wogen. Plötzlich liegt das Wasser unter uns, ein paar Meter, haustief, turmtief — man hat den Uebergang vom Wasser in die Luft gar nicht gespürt. Mein Nebenmann stösst mich an, ich sehe nach links und gewahre die Gegend westlich des Kornhauses, davor der Dampfer mit Kurs nach Romanshorn. Da wir uns in der gleichen Richtung bewegen, scheint er stillzustehen, nur die Wasserfurchen, die er hinter sich reißt, verrät seinen Lauf. Wir aber eilen voraus, die Goldach zieht sich wie ein schnurgerades, glitzerndes Band zum See herunter. Horn nimmt sich klein aus wie ein Fischerdörfchen am Meer. Weiter dreht sich das Fahrzeug nach Süden. Rechts unten die Oelfabrik. Die Steinschlucht dehnt sich wie ein dunkler Streifen im Gelände; aus den Matten hebt sich weiss die Strasse



Flugstation Rorschach: Flugmaschine über Rorschach.
Phot. Labhart.

nach St. Gallen heraus. Ueber das helle Häusermeer St. Gallens schweift der Blick hinein ins Fürstenland. Tübach und Goldach sind mir, weil links liegend, verborgen, dafür grüsst der Möttelischlossweiher wie ein Spiegelein herauf. Wir folgen dem Rossbüchelkamm von der „Höhe“ bis zum „Fünfländerblick“. „Mein grünes Heimatleben, wie tauchst du mir empor!“ ihr Wiesen, Wälder und zerstreuten Siedelungen um den Kaien! wie ein Buch liegt das Vorderland aufgeschlagen. Hinten ragen die Säntisvorberge (der Säntis selber steckt im Wolkenmantel), die Tiroler Alpen stehen da wie eine Wand. Da — plötzlich verstummt der Motor — der Apparat neigt sich nach vorn, es geht sachte abwärts! Aber kein Gefühl der Unsicherheit oder des Schwankens, langsam nähert

sich die Erdoberfläche wieder. Freilich Thal, Rheineck, Staad liegen noch tief, tief unten. Das Blau des Sees lacht wieder herauf, der Motor setzt wieder ein. Und nun wendet sich der Apparat nochmals westwärts der Berglehne entlang, dass Rorschach in wenig hundert Meter Tiefe überblickt werden kann. Einmal eine richtige Vogelschau einer Stadt, in der sie sich viel grossartiger präsentiert, als sie in Wirklichkeit ist. Höhere und tiefere Stadtteile scheinen wie auf einer Ebene ausgebreitet zu liegen. Mit dem Blick von irgend einem Aussichtspunkt am Rorschacherberg ist dieses Bild nicht zu vergleichen. Wie als Modell geschnitten stehen die geraden Häuserzeilen in Parade, die evangelische Kirche wie ein Schloss, der Jugendkirchturm wie eine Nadel, braunrote Dächervierecke, grüne Anlagen, die Gondeln auf dem See als winzige Tupfen, daneben ein paar Segel in glitzerndem Weiss. Wieder geht es seewärts, bei einer neuen Kurve neigt sich der Apparat etwas gar energisch auf die Seite — das ist der einzige Moment, wo mich der Gedanke durchzuckt:

was gibts da? — aber sanft gleiten wir weiter, der See kommt herauf, weisser Gischt zeigt an, dass wir wieder schwimmen. — —

Die Feder hat diese Eindrücke nur mühsam und unvollkommen der Erinnerung abgerungen. Vor dem Erhabenen verflüchtigen sich die Worte. Und es war doch nur ein Viertelstundenflug! Welch ein Gefühl muss es erst sein, im unnahbaren Revier des Adlers den Majestäten der Alpenwelt gegenüberzutreten oder wie jene Militärpiloten am Flugtag des 17. Oktobers im blizenden Schein der Sonne, der Erde so fern und dem Himmel so nah, sich zu tummeln, als wäre man nicht Mensch in zerbrechlicher Maschine, sondern in der Luft und für die Luft geboren.

Der Dichter pries die Wolken als Segler der Lüfte; wir folgen nun ihren Spuren, ewig hinauf und vorwärts, um endlich doch wieder am Punkte anzugelangen, von dem ein Pionier des Luftraums schrieb, dass er nirgends so wie dort oben den Abstand empfunden habe zwischen der kleinen Erde und dem, der das Grenzenlose in seiner Hand hält.



Blick auf Rorschach von der Goldachmündung aus.

Phot. Labhart.

C. F. MEYER: MEIN JAHR

*Nicht vom letzten Schlittengloise
Bis zum neuen Flockentraum
Zähl' ich auf der Lebensreise
Den erfüllten Jahrestraum.*

*Nicht vom ersten frischen Singen,
Das im Wald geboren ist,
Bis die Zweige wieder klingen,
Dauert mir die Jahresfrist.*

*Von der Kelter nicht zur Kelter
Dreht sich mir des Jahres Schwung,
Nein, in Flammen werd' ich älter
Und in Flammen wieder jung.*

*Von dem ersten Blitze heuer,
Der aus dunkler Wolke sprang,*

*Bis zu neuem Himmelsfeuer
Rechn' ich meinen Jahresgang.*

H. Bischofberger / Jos. Moser's Nachfolger / Rorschach
 Spezial-Geschäft für moderne Herren- und Knaben-Hüte

Liqueure «Suisse»

Cherry Brandy	Curaçao
Apricot Brandy	Crème de Kirsch
Peach Brandy	Bananen
Maraschino	Half and Half etc.

Spezialität
 einer der ältesten Liqueurfabriken der Schweiz.
 Erstklassiges Erzeugnis, in Qualität und Feinheit
 jeglichen Import-Marken ebenbürtig.

Rieser's Eier-Cognac «Excelsior»

unübertroffene Qualität. Nur aus frischen Eiern und
 feinstem Destillat hergestellt.

General-Vertrieb für den Kanton St. Gallen:
Carl Regius, Rorschach

J. JESENEGG
 Atelier für feine Herrenschneiderei
 Ecke Signal-Kirchstrasse
 Rorschach

MUSIKHAUS ALFRED SEEGER ST. GALLEN THEATERPLATZ / TELEPHON



Violen, Lauten, Gitarren, Mandolinen,
 Bogen u. Etuis, Saiten etc./Harmoniums,
 Flügel, Pianos, Handharfen, Musikalien
 Spezial-Atelier

Carl Studerus-Stürm

Rorschach — Thurgauerstrasse
Spenglerei und Installationen
 mechanische Kupferschmiede
 Blech- und Holzzementbedachungen, Wasch- und
 Badeeinrichtungen, Kochgeschirre in Kupfer, Email
 und Aluminium. Prima Verzinnung.
 Mechanische Reparaturwerkstätte

Prompte Bedienung. / Coulaute Preise. / Telephon 261

**JEDES GUTE BUCH
 JEDE GUTE ZEITSCHRIFT /
 JEDES FEINE KUNSTBLATT**

finden Sie vorrätig oder beziehen es schnellstens durch die
 Buchhandlung der evang. Gesellschaft
 Katharinengasse 21 St. Gallen Depot der St. Galler
 Telephon 1656 Bibelgesellschaft
 Buchhandlung — Papeterie — Kunsthandlung