Zeitschrift: Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mitteland

Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau

Band: 35 (1992)

Artikel: Wie Carl Ingold von Röthenbach 1914 den Dauerflugweltrekord aufstellte

Autor: Ingold, Denis

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1071722

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: 05.12.2025

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

WIE CARL INGOLD VON RÖTHENBACH 1914 DEN DAUERFLUGWELTREKORD AUFSTELLTE

DENIS INGOLD

Der Name Ingold wird bereits 1450 in Röthenbach erwähnt. Am Ende des 16. Jahrhunderts «wimmelte es buchstäblich von Trägern dieses Namens» in diesem zur Kirchgemeinde Herzogenbuchsee gehörenden Dorf (vgl. «Durs Ingold von Heimenhausen, Wagner in Hartmannsweiler», Jb. des Oberaargaus, 1984, S. 87 f.). In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zog Jakob Ingold (1843–1908), Sohn des Hans-Jakob Ingold und der Barbara Christen, in das Oberelsass, wo er die aus Breitenbach im Münstertal gebürtige Anne-Marie Hummel heiratete. Er liess sich später in Dornach bei Mülhausen nieder. Das Mülhauser Adressenbuch von 1896 erwähnt Jakob, Bauunternehmer, Gottfried, Zimmermeister, Emil, Schreinermeister, und Jakob, Architekt, die alle im selben Hause, Lutterbachstrasse Nr. 54, wohnten. Zur selben Familie gehörte Carl Ingold, geboren am 19. Januar 1880 in Colmar, später Kaufmann in Mülhausen-Dornach. Um 1923 wohnte er an derselben Adresse wie die Unternehmer Emil und Jakob Ingold und handelte laut Adressenbuch mit Asphalt. Bereits vor dem Ersten Weltkrieg war er als Flieger berühmt geworden. Über seine Hauptleistung kurz vor dem Ausbruch des Krieges berichtet er selber in einem Artikel, welchen H. Francis Ingold von Morschwiller-le-Bas, ein Urenkel des oben erwähnten Jakob, mitgeteilt hat.

Mein Dauerflug Mülhausen i. E.–Mühlhausen-Th., Naumburg–Riesa–Kottbus–Forst–München in 16 Stunden 20 Minuten

«Angeregt durch die neue Ausschreibung der National-Flugspende für das Jahr 1914, liess die Automobil- & Aviatik-A. G. Mülhausen/Elsass eine normale Militärmaschine mit 100-PS-Mercedes-Motor und Integral-

Schraube für einen längeren Dauerflug herrichten. An Benzin, Öl, Proviant usw. betrug die Nutzlast annähernd 750 kg.

Durch die günstige Wetterlage veranlasst, liess ich meinen Apparat für den 7. Februar startbereit machen. Noch bei Dunkelheit wurde derselbe aus dem Schuppen gebracht und nach einigen kurzen Vorbereitungen, wie Versiegeln der Barografen, Verstauen des Proviants und einem kurzen Probelauf des wie immer einwandfrei arbeitenden, braven Mercedes, verliess ich 7.35 vorm. den Boden des Habsheimer Flugfeldes. Die Maschine stieg trotz der schweren Belastung ausgezeichnet, so dass ich schon nach einer Runde genügend Höhe erreicht hatte, um den Platz in nordöstlicher Richtung verlassen zu können.

Die ersten zwei Stunden, in denen ich mich in ca. 1000 m Höhe befand, liessen starke Zweifel in mir aufkommen, ob der Flug von langer Dauer sein würde. Starke Böen beunruhigten meine Maschine und erforderten meine ganze Aufmerksamkeit. Allmählich bekam ich ruhigere Fahrt. Meine Absicht war, über Köln Hannover zu erreichen, dort zu wenden und zurück nach Mülhausen/Elsass zu fliegen. Für diese Strecke war ich mit Kartenmaterial ausgerüstet. Nach dreistündiger flotter Fahrt, ich schätze die Geschwindigkeit auf ca. 150 km p. Std., kam ich in dichten Bodennebel, in dem ich 1½ Stunden weiterflog und der mir sogleich die Aussicht nach unten hin benahm. In der Annahme, den Rhein rechts von mir zu haben, bog ich ab, um den Strom entlang nach Köln zu fliegen, doch durch die Abtrift, die der Südwest-Wind verursachte, geschah es, dass ich den Rhein während des Fluges durch den Nebel schon überflogen hatte.

Nachdem es wieder hell geworden, versuchte ich vergeblich festzustellen, in welcher Gegend ich mich befand; da jedoch keine Anhaltspunkte zu erkennen waren, flog ich kurz entschlossen nach dem Kompass in nordöstlicher Richtung, den Wind im Rücken, um eine der Ausschreibung der Nationalflugspende entsprechende genügende Entfernung vom Aufstiegsorte zu bekommen.

Um 3:35 Uhr machte ich dann rechts um und flog in südwestlicher Richtung, um event. nach meiner Schätzung, den Rhein und meinen Aufstiegsort wieder zu erreichen. Bei Eintritt der Dunkelheit schaltete ich meine Beleuchtungsanlage ein, die mich jedoch in kurzer Zeit schon im Stich liess, so dass mir eine Kontrolle der an Bord befindlichen Messinstrumente unmöglich war. Doch war mittlerweile der Mond aufgestiegen, und indem ich zeitweise eine Kurve beschrieb, benutzte ich sein Licht zur Beleuchtung

Plakat «Flugmeeting Luzern 1914». Künstler unbekannt. Aus der Plakatsammlung des Verkehrshauses der Schweiz, Luzern.

meiner Instrumente. Nach vier Stunden wundervoller Fahrt durch die vom Mond beschienene Landschaft tauchte plötzlich ein Gebirge vor mir auf, welches mich durch seine Zerrissenheit und Höhe – befand ich mich doch selbst in 2000 m Höhe – stutzig machte. Nach zweistündiger schaurig schöner Fahrt in ca. 3000 m Höhe, an den steil in die Höhe ragenden Bergriesen entlang, sichtete ich in der Ferne rechts von mir ein Lichtmeer, das auf die Nähe einer grossen Stadt deutete, und da ich noch nicht beabsichtigte, meinen Flug abzubrechen – ich hatte noch für ca. 2 Stunden Betriebsstoff an Bord – flog ich weiter, doch bald umfing mich dichter Nebel, so dass ich es vorzog, dem Lichtmeer wieder zuzusteuern und zu landen.

In 2500 m Höhe begann ich im Gleitfluge niederzugehen, noch ungewiss, ob ich ein passendes Gelände finden würde. Allmählich wurde die Erdoberfläche deutlicher, ich erblickte einen Streifen Landes, der scheinbar zu einer Landung geeignet war. Kurz entschlossen steuerte ich darauf zu und sah in dem Streifen weisse Linien, die mich darauf schliessen liessen, dass ich einen Acker, dessen Furchen mit Schnee gefüllt waren, vor mir hatte. Ich drehte nun meine Maschine zur Längsrichtung der Furchen und tastete mich mit laufendem Motor zu Boden. Ein leichter Stoss, ein kurzes Rollen des Apparates, und ich war wieder mit der Erde vereinigt nach einer Trennung von ungefähr 16 Stunden 20 Minuten.

Meine Landung hatte niemand bemerkt, so dass ich mich nach kurzem Warten entschloss, mich zu erkundigen, wo ich mich befand. Auf der Landstrasse traf ich mit Herrn Fabrikdirektor Seissner zusammen, von dem ich erfuhr, dass ich bei Fürstenried-München gelandet war, und der mir in liebenswürdiger Weise meine Landung bestätigte.

Nach kurzer Ruhe beabsichtigte ich, meinen Aufstiegsort Mülhausen/Elsass auf dem Luftwege wieder zu erreichen, jedoch ein Start auf dem Acker war nicht möglich, so dass ich meine brave Maschine mit Hilfe eines Dienstmannes und dem Chauffeur eines in München requirierten Taxameters abmontierte und dem Spediteur zum Versand übergab.

Meldekarten, die ich zur Kontrolle meiner Flugstrecke in bestimmten Zeitabschnitten über Städten abwarf, wurden in Mülhausen, Thüringen Riesa, Torgau, Kottbus und Forst-Lausitz gefunden. Lediglich die Abtrift durch den Südwest-Wind bewirkte, dass ich meinen Kurs nicht innehalten konnte.

Meine Nahrung während des 16½stündigen Fluges bestand in flüssiger Schokolade, starker Fleischbrühe in Thermosflaschen, Äpfeln und Kola-

Landung in Basel: Carl Ingold mit einem Schauspieler des Stadttheaters.

pastillen. Ich war in einer derartig guten Verfassung, dass auch ein Flug von 24stündiger Dauer wohl kaum an meinem Wohlbefinden etwas geändert hätte. Zum grössten Teile verdanke ich jedoch meine gute Verfassung der leichten Steuerbarkeit der brillanten Aviatikmaschine.»

Carl Ingold,
Rixheim bei Mülhausen i. Elsass

Carl Ingold hatte bereits am 13. September 1913 in einer Flugschule, welche die Aviatik-Gesellschaft in Habsheim (zwischen Mülhausen und Basel) eröffnet hatte, seinen Führerschein gemacht. Nach seiner Grosstat arbeitete er als Chefpilot in Freiburg und bei Leipzig (D) und nahm an vielen Flugveranstaltungen in Deutschland, Österreich und in der Schweiz («insbesondere in Luzern, wo er sehr bekannt und beliebt war») teil. Er prüfte etwa 2000 Flugzeuge und zählte am Ende des Krieges ungefähr 3000 Flugstunden. Als er am 20. Februar 1956 in Pfastatt bei Mülhausen starb, war er Ehrenpräsident des oberelsässischen Aero-Clubs und «Commissaire de l'Aéro-Club de France». Sein Name steht unter den Namen vieler anderer Berühmtheiten sowohl in dem neuesten «Dictionnaire de Biographie Française» als in dem «Nouveau Dictionnaire de Biographie Alsacienne». Als ehemaliger Schweizer Staatsangehöriger (bis 1911. Siehe aber das Luzerner Plakat vom 5. Juli 1914!) dürfte man ihn auch zu den berühmten Schweizern unserer Zeit zählen.

Quellen:

Denis Ingold und Christian Wolff, «Ingold Charles», in: Nouveau dictionnaire de biographie alsacienne, no 18, S. 1751 f

Zeitungsausschnitte, mitgeteilt von H. Francis Ingold.