

Zeitschrift: Oberberger Blätter
Herausgeber: Genossenschaft Oberberg
Band: - (2006-2007)

Artikel: Gossau und die frühe Fliegerei
Autor: Ittensohn, Oliver / Gersbach, Martina
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-946624>

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: 14.12.2025

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

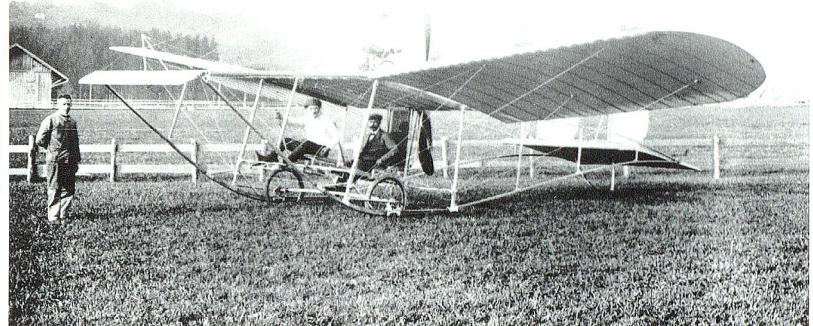
GOSSAU UND DIE FRÜHE FLIEGEREI

OLIVER ITTENSOHN UND
MARTINA GERSBACH

Ein eigentliches Zentrum der Fliegerei war Gossau nie, aber die geographische Nähe des «Flugplatzes» im St.Galler Breitfeld brachte es mit sich, dass die Fürstenländer Metropole schon zu den Zeiten der Flugpioniere in den Jahren nach 1910 immer wieder überflogen wurde. Das Erscheinen von fliegenden Maschinen am Himmel war für die Menschen von damals etwas völlig Neues, und entsprechend gross war auch das Interesse der Gossauerinnen und Gossauer an den waghalsigen frühen Fliegern und am neuen «Verkehrsmittel», das es damals aber eigentlich noch nicht war. Nach einer allgemeinen Einleitung in die Zeit der frühen Fliegerei rückt die Gemeinde Gossau in den Mittelpunkt, mit dem St.Galler Henri Kunkler, der auf dem Gossauer Fussballplatz, damals noch an der Bachstrasse, sein Fluggefäß zusammenstellte, mit Militärfliegern und Zepplin-Linien über Gossau sowie mit einem jungen Gossauer, der gerne zu den bewunderten Flugpionieren gehören wollte, die in jener Zeit so etwas wie «Star»-Status genossen.

DIE FRÜHE FLIEGEREI

Der Traum vom Fliegen ist so alt wie die Menschheit selbst. Schon in der Antike schrieb Ovid in seinen Metamorphosen von Dädalos und Ikarus, denen es gelang, mit Flügeln aus Wachs von der Insel des Minotaurus zu entkommen. Vorbild war die Natur, die mit ihrer grossen Vielfalt an Vögeln



Das Fluggefäß «Welsche Taube» des St.Galler Flugpioniers Henri Kunkler auf dem Breitfeld zwischen Gossau und St.Gallen. Mit dieser Maschine überflog er 1913 erstmals St.Gallen und Gossau.

und Insekten das Fliegen ständig vor Augen führte und den wissbegierigen Menschen herausforderte, es ihr gleich zu tun. Der erste Schweizer, der diesen Versuch wagen sollte, war Jakob Degen, Druckfachmann und Uhrmacher aus Oberwil im Kanton Baselland. Er befasste sich schon in seiner Jugend intensiv mit dem Problem des Menschenfluges. Dazu untersuchte er mit Hingabe die Flugarten von Vögeln und Insekten, um analog einen Schlagflügel-Apparat zu schaffen. Im Jahre 1807 stellte er einen solchen zum ersten Mal im grossen Saal der Universität Wien einer breiten Öffentlichkeit vor. Mit Hilfe von Muskelkraft und zwei Flügeln von je 6.5 Metern Spannweite gelang es ihm, in 30 Sekunden mit 25 Flügelschlägen 15 Meter an Höhe zu gewinnen, bevor er wieder

sanft zur Erde niederschwebte. Er führte weitere Experimente im Freien durch und kombinierte sein Fluggerät mit einem kleinen Ballon, um länger in der Luft bleiben zu können. Doch war mit dieser Konstruktion noch immer keine Lenkbarkeit möglich und alle Flüge verliefen zwangsweise planlos und unsteuerbar.

Fast hundert Jahre später baute der Basler Arnold Böcklin eine erste steuerbare Flugmaschine. Mit Hilfe des Berliners Otto Lilienthal war die Konstruktion eines Doppeldeckers mit sowohl Seiten- wie Höhensteuer möglich. Zu erfolgreichen Flugversuchen kam es jedoch nie. Bemerkenswerterweise sollten, basierend auf diesem Fluggerät, später den Brüdern Wilbur und Orville Wright die entscheidenden ersten Gleitflüge gelingen.

*Die Gebrüder Dufaux
aus Genf 1900 bis 1909*

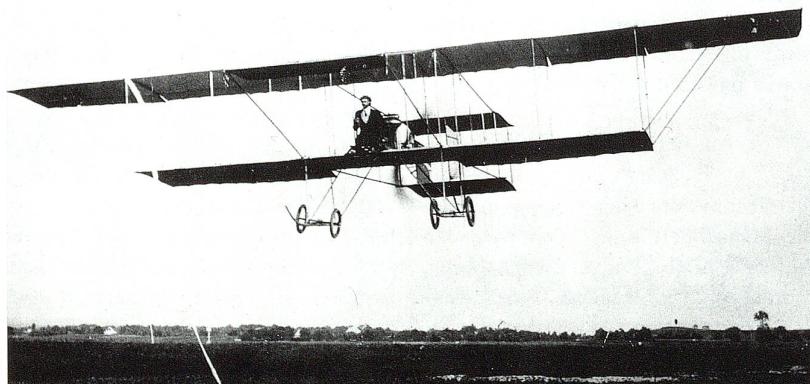
All diese Projekte waren jedoch nicht über erste Schritte und Experimente hinausgekommen. Erst den Genfer Brüdern Henri und Armand Dufaux gelang die Umsetzung von der Theorie zur erfolgreichen Praxis. Im Jahre 1900 bauten sie ihren ersten Benzinhilfsmotor für Fahrräder, aus dem später das geschätzte Leichtmotorrad «Motosacoche» wurde. Gestärkt und ermutigt durch diese frühen Erfolge wandten sie sich schnell der Fliegerei zu und setzten ihre Erfahrung mit Motoren in der Aviatik um. Sie vertraten die Ansicht, dass ein Fluggerät vertikal zu starten habe, bevor es sich horizontal weiter bewegen könne. Ganz im Stile eines heutigen Helikopters bauten sie ein 17,5 kg schweres Fluggerät, das aus zwei gegenläufigen Rotoren bestand und durch die Leistung eines 3,5 PS starken Benzimotors in die Luft gehoben wurde. Der Einsatz eines Motors war völlig neuartig, da bisher alle Flugversuche entweder mit Hilfe von Startrampen oder mit menschlicher Kraft erprobt worden waren. Allerdings endete der erste Versuch im Jahre 1909 mit einem Bruch. Doch liessen sich die Gebrüder Dufaux davon keineswegs entmutigen, sondern konstruierten eine ganze Anzahl weiterer Fluggeräte. Im Juli 1910 schliesslich schrieben sie sich für den von der Firma Perrot Duval gestifteten Preis von 5000 Franken für die erste Überquerung des Genfersees ein. Dazu bauten sie einen 50 PS starken Motor und füllten den ganzen Bauch des Fliegers mit «Schweineblasen»,

um im Notfall eine Wasserlandung möglich zu machen. Am 28. August 1909 um 4.35 Uhr morgens hob der Flieger ab, mit Armand Dufaux am Steuer. Die Überquerung des Genfersees verlief keineswegs ohne Zwischenfälle: So geriet der Doppeldecker plötzlich in einen Luftwirbel und wäre beinahe senkrecht ins Wasser gestürzt. Erst im letzten Moment gelang es dem Piloten, den Flieger wieder unter seine Kontrolle zu bringen. Kaum war dies geschafft, trat das nächste Problem auf. Armand hatte vergessen, seine Schutzbrille mitzunehmen. Da aber der schnelle Fahrtwind die leicht zerstörbare Windschutzscheibe längst durchbrochen hatte, spritzten ihm ununterbrochen heisse Öltropfen, die der Motor absonderte, ins Gesicht. Dazu liess die Kraft des Motors langsam nach und der Flieger verlor rasend schnell an Höhe. Mit Müh und Not überquerte Armand jedoch die Ziellinie und erreichte kaum zwei Meter über dem Boden den Landeplatz. In 56 Minuten und

5 Sekunden hatte er die 66 Kilometer über den See zurückgelegt. Dies war nicht nur der längste Flug eines Schweizer Flugzeugs auf Schweizer Boden, sondern zugleich der längste Flug über Wasser, der bis dahin jemals gelungen war.

*Eduard Spelterini überquert
mit seinem Ballon die Alpen*

Trotz dieses Erfolgs der Gebrüder Dufaux in der Aviatik blieb der Ballonflug, also das Prinzip «leichter als Luft», weiterhin primäre Disziplin der jungen Luftfahrt. Der Aufstieg eines Ballons bei Volksfesten und Jahrmarkten galt um 1900 nach wie vor als grosse Sensation. Der im Toggenburg geborene Eduard Spelterini (1852–1931; mit gebürtigem Namen Eduard Schweizer) führte unzählige Ballonaufstiege durch, bei denen er immer häufiger auch Passagiere mitnahm. Zu seinen besonderen Leistungen zählen die vielen vollständigen Alpenüberquerungen, auf denen



Henri Kunkler mit seinem Fluggefäß kurz vor der Landung.

ihn oftmals Wissenschaftler begleiteten und er sich selbst als Luftphotograph betätigte. Doch seine Flüge blieben nicht auf die Schweiz begrenzt, sondern führten ihn vor allem ins Ausland, so zum Beispiel nach Deutschland, Österreich, Belgien, Dänemark und sogar bis nach Ägypten und Südafrika. Für diese teuren Reisen liess er sich durch seine Passagiere entsprechend entlöhnern; in diesem Sinne darf er auch als erster Berufsluftfahrer der Schweiz bezeichnet werden.

*Die Ballonkompanie der
Schweizer Armee 1900 bis 1937*

Der grosse Erfolg von Spelterinis Ballonfahrten erweckte schnell das Interesse der Schweizer Armee. Bereits im Jahre 1900 wurde die erste Ballonkompanie unter der Leitung von Oberst Theodor Schaeck gegründet. Sie sollte der gegnerischen Artilleriefeuer-Beobachtung dienen und wurde, etwa bei Manövern, mit grossem Erfolg eingesetzt. Bald umfasste sie mehr als 600 Mann. Oberst Schaeck betätigte sich auch im zivilen Bereich und gründete den «Schweizerischen Aero-Club», den ersten Verein zur Förderung der Luftfahrt. Zweck dieser Organisation war das Studium der Luftfahrt in all ihren Formen wie auch der Meteorologie. Zu Beginn noch streng auf den Ballonflug beschränkt, weitete sich ihr Interesse bald auch auf die Aviatik aus. Nur kurze Zeit später wurde ebenfalls versucht, die Luftschiiffahrt kommerziell zu betreiben. Die Genossenschaft «Aero-Luzern» organisierte Rundflüge über den Vierwaldstättersee mit ge-

mieteten deutschen und französischen Luftschiffen. In total 121 Flügen wurden gesamthaft 441 Passagiere befördert. Ein geschäftlicher Erfolg blieb dem Unternehmen jedoch versagt.

*Der Alpenflug des
Peruaners Geo Chavez 1910*

Das Ereignis, das das Interesse der Schweizer Bevölkerung von den Heissluftballonen auf die eigentlichen Flieger zurückholte, war der spektakuläre Alpenflug des Peruaners Geo Chavez. Im Rahmen eines Flugwettbewerbs der grossen Mailänder Flugwoche wurde ein «Aeroplanrennen» von Brig über den Simplon bis nach Mailand ausgeschrieben. Das Preisgeld betrug nicht weniger als 70 000 Franken. Von ursprünglich zwölf angemeldeten Piloten wagten schliesslich jedoch nur zwei das Unternehmen. Am Morgen des 19. September 1910 startete Chavez in seiner 50-PS-Maschine, musste jedoch bereits nach 21 Minuten aufgeben – Fallböen hatten ihn zum Rückzug gezwungen. Sein einziger Mitbewerber, der Amerikaner Weymann, kam lediglich auf 1400 Meter Höhe, bevor auch er aufgab. Drei Tage schlechtes Wetter verhinderten den Neustart von Chavez. Erst am Mittag des 23. September 1910 hob Chavez erneut ab und gewann schnell an Höhe. Er überflog Simplon-Kulm und Simplon-Dorf, schoss zwischen den Felswänden der Gondoschlucht hindurch und flog in steilem Senkflug Richtung Domodossola. Schon hatte er seinen Landeplatz fast erreicht, als beim finalen Sinkflug, nur zehn Meter über



Henri Kunkler mit Hund Foxli und Flugmaschine.

Boden, sein Flieger auseinanderbrach und wie ein Stein zu Boden fiel, den Piloten unter sich begrabend. Chavez erlag wenige Tage später seinen Verletzungen. Trotz dieses bitteren Endes bleibt dieser Alpenüberflug eine der grössten Taten der frühen Aviatik.

*Der Schweizer Flugpionier
Oskar Bider (1891–1919)*

Zeuge von Chavez' spektakulärem Flug und tragischem Absturz war der junge Basler Oskar Bider. Das tragische Ereignis erschütterte ihn derart, dass er beschloss, Pilot zu werden und «Rache zu nehmen». Mit 21 Jahren liess er sich zum Piloten ausbilden und überraschte die Schweizer Öffentlichkeit mit einem spektakulären Pyrenäenflug. In nur 5 ½ Flugstunden hatte der junge Pilot die Strecke Pau–Madrid (512 Kilometer)

zurückgelegt und dabei erstmals die Pyrenäen in 3200 Meter Höhe überquert. Sofort war er in aller Munde und sollte zu einer der grossen Figuren der frühen Schweizer Aviatik werden. Bereits zwei Tage nach seiner Rückkehr in die Schweiz, bei der er als Held empfangen worden war, nahm Bider an zahlreichen Flugveranstaltungen teil. Anlässlich des 2. Basler Flugtages führte er den ersten schweizerischen Postflug durch. Insgesamt beförderte er 75 Kilogramm Post zugunsten der Gründung einer schweizerischen Militäraviatik von Basel nach Liestal. An anderen Flugtagen warb er für die Fliegerei, bot Passagierflüge an oder führte weitere Postflüge durch. Wie kein Zweiter verstand er es, Begeisterung für die Fliegerei zu wecken. Dies unterstützte er durch weitere Demonstrationen seines fliegerischen Könnens, so zum Beispiel mit seinem Alpenflug von Bern nach Mailand, den er in vier Stunden und 45 Minuten zurücklegte. Das Vertrauen in die Fliegerei wurde ständig grösser.

*Ersste Bemühungen um
eine Schweizer Luftwaffe –
Der FC Gossau spielt 1913
zugunsten der Militäraviatik*

Somit erstaunte es auch nicht, dass am 1. Februar 1912 der Chef des Schweizer Generalstabes, Oberstkorpskommandant Theophil Sprecher von Bernegg (1850–1927), dem eidgenössischen Militärdepartement vorschlug, die Fliegerei stärker zu fördern. Es sollte unter anderem die Beschaffung und Herstellung von Material für Flieger erleichtert,

der Ausbau der Flugzeugindustrie vorangetrieben und die Ausbildung von neuen Piloten unterstützt werden. Doch lehnte das Parlament jegliche Unterstützung für die Fliegerei im Allgemeinen und die militärische Aviatik im Besonderen strikte ab. Im Ausland war inzwischen die Förderung der Fliegerei stark vorangetrieben worden, und so befürchtete man in gewissen Kreisen, in militärischer Hinsicht ins Hintertreffen zu geraten. So wandten sich die Anhänger der Militäraviatik direkt ans Schweizer Volk. Am 1. Januar 1913 erging der Aufruf an die Bevölkerung und das Ergebnis der Sammlung übertraf alle Erwartungen: über 1,5 Millionen Franken kamen zusammen. Damit waren genügend Geldmittel vorhanden, um erste Schritte in Richtung der militärischen Fliegerei tun zu können. Auch Gossauer wollten die Militäraviatik gefördert sehen: Für den Ostermontag, den 24. März 1913, kündigte die lokale Presse ein Benefizfussballspiel zugunsten der Militäraviatik auf dem Sportplatz des FC Gossau an der Bachstrasse (östlich des Dorfbaches) an. Dort wollte der FC Gossau gegen das Team der Zürcher Blue Stars Zürich antreten. «Wer sein Scherlein», versuchte die Presse die Gossauerinnen und vor allem Gossauer zum Besuch des Spiels zu motivieren, «an dieses nationale Werk beitragen will, begebe sich am Ostermontag auf unseren Sportplatz». 50 Rappen Eintrittsgeld sollten Erwachsene, 30 Rappen Kinder bezahlen. Das Spiel musste kurzfristig – Gründe dafür werden nicht genannt – auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden.

Ein letzter wichtiger Wendepunkt in der frühen Fliegerei erfolgte im Jahre 1930. Die beiden unabhängigen zivilen Luftfahrtorganisationen «Balair» und «Ad Astra» schlossen sich zur Swissair zusammen. Unter der Führung von Balz Zimmermann und Walter Mittelholzer erwarb sie schnell einen guten Ruf und ebnete den Weg für eine moderne, internationale vernetzte Schweiz.

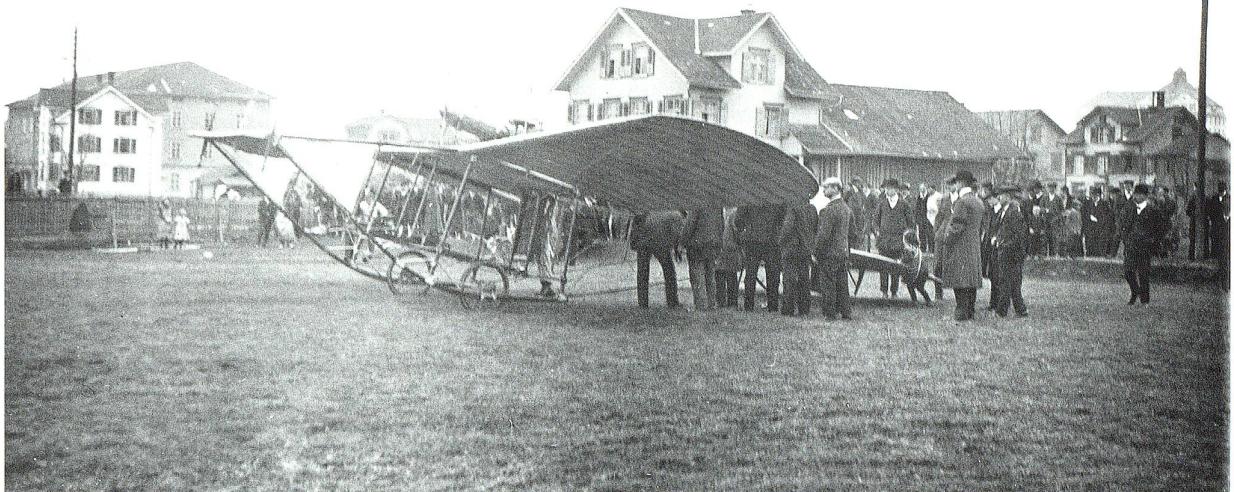
DER ST. GALLER PILOT HENRI KUNKLER (1886–1951)

*Kunklers Begeisterung
fürs Fliegen*

Heinrich Otto Kunkler wurde am 23. Oktober 1886 in St.Gallen geboren. Schon früh begann er sich intensiv für die Fliegerei zu interessieren, nicht zu-



**Porträt des Henri Kunkler aus seinem
Mitgliederausweis der Fédération
Aéronautique Internationale.**



Eine grosse Zuschauerkulisse bewundert am 15. März 1913 auf dem Sportplatz an der Bachstrasse das erste Flugzeug in Gossau.

letzt durch die spektakuläre Überquerung des Ärmelkanals durch Louis Blériot im Jahre 1909. Die Rekrutenschule verhinderte zunächst die Verwirklichung seiner Fliegerträume. Nach dem Militärdienst begann er jedoch, sich autodidaktisch das Fliegen beizubringen. Als erstes konstruierte er eine Art Flugsimulator, bestehend aus Holz und Leinen, den er an seiner Gartenmauer aufhängte und mit Hilfe dessen er bei starkem Wind die Flugzeugsteuerung erlernte. Mit Hilfe des Schreiners Rossiers baute er 1912 sein erstes richtiges Flugzeug. Es hatte einen hölzernen Rumpf, kurze Tragflächen, ein doppeltes Seitenruder und ein grosses Höhenruder. Angetrieben wurde es von einem 50 PS starken Motor. Der Pilot sass im offenen Rumpf, während hinter ihm noch Platz für Passagiere war. Vor allem seine Frau und sein Hund Foxli sollen viele Flüge auf diesem Soziussitz mitgemacht haben. In diesem Flieger brachte sich nun Kunk-

ler das Fliegen selbst bei. Sein Trainingsplatz war das Breitfeld, das grosse ebene Grasflächen zum Starten und Landen bot. Im gleichen Jahr wagte er auch einen Flug nach Dübendorf. Zwar musste er unterwegs zweimal notlanden, erreichte sein Ziel jedoch unverletzt. In Dübendorf wusste er die Besucher für seine Flugmaschine zu begeistern und bot Passagierflüge an, die auch rege benutzt wurden. Für einen solchen Flug verlangte er bis zu 50 Franken, eine hohe Summe zu jener Zeit.

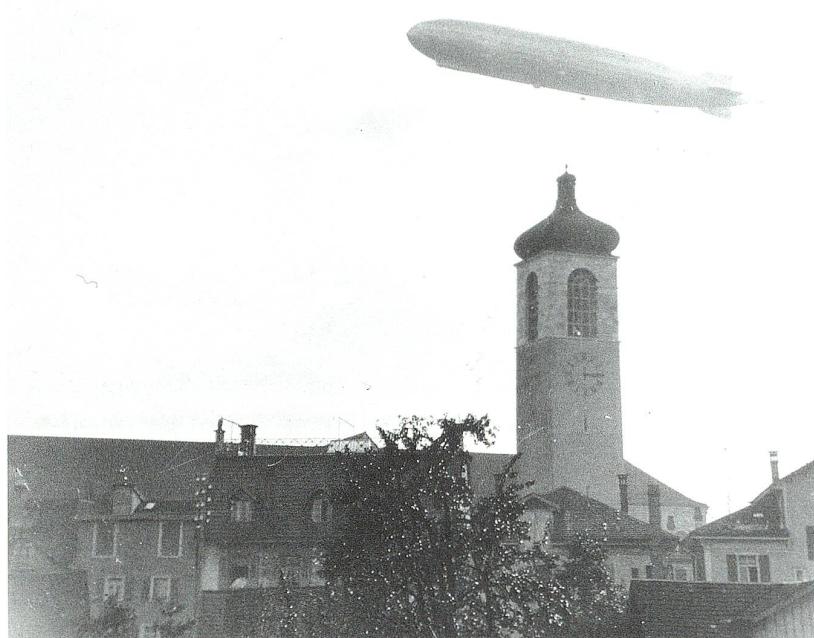
*Das erste Flugzeug
auf Gossauer Boden*

Im Jahre 1913 erwarb er einen Otto-Doppeldecker und plante, seine Flugtätigkeit weiter auszubauen. So fand am 25. März jenes Jahres auf dem Breitfeld ein grosses Schaufliegen statt. Nicht nur Kunkler, sondern auch die Aviatiker Gsell und Favre sollten daran teil-

nehmen. Letzterer erlitt allerdings einen Tag vor der ersten grossen «Flugshow» in der Ostschweiz einen Unfall, wie die Gossauer Lokalzeitung «Der Fürstenländer» berichtete. Bei Probeflügen in Zofingen hatte sich Favres Flugzeug überschlagen, er selbst blieb zum Glück unverletzt. Leider waren am Flugzeug Teile gebrochen, die man aus Paris herbeibringen musste. Für einen Auftritt auf dem Breitfeld reichte es Favre deshalb, bestimmt zum Leidwesen der St.Galler und Gossauer Bevölkerung, nicht mehr. In der Nacht zum 25. März 1913 war auch Kunkler mit der Eisenbahn aus Dübendorf nach Gossau angekommen. Noch in der Dunkelheit baute er sein Flugzeug auf dem Spielfeld des Fussballclubs an der Bachstrasse zusammen, um zur frühen Morgenstunde die Gossauerinnen und Gossauer mit einem ersten Flug zu überraschen. Wegen zu starken Windes musste dieser Start jedoch auf die Mittagszeit verschoben werden.

*Erfolgreich beim Publikum,
Misstrauen bei den Behörden*

Die Schauflüge waren ein derart grosser Erfolg für Kunkler, dass er sich im April 1914 entschloss, einen permanenten Hangar auf dem Breitfeld zu errichten. Am 3. April flog er von Dübendorf dorthin, um mehrere Tage lang seine Fliegerkünste zu demonstrieren und Passagierflüge über St.Gallen, Gossau und die weitere Umgebung anzubieten. Bereits am Abend zuvor hatte er, zur grossen Freude der Bevölkerung, einige Rundflüge über Gossau gemacht. Jedoch wurden er und alle Flugbegeisterten enttäuscht. Am 4. April 1914 verbot ihm die Verwaltung des eidgenössischen Waffenplatzes Breitfeld, weitere Flüge durchzuführen. Die Ebene sei nicht für die Fliegerei da und für allfällige Rasenschäden könne er haftbar gemacht werden. Innerhalb von zwei Tagen musste Kunkler das Breitfeld räumen. Dabei war er gezwungen, sein Flugzeug im Freien stehenzulassen, während der Hangar abgebrochen wurde. Eines Nachts beschädigte ein schwerer Sturm sein Flugzeug. Kunkler verlangte von den Militärbehörden Schadenersatz, natürlich vergeblich. Entrüstet kehrte er nach Dübendorf zurück, um dort seine Schauflüge fortzusetzen. Bei Kriegsausbruch wurde Kunklers Flugzeug für die Armee eingezogen, aber er selbst, da er verheiratet war, nicht als Pilot zugelassen. Enttäuscht verliess Henri Kunkler die Schweiz und ging nach Freiburg im Breisgau. Dort bildete er während des Krieges mehr als 400 Militärpiloten aus. Nach dem Krieg kehrte



Ein Zeppelin um 1930 über der Gossauer Andreaskirche.

er nach St.Gallen zurück, um ein Luftverkehrsunternehmen zu gründen, allerdings scheiterte sein Vorhaben schon in den Anfängen.

Im Jahre 1927 gab Henri Kunkler das Fliegen auf und arbeitete als Vertreter. Dieser Beruf brachte ihm so wenig Geld, dass er 1951 als sehr armer Mann starb.

**FLIEGER UND LUFTSCHIFFE
ÜBER GOSSAU – DIE PRESSE
SCHWÄRMT UND MELDET**

Immer wieder riefen im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts Flugzeuge und andere fliegende Objekte grosse Begeisterung bei der Gossauer Bevölkerung hervor. So bot sich den Gossauerinnen

und Gossauern beispielsweise am 15. März 1918 ein ungewohntes Schauspiel. Gleich zehn Flieger der «Schweizer Luftwaffe» flogen, von Dübendorf kommend, über die Fürstenländer Metropole in Richtung St.Gallen, machten dort kehrt und flogen dann Richtung Westen wieder weg. Drei der Flieger kreisten jedoch noch kurz über Andwil und liessen sich so tief herab, dass jeder die Doppeldecker klar erkennen konnte. Dies geschah natürlich sehr zur Freude aller. «Das war ein Gesumme und Surren in der Luft», schwärmte der «Fürstenländer». Und doch hinterliess diese Demonstration einen bitteren Beigeschmack, war man doch Zeuge geworden, wie unheimlich

es sein musste, wenn bei einem allfälligen Fliegerüberfall „diese drohenden Vögel der Luft über unserem Orte erscheinen“ würden.

Nicht nur Flieger boten Anlass zur Begeisterung, auch Zeppeline, die grossen, Zigarren ähnlichen, ruhig dahinfligenden Luftschiffe, die zwischen 1900 und 1940 sowohl militärisch als auch zivil zum Einsatz gelangten und im nahe gelegenen Friedrichshafen ihren Hauptstandort hatten, erregten unter der damaligen, durch Attraktionen wenig verwöhnten Bevölkerung überaus grosses Aufsehen. Am 26. September 1929 beispielsweise flog ein Zeppelin um 16.45 Uhr in geringer Höhe von kaum 200 Metern über die Köpfe der winkenden Gossauer Bevölkerung hinweg. Diesmal wurde ab dem Luftschiff sogar «Flugpost» abgeworfen. Sie landete auf einem Baum beim Gasthaus «Gemslí» und wurde rasch von herbeieilenden Jungen zur Post gebracht.

Und auch am 12. April 1930 war der «riesige Luftbummler» wieder über Gossau zu Besuch. In geringer Höhe überflog er die Fürstenländer Metropole, und Jung und Alt jubelte dem Zeppelin, diesem «Wunderwerk modernster Technik», zu. Weil er so tief flog, konnte er, wie der «Fürstenländer» meldete, «genauestens in seinem harmonischen Aufbau» betrachtet und bewundert werden, und manch eine Gossauerin und manch ein Gossauer wünschte, «sich einmal ihm anvertrauen zu dürfen und über die schönen Heimatgaue tragen zu lassen». Im gleichen Jahre 1930 überflog ein Zeppelin Gossau ein weiteres Mal, und wieder widmete die Gossauer Presse seinem

Erscheinen einen längeren Beitrag. Als der Zeppelin am 29. September 1933 erneut über der Fürstenländer Metropole auftauchte, wirkte er nicht weniger eindrucksvoll, aber etwas hatte sich verändert: er war mit Hakenkreuzen bemalt. Der «Fürstenländer» kommentierte etwas resignativ: «An den Zeppelin ist man sich gewohnt, aber an die Hakenkreuze nicht. Und doch wird man sich – gern oder ungern – auch damit abfinden müssen.»

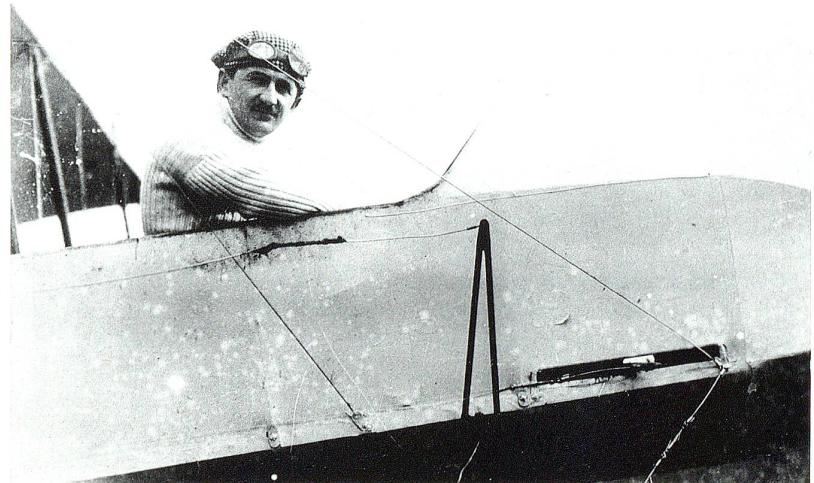
AVIATIKER ERNST VOGT – EIN BISHER UNBEKANNTER GOSSAUER FLUGPIONIER?

Ein Ostschiweizer «Flugpionier» (darf man ihn wohl so bezeichnen?), der in unserer Gegend eine Zeitlang etwelche Aufmerksamkeit auf sich zog, war ein junger Mann namens Ernst Vogt, wohnhaft im Oberrain südöstlich von

Gossau, Bürger von Güttingen im Kanton Thurgau. Immer wieder gelang es diesem, das Interesse seiner «Aviatiker»-Kollegen und der Allgemeinheit zu erregen, indem er von seinen eigenen (meist fehlerhaften) Flugzeugkonstruktionen reden machte und Flüge über Gossau und der Region ankündigte, die jedoch nie stattfanden, aber nichtsdestotrotz hin und wieder in den Zeitungen thematisiert wurden.

Wird der Weiler Oberrain zum «Flugfeld»?

Vogt wurde 1896 geboren und war, nachdem er «frühzeitig den besseren Einflüssen elterlicher Fürsorge entwachsen» war, in der Maschinenbranche tätig, für die er im In- und Ausland arbeitete. Danach wandte er sich als 21jähriger der Aviatik zu und erwarb im Jahre 1917 von einem Flugzeugtechniker aus



Henri Kunkler im Jahre 1914 in seinem Otto-Doppeldecker-Fluggefäß mit 50-PS-Gnom-Motor.

Zürich einen älteren Flugapparat. Dafür bezahlte er 750 Franken. Dieses Geld konnte er jedoch nur dank Darlehen von Freunden aufbringen. Bereits hier zeichnete sich ab, dass der junge Mann wohl Interesse und eine gewisse Leidenschaft für die Fliegerei aufbringen konnte, jedoch nicht über die nötigen Mittel dafür verfügte, was ihn schliesslich auch dazu zwingen sollte, seine Ziele aufzugeben.

Am 31. August 1917 bat er die Redaktion des «Fürstenländer», die Leserschaft auf seine selbst konstruierte Flugmaschine aufmerksam zu machen. Diese sei eben in den Weiler Oberrain geführt und überdies von ihm höchstpersönlich konstruiert worden. Bei diesem Gefährt handle es sich um ein so genanntes Strassenflugzeug, das wie ein Auto auf Rädern fahren, gleichzeitig

aber auch in die Luft steigen könne. Bald sei es einsatzbereit.

Mehr als zwei Wochen später meldete sich Vogt in der lokalen Presse erneut zu Wort. Sein Flugzeug sei fertig, einziger Motor fehle noch. Aufgrund von Beschaffungsschwierigkeiten (es war die Zeit des 1. Weltkrieges!) verzögerte sich die Demonstration des Flugzeugs weiter. Das Publikum möge sich bitte etwas gedulden.

Nochmals eine Woche später meldete Vogt dem «Fürstenländer», dass sein Flugzeug nun einsatzbereit sei. Das Publikum war eingeladen, die Maschine zu besichtigen – allerdings nur gegen ein entsprechendes Entgelt. 50 Rappen kostete die Besichtigung. Wer aber hoffte, das Flugzeug dann auch in Aktion zu sehen, wurde bitter enttäuscht. Gemäss seinen Aussagen warte er,

Vogt, noch auf das Benzin, eine Demonstration der Flugtauglichkeit sei somit unmöglich. Immerhin teilte er der Leserschaft einige technische Daten zur Flugmaschine mit. So betrug die Spannweite 10 Meter, die Länge 9,8 Meter, der Motor hatte 90 PS und drehte auf 1650 Touren pro Minute, und der Propeller hatte einen Durchmesser von 2,10 Metern und 1,25 Meter Steigung. Bestimmt waren diese Informationen ein schwacher Trost für die zahlenden Besucher. Vertröstet wurden sie auf den folgenden Sonntag, an dem die Maschine endlich starten sollte.

*Das Ende des Hochstaplers
Ernst Vogt 1918*

Dem war jedoch nicht so. Vogt verschwand aus Gossau und für mehrere Monate aus der Presse. Erst am 27. April 1918 taucht sein Name im «Fürstenländer» wieder auf. Das Konkursamt Gossau hatte sich seiner annehmen müssen. Was war geschehen? Um seine Maschine flugtauglich machen und die hochtrabenden Pläne realisieren zu können, hatte er bei verschiedenen Personen aus Gossau und Umgebung Geld geliehen, mehr als 3000 Franken. Zu den zehn Gläubigern zählten Personen aus Herisau, Bühler, St.Gallen, Genf und Gossau (Franz Schiessler; Johann Fürrer, Bäckermeister), und bei seinem Vermieter hatte er zusätzlich noch Mietzinsschulden. Es sei dem jungen Mann gelungen, so das Konkursamt in seinem Schlussbericht, verschiedene Leute für sein Unternehmen zu interessieren und denselben

AUS EINEM BRIEF DES KONKURSAMTES ZÜRICH ANS KONKURSAMT GOSSAU VOM 22. JANUAR 1918 ÜBER DEN KONKURSFALL ERNST VOGT

[Heute] hat sich der unterzeichnete Konkursbeamte [...] in die Wohnung der Familie Huber [in Oerlikon] begeben, um daselbst ein Inventar über die dem Konkursiten Ernst Vogt, Aviatiker aus Gossau gehörenden Gegenstände aufzunehmen. Vogt war abwesend und konnte ich ihn erst abends nach 6 Uhr treffen. In seinem Beisein habe ich dann inventiert:

zwei Flugzeugräder	Schätzungswert Fr. 40.-
ein Flugzeuggrumpf (Gestell)	Schätzungswert Fr. 8.-

Weitere Gegenstände will Vogt in Oerlikon nicht besitzen. Barmittel habe er auch keine, ausser was er zum Leben unbedingt nötig habe. In den Kisten seien nur seine Kleider und Sachen der Familie Huber gewesen, aber keine Maschinenbestandteile. Ein Flugzeug mit Motor und Werkzeuge sollen sich noch in Gossau befinden. Zur Einvernahme, die auf heute Nachmittag angesetzt war, ist der Schuldner nicht erschienen und wiederholt auf morgen Mittwoch zum Erscheinen hieher aufgefordert worden unter Androhung der gesetzlichen Straffolgen. (Staatsarchiv des Kantons St.Gallen, GA 22/300 (1/18), Konkursfall Ernst Vogt, Aviatiker).



Ehren-Urkunde des Aero-Clubs der Schweiz für Henri Kunkler, St.Gallen, aus dem Jahre 1941 in Anerkennung seiner Verdienste um die Luftfahrt der Schweiz.

Darlehen abzuschwindeln. Diese Gelder jedoch «verjubelte» er, nachdem seine Fliegerei-Pläne nicht zu realisieren waren. Seine «sittlichen Eigenchaften», betonte das Konkursamt, liessen «wohl in vielen Richtungen zu wünschen übrig und scheint es, dass er seine Jugendjahre [...] in leichtsinniger Gesellschaft durchgebracht hat. Von einer gewissen Abenteuerlust genährt, wandte er sich dem Gebiete der Aviatik zu, teils wohl aus fachlichem Interesse, teils aber aus Gründen blosser Prahlerei».

Lange konnte Ernst Vogt seine Gläubiger aber nicht hinhalten, und so wurde 1918 schliesslich ein Konkursverfahren gegen ihn eingeleitet. Dem jungen Mann war es aber nicht möglich, seine Schulden zurückzuzahlen. Daher sollte sein Flugapparat verpfändet werden. Vielleicht, so hoffte man, konnte dieser wenigstens ein bisschen Geld einbringen, um die Schulden zu tilgen.

Das Flugzeug allerdings war von einer solchen «Eigenart», dass eine «zuverlässige Schätzung» unmöglich war und bei den Anwesenden zu allerlei witzigen Bemerkungen führte. Das Konkursamt trat daher mit Piloten in Verbindung, um das Objekt möglicherweise an diese verkaufen zu können. Von ihnen zeigte jedoch keiner grosses Interesse, und als Folge wurde das Flugkonstrukt zur Versteigerung freigegeben. Die Schätzung gestaltete sich als schwierig. Als wertvollster Teil wurde der Motor angesehen, dessen Wert auf 3000 Franken eingestuft wurde. Die Eröffnung der Versteigerung im Restaurant Eisenbahn an der Ecke Herisauerstrasse/Gutenbergstrasse in Gossau (heute Raiffeisenbank) wurde mit 1000 Franken gewagt. Doch die Angebote, die in dieser Konkursauktion gemacht wurden, waren derart unbefriedigend, dass das Konkursamt Gossau es vorzog, nochmals Kontakt mit einem

halbwegs interessierten Flieger aufzunehmen, dem der Flugapparat schliesslich verkauft wurde. Aviatiker Ernst Vogt wurde kurz nach Konkurseröffnung in Zürich-Oerlikon, wohin er umgezogen war, aufgesucht und dann wegen Betrugs durch die Kriminalkammer des Kantons Appenzell Ausserrhoden zu einer Gefängnisstrafe von sechs Monaten mit bedingtem Straferlass verurteilt, die er in der Strafanstalt Gmünden aussitzen sollte. Daraufhin verliess Vogt die Ostschweiz und begab sich wieder nach Zürich. Dort heiratete er und das Konkursamt hoffte, dass «sich derselbe wenigstens durch seine zukünftige Lebensweise, zum Wohle von Frau und Kind, der Wohltat des bedingten Straferlasses würdig erweise und die vielfach aus jugendlichem Leichtsinn hervorgegangenen Charakterfehler entsprechend bessern werde».

Literaturhinweise:

Zur frühen Fliegerei:

- Eugen Dietschi, Schweizer Luftfahrt damals, Basel 1976.
- Walter F. Dollfus, Die Pionierzeit der schweizerischen Luftfahrt, Luzern 1963.
- Alfred Waldis (und andere), Sechs Schweizer Flugpioniere: Die Brüder Dufaux... (= Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik 46), Zürich 1987.

Zu Henri Kunkler:

- Fredy Fässler, Grossflugtag St.Gallen 13./14. September 1980 auf dem Breitfeld: Rückblick auf Flug-Pioniere um die Jahrhundertwende, St.Gallen 1980.
- Marcel Mayer, St.Galler Flugpioniere: eine Ausstellung der Raiffeisenbank St.Gallen in Zusammenarbeit mit dem Stadtarchiv St.Gallen, St.Gallen 1990.
- Der Fürstenländer 1913.

Zum Konkursfall Ernst Vogt:

- Der Fürstenländer 1917 und 1918
- Staatsarchiv des Kantons St.Gallen, GA 22/300(1/18): Diverse Akten zum Konkursfall Vogt, Aviatiker 1918