

Zeitschrift: Rorschacher Neujahrsblatt

Band: 36 (1946)

Rubrik: Kalendarium

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: 15.02.2026

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

1946

Januar			Februar			März		
Di 1	Neujahr		Fr 1	Brigitta		Fr 1	Albinus	
Mi 2	Berchtold		Sa 2	Lichtmesj	①	Sa 2	Simplicius	
Do 3	Enoch		So 3	Blasius		So 3	Fastnacht	②
Fr 4	Elias		Mo 4	Veronika		Mo 4	Adrian	
Sa 5	Simeon		Di 5	Agatha		Di 5	Friedrich	
So 6	Hl. 3 Könige		Mi 6	Dorothea		Mi 6	Aschermittwoch	
Mo 7	Isidor		Do 7	Richard		Do 7	Perpetua	
Di 8	Erhard		Fr 8	Salomon		Fr 8	Philemon	
Mi 9	Julian		Sa 9	Apollonia	③	Sa 9	Franziska	
Do 10	Paul, Samson	④	So 10	Scholastika		So 10	Alexander	④
Fr 11	Diethelm		Mo 11	Euprosina		Mo 11	Küngold	
Sa 12	Meinrad		Di 12	Susanna		Di 12	Gregor	
So 13	Hilarius		Mi 13	Jonas		Mi 13	Ernst	
Mo 14	Israel, Felix		Do 14	Valentin		Do 14	Zacharias	⑤
Di 15	Maurus		Fr 15	Faustin		Fr 15	Melchior	
Mi 16	Marzellus		Sa 16	Juliana	⑥	Sa 16	Heribert	
Do 17	Anton	⑦	So 17	Donatus		So 17	Gertrud	⑦
Fr 18	Priska		Mo 18	Kaspar		Mo 18	Gabriel	
Sa 19	Martha		Di 19	Marian, Gabinus		Di 19	Josef	
So 20	Sebastian		Mi 20	Eucharius		Mi 20	Emanuel	
Mo 21	Agnes		Do 21	Eleonore		Do 21	Niklaus v. d. Fl.	
Di 22	Vinzenz		Fr 22	Petri Stuhlfleier		Fr 22	Basil	
Mi 23	Emerentia		Sa 23	Josua		Sa 23	Fidel	
Do 24	Timotheus		So 24	Maltheias	⑧	So 24	Hermo	
Fr 25	Pauli Bek.	⑨	Mo 25	Viktor		Mo 25	Mariä Verk.	⑨
Sa 26	Polykarp		Di 26	Nestor		Di 26	Ludgerus	
So 27	Chrisostomus		Mi 27	Gotthelf		Mi 27	Rupertus	
Mo 28	Karl		Do 28	Leander		Do 28	Malchus	
Di 29	Valerius		⑩ Neumond	Erstes Viertel		Fr 29	Eustachius	
Mi 30	Adelgunde		⑪ Vollmond	Letztes Viertel		Sa 30	Guido	
Do 31	Virgil		So 31	Balbina				
April			Mai			Juni		
Mo 1	Hugo		Mi 1	Philipp, Jakob	⑫	Sa 1	Nikodemus	
Di 2	Abundus	⑬	Do 2	Athanasius		So 2	Marcellin	
Mi 3	Ignaz		Fr 3	† Auffindung		Mo 3	Erasmus	
Do 4	Ambrosius		Sa 4	Florian		Di 4	Eduard	
Fr 5	Martial		So 5	Gotthard		Mi 5	Reinhard	
Sa 6	Demetrius		Mo 6	Joh. v. d. I. P.		Do 6	Gottfried	⑭
So 7	Cölestин		Di 7	Juvenal		Fr 7	Kasimir	
Mo 8	Apollonius	⑮	Mi 8	Stanislaus	⑯	Sa 8	Medardus	
Di 9	Sybilla		Do 9	Beatus		So 9	Pfingsten	
Mi 10	Ezechiel		Fr 10	Antonius		Mo 10	Pfingstmontag	
Do 11	Leo		Sa 11	Mamertus		Di 11	Barnabas	
Fr 12	Julius		So 12	Muttertag		Mi 12	Basilides	
Sa 13	Egesippus		Mo 13	Servaz		Do 13	Felicitas	
So 14	Palmsonntag		Di 14	Bonifacius		Fr 14	Elisäus, Basil	⑯
Mo 15	Raphael		Mi 15	Sophie		Sa 15	Vitus	
Di 16	Daniel	⑰	Do 16	Peregrin	⑱	So 16	Justina	
Mi 17	Rudolf		Fr 17	Torquatus		Mo 17	Volkmar	
Do 18	H. Donnerstag		Sa 18	Isabella		Di 18	Arnold	
Fr 19	Karfreitag		So 19	Peter, Cölestин		Mi 19	Gervas	
Sa 20	Hermann		Mo 20	Bernhardin		Do 20	Fronleichnam	
So 21	Ostern		Di 21	Konstantin		Fr 21	Albanus	
Mo 22	Ostermontag		Mi 22	Helena		Sa 22	10000 Ritter	⑲
Di 23	Georg		Do 23	Dietrich		So 23	Edeltrud	
Mi 24	Albrecht	⑲	Fr 24	Johanna	⑳	Mo 24	Joh. d. T.	
Do 25	Markus		Sa 25	Urban		Di 25	Eberhard	
Fr 26	Anakletus		So 26	Philipp		Mi 26	Paul, Johann	
Sa 27	Anastasius		Mo 27	Luzian, Beda		Do 27	7 Schläfer	
So 28	Vitalis		Di 28	Wilhelm		Fr 28	Benjamin	
Mo 29	Peter		Mi 29	Maximilian		Sa 29	Peter u. Paul	⑳
Di 30	Quirinus		Do 30	Auffahrt	⑳	So 30	Pauli Ged.	
Fr 31	Petronella		Fr 31	Petronella				

Ein Nebelspalter-Abonnement bereitet Freude während des ganzen Jahres

Privat-Drucksachen für Freud und Leid — E. Löpfe-Benz, Buchdruckerei, Rorschach

Juli		August		September	
Mo 1	Theobald	Do 1	Bundesfeier	So 1	Verena
Di 2	Mar. Heims.	Fr 2	Gustav	Mo 2	Absalom
Mi 3	Kornelius	Sa 3	August	Di 3	Theodosius ☺
Do 4	Ulrich	So 4	Dominikus ☺	Mi 4	Esther
Fr 5	Balthasar	Mo 5	Oswald	Do 5	Herkules
Sa 6	Esajas ☺	Di 6	Sixtus	Fr 6	Magnus
So 7	Willibald	Mi 7	Afra	Sa 7	Regina
Mo 8	Kilian	Do 8	Zyriakus	So 8	Mariä Geburt
Di 9	Zyriillus	Fr 9	Romanus	Mo 9	Gorgon
Mi 10	7 Brüder	Sa 10	Laurentius	Di 10	Sergius
Do 11	Rahel	So 11	Gottlieb	Mi 11	Felix, Reg. ☺
Fr 12	Joh., Gualbert	Mo 12	Klara ☺	Do 12	Tobias
Sa 13	Heinrich	Di 13	Hippolytus	Fr 13	Hektor
So 14	Bonaventura ☺	Mi 14	Samuel	Sa 14	† Erhöhung
Mo 15	Margareta	Do 15	Maria Himmelf.	So 15	Eidg. Betttag
Di 16	Berta	Fr 16	Jodokus	Mo 16	Kornelius
Mi 17	Alexius	Sa 17	Liberatus	Di 17	Lambert
Do 18	Hartmann	So 18	Amos	Mi 18	Rosamunde ☺
Fr 19	Rosina	Mo 19	Sebaldus	Do 19	Januarius
Sa 20	Elias	Di 20	Bernhard ☺	Fr 20	Fausta
So 21	Arbogast ☺	Mi 21	Ernestine	Sa 21	Matthäus
Mo 22	Maria Magdalena	Do 22	Symphor.	So 22	Maurilius
Di 23	Olga, Apol.	Fr 23	Zachäus	Mo 23	Linus
Mi 24	Christine	Sa 24	Bartholomäus	Di 24	Robert
Do 25	Jakob	So 25	Ludwig	Mi 25	Kleophas ☺
Fr 26	Anna	Mo 26	Severin ☺	Do 26	Cyprian
Sa 27	Pantaleon	Di 27	Gebhard	Fr 27	Kosmas
So 28	Nazarius ☺	Mi 28	Augustin	Sa 28	Wenzeslaus
Mo 29	Beatrix	Do 29	Johannes Enth.	So 29	Michael
Di 30	Jakobeia	Fr 30	Felix, Adolf	Mo 30	Urs, Viktor
Mi 31	German	Sa 31	Rebekka		
Oktober		November		Dezember	
Di 1	Remigius	Fr 1	Allerheiligen	So 1	Longinus ☺
Mi 2	Leodegar	Sa 2	Allerseelen ☺	Mo 2	Kandidus
Do 3	Leonz ☺	So 3	Theophil	Di 3	Franz, Xaver
Fr 4	Franz	Mo 4	Sigmund	Mi 4	Barbara
Sa 5	Plazid	Di 5	Zacharias	Do 5	Abigail
So 6	Angela	Mi 6	Leonhard	Fr 6	Nikolaus
Mo 7	Judith	Do 7	Florentin	Sa 7	Enoch
Di 8	Pelagius	Fr 8	4 Gekrönte	So 8	Maria Empf. ☺
Mi 9	Dionys	Sa 9	Theodor ☺	Mo 9	Willibald
Do 10	Gideon ☺	So 10	Luise	Di 10	Waller
Fr 11	Burkhard	Mo 11	Martin	Mi 11	Damasus
Sa 12	Panthalus	Di 12	Emil	Do 12	Epimachus
So 13	Kolman	Mi 13	Brizzius	Fr 13	Luzia
Mo 14	Hedwig	Do 14	Friedrich	Sa 14	Nikasius
Di 15	Theresia	Fr 15	Leopold	So 15	Abraham ☺
Mi 16	Gallus	Sa 16	Othmar	Mo 16	Adelheid
Do 17	Justus ☺	So 17	Bertold	Di 17	Lazarus
Fr 18	Lukas	Mo 18	Eugen	Mi 18	Wunibald
Sa 19	Ferdinand	Di 19	Elisabeth	Do 19	Nemesius
So 20	Wendelin	Mi 20	Kolumban	Fr 20	Ursicinus
Mo 21	Ursula	Do 21	Mariä Opferung	Sa 21	Thomas
Di 22	Kordula	Fr 22	Cäcilia	So 22	Demetrius
Mi 23	Severin	Sa 23	Klemens ☺	Mo 23	Dagobert ☺
Do 24	Salome	So 24	Chrysogon	Di 24	Adam, Eva
Fr 25	Krispin ☺	Mo 25	Katharina	Mi 25	Weihnachten
Sa 26	Amand	Di 26	Konrad	Do 26	Stephan
So 27	Adeline, Sabina	Mi 27	Jeremias	Fr 27	Johannes
Mo 28	Simon, Juda	Do 28	Noah	Sa 28	Kindleintag
Di 29	Narzissus	Fr 29	Radbot	So 29	Thomas
Mi 30	Alois	Sa 30	Andreas	Mo 30	David
Do 31	Wolfgang			Di 31	Sylvester ☺

1946



Beispiel aus der Praxis. Vierfarbenbuchdruck.

Buchdruckerei E. Löpfe-Benz, Rorschach.



Rehlein — le faon



Löwe — le lion



Mäuslein — la souris



Kuh — la vache



Haubentaucher — le grèbe

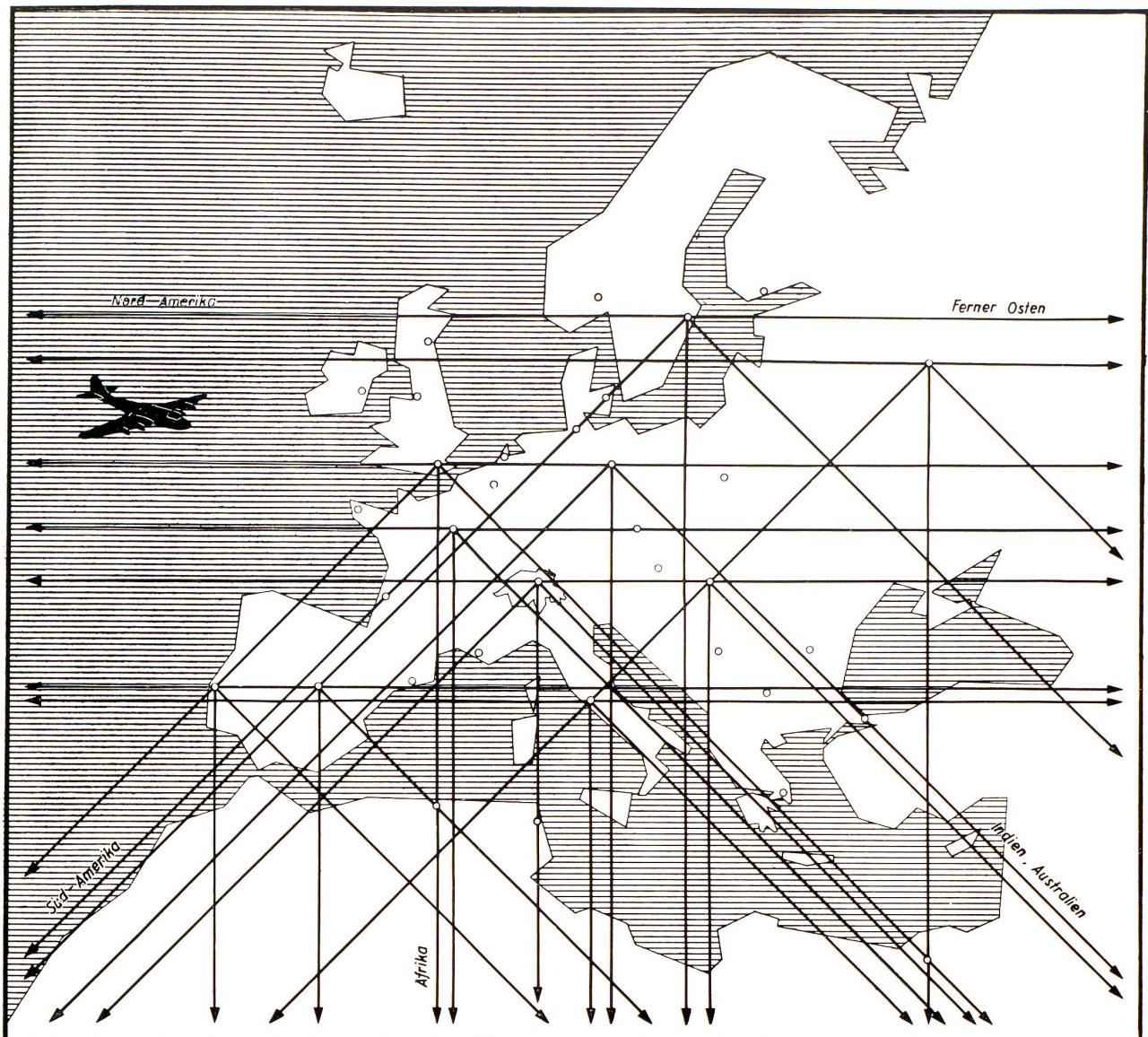


Raupe — la chenille



Paul Bodmer: Das Lied der Heimat.
(Kunstmuseum Basel)

Vierfarben-Offsetdruck aus dem Buch: «Meine Heimat».
Offsetdruckerei E. Löpfe-Benz, Rorschach.



Schematische Darstellung der voraussichtlichen Entwicklung des europäischen Weltluftverkehrs: Eigene Verbindungen nach andern Kontinenten von den wichtigsten Zentren der Wirtschaftsgebiete ausstrahlend. Betrieb durch schnelle, wirtschaftliche Landflugzeuge.

Es steht heute fest, daß das Landflugzeug und nicht das Flugboot das bevorzugte Instrument sowohl des kontinentalen als, mit wenigen Ausnahmen, auch des Weltluftverkehrs sein wird. Das gilt ganz besonders für die Verbindung Europas mit den andern Kontinenten, wofür entweder Landbrücken bestehen, während die Meeresstrecken für den heutigen Stand der Technik entweder kurz genug oder durch Inselstützpunkte ausreichend unterteilt sind, um von Landflugzeugen bewältigt werden zu können. Während dem Kriege hat die Flugtechnik

große Fortschritte gemacht, welche in erster Linie dem Landflugzeug zu Gute kommen. Die Gewichtsgrenze oberhalb derjenigen das Flugboot dem Landflugzeug überlegen sein könnte, hat sich weiter hinausgeschoben und liegt nun so hoch, daß sich das Flugboot nur noch selten wird durchsetzen können.

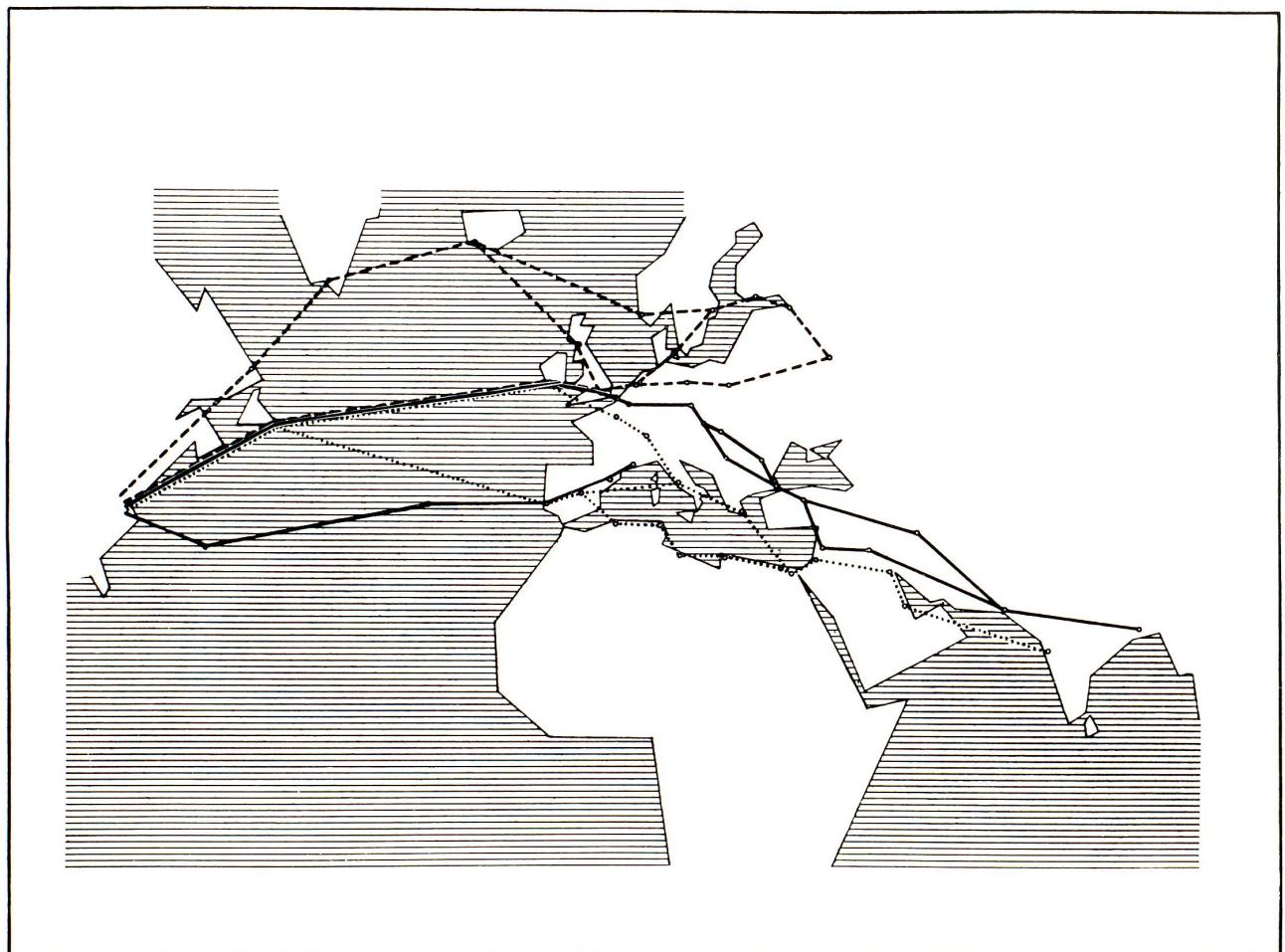
Erleichtert wird diese Bevorzugung des schnelleren und wirtschaftlicheren Landflugzeuges ferner deswegen, weil für die Zwecke der Kriegsführung vorzüglich ausgestattete Flugplätze in sehr großer Zahl errichtet worden sind und

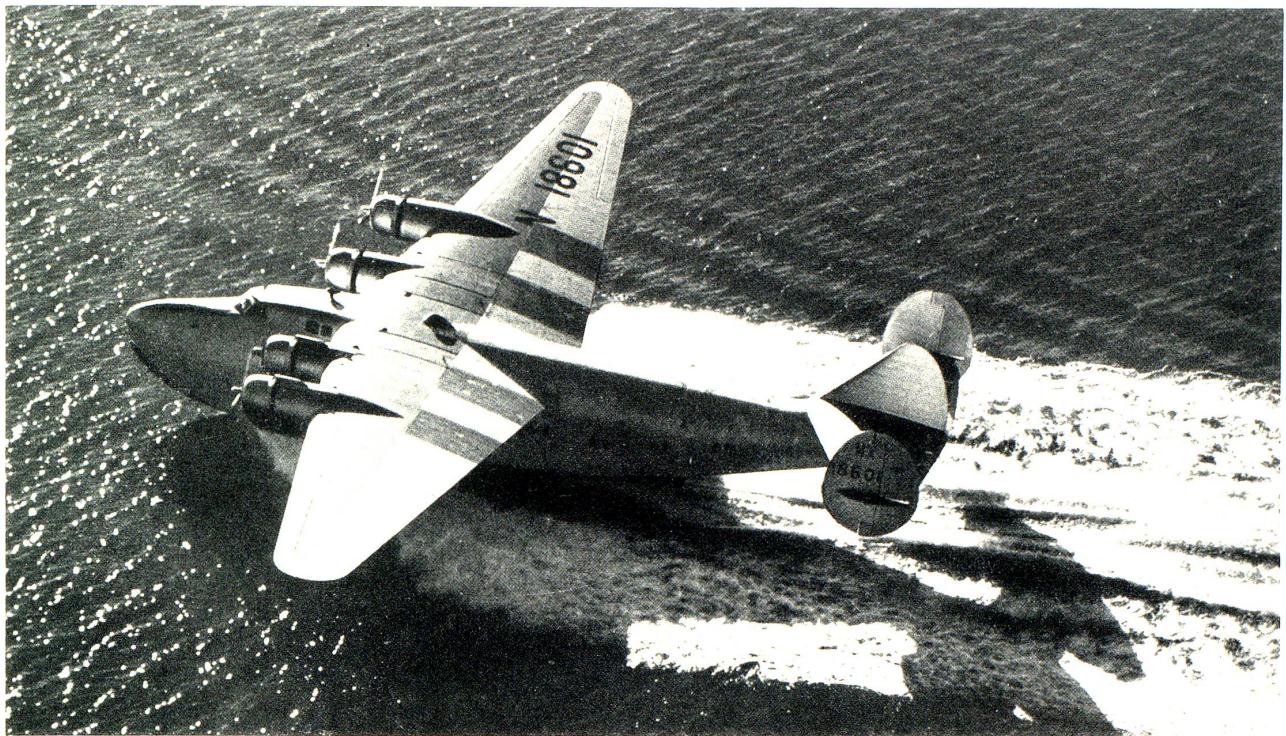
zwar mit Abmessungen der Pisten, die man früher als untragbar bezeichnet hätte. Selbst im Nord- und Südatlantik sind auf jeder Inselgruppe eine oder sogar mehrere Flugplatzanlagen vorhanden, die zunächst für technische Zwischenhalte zum Zwecke der Betriebsstoffaufnahme dienen können und später, wenn einmal der Direktflug wirtschaftlich tragbar sein wird, willkommene Stützpunkte für Notfälle darstellen werden.

Wegen diesen Tatsachen kann der Bodensee keine besondere Anziehungskraft auf die Weltluftverkehrslinien mehr ausüben. Es wird aber überhaupt gar keinen europäischen Zentralflughafen geben. Der Luftverkehr hat keine Tendenz nach allzu starker Konzentration. Er wird immer versuchen, die Fluggäste, die Post und seine hochwertigen Frachten möglichst nahe an deren eigent-

liches Reiseziel zu bringen und sie auch möglichst nahe bei ihrem Ursprungsort zu sammeln und aufzunehmen. Das bedeutet im Gegenteil eine Tendenz im Sinne einer Aufspaltung des Verkehrs in mehrere Linien, die mehr oder weniger parallel laufen. Anziehungspunkte der einzelnen Verbindungen werden die verschiedenen großen Zentren von Handel und Industrie, in erster Linie die Groß- und Riesenstädte, sein, in deren nächster Nähe die großen Flughäfen vorzugsweise angelegt werden. Für den Verkehr zwischen Nord-Amerika und Europa hat allein die Regierung der Vereinigten Staaten die Konzessionen für 5 Linien erteilt, die voraussichtlich alle im Jahre 1946 in Betrieb genommen werden. Daneben dürften noch von Kanada und verschiedenen europäischen Ländern weitere Verbindungen in Aussicht genommen sein.

Die Linienführung der fünf von der Regierung der Vereinigten Staaten konzessionierten Luftverkehrslinien zwischen Nordamerika und Europa, deren Betrieb 1946 aufgenommen wird.



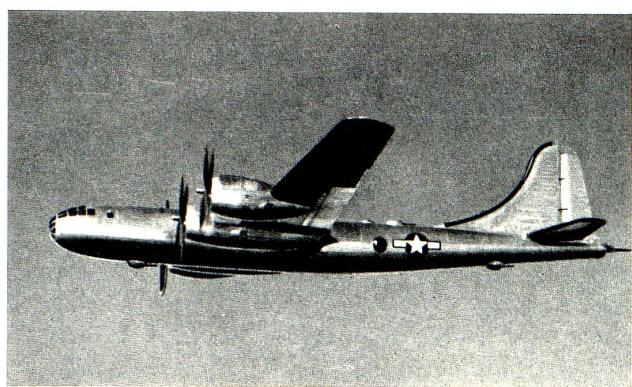


Boeing 314, « Clipper », das Flugboot mit dem 1939 der Luftverkehr Nordamerika—Europa aufgenommen wurde und heute noch im Dienste steht, in seiner Leistungsfähigkeit aber von modernen Landflugzeugen weit überholt ist.

Man wird mit mindestens 10 bis 12 verschiedenen Linien Nordamerika-Europa rechnen müssen. Nimmt man an, alle diese Linien würden täglich einmal in jeder Richtung beflogen und vorläufig 30-plätzige Flugzeuge verwendet, so würden, wenn im Mittel zwei Drittel der angebotenen Plätze besetzt wären, pro Tag 200 bis 240 Passagiere befördert. Das ist gerade die Anzahl der Kabinen- und I. Klafß-Passagiere, welche in den letzten Jahren vor dem Kriege durchschnittlich pro Tag von den Überseedampfern befördert wurden und wohl ein Maß für die zunächst zu erwartende Abwanderung zum Flugzeug abgeben können. Bedenkt man weiter, daß die gewaltige Erleichterung und Beschleunigung des Reisens durch das Flugzeug mit Sicherheit eine Belebung dieses Verkehrs zur Folge haben wird, so darf wohl erwartet werden, daß auch die später verfügbar werdenden größeren 50- oder sogar 80-plätzigen Flugzeuge genügend besetzt sein können, ohne daß die Zahl der Linien verringert werden muß, sondern im Gegenteil noch eine Vermehrung in Frage kommt. Da weiter die möglichen Abflug- und Ankunftszeiten durch die Ortszeitdifferenz und die Dauer

des Fluges auf eine verhältnismäßig schmale Zeitspanne zusammengedrängt werden, so ist es gegeben, statt einer zeitlichen Aufteilung, die Linien örtlich aufzuteilen und damit mehreren Regionen die günstigsten Bedingungen zu verschaffen. Mit der Zeit wird sich so auch eine besondere Linie Schweiz-Vereinigte Staaten durchsetzen können, nachdem die Schweiz schon von 1946 weg durch die Zwischenlandung einer amerikanischen Durchgangsline bedient werden soll.

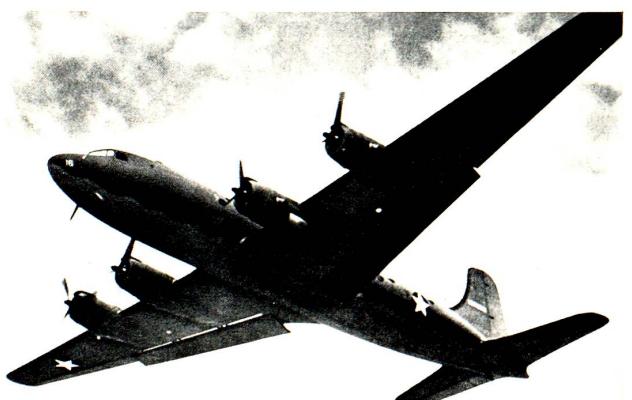
Im Verkehr mit den andern Kontinenten werden sich ähnliche Tendenzen durchsetzen, wenn auch vielleicht weniger ausgeprägt, weil der Verkehrsumfang geringer sein wird. Die größte Weltverkehrsstraße war seit langem die Verbindung Nordamerika-Europa und sie wird es ganz besonders für den Luftverkehr wohl bleiben, nachdem der Krieg die beiden Kontinente noch mehr aneinandergekettet hat. Trotzdem wird im friedlichen Verkehr die Zahl der Flugzeuge nicht so bald jene Zahl von 70 bis 80 Maschinen erreichen, die für Kriegszwecke während der letzten zweieinhalb Jahre durchschnittlich pro Tag den Nordatlantik überquert haben!



Boeing B-29, «Superfortress», der leistungsfähigste Langstreckenbomber des Weltkrieges und Vorläufer des zukünftigen Verkehrsflugzeugs für den Weltluftverkehr.

Die Bodenseegegend, welche in der Geschichte der Pionierzeit der Luftfahrt eine so große Rolle gespielt hat, hat also wenig Aussicht, zu einem Mittelpunkt des Weltluftverkehrs zu werden. Ihre Flugreisenden, die Flugpost, die sie liefert, und ihre luftverkehrswürdige hochwertige Fracht wird sie sowohl für den Europaverkehr als erst recht für den Weltverkehr zum allergrößten Teil besser über den — für den raumgreifenden Maßstab des schnellen Flugzeuges «benachbarten» — Flughafen Zürich leiten. Eigene Luftverkehrsverbindungen nach Paris, London usw. würde sie allein kaum ausreichend alimen-

C-54, «Skymaster», die militärische Version des Verkehrsflugzeuges Douglas DC-4, hat im Dienste der alliierten Militärtransportorganisationen während des Krieges über dem atlantischen und dem pazifischen Ozean große Leistungen vollbracht. Es wird in der ersten Nachkriegszeit auch das bevorzugte Verkehrsflugzeug für den Dienst Amerika—Europa sein.



tieren können. Also wird sie auch zum europäischen Luftverkehr nur einen bescheidenen direkten Beitrag liefern können. Soll sie damit überhaupt jede Bedeutung für das Flugwesen verlieren? Durchaus nicht, wenn wir die Bedeutung des Begriffes Flugwesen etwas weiter spannen.

Wohl ist der Luftverkehr zwar die wichtigste, aber deswegen doch nicht die einzige Form der friedlichen fliegerischen Betätigung. Es war auch nicht in erster Linie der Wunsch nach der praktischen Anwendung für Verkehrs- oder militärische Zwecke, sondern ein viel tiefer verwurzelter Drang nach dem Schweben- und Fliegenkönnen, der durch die Jahrhunderte hindurch sich immer und immer wieder geltend machte, sich schließlich durchsetzte und über die Montgolfière, den Kugelballon und das Luftschiff zum Flugzeug führte und die Pioniere zu bewundernswerten Leistungen, aber auch zu schwersten Opfern, angespornt hat.

Dieser uralte Traum der Menschheit besteht immer noch, und Viele, sehr Viele möchten fliegen nur um des Fliegens willen. Es bedeutet ihnen die erstrebenswerteste Form der Erholung.

Bietet nun nicht gerade der Bodensee in der Gegend des alten Rheins ideale Voraussetzungen für einen europäischen Sammelpunkt dieser Flugbegeisterten? Es ließe sich dort eine Erholungsstätte von seltenem Reiz und großer Anziehungskraft errichten. Die Anlagen der Dornier-Werke mit dem Flugplatz sichern dem Flugtouristen einen leicht aufzufindenden und gut anzufliegenden Stützpunkt mit tadellosem Service. Und unmittelbar daneben liegt fast unberührte Natur, die zur Errichtung eines einfachen, aber gastlichen Camps einlädt. Fischen, baden, rudern, segeln, reiten, zu allem ist dieser einzig schöne Winkel einladend. Zwischenhinein ein rascher Ausflug im Flugzeug über die Vorberge bis über die Alpen oder ein lautloser Segelflug. Wer möchte nicht ein Weekend oder Ferien so verbringen?

Kann aber ein verarmtes Europa sich ein solches Ferienparadies noch leisten? Sicher sind die Schwierigkeiten groß, ein derartiges Unternehmen aufzubauen, einzuführen und auf die Dauer anziehend zu erhalten. Aber gerade die großen Aufgaben des europäischen Wiederaufbaues zwingen auch zu Pausen des Besinnens und Ausspannens, zu denen das Flugzeug nach so viel Zerstörungswerk vielleicht einmal mehr beitragen kann, als wir heute noch zu hoffen wagen.