

Kalendarium

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Rorschacher Neujahrsblatt**

Band (Jahr): **36 (1946)**

PDF erstellt am: **22.06.2024**

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.

1946

Januar	Februar	März
Di 1 Neujahr	Fr 1 Brigitta	Fr 1 Albinus
Mi 2 Berchtold	Sa 2 Lichtmess ☾	Sa 2 Simplicius
Do 3 Enoch ☽	So 3 Blasius	So 3 Fastnacht ☽
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 ☽	Sa 9 Franziska
Do 10 Paul, Samson ☽	So 10 Scholastika	So 10 Alexander ☽
Fr 11 Diethelm	Mo 11 Euphrosina	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
Di 15 Maurus	Fr 15 Faustin	Fr 15 Melchior
Mi 16 Marzellus	Sa 16 Juliana ☽	Sa 16 Heribert
Do 17 Anton ☽	So 17 Donatus	So 17 Gertrud ☽
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 Stuhlfeier	Fr 22 Basil
Mi 23 Emerentia	Sa 23 Josua	Sa 23 Fidel
Do 24 Timotheus	So 24 Matthias ☾	So 24 Hermo
Fr 25 Pauli Bek. ☾	Mo 25 Viktor ☾	Mo 25 Mariä Verk. ☾
Sa 26 Polykarp	Di 26 Nestor	Di 26 Ludgerus
So 27 Christostomus	Mi 27 Gotthelf	Mi 27 Rupertus
Mo 28 Karl	Do 28 Leander	Do 28 Malchus
Di 29 Valerius	☽ Neumond ☽ Erstes Viertel	Fr 29 Eustachius
Mi 30 Adelgunde	☽ Vollmond ☾ Letztes Viertel	Sa 30 Guido
Do 31 Virgil		So 31 Balbina
April	Mai	Juni
Mo 1 Hugo	Mi 1 Philipp, Jakob ☽	Sa 1 Nikodemus
Di 2 Abundus ☽	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 ☽
So 7 Cölestin	Di 7 Juvenal	Fr 7 Kasimir
Mo 8 Apollonius ☽	Mi 8 Stanislaus ☽	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 ☽
Mo 15 Raphael	Mi 15 Sophie	Sa 15 Vitus
Di 16 Daniel ☽	Do 16 Peregrin ☽	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, Cölestin	Mi 19 Gervas
Sa 20 Hermann	Mo 20 Bernhartin	Do 20 Fronleichnam
So 21 Ostern	Di 21 Konstantin	Fr 21 Albanus
Mo 22 Ostermontag	Mi 22 Helena	Sa 22 10 000 Ritter ☾
Di 23 Georg	Do 23 Dietrich	So 23 Edeltrud
Mi 24 Albrecht ☾	Fr 24 Johanna ☾	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 ☽
Di 30 Quirinus	Do 30 Auffahrt ☽	So 30 Pauli Ged.
	Fr 31 Petronella	

Lined writing area consisting of 25 horizontal lines.

Ein Nebelspalter-Abonnement bereitet Freude während des ganzen Jahres

1946

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

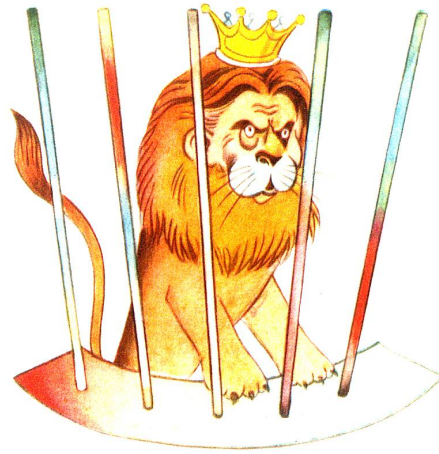


Beispiel aus der Praxis. Vierfarbenbuchdruck.

Buchdruckerei E. Löpf-Benz, Rorschach.



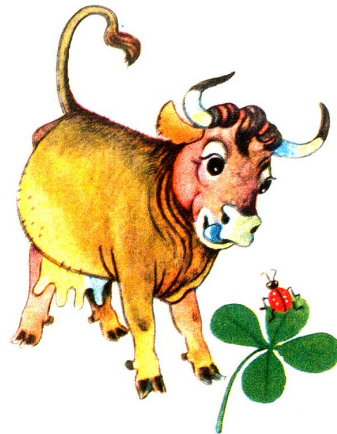
Rehle — le faon



Löwe — le lion



Mäuslein — la souris



Kuh — la vache



Haubentaucher — le grèbe

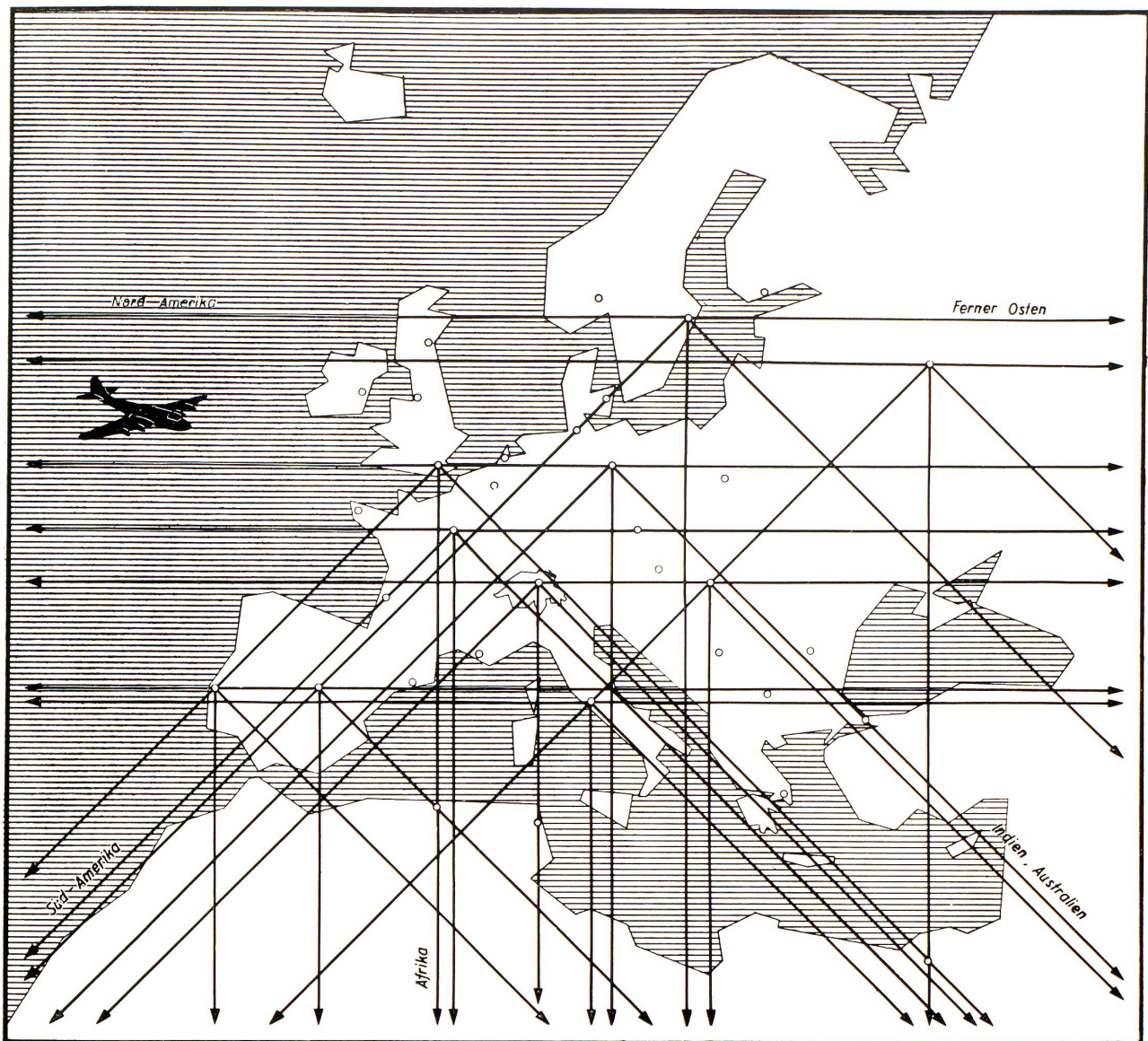


Raupe — la chenille



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.

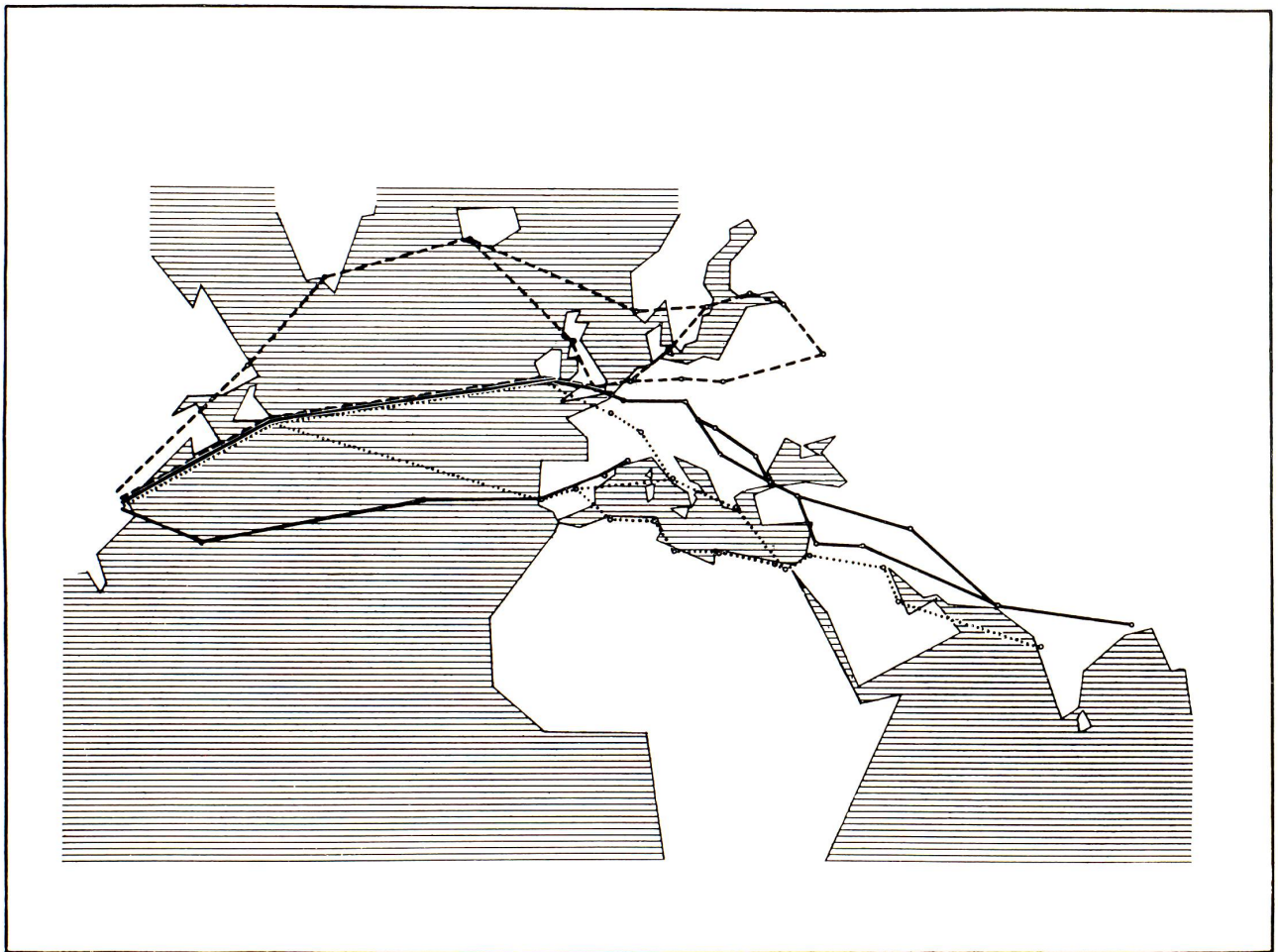
Erleichtert wird diese Bevorzugung des schnelleren und wirtschaftlicheren Landflugzeuges ferner deswegen, weil für die Zwecke der Kriegführung vorzüglich ausgestattete Flugplätze in sehr großer Zahl errichtet worden sind und

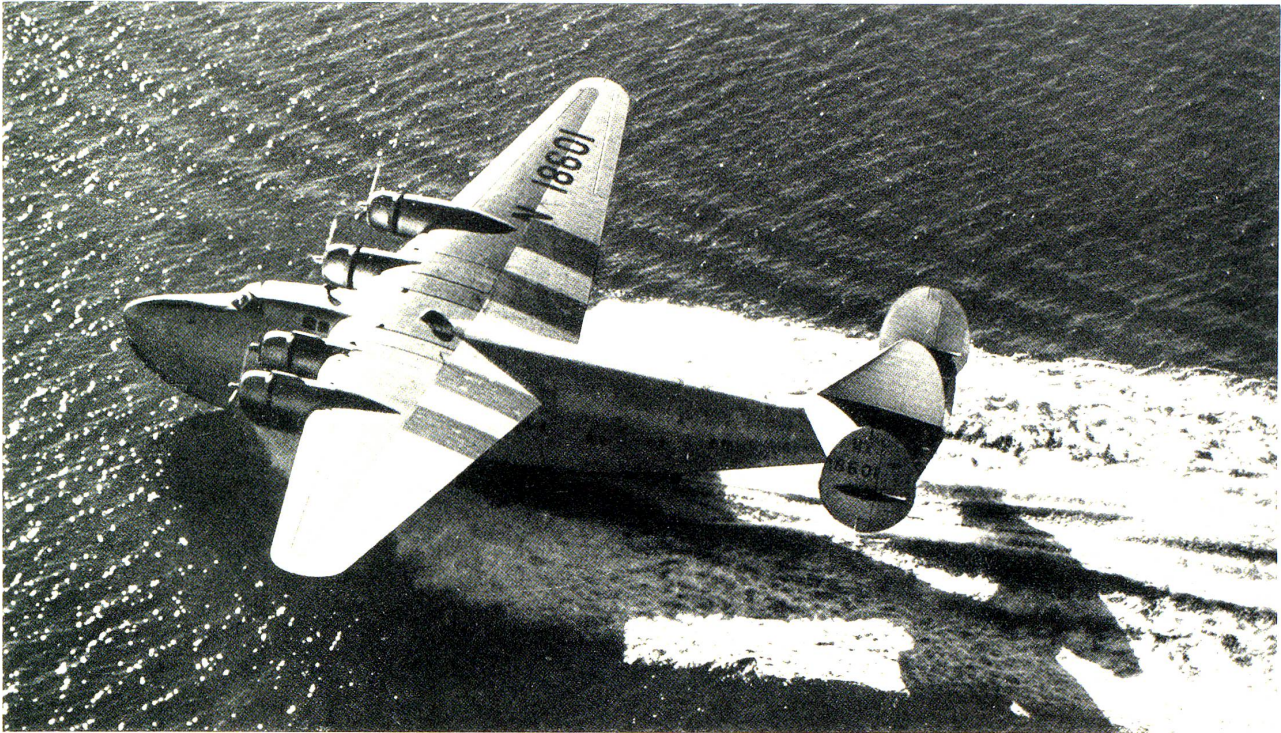
zwar mit Abmessungen der Pisten, die man früher als untragbar bezeichnet hätte. Selbst im Nord- und Südatlantik sind auf jeder Inselgruppe eine oder sogar mehrere Flugplatzanlagen vorhanden, die zunächst für technische Zwischenhalte zum Zwecke der Betriebsstoffaufnahme dienen können und später, wenn 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.



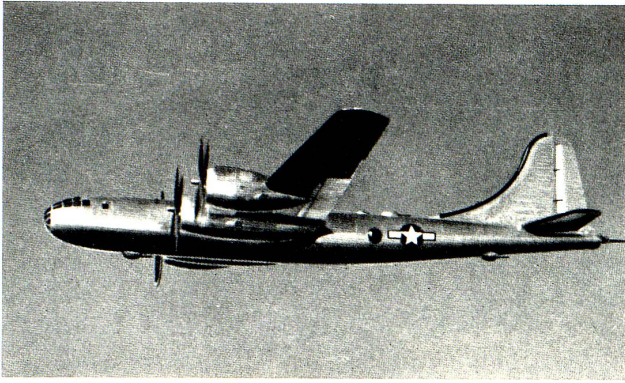


Boeing 314, «Clipper», das Flugboot mit dem 1939 der Luftverkehr Nordamerika—Europa aufgenommen wurde und heute noch im Dienste steht, in seiner Leistungsfähigkeit aber von modernen Landflugzeugen weit überholt ist.

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 befliegen und vorläufig 30-plätzig 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. Klaß-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-plätzig 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 Durchgangslinie bedient werden soll.

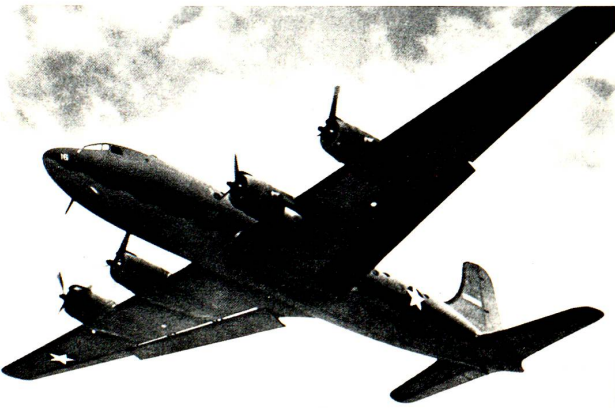
Im Verkehr mit den andern Kontinenten werden sich ähnliche Tendenzen durchsetzen, wenn auch vielleicht weniger ausgeprägt, weil der Verkehrsumfang geringer sein wird. Die größte Weltverkehrsstraße war seit langem die Verbindung Nordamerika-Europa und sie wird es ganz besonders für den Luftverkehr wohl 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 Verkehrsflugzeuges 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 Fluggtouristen 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.