

Zeitschrift: Rorschacher Neujahrsblatt
Band: 36 (1946)
Rubrik: Kalendarium

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.05.2025

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

1946

Januar	Februar	März
Di 1 Neujahr Mi 2 Berchtold Do 3 Enoch ☾ Fr 4 Elias Sa 5 Simeon So 6 Hl. 3 Könige Mo 7 Isidor Di 8 Erhard Mi 9 Julian Do 10 Paul, Samson ☾ Sa 12 Meinrad So 13 Hilarius Mo 14 Israel, Felix Di 15 Maurus Mi 16 Marzellus Do 17 Anton ☾ Fr 18 Priska Sa 19 Martha So 20 Sebastian Mo 21 Agnes Di 22 Vinzenz Mi 23 Emerentia Do 24 Timotheus Fr 25 Pauli Bek. ☾ Sa 26 Polykarp So 27 Chrisostomus Mo 28 Karl Di 29 Valerius Mi 30 Adelgunde Do 31 Virgil	Fr 1 Brigitta Sa 2 Lichtmefy ☾ So 3 Blasius Mo 4 Veronika Di 5 Agatha Mi 6 Dorothea Do 7 Richard Fr 8 Salomon Sa 9 Apollonia ☾ So 10 Scholastika Mo 11 Euphrosina Di 12 Susanna Mi 13 Jonas Do 14 Valentin Fr 15 Faustin Sa 16 Juliana ☾ So 17 Donatus Mo 18 Kaspar Di 19 Marian, Gabinus Mi 20 Eucharius Do 21 Eleonore Fr 22 Petri Stuhlfeier Sa 23 Josua So 24 Matthias ☾ Mo 25 Viktor Di 26 Nestor Mi 27 Gotthelf Do 28 Leander ☾ Neumond ☾ Erstes Viertel ☾ Vollmond ☾ Letztes Viertel	Fr 1 Albinus Sa 2 Simplicius So 3 Fastnacht ☾ Mo 4 Adrian Di 5 Friedrich Mi 6 Aschermittwoch Do 7 Perpetua Fr 8 Philemon Sa 9 Franziska So 10 Alexander ☾ Mo 11 Kungold Di 12 Gregor Mi 13 Ernst Do 14 Zacharias Fr 15 Melchior Sa 16 Heribert So 17 Gertrud ☾ Mo 18 Gabriel Di 19 Josef Mi 20 Emanuel Do 21 Niklaus v. d. Fl. Fr 22 Basil Sa 23 Fidel So 24 Hermo Mo 25 Mariä Verk. ☾ Di 26 Ludgerus Mi 27 Rupertus Do 28 Malchus Fr 29 Eustachius Sa 30 Guido So 31 Balbina
April	Mai	Juni
Mo 1 Hugo Di 2 Abundus ☾ Mi 3 Ignaz Do 4 Ambrosius Fr 5 Martial Sa 6 Demetrius So 7 Cölestin Mo 8 Apollonius ☾ Di 9 Sybilla Mi 10 Ezechiel Do 11 Leo Fr 12 Julius Sa 13 Egesippus So 14 Palmsonntag Mo 15 Raphael Di 16 Daniel ☾ Mi 17 Rudolf Do 18 H. Donnerstag Fr 19 Karfreitag Sa 20 Hermann So 21 Ostern Mo 22 Ostermontag Di 23 Georg Mi 24 Albrecht ☾ Do 25 Markus Fr 26 Anakletus Sa 27 Anastasius So 28 Vitalis Mo 29 Peter Di 30 Quirinus	Mi 1 Philipp, Jakob ☾ Do 2 Athanasius Fr 3 † Auffindung Sa 4 Florian So 5 Gotthard Mo 6 Joh. v. d. I. P. Di 7 Juvenal Mi 8 Stanislaus ☾ Do 9 Beatus Fr 10 Antonius Sa 11 Mamertus So 12 Muttertag Mo 13 Servaz Di 14 Bonifacius Mi 15 Sophie Do 16 Peregrin ☾ Fr 17 Torquatus Sa 18 Isabella So 19 Peter, Cölestin Mo 20 Bernhardin Di 21 Konstantin Mi 22 Helena Do 23 Dietrich Fr 24 Johanna ☾ Sa 25 Urban So 26 Philipp Mo 27 Luzian, Beda Di 28 Wilhelm Mi 29 Maximilian Do 30 Auffahrt ☾ Fr 31 Petronella	Sa 1 Nikodemus So 2 Marcellin Mo 3 Erasmus Di 4 Eduard Mi 5 Reinhard Do 6 Gottfried ☾ Fr 7 Kasimir Sa 8 Medardus So 9 Pfingsten Mo 10 Pfingstmontag Di 11 Barnabas Mi 12 Basilides Do 13 Felicitas Fr 14 Elisäus, Basil ☾ Sa 15 Vitus So 16 Justina Mo 17 Volkmar Di 18 Arnold Mi 19 Gervas Do 20 Fronleichnam Fr 21 Albanus Sa 22 10 000 Ritter ☾ So 23 Edeltrud Mo 24 Joh. d. T. Di 25 Eberhard Mi 26 Paul, Johann Do 27 7 Schläfer Fr 28 Benjamin Sa 29 Peter u. Paul ☾ So 30 Pauli Ged.

Ein Nebelspalter-Abonnement bereitet Freude während des ganzen Jahres

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

1946

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	Zyryllus	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. Bettag
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	Mauritius
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	Jakobea	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	Walter
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	Nikasio
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))



Beispiel aus der Praxis. Vierfarbenbuchdruck.

Buchdruckerei E. Löpfe-Benz, Rorschach.



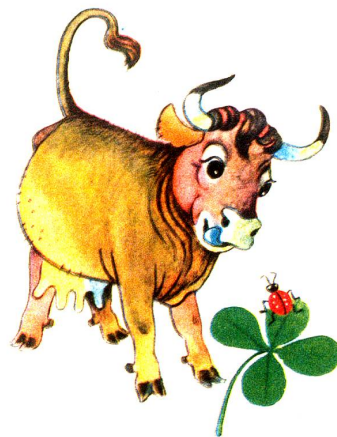
Rehle — le faon



Löwe — le lion



Mäuslein — la souris



Kuh — la vache



Haubentaucher — le grèbe

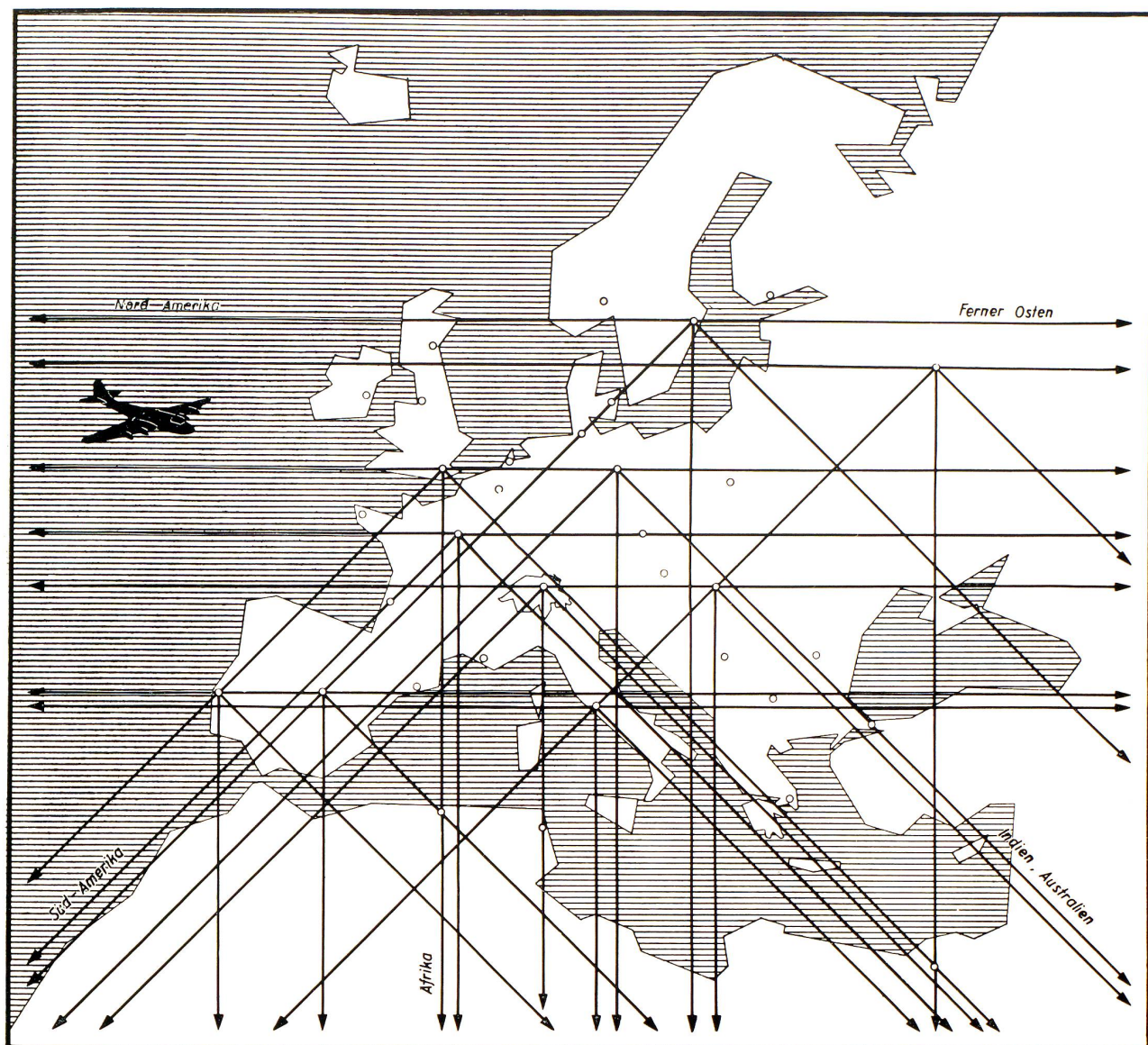


Raupe — la chenille



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

Vierfarben-Offsetdruck aus dem Buch: «Meine Heimat».
Offsetdruckerei E. Löpf-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 des 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.

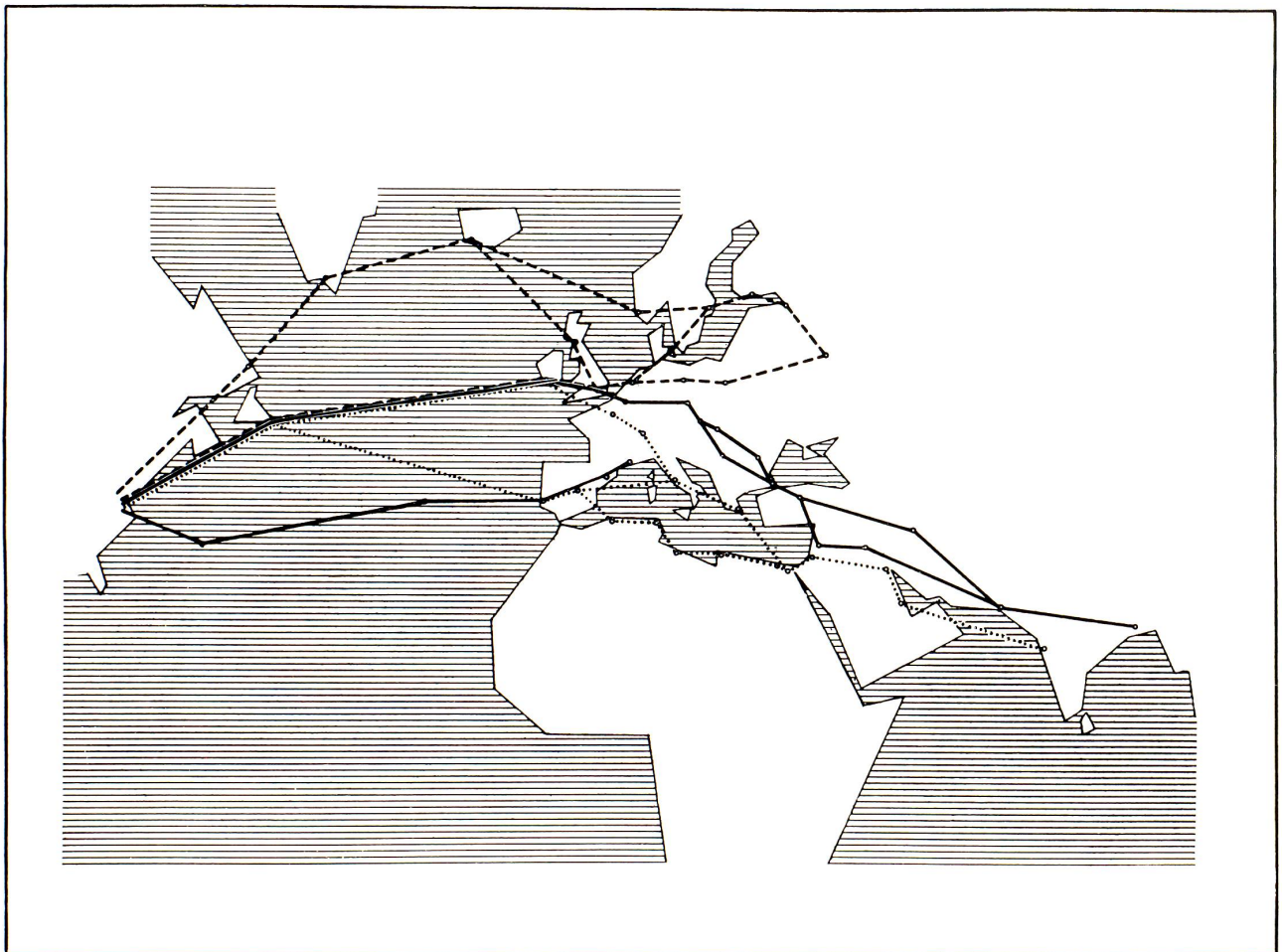
Erleichtert wird diese Bevorzugung des schnelleren und wirtschaftlicheren Landflugzeuges ferner deswegen, weil für die Zwecke der Kriegführung vorzüglich ausgestattete Flugplätze in sehr großer Zahl errichtet worden sind und

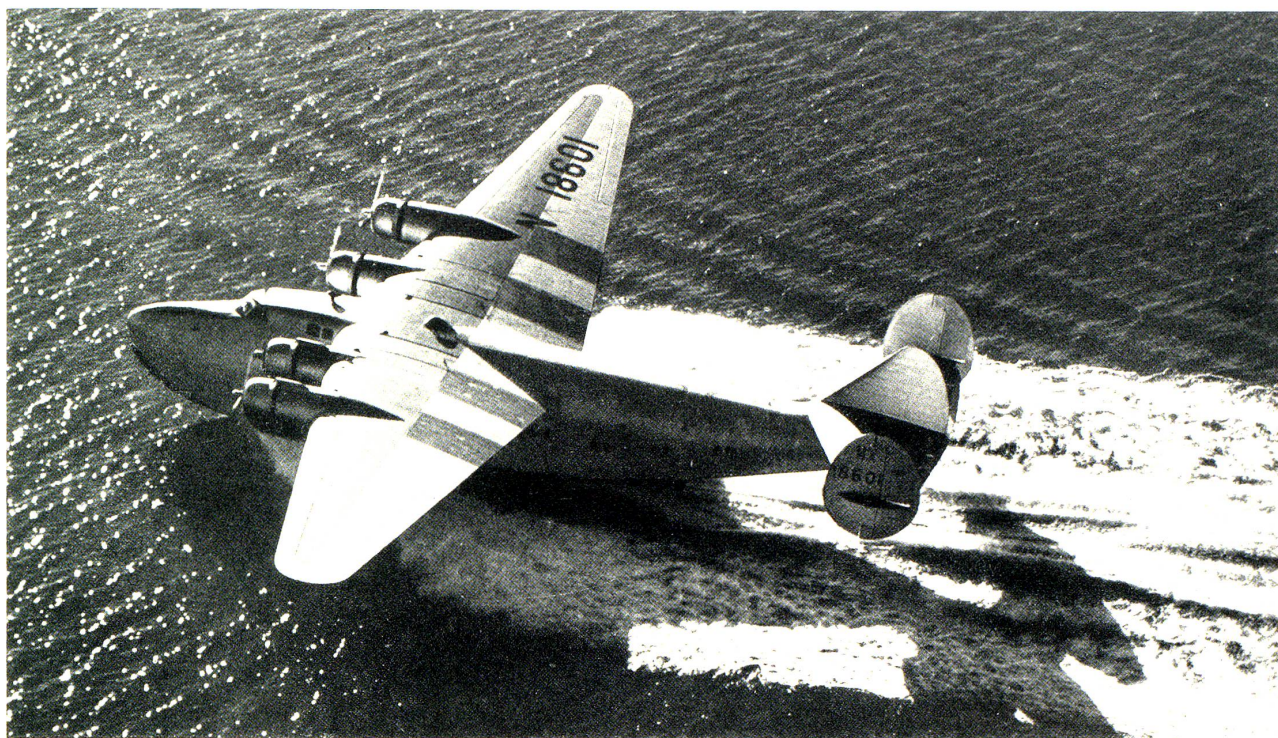
zwar mit Abmessungen der Pisten, die man früher als untragbar bezeichnet hätte. Selbst im Nord- und Südatlantik sind auf jeder Inselgruppe eine oder sogar mehrere Flugplatzanlagen vorhanden, die zunächst für technische Zwischenhalte zum Zwecke der Betriebsstoffaufnahme dienen können und später, wenn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



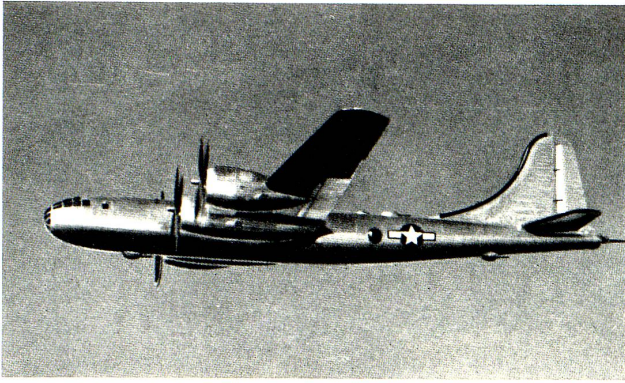


Boeing 314, «Clipper», das Flugboot mit dem 1939 der Luftverkehr Nordamerika—Europa aufgenommen wurde und heute noch im Dienste steht, in seiner Leistungsfähigkeit aber von modernen Landflugzeugen weit überholt ist.

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.