

Zeitschrift: Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald
Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg
Band: 8 (1995)

Artikel: "... he saw a nice field and was going to belly his plane in" : die Notlandung eines amerikanischen Jagdflugzeugs bei Buchs vor 50 Jahren
Autor: Kaiser, Karl-August
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-893114>

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: 08.02.2025

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

«... he saw a nice field and was going to belly his plane in»

Die Notlandung eines amerikanischen Jagdflugzeugs bei Buchs vor 50 Jahren

Karl-August Kaiser, Gams

Absehbar seit langem, näherte sich im Frühjahr 1945 der Zweite Weltkrieg in Europa seinem dramatischen Ende. Immer enger wurde der Ring, den die alliierten Kräfte um Deutschland zogen. In einem gnadenlosen Kampf zu Lande, zu Wasser und in der Luft konzentrierten sich die Aktionen allmählich auf den Kern des Reiches. Hatte man anfänglich von englischen Basen aus mehrheitlich die nahen Städte an Rhein und Ruhr mit Bombenteppichen belegt, das todbringende Handwerk sozusagen geübt und dabei Strategien entwickelt, erreichten gegen das Kriegsende hin die Bomberpuls auch das entfernteste Hinterland. Zu Tausenden stiegen Flugzeuge auf, immer weiterreichend und immer genauer treffend, um deutsche Städte in Schutt und Asche zu legen. Ich erinnere mich noch gut der Medienschlagzeilen jener Monate: «Kassel und Pforzheim zerstört», «Flammenmeer über Würzburg», «Dresden vernichtet»... Als junger Mensch und Zaungast dieses fürchterlichen Geschehens liess man diese Alltags-Nachrichten mit Schauern über sich ergehen, ohne tiefer zu bedenken, was sie an Ort und Stelle bedeuten mochten. Namenloses Leid brach über die betroffenen Gebiete und ihre Menschen herein, und viel Kulturgut von globalem Interesse wurde vernichtet. Heute lösen Meldungen dieser Art ganz andere Gefühle aus.

Die Schweiz im grossen Ringen

Unser Land lag damals wie eine Insel in der Brandung mitten in den Kriegsschauplätzen, ringsum von den Achsenmächten umgeben. Für unsere Behörden wurde es immer schwieriger, mit den kriegführenden, teils unberechenbaren Mächten einen *modus vivendi* auszuhandeln. Nach wie vor galt das Prinzip der bewaffneten, unbedingten Neutralität, wenn auch die Gesinnungsneutralität dem einzelnen Bürger überlassen blieb. Bereits in der Frühphase des Krieges gab es zahlreiche Übergriffe auf schweizerisches Hoheitsgebiet, und

Amerikanischer Jäger im Rhein bei Buchs gelandet.

Während von allen Seiten her Motorengeräusch die Anwesenheit fremder Flieger in unserer Gegend kündete, erschien aus der Richtung Sargans eine einzelne amerikanische Jagdmaschine die einige hundert Meter oberhalb der Eisenbahnbrücke in Buchs im Rhein notlandete. Der Maschine entstieg ein 22-jähriger amerikanischer Fliegeroffizier, der interniert wurde. Die Maschine mußte aus dem Rheimbett mit seinen zahlreichen Sandbänken geborgen werden. Sie ist nur leicht beschädigt.

So stand es im «Werdenberger Anzeiger» (Gams) vom 23. Februar 1945.

mit den raschen Fortschritten des Flugwesens und der Intensivierung des Luftkrieges wurden Verletzungen unseres Luftraumes zu Alltagserscheinungen, die in der Heimsuchung Schaffhausens am 1. April 1944 ihren Höhepunkt fanden. Die Luftüberlegenheit der Alliierten war erdrückend. Viele ihrer Bomberpiloten verirrt sich in unseren Luftraum oder flogen, nach schweren Tag- und Nachtbombardements, ihren Heimweg bewusst über dem relativ sicheren Gebiet der Schweiz. Die Sirenen heulten beinahe täglich auf. Unsere Überwachungsgeschwader waren laufend im Einsatz und zwangen manchen Eindringling zur Landung. Am Rande des Flugfeldes in Dübendorf reiheten sich Dutzende von «Fliegenden Festungen», Liberators und Boeings, viele waren von der deutschen Abwehr übel zugerichtet.

Landung im Rhein

Die Bevölkerung unserer grenznahen Gegend wurde zu wiederholten Malen durch kriegsbedingte Zwischenfälle aufgeschreckt (in Wildhaus, Bad Ragaz usw.). Gross war die Aufregung, als am 22. Februar 1945, um 14.15 Uhr, ein amerikanischer, von der deutschen Flak getroffener

Mustang-Jäger ca. 300 Meter oberhalb der Eisenbahnbrücke von Buchs neben einer Kiesbank wasserte. Die Maschine war von Norden her eingeflogen, drehte auf der Höhe von Sevelen/Vaduz um und setzte noch auf der schweizerischen Hälfte des Flussbetts im nicht allzutiefen, eiskalten Strom auf. Der Pilot entstieg der Kanzel unverletzt. Es handelte sich um Flieger-Oberleutnant Robert Fawcett Rhodes, geboren 1923, aus Illinois/USA. Er kletterte über den Flügel seines Jägers auf eine Sand- oder Kiesbank auf der liechtensteinischen Rheinseite hinunter und wurde von Beamten des Fürstlich-Liechtensteinischen Sicherheitscorps Vaduz in Empfang genommen. Erst im Verkehrsbüro Schaan gelang es, in englischer Sprache und anhand von Karten-Unterlagen, den jungen Offizier zu beruhigen und zu überzeugen, dass er sich nicht in Feindeshand befinde, worüber er verständlicherweise sehr erleichtert war. Der geographische Begriff «Liechtenstein» war ihm gänzlich unbekannt. Nach kurzem Verhör wurde der Mann der schweizerischen Heerespolizei in Buchs übergeben. Die fürstlichen Behörden sorgten sofort dafür, dass niemand von den vielen Schaulustigen über die Kiesbank ans Flugzeug gelangen

konnte. Noch am gleichen Abend organisierte die schweizerische Zolldirektion die Bewachung des in der Strömung verbliebenen Apparates.

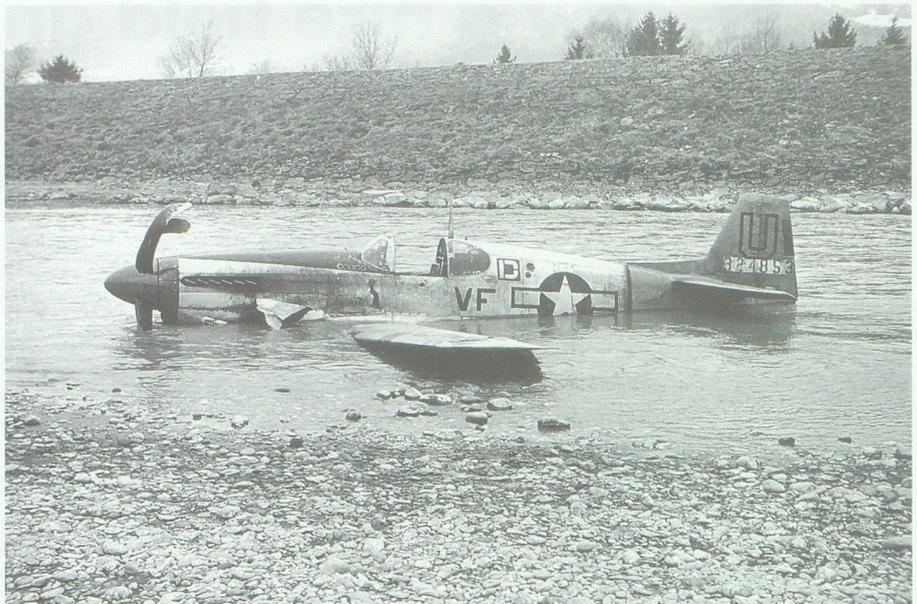
Ein schwerbewaffnetes Kampfflugzeug

Es handelte sich um ein Jagdflugzeug des Typs Mustang P 51 B-15-NA, das von der North-American Aviation Inc. im kalifornischen Inglewood gebaut worden war. Der silbergraue Ganzmetall-Tiefdecker hatte eine Spannweite von 11,7 Meter. Auf Rumpf und Tragwerk trug er den amerikanischen Stern neben der Serien-Nummer, dazu die Bezeichnung VF («Victory Forces»). Vor der Pilotenkanzel waren fünf Hakenkreuze, sechs Lokomotiven und drei Schiffe als Siegestrophäen aufgemalt. Durch die Bauchlandung auf kiesigem Grund war die Rumpf-Unterseite aufgerissen worden. Der Kühlstoffbehälter fehlte, die rechte Landeklappe war abgerissen, und alle vier Luftschraubenblätter waren zurückgebogen. Auch an den Flügelunterseiten zeigten sich starke Beschädigungen. Das Flugzeug war ausgerüstet mit einem zwölfzylindrigen Rolls-Royce-Motor von 1650 PS, der jetzt allerdings nicht mehr funktionierte. Durch den Ölverlust waren die Kurbelwellen- und Pleuellager sowie die Zylinder «angefressen».

Der Jäger war mit vier intakten Maschinengewehren vom Kaliber 12,7 Millimeter und einem Zielgerät bestückt. Bomben fehlten, hingegen waren noch 900 Patronen vorhanden. Zur weiteren Ausrüstung gehörten ein Sender-/Empfänger-Gerät, eine Antennen-Anlage für Landefeuere und VHF (Very High Frequency), ein Sitzfallschirm mit Rückengummiboot, eine Fliegerhaube mit Telefon, ein Sanitätspaket, eine Sauerstoffmaske, eine zerstörte Atmungsanlage und eine Schwimmweste. Das Flugzeug wies fünf Treffer aus Maschinengewehren auf, davon einen im Höhensteuer und je zwei Einschläge in der Luftschraubennabe und im Schmierstofftank. Die Notlandung war damit unvermeidlich geworden. Aufgrund des Totalschadens hatten die amerikanischen Stellen kein weiteres Interesse mehr an der Maschine. Bereits im Mai 1945 gaben sie Auftrag, sie als Altmaterial zu verwerten.

Nachforschungen über das Schicksal von Pilot und Maschine

In den achtziger Jahren geriet zufällig eine Aufnahme des im Rhein stehenden Flug-



Die Unglücksmaschine im Rhein. (Bild: Liechtensteinisches Landesarchiv, Vaduz.)

zeugs in meine Hände, und ich versuchte, dem Schicksal dieser Jagdmaschine und ihres Piloten nachzugehen. Woher mochte das Kampfflugzeug gekommen sein? Weshalb musste es ausgerechnet vor unserer Haustüre notlanden? Welche Gedanken, Ängste und Hoffnungen mochten den Piloten begleitet haben, als er in höchster Not das silberne Band des Alpenrheins als Aufsetzstelle wählte? Konnte man den doch unverseht gebliebenen Amerikaner ausfindig machen und ihn gar auf ein paar Tage zu uns einladen?

Mein Plan, der Vorgeschichte auf den Grund zu gehen, stand schnell fest. Aber das Vorhaben erwies sich dann in der Folge als eine dornenvolle Angelegenheit. Zuerst versuchte ich, von seiten der Amerikaner mehr zu erfahren. Ein amerikanischer Oberst der Garnison Garmisch, mein Sitznachbar auf einem Gala-Empfang in Deutschland, riet mir, das Anliegen dem Generalkonsulat in München vorzutragen. Monate später verwies mich diese Stelle an das Hauptquartier der US-Truppen in Heidelberg. Danach meldete sich das Heeresamt des amerikanischen Verteidigungsministeriums in New York und empfahl mir, mich an das Geschichtsforschungszentrum des Luftfahrtsamtes in Alabama zu wenden. Dieses Office berichtete mir endlich, man habe den Abgang des fraglichen Jagdflugzeugs identifiziert. Es bestehe darüber wohl eine Akte, für weitere Informationen sei aber das Militärarchiv des Bundesarchivs in Washington zuständig.

Die amerikanischen Behörden hatten vermutlich nicht mit meiner Beharrlichkeit gerechnet. Auf mein weiteres Gesuch hin teilte mir das Bundesarchiv mit, dass man mir die Flugrapporte auf Mikrofilm überlassen könnte, wenn ich einen bestimmten Geldbetrag auf das Konto einer Treuhandstelle des Luftamtes in Atlanta überweise. Ich tat wie empfohlen und erhielt nach drei Monaten tatsächlich eine Filmplatte mit dem Bericht über den damaligen Angriffsflug und einigen Augenzeugenberichten. Endlich hatte ich die gesuchten Informationen in der Hand, aber weder in Buchs noch in St.Gallen konnte man mir die Texte auch lesbar machen. Erst dem Bildendienst der Universität Konstanz gelang es, die Mikrofilme zu «öffnen».

Der militärische Bericht Nr. 214

Aus den solchermassen gespeicherten Akten des Hauptquartiers der 52. Kampffluggruppe geht hervor, dass am Vormittag des 22. Februar 1945 ein Bombergeschwader vom Flugstützpunkt Madna zwischen Verona und Venedig-Mestre mit dem Auftrag aufgestiegen war, im süddeutschen Rautenviereck Memmingen-Ulm-Donau-eschingen-Bregenz strategische Ziele anzugreifen. Im ausführlichen Bericht heisst es in militärisch knappem Stil:

«1. Teilnehmer:

Das zweite, vierte und fünfte Geschwader. Der Auftrag bestand darin, sechs Gruppen von B 17 des 5. Fluggeschwaders Begleit-



Schaulustige strömen dem Wrack zu. (Bild: Liechtensteinisches Landesarchiv, Vaduz.)

schutz zu geben. Diese sollten gemäss Einsatzbesprechung zwischen 13.10 h und 13.20 h Rangieranlagen in Lindau, Bregenz, Leutkirch, Gundelfingen, Offingen und Memmingen in Deutschland angreifen und Bahnziele in dem durch die Koordinaten [...] begrenzten Raum beschliessen. Die Mission wurde im wesentlichen wie besprochen ausgeführt.

2. Statistik des Einsatzes:

58 Flugzeuge um 10.40 h aufgestiegen, Abflug effektiv 57 Flugzeuge, 1 Ausfall durch technischen Schaden. – 57 Flugzeuge über dem Zielgebiet von 12.55 h bis 13.10 h auf 24 000–26 000 Fuss Höhe. – 57 Flugzeuge im Angriff von 13.10 h–14.00 h. – 53 Flugzeuge an der Basis zurück ca. 18.10 h. – 2 Flugzeuge verloren: a. Ein Flugzeug ging um 13.20 h verloren, als es von der Flak getroffen wurde. Den Piloten, Leutnant Bryant, sah man aus 4500 Fuss Höhe abspringen und in einer Baumgruppe landen. b. Ein Flugzeug ging um 13.30 h verloren. Die Maschine wurde von der Flak getroffen und begann Rauch zu entwickeln. Der Pilot, Leutnant Cooper, sprang aus 400 Fuss Höhe ab, aber sein Fallschirm verhedderte sich am Flugzeug. Das Flugzeug schlug am Boden auf und explodierte. Es wurde nicht beobachtet, dass sich der Pilot vom Flugzeug freimachen konnte. – 2 Flugzeuge vermisst: a. Ein Flugzeug mit dem Piloten Borosky wurde zuletzt um 13.20 h in den Koordinaten 4835N/0940E gesehen, als die Flugstaffel, die er anführte, hefti-

gem Beschuss durch die Flak begegnete. Unmittelbar danach wurde auf offenem Feld ein etwa 50 Fuss langer Flammenzug beobachtet, genau im Gebiet, wo das Flugzeug letztmals gesehen wurde. b. Ein Flugzeug mit dem Piloten Rhodes wurde von der Flak um ca. 13.30 h getroffen. Der Pilot nahm Kurs 270 Grad Richtung Frankreich und wurde zuletzt um 13.45 h auf 5000 Fuss Höhe und um 14.00 h in den Koordinaten 4725N/0945E gesichtet. Der Pilot sagte über Bordfunk, er sehe ein gutes Feld und wolle darin bauchlanden.

3. Bericht über den Verlauf des Angriffs:

58 Flugzeuge hoben um 10.40 h ab und nahmen um 10.46 h Kurs wie abgesprochen. Von der Basis weg wurde ein direkter Kurs zum Zielgebiet geflogen. 57 Flugzeuge erreichten den Zielraum um 12.55 h. Zwischen 12.55 h und 13.10 h wurde auf 23 000 bis 26 000 Fuss Höhe allgemeiner Begleitschutz für B 17, B 24 und B 26 geboten, obwohl effektiver Schutz wegen einer verbreiteten Wolkenschicht unterhalb 22 000 Fuss schwierig war, um 13.10 h scherten drei Staffeln aus und flogen durch Löcher in der Wolkendecke hinunter, um, wie besprochen, im allgemeinen Zielraum Anlagen zu beschliessen. Zwei Staffeln brachen auf, um von 13.10 h–14.00 h Eisenbahnzüge zu beschliessen, die nördlich und südlich von Ulm beobachtet wurden. Wegen der durchgehenden Wolkendecke über dem Zielgebiet, stellenweise bis auf 500 Fuss hinunterhängend, sind genauere

Angaben über die Orte der Beschiessung nicht möglich. Zehn Flugzeuge wurden durch die Flak getroffen, fünf erlitten schwere Schäden, vier erlitten geringere Schäden, und zwei gingen durch die Flak verloren. Zwischen 13.30 h und 14.00 h verliessen die zwei Staffeln das Zielgebiet und nahmen ohne weiteren Zwischenfall Kurs auf die Basis. Eine Staffel wurde durch das Wetter von den andern zwei getrennt und griff zwischen 13.15 h und 13.45 h ein Gebiet an, das sie für die Gegend um Donaueschingen hielt. In vereinzelt Flügen wurden Gelegenheitsziele in diesem Raum beschossen. Ein Flugzeug dieser Staffel erlitt schweren Schaden durch Flak. Um 13.45 h nahm diese Staffel Kurs auf die Basis. Acht P 51 landeten ohne Zwischenfall direkt an der Basis. Neun P 51 landeten wegen Treibstoffmangels in Fano und kehrten später an die Basis zurück.

4. Berührung mit der feindlichen Flugwaffe:

Ein nicht identifiziertes Flugzeug, wegen seiner Form und seiner extremen Geschwindigkeit für ein Düsenflugzeug gehalten, flog um 12.55 h vor der P-51-Formation auf 25 000 Fuss Höhe. Die P 51 flogen in Richtung Nordwest auf 23 000 Fuss Höhe, und das feindliche Flugzeug flog südwestlich und verlor sich in den Wolken. Zwei nicht identifizierte Bomber sah man um 13.10 h in der Nähe der Koordinaten 4800N/1010E aus 20 000 Fuss Höhe trudelnd abstürzen und in Flammen aufgehen. Fallschirme wurden nicht beobachtet, und wegen der grossen Entfernung zum Objekt konnte man nicht zuverlässig orten.

5. Flak:

Im gesamten angegriffenen Zielgebiet, ganz besonders bei Rangierbahnhöfen, stiess man auf Fliegerabwehr. Die stärkste Konzentration gab es entlang der Eisenbahn zwischen Ulm und den Koordinaten 4840N/0938E.

6. Beobachtungen:

Im angegriffenen Raum wurde kein fahrendes Rollmaterial gesichtet. Das gesamte beobachtete Eisenbahn-Rollmaterial stand still. Das Fehlen von Aktivität im gesamten Raum liess den Eindruck aufkommen, dass die Gegend gewarnt worden war.

7. Bordbeschluss, Erfolgsmeldungen:

Beschädigt: eine am Boden stehende Henkel 111. Zerstört: 8 Dampflokomotiven, 1

Elektrolokomotive, 2 Tankwagen. Beschädigt: 14 Dampfloks, 13 Güterwagen, 1 Lastwagen, 3 Baracken, 2 Bahnhöfe, 10 Funkstationen, 1 Fabrik. Ortung der beschossenen Ziele: 3 Loks und 50 Güterwagen bei Koordinaten 4825N/0950E, 20 Güterwagen bei Koordinaten 4849N/0940E, Lokomotive und 2 Kippwagen mit Eisenerz bei K. 4809N/0952E, 1 Radarturm bei K. 4803N/0940E, Baracken bei K. 4812N/0927E, 6 Radarstationen im Raum südlich von Donaueschingen, 1 Fabrik bei Donaueschingen, 1 Henkelflugzeug 111 bei K. 4825N/0957E usw. Die Bahnhöfe und übrigen Lokomotiven waren an der Strecke zwischen Koordinaten 4815N/0951E durch Ulm bis nördlich Koord. 4837N/0950E. Die übrigen Radarstationen lagen in unmittelbarer Nähe von Ulm, konnten aber unmöglich exakt geortet werden.

8. Kommentar:

Während die P-51-Maschinen Angriffe flogen, bombardierten verschiedene Formationen von B 26 aus 15 000 Fuss Höhe Rangieranlagen im anzugreifenden Raum und gefährdeten zeitweise die P 51er. Die Anwesenheit dieser Bomber über Kopf,

während die P 51 absprachegemäss angreifen sollten, ist schwer erklärbar.»

Der Augenzeuge

Die Mikrofilmplatte enthält auch einen Augenzeugenbericht von Leutnant Donald U. Gray jr. über seine fliegerischen Kontakte mit dem verschollen geglaubten, bei Buchs notgelandeten Kameraden, Oberleutnant Robert Fawcett Rhodes: «Am 22. Februar 1945 flog ich als Staffelführer in einer Gruppe von vier Flugzeugen. Wir waren auf einem Bordwaffen-Angriffsflug im Raum Ulm in Deutschland. Wegen des Wetters und der geringen Höhe wurden mein Flügelmann und ich vom Rest der Gruppe getrennt. Um 13.40 h sah ich Oberleutnant Rhodes, und er sagte, seine Maschine sei am Heck beschädigt und er sei knapp an Benzin. Ich sagte ihm, er solle meinem Flügelmann und mir folgen, und wir würden der Basis zusteuern. Um 13.45 h waren wir auf 5000 Fuss Höhe nahe Koordinaten 4725N/0945E, als Oblt. Rhodes sagte, dass er mit Kurs 270 Grad Frankreich ansteuere. Ich sah ihn zuletzt gerade südlich des Bodensees. Um 14.00 h sagte Oblt. Rhodes, dass er es nicht schaffen werde, da sein Öldruck nachlasse. Er

sagte, er sehe ein schönes Feld und werde sein Flugzeug dort notlanden. (He said, he saw a nice field and was going to belly his plane in.)»

Nun, das schöne Feld, das der Pilot «in Richtung Frankreich» ausmachte, lag also im mittleren Rheintal, aber Oberleutnant Rhodes konnte es nicht mehr ansteuern, da sich der Zustand seines Mustangs rasch verschlimmerte. Mit viel Glück und einem geschickten Wendemanöver setzte er sein Flugzeug um 14.15 h geradezu meisterlich in die Fluten des Rheins.

Von Rhodes selbst liegen leider keine Berichte vor. Wie ich von den Schweizer Behörden erfuhr, wurde er nach kurzem Aufenthalt in Buchs nach Dübendorf und Bern überstellt und bereits am 7. März 1945 heimgeschafft. Es gelang mir, seine damalige Heimadresse in Illinois ausfindig zu machen, denn allzugern hätte ich ihn persönlich von seiner Bauchlandung im Rhein erzählen lassen. Mit freundlicher Unterstützung der Buchser Gemeindebehörde versuchte ich, genau 50 Jahre danach, den Kriegsveteranen zu uns ins Werdenberg einzuladen, doch blieben alle meine Briefe an ihn selbst, an seine Einheit, an die Verwaltung seines Wohnorts in Illinois usw. unbeantwortet...

25 Jahre Neu-Technikum Buchs

Jakob Eggenberger, Grabs

Viele werden sagen: «Was, schon 25 Jahre?» – Und doch stimmt es. Am 9. November 1970 wurde am Neu-Technikum Buchs der Schulbetrieb aufgenommen. Vier Parallelklassen wurden von sieben Dozenten unterrichtet. Was die Initianten lange geplant, war Wirklichkeit geworden. Die Freude war gross. Ist das Neu-Technikum noch «neu» nach 25 Jahren? – Es stimmt, es sieht noch aus wie neu. Aber «neu» bezieht sich nicht auf das Alter, sondern auf die Zweckbestimmung der Lehranstalt: Das NTB will neue Technologien vermitteln. Während des technischen und wirtschaftlichen Aufschwungs nach 1970 drängten sich diese geradezu auf. Nach der schockartigen Ernüchterung zu Beginn der neunziger Jahre sind neue Ideen mehr denn je gefragt. Mehr als 2000 Studenten haben in den vergangenen 25 Jahren das NTB erfolgreich absolviert,

viele NTB-Ingenieure sind in der näheren oder fernerer Region tätig oder haben eigene Firmen gegründet. Kein Zweifel, dass von ihnen ein befruchtender Einfluss ausgeht. Nun aber hat der negative Konjunkturverlauf die Einzelbetriebe wie die Industrie veranlasst, weniger Lehrlinge auszubilden. Weniger Lehrlinge besuchen die Gewerbe- und Berufsmittelschulen. Das bedeutet: weniger Kandidaten für die verschiedenen Höheren Technischen Lehranstalten der Ostschweiz. Dies zwingt zu einer genauen Standortbestimmung und einer neuen Definition der Ziele. Noch vor der Jahrhundertwende wird die Berufsmatura den Zugang zur Ingenieurausbildung an der Fachhochschule ermöglichen.

Ein alter Traum

Das Werdenberg – Ausgangspunkt der Initiative für eine Ingenieurschule – war, wie

seine benachbarten Gebiete, wirtschaftlich nie auf Rosen gebettet. Man möchte meinen, die Gründung eines Technikums in einem an Industrie armen Teil des Rheintals wäre in den sechziger Jahren eine Utopie gewesen. Das war es für viele auch. Dennoch: Vergessen wir nicht, dass schon Markus Vetsch, der Werdenberger Richter, Revolutionär, Landammann, 1798 helvetischer Abgeordneter und später Mitglied der Helvetischen Tagsatzung, nach einheimischen Fabriken als den «sichersten Hilfsquellen allgemeiner Bereicherung und Beförderung des Wohlstandes» rief. In seiner oft zitierten Rede am Neujahrstag 1792 aus Anlass der Jahresversammlung des von ihm gegründeten Lesevereins beschwor er beides: eine geistige Umgestaltung durch die Gründung von Schulen und die Förderung von Handel und Wirtschaft, der Zeit entsprechend vor