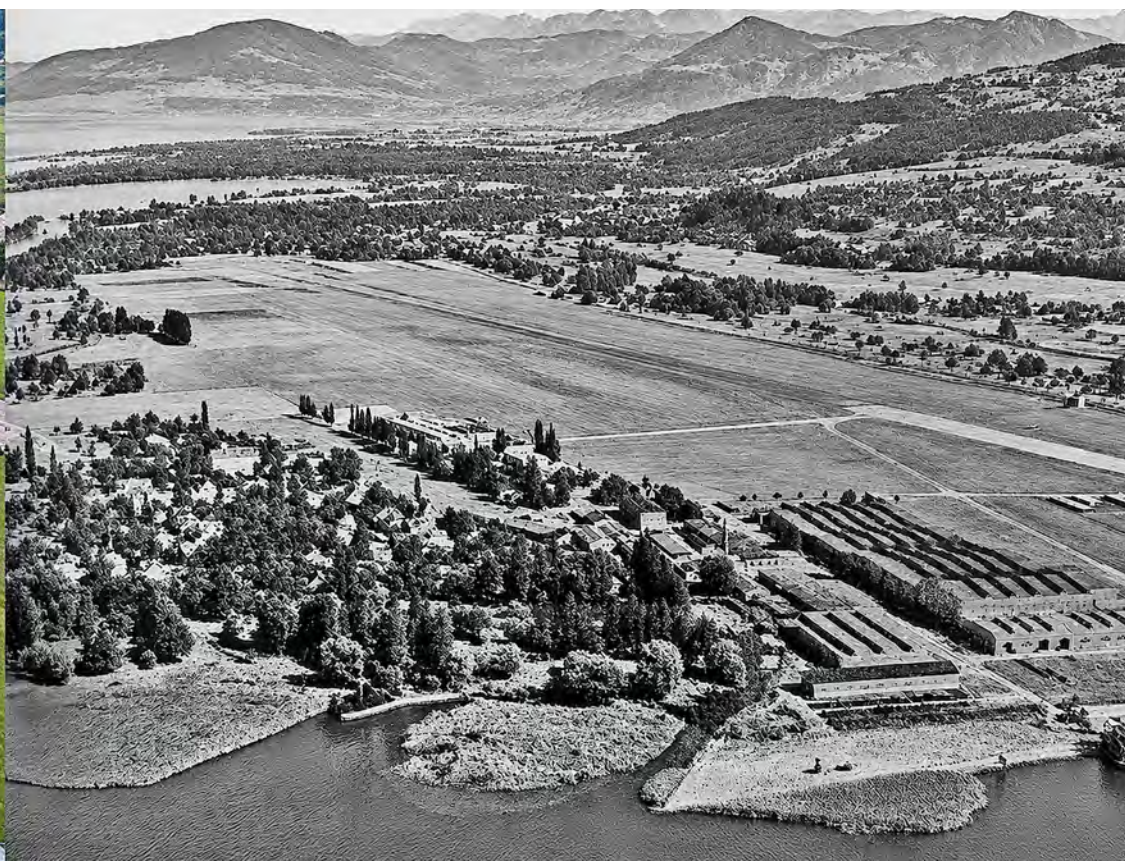




Der Flughafen Altenrhein feiert dieses Jahr sein 100-Jahr-Jubiläum: links im Jahr 2025 und rechts Ende der 1950er-Jahre.

Bild: People's Airline / Archivbild, KI-optimiert

Ein Stück Fluggeschichte in Altenrhein

Pionierzeit Zum 100-Jahr-Jubiläum des Flughafens haben wir im Archiv gestöbert und blicken zurück in die 1920er-Jahre, als der Grundstein gelegt wurde – bis hin zu den Probeflügen des Schweizer Düsenjägers P-16 im Jahr 1955.

Julia Benz

Die Geschichte des Flughafens Altenrhein beginnt in einer Zeit, als die motorisierte Fliegerei noch jung war. Am 17. Dezember 1903 gelang den amerikanischen Brüdern Wright der erste allgemein anerkannte Motorflug in der Geschichte. Zwölf Sekunden noch jung war. Am 17. Dezember 1903 gelang den amerikanischen Brüdern Wright der erste allgemein anerkannte Motorflug in der Geschichte. Zwölf Sekunden noch jung war. Am 17. Dezember 1903 gelang den amerikanischen Brüdern Wright der erste allgemein anerkannte Motorflug in der Geschichte. Zwölf Sekunden noch jung war.

Der Standort auf Schweizer Boden hatte strategische Gründe, denn nach dem Ersten Weltkrieg untersagte der Versailler Vertrag Deutschland den Bau von Militärflugzeugen. Auch der zivile Flugzeugbau war zeitweise stark eingeschränkt und kontrolliert. Mit Altenrhein konnte Dornier diese Auflagen umgehen. Die Flugzeugproduktion blieb eng mit Friedrichshafen verbunden: Zunächst wurde in Altenrhein vor allem die Endmontage von in Friedrichshafen hergestellten Teilen verlegt. Später wurden im Werk auch Flugzeuge gebaut und Teile gefertigt.

Aussergewöhnliche technische Leistung

Der Bau des Werks erfolgte in mehreren Etappen. Im Jahr 1926 begannen die Bauarbeiten. Dafür musste das Gelände trockengelegt werden. «Der Rheintaler» schilderte den Bau eines aufwendigen Drainagesystems mit einem 1,5 Kilometer langen Sammelkanal, drei elektrischen Pumpen und einer Pumpstation aus armiertem Beton.

Erst diese wasserbaulichen Massnahmen machten das 70 Hektar grosse Areal dauerhaft nutzbar. Für diese Zeit eine beachtliche Ingenieurleistung. Anfang 1927 entstand beim ehemaligen Restaurant «Weisses Haus» eine Dampfschiffhaltestelle, wel-

che die neue Flugzeugwerft besser an das Verkehrsnetz am Bodensee anschloss. Zu dieser Zeit beschäftigten die Dornier-Werke in Altenrhein bereits rund 200 Mitarbeitende.

Im Frühjahr 1927 nahm das Dornier-Werk sichtbare Gestalt an. Das «Rorschacher Tagblatt» schrieb, dass der Bau des neuen Flugplatzes in Altenrhein grosse Fortschritte mache. «Gegenwärtig wird die Strasse von Buechen nach Buriet-Rheineck fertiggestellt. Damit sind die Erschliessungsarbeiten für den neuen Flugplatz nahezu abgeschlossen.

Ein Artikel im «Rheintaler» im Juni beschreibt die Sicht von der Anhöhe «Speck» bei St. Margrethen auf die riesige Baustelle. Die Anlage wird darin als «grösster Industriebau der Schweiz» bezeichnet. Die stützenfreie Montagehalle mit einer Höhe von 15 Metern und einer Grundfläche von 40 mal 60 Metern galt dabei als technisch aussergewöhnlich.

Auch rund um die Werft entstand eine völlig neue Infrastruktur. Der Werfthafen am Sägehaus, die Ausfahrbahn für Wasserflugzeuge, ein Heizhaus, Wohnungen für Mitarbeitende, ein Werkskrankenhaus mit 18 Betten und weitere Betriebsgebäude waren im Bau oder bereits fertiggestellt.

«Das Flugzeug macht einen geradezu imponierenden Eindruck und scheint im Inneren ein wahres Kunstwerk zu sein.»

Journalist «Rheintaler»
1955 bei einem Probeflug des
Düsenfliegers P-16

Als die Dornier-Werke im November 1927 offiziell eröffneten, schrieb «Der Rheintaler»: «Aus dem Schornstein der Dornier-Werke sind zum ersten Mal, dem Zweck entsprechend, die schwarzen Rauchwolken zum Himmel gestiegen.» Für die Region bedeutete das Werk vor allem eines: Arbeit und Zukunft.

Grösstes Flugzeugboot der Welt

Weil die Dornier-Werke unmittelbar an der Grenze entstanden und eng mit dem Stammwerk in Friedrichshafen zusammenarbeiteten, waren vor der Inbetriebnahme besondere Zollregelungen nötig. Dafür trafen sich bereits 1925 Vertreter der eidgenössischen Zollverwaltung mit der Unternehmensleitung in Altenrhein, um die künftigen Zollformalitäten für den grenzüberschreitenden Flugzeugbau festzulegen.

Schon in den ersten Betriebsmonaten wurde das Werk laufend erweitert. Es entstand ein zweites Nebengebäude mit Sattlerei, Schreinerei, Waschräumen und Ankleideräumen für die Arbeiterschaft. Als nächster Bauschritt war eine Kantine mit Platz für 300 Personen geplant. Das Dornier-Werk wuchs in rasantem Tempo und entwickelte sich

schrittweise zu einem Flugplatz. Zunächst diente er der Erprobung und dem Werkverkehr. In Altenrhein wurden Dornier-Wasserflugzeuge gebaut, darunter der «Delphin» mit Platz für bis zu zehn Passagiere und später, 1929, die berühmte Dornier Do X, die Platz für bis zu 100 Personen bot. Das zwölfmotorige Flugboot galt damals als grösstes Flugzeug der Welt und machte Altenrhein international bekannt.

Als die erste Do X im Juli zu ihrem Jungfernflug auf dem Bodensee startete, strömten schon am frühen Morgen Hunderte Schaulustige zum Werk. Das Flugboot hob für 25 Sekunden und in rund zehn Metern Höhe vom Bodensee ab. Claude Dornier verfolgte den historischen Moment persönlich von einem Motorboot aus.

Mehr als 10 000 Briefe fliegen nach Innsbruck

Die Do X blieb kein Einzelstück. 1931 arbeiteten die Dornier-Werke an mehreren Grossflugbooten gleichzeitig. Während die Do X2 in Altenrhein kurz vor den Probeflügen stand, war ihre Schwester Do X3 bereits in der Montage. Beide Maschinen wurden mit zwölf italienischen Fiat-Motoren ausgerüstet. Im Laufe der Jahre gewann auch der zivile Luftver-

kehr an Bedeutung. Am 1. Mai 1931 wurde Altenrhein in den planmässigen Luftpostverkehr eingebunden. 1935 folgte die Fluglinie Altenrhein–Innsbruck–Salzburg–Wien. In einem Zeitungsbericht vom 2. Juli 1935 wird über die Eröffnung der Fluglinie berichtet: «In ihrem Streben, vom Flugplatz Altenrhein aus eine direkte Flugverbindung nach Osten zu erhalten, hat die Ostschweizer-Aero-Gesellschaft nun ein erstes Ziel erreicht, und heute Mittag ist der Flugverkehr aufgenommen worden.» Zur Eröffnung wurde eigens ein Autobus zwischen Bregenz und Altenrhein eingerichtet, und mehr als 10 000 Briefe und Karten gingen, bereits am ersten Betriebstag «unter der Führung von Pilot Ernst», per Luftpost auf die Reise nach Innsbruck.

Altenrhein entwickelt Düsenjäger P-16

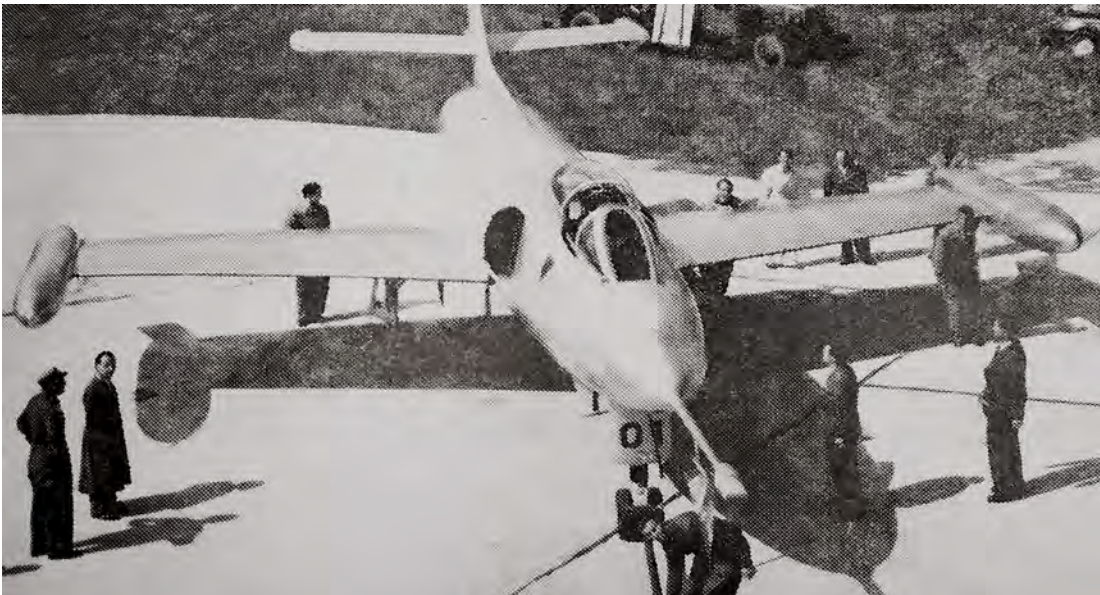
Nach dem Zweiten Weltkrieg begann ein neues Kapitel. Claudio Caroni übernahm die Dornier-Werke. Daraus wurden die Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein (FFA). Neben Flugzeugen entstanden nun auch Wagenkästen für Eisenbahnen, Trams und Trolleybusse. In den 1950er-Jahren rückte Altenrhein erneut in den Fokus der Schweizer Luft-

fahrt: mit dem Düsenjäger P-16. Grund für den Bau des Kampfflers waren laut Major Kurz, der in einem Artikel des «Rheintalers» zitiert wurde, die Erfahrungen des Zweiten Weltkriegs, die gezeigt hätten, dass die Schweiz für ihre Landesverteidigung moderne Militärflugzeuge brauche.

Im Mai 1955 reist die Landesverteidigungskommission nach Altenrhein, um einen Probeflug des dort entwickelten Schweizer Düsenjägers mitzuerleben. Zu diesem Zeitpunkt beschäftigten die FFA über 1000 Mitarbeitende. Im Juli berichtete dann «Der Rheintaler» über einen weiteren Probeflug, arrangiert für die Presse. Das Eidgenössische Militärdepartement hatte Journalisten aus der ganzen Schweiz nach Altenrhein eingeladen.

Der Flug führte über das Rheindelta nach Arbon und zurück. Pilot war Oberleutnant Hans Häfliger. Die Maschine stieg auf eine Höhe von rund 900 Metern und war mit einer Geschwindigkeit von bis zu 800 km/h unterwegs. Der Journalist des «Rheintalers» ist von der damals modernen Technik beeindruckt und beschreibt den Düsenjäger wie folgt: «Das Flugzeug machte einen geradezu imponierenden Eindruck und scheint in seinem Inneren ein wahres Kunstwerk zu sein. Erwähnt sei nur, dass es nicht weniger als 5 km Draht und Kabel in sich birgt, aber alles liegt verborgen hinter der Metallfassung.» Nach Abstürzen von Prototypen stellte der Bund das Projekt 1958 trotz einer bereits beschlossenen Bestellung von 100 Flugzeugen ein. Die P-16 ging nie in Serie, beeinflusste aber später die Entwicklung des Learjet mit ihrer Tragflächenkonstruktion.

Was später folgte, gehört zu einem anderen Kapitel: Linienflüge, Besitzerwechsel, neue Namen und ein Flughafen, der sich immer wieder neu behaupten musste. Doch die Grundlagen dafür wurden in jenen Jahrzehnten gelegt, als in Altenrhein ein Ort entstand, an dem Schweizer Luftfahrtgeschichte geschrieben wurde.



Der Düsenjäger P-16 vor dem Start.

Bild: Archiv