

Es war einmal: Flugplatz Frastanzer Ried

von Thomas Welte

Wenn man heute ans Frastanzer Ried denkt, verbindet man damit wahrscheinlich Begriffe wie Naturschutzgebiet, Biotop, Lebenswelt für Flora und Fauna und ähnliches. Man denkt an blühende Schwertlilien, an erholsame und ruhige Spaziergänge oder auch an den Einsatz der Schülerinnen und Schüler der Frastanzer Hauptschule für den Schutz "ihres" Riedes. Kaum jemand wird mit dem Ried einen Flugplatz in Verbindung bringen - und doch ist es nicht einmal ein halbes Jahrhundert her, dass im Frastanzer Ried - wenn auch nur für kurze Zeit - der Segelflugsport ausgeübt wurde.

Von Bestrebungen, auf dem Frastanzer Ried einen Flugplatz einzurichten, wird erstmals in einem Artikel des "Vorarlberger Volksblatts" am 26. Juli 1923 berichtet. Die Innsbrucker Luftverkehrsgesellschaft Ing. Hummel und Cie plante damals, im Ried an der Bundesstraße einen Flugplatz zu erbauen. Bereits im August desselben Jahres sollte der erste Vorarlberger Flugtag "mit Schau und Passagierflugzeugen" stattfinden. Der Preis für eine viertelstündige Flugdauer betrug 60.000 Kronen. Im Vergleich dazu kosteten in der damaligen Inflationszeit laut Oberlehrer Konzett's Ortschronik ein Kilo Schweinefleisch oder ein Liter Schnaps 30.000 Kronen, ein Kilo Butter 50.000 oder ein Liter Bier 6.000 Kronen. Ob dieser Flugtag überhaupt stattfand, ist allerdings nicht belegt. Am 26. November berichtete das "Volksblatt" jedenfalls, dass noch kein Flugzeug auf dem fertigen Flugplatz gelandet sei.

Fast ein Jahrzehnt lang schweigen dann die Zeitungsaufzeichnungen, ehe 1932 die Gründung einer eigenen Segelfliegergruppe in Frastanz Erwähnung findet. In jener Zeit, am Ende der zwanziger und zu Beginn der dreißiger Jahre, hatte der Segelflugsport im ganzen Land begeisterte Anhänger gefunden. Sie organisierten sich in eigenen Vereinen, beispielsweise 1926 in Bregenz oder 1934 in Hohenems. Der Start der hölzernen Segelflugzeuge von den Berghängen erfolgte mit Gummiseilen. "Nach jedem Start lag ein Dutzend Starthelfer auf der Nase," erinnern sich Augenzeugen. Einer der ersten Flüge im Ländle fand wahrscheinlich 1925 vom Pfänder statt, als die Jugendgruppe Lindau des "Vereins für Luftfahrt am Bodensee" Übungsflüge mit einem selbst gebauten Hängegleiter unternahm.

In Frastanz ist der Segelflugsport eng mit dem Namen Linher verbunden. Die Brüder Franz Linher (1910 - 1955) und Josef Linher (1913 - 1943) hatten sich Unterlagen und Informationen über den Bau von Segelflugzeugen aus Deutschland geholt. Franz bildete sich dann während der Ableistung des Arbeitsdienstes in Wien weiter und legte dort auch die Flugprüfung ab, wie sich seine Schwester Stefanie Wiederin erinnert. Die ursprüngliche Werkstatt befand sich in der ehemaligen Stickerei im Elternhaus der Gebrüder Linher in der Alten Landstraße.

Bei der Gründungsversammlung der Frastanzer Fliegergruppe wurde Josef Linher zum Gruppenführer bestimmt, Richard Oswald (1914–2002) übernahm das Amt des Schriftführers und Manfred Reisch (1914–1993) das des Kassiers. Man beschloss, eng mit der Feldkircher Gruppe, die sich im selben Jahr konstituiert

hatte, zusammenzuarbeiten. Der "Flugsportverein Feldkirch" hatte jedoch keinen langen Bestand und schloss sich bereits 1934 mit dem vorhandenen Flugmaterial der Segelfliegergruppe Frastanz an.

Segelflieger in Aktion
- eine Ansichtskarte
der Segelfliegergruppe
Frastanz aus der
Zwischenkriegszeit
(Gemeindearchiv
Frastanz)



Ein Artikel im "Vorarlberger Volkskalender" des Jahres 1936 lässt den Aufschwung des Segelflugsports in Vorarlberg deutlich erahnen: *"Heute zählen wir im Ländle bereits zehn Segelfliegergruppen in den Städten Bregenz, Bludenz, Dornbirn, Feldkirch (Altenstadt), ferner in Frastanz, Hard, Hohenems, Lustenau, Nüziders und Rankweil. Alle diese Gruppen sind dem Vorarlberger Automobilclub angegliedert und im Vorarlberger Luftsportverband im österreichischen Aero-Club vereinigt ... Es herrscht in allen Fliegergruppen nicht nur über den Sommer, sondern auch den Winter hindurch in der Werkstätte rege Bautätigkeit."*

Eine der ersten Aktivitäten des jungen Vereins war die Abhaltung einer Segelflugzeug-Ausstellung in der Turnhalle bei der Unteren Ganahlfabrik neben der Göfner Brücke. Der Eintritt in der Höhe von einigen Groschen sollte dafür verwendet werden, um den notwendigen Stoff für die Bespannung der Segelflugzeuge zu kaufen. Direktor Hanusch von der Firma Ganahl stellte den Stoff schließlich gratis zur Verfügung, weiß das Ehepaar Wiederin zu berichten. Als Obmann des Frastanzer Schiklubs kannte Hanusch die Geschwister Linher nämlich sehr gut.

In den Folgejahren machte die Frastanzer Gruppe immer wieder mit spektakulären Flügen auf sich aufmerksam, die auch in Zeitungsberichten ihren

Widerhall fanden. 1934 beispielsweise gelang den Frastanzern ein 23-minütiger Segelflug vom Hohen Freschen nach Rankweil. Ende September 1934 unternahm Franz Linher anlässlich eines Jubiläums des VfB Hohenems einen Flug von der Hohen Kugel. *“Die Ankündigung, daß heute nachmittags 3 Uhr von der Hohen Kugel zwei Segelflieger starten und auf dem Fußballsportplatz landen werden, zog eine vielhundertköpfige Menge auf den Platz und auf allen Straßen sah man die Bevölkerung zu Dutzenden herumstehen und die Flieger erwarten,”* berichtete das *“Vorarlberger Tagblatt”* am 2. Oktober 1934. Als Linher jedoch zum Landeanflug ansetzte, musste er feststellen, dass der Platz zu eng und durch mehrere Fahnenstangen verstellt war. Er versuchte daher, auf einer anderen Wiese zu landen, blieb mit seinem Schulgleiter jedoch in der Hochspannungsleitung der Eisenbahn hängen. Ein aus Feldkirch herbeigerufener Rüstwagen konnte den Frastanzer schließlich aus seiner misslichen Lage befreien. Auch die Landung des zweiten Frastanzer Flugzeugs, vom Hohenemser Piloten Eugen Schalber gesteuert, lief nicht glatt ab, da der Flieger *“nach einem prächtigen Höhenfluge von der Kugel”* etwas vom Landeziel abkam. Wie Linher blieb aber auch er unverletzt.

1935 hörte man wenig von den Frastanzer Segelfliegern. Der Grund lag darin, dass im Frühjahr bis zur Erfüllung der gesetzlichen Bestimmungen der Luftfahrt ein Flugverbot erlassen wurde. Schließlich wurde das Segelfluggelände Alpe Bazora - Amerlügen behördlich genehmigt. Aus diesem Anlass fand im Oktober 1935 in Amerlügen die Weihe von zwei Segelflugzeugen statt, die der Tisner Pfarrer Wendelin Gunz vornahm. *“Um drei Uhr nachmittags ist dann Start des neuen Flugzeuges von Amerlügen, begleitet von den Klängen der Bürgermusik Frastanz, die anschließend im Gasthaus ‘Beck’, Amerlügen ein Konzert geben wird,”* berichtet das *“Vorarlberger Volksblatt”* am 5. Oktober 1935. Eine der beiden *“Taufpatinnen”* war Irma Köll, die spätere Gattin von Wilhelm Reisch (1913 - 1990). Dieser war ein großer Anhänger des Flugsports und bildete sich neben seiner Arbeit im väterlichen Maschinenbaubetrieb zum Flugzeubautechniker weiter. Während des Krieges arbeitete er als Spezialist in den Dornierwerken in Friedrichshafen, später als Flugzeugkonstrukteur in Altenrhein.

Auch die Einweihung der Siedlung im Sonnenheim am Stephanstag des Jahres 1936 nutzte die Segelfliegergruppe für eine Flugdemonstration. Der Start des Segelflugzeuges von Josef Linher erfolgte von der Bazora. Leider konnte der Flieger im dichten Nebel kaum gesehen werden, wie der *“Volksblatt”*-Korrespondent am 28. Dezember 1936 bedauernd feststellte.

Beim 2. Vorarlberger Segelflugtag, der am 26. September 1937 in Dornbirn stattfand, belegte Josef Linher hinter den beiden Bregenzer Piloten Karl Kittelberger und Michael Sulzenbacher den dritten Platz. Solche Flugdemonstrationen der tollkühnen Piloten zogen beinahe mehr Schaulustige an als die alljährlichen Prozessionen, erzählt Alfred Wiederin rückblickend.

Mit dem Beginn des Zweiten Weltkriegs stellte die Segelfliegergruppe Frastanz ihre Aktivitäten ein. Josef Linher rückte zu den Jagdfliegern ein. Im Mai 1943 fiel der 30-jährige Unteroffizier in Russland. Kurz nach dem Start zu seinem 81. *“Feindfluge”* stürzte er mit seinem Flugzeug ab und wurde samt seinem Bordschützen unter den Trümmern der Maschine begraben.

Josefs älterer Bruder Franz Linher war während des Krieges in Brünn, am Gaisberg bei Salzburg und als Hauptfluglehrer in der Reichssegelflugschule in Zell am See tätig.

Da am Kriegsende der Flugbetrieb in Zell am See eingestellt wurde, kam Linher nach Frastanz zurück. Er war dann auch die treibende Kraft, um den Segelflugsport in Frastanz nach 1945 neu zu beleben. Allerdings mussten sich die Flugbegeisterten noch eine Zeit lang gedulden, da in Österreich bis 1949 jede fliegerische Betätigung verboten war. Vor allem der französische Hochkommissär, General Bethouart, setzte sich im Alliierten Kontrollrat für die Aufhebung des Segelflugverbots ein. In diesem Zusammenhang erschien im "Feldkircher Anzeiger" am 3. Dezember 1949 ein Aufruf des Flugmodellbauklubs Feldkirch, in dem dieser die Faszination des Segelflugsports einem breiteren Publikum zu erklären versucht:

"Nur wer selbst schon mit kreisenden Vögeln unter herrlichen Schönwetterwolken immer größeren Höhen zustrebte und seine Heimat im geräuschlosen Flug übersehen konnte, weiß es mit welcher Liebe eine geistig und körperlich gesunde Jugend an diesem Sporte hängen kann. Nicht umsonst ist in solchen Kreisen die Meinung zu finden, daß eher einem Hund ein Knochen, als einem Segelflieger ein Steuerknüppel entrissen werden kann."

In Frastanz hatte sich Ende der 1940er Jahre - ebenso wie in Feldkirch - eine kleine Gruppe von Flugbegeisterten zusammengefunden, die in ihrer Freizeit daran gingen, einen Schulgleiter zu bauen. Zu ihnen gehörten Franz Linher, die Brüder Oskar und Raimund Morscher, Josef Wiederin und Siegfried Caser. Ihre Werkstatt befand sich im Keller des Doppelhauses Alte Landstraße 37/39. Nach der Fertigstellung der neuen Frastanzer Volksschule in der Schmittengasse stellte Bürgermeister Gebhard Schmidle, ein eifriger Förderer des Segelflugsports in der Gemeinde, den Segelfliegern dort einen eigenen Raum zur Verfügung. Anfallende Schreinerarbeiten wurden in der Werkstatt der Tischlerei Hermann Gassner erledigt. Der Bau des Schulgleiters nahm mehrere Jahre in Anspruch, wie Oskar Morscher rückblickend feststellt. Morscher selbst hatte als junger Soldat im Zweiten Weltkrieg die Flugausbildung gemacht, wurde jedoch nicht mehr als Jagdflieger eingesetzt. In den Folgejahren war er wie Franz Linher oft in Zell am See, einem Zentrum des Segelflugsports. Nach der Fertigstellung des Schulgleiters wurde Oskar Morscher dazu auserkoren, den ersten Flug durchzuführen. Mittels Gummiseilstart erfolgte der Flug vom Sturnabüchel in Amerlügen. Nach gelungenem Flug landete er im Einliserfeld ungefähr beim heutigen Wohnhaus von Armin Mock.

Alfred Wiederin erinnert sich noch gut, wie um 1950 ein Flug vom Bazora hang aus unternommen wurde. Das Segelflugzeug mit dem Namen "Bazora" musste von den segelflugbegeisterten Jugendlichen auf einem eigenen Anhänger der Gurtiser Straße entlang bis zur Bazora gezogen werden. Der Weitertransport erfolgte mit dem Schlittenlift bis zur Endstation bei den "Sechstannen", von wo das Flugzeug dann bis zum Startplatz hinauf gezogen wurde.

Ebenso wie die Frastanzer hatten auch die Feldkircher Segelflieger in rund 2.500 Arbeitsstunden einen Schulgleiter gebaut. Was lag daher näher, als die Erprobung der beiden Flugzeuge gemeinsam auf dem Flugplatz Innsbruck

vorzunehmen. Deshalb wurden im Oktober 1951 die Gleiter mittels LKW nach Innsbruck transportiert. Der "Feldkircher Anzeiger" berichtet am 20. Oktober 1951 über die Probeflüge: *"Als Erster setzte sich Franz Linher an das Steuer der Frastanzer Maschine und um 11.13 erfolgte der 1. Start an der Winde. Dabei stellte sich gleich heraus, daß die fliegerischen Eigenschaften des Flugzeuges ausgezeichnet sind und es konnte daher gleich ein Hochstart bis auf ca. 350 m gewagt werden."*

In der Zwischenzeit machten sich beide Vereine auf die Suche nach einem geeigneten Fluggelände. Dieses wurde schließlich im Frastanzer Ried gefunden. Bei den notwendigen Verhandlungen mit den Landwirten der Riedgenossenschaft hatte Oskar Morscher nicht unwesentlichen Anteil am Zustandekommen einer beiderseitigen Einigung. Eine am 25. Mai 1952 im Gasthaus "Krone" stattgefundene Besprechung mit den Mitgliedern der Riedgenossenschaft war zwar ohne Ergebnis verlaufen. Die persönliche Kontaktaufnahme mit jedem einzelnen Riedbesitzer brachte jedoch den Durchbruch. Bereits im Juli 1952 konnte somit der Segelflugbetrieb im Ried aufgenommen werden.

Vom Startplatz der Flugzeuge verlief das rund 4 mm dicke Stahlseil zur 800 m entfernten Seilwinde. Diese Distanz war etwas kurz, idealer wäre laut Ernst Tiefenthaler eine Entfernung von rund 1200 m gewesen. Die ersten 150 Meter wurden laut Oskar Morscher etwa 20 Meter breit gemäht, während die restliche Strecke, wo das Zugseil verlief, etwa zwei Mahd breit war. Dort musste nur noch genügend Platz für die Motorradfahrer sein, die das Seil zum Flugzeug transportieren mussten. Die Landwirte der Riedgenossenschaft erhielten vom Verein als eine Art Mietzins Streue geliefert, die die Segelflieger in Bangs ankauften. Die Verteilung erfolgte dann bei der Brückenwaage vor der St. Wendelinskapelle, wie sich Oskar Morscher erinnert.

**Bau der Startbahn im Frastanzer Ried mit Blick auf Fellengatter und die Schweizer Berge
(Foto: O. Morscher)**



Gleichzeitig mit der Eröffnung des Flugfeldes fand auf dem Feldkircher Leonhardsplatz eine Ausstellung von sechs Segelflugzeugen statt. Der "Feldkircher Anzeiger" vom 12. Juli 1952 enthält einen Bericht vom Eröffnungstag: *"Es war ein heißer Tag, trotzdem hatte sich eine sehr große Zahl von Schaulustigen eingefunden. Sie hatten sich teils am Start oder bei den Seilwinden niedergelassen und im weiten Umkreis waren alle schattigen Plätzchen mit Neugierigen besetzt. Die Starts klappten tadellos und Flugzeug um Flugzeug erhob sich in die Luft."* Im Gegensatz zum Gummiseilstart wurden die Flugzeuge beim Start mittels zweier Motorwinden in die Höhe gezogen. Erst als die Feldkircher die flugtechnische Eignung einer neuen Maschine ausprobieren wollten, gab es Probleme: *"Bevor der Hochstart bei einem neuerbauten Flugzeug vorgenommen wird, machte man den Sprung bis zu einer Höhe von etwa 10 Meter. In dieser Höhe klinkt man das Seil aus und die ersten Steuerbewegungen werden gemacht. - Diese Maschine hat gegenüber den Schulgleitern ein weit höheres Gewicht und hat beim Start die Seilwinde verschoben, sodaß die weiteren Starts unterbleiben mußten."*

Neben der Eröffnung des Segelfluggeländes im Frastanzer Ried gab es im Jahr 1952 jedoch noch einen weiteren Höhepunkt im Vereinsgeschehen des Frastanzer Vereins. Bei den österreichischen Segelflugmeisterschaften in Zell am See konnte Franz Linher den Staatsmeistertitel erringen. Jeder einzelne Teilnehmer war bei diesen Meisterschaften, die 3 Wochen dauerten, rund 40 Stunden in der Luft. Im September fand dann auf Initiative der Segelfliegergruppe unter ihrem Obmann Oskar Morscher eine öffentliche Ehrung des verdienten Vereinsmitglieds im Gasthaus Stern statt. Das "Vorarlberger Volksblatt" berichtete darüber am 9. September 1952: *"Der in schmucker Uniform angetretene Musikverein Frastanz eröffnete mit dem "Fliegermarsch", dann begrüßte Oskar Morscher, gleichzeitig auch der Wettbewerbshelfer Franz Linhers, die Gäste, unter denen sich in Vertretung der Vorarlberger Landesregierung auch Landesrat Sprenger befand."* Noch im selben Jahr zog Franz Linher endgültig nach Zell am See, wo der frischgebackene Staatsmeister als Ausbilder des Österreichischen Aero-Klubs seine Erfahrungen der Jugend weitergeben wollte. Ein tragischer Zufall wollte es, dass Franz Linher im Frühjahr 1953 am selben Tag einen schweren Flugunfall hatte, an dem sein Bruder Otto bei einem Bergführerlehrgang in den Stubai Alpen tödlich verunglückte. Der damals 30-jährige Otto war als begabter Skifahrer, Staatsmeister und Olympiateilnehmer im ganzen Land bekannt.

Die Segelflugsaison 1953 wurde während der Osterfeiertage jenes Jahres eröffnet. Die Segelfluggruppe Montafon, die zusammen mit den Frastanzer und Feldkircher Segelfliegern die "Flugbetriebsgemeinschaft Oberland" bildete, hatte eine eigene Schleppwinde gebaut. Auch der Doppelsitzer der Feldkircher Segelfliegergruppe kam zum Einsatz. Ernst Tiefenthaler, der Obmann der Feldkircher, verfasste damals einen Bericht über die ersten Flugtage: *"Dabei zeigte sich zum ersten Mal die günstige Lage des Fluggeländes Frastanzer Ried für den Segelflug. Während auf dem Fluggelände noch nahezu Windstille herrschte, konnte in der Ausklinkhöhe von ca. 250 m schon Anschluss an den Hangaufwind gefunden werden. In kurzer Zeit schon wurde das Vorderälpele erreicht und überflogen; nach einem Abstecher über die Schihütte Bazora und das Saminatal und anschließender Rückkehr zum Älpelehang konnte dort wiederum die verlorene*

Höhe im Aufwind des Älpelehangs erfolgen werden. Ein kurzer Ausflug über die Montfortstadt Feldkirch, deren Namen der Doppelsitzer trägt, war der Abschluss dieses schönen Fluges, der vielen jungen flugbegeisterten Menschen Anlass war, noch mehr für den österreichischen Segelflug zu tun ..."

Bald nach der Inbetriebnahme des Flugfeldes zeigte sich, dass die Bodenbeschaffenheit im Frastanzer Ried eher ungünstig für den Segelflugbetrieb war. Deshalb beschloss der Verein in Zusammenarbeit mit den Feldkircher Segelfliegern den Bau einer Startbahn sowie die Errichtung eines Flugzeughangars. Diese Halle wurde auf dem Grundstück der Familie Gau in der Nähe des heutigen Holzlagers der Fa. Gassner erstellt. Laut Ernst Tiefenthaler stand das Gebäude ursprünglich in Levis und war von der französischen Besatzungsmacht als Lager genutzt worden. Die rund 10 Meter breite Startpiste wurde mit großen Steinen fundiert, die vom Steinbruch beim Stadtschrofen stammten. Darüber folgte eine Kiesschüttung und die Aufbringung einer Humusdecke. Das Schüttmaterial wurde jeweils in der Nacht geliefert und musste von den Vereinsmitgliedern aus Frastanz und Feldkirch händisch mit Schaufeln verteilt werden. Bagger standen als Hilfsmittel nicht zur Verfügung, erzählt Ernst Tiefenthaler.



**Der Doppelsitzer
„Stadt Feldkirch“ mit
der Frastanzer Kirche
im Hintergrund
(Foto: E. Tiefenthaler)**

Um die geplanten Baumaßnahmen durchzuführen, musste der Flugbetrieb im Jahr 1954 eingestellt werden. Unter großem Einsatz beider Fliegergruppen aus Frastanz und Feldkirch gingen die Bauten zügig voran, sodass alle Beteiligten mit einer Wiederaufnahme des Flugsports im Ried im Frühling des Jahres 1955 rechneten.

Die Sturmkatastrophe am 9. Dezember 1954, die im ganzen Land zu großen Schäden führte, setzte diesen Plänen jedoch ein jähes Ende. Der "Feldkircher Anzeiger" vom 11. Dezember 1954 berichtet über die Auswirkungen dieses Sturms: *"Der Sturm am 9. Dezember machte die Arbeit von 5 Jahren in wenigen Augenblicken zunichte. Die Halle im Ausmaß von 28 mal 10 Meter wurde vom Sturm total zerstört und begrub die eingestellten Segelflugzeuge unter sich. Am stärksten beschädigt wurde die Gövier, der schöne, stolze Doppelsitzer "Stadt Feldkirch". Der materielle Schaden ist beträchtlich und läßt sich ermessen, wenn man bedenkt, daß allein ein fabrikneuer Doppelsitzer 60.000 bis 70.000 Schilling kostet. Das Wesentliche dabei aber ist, daß die Gruppe nach jahrelanger Arbeit einen schweren Rückschlag erlitten hat, von dem sie sich ohne Hilfe nicht mehr erholen kann."* Nur nebenbei sei angemerkt, dass bei diesem Sturm auch die Holzseilbahn, die vom Saminatal auf den Städtischen Holzplatz führte und damit auch das Frastanzer Ried querte, schwer in Mitleidenschaft gezogen wurde.

Das Ende - der zerstörte Hangar im Ried, ganz rechts im Bild Oskar Morscher (Foto: O. Morscher)



Mit dieser Sturmkatastrophe wurde das letzte Kapitel in der Frastanzer Segelfluggeschichte eingeläutet. Im Juni 1955 ersuchte die Segelfliegergruppe Frastanz die Gemeindevertretung um Unterstützung: *"Große Opfer aller Flugkameraden und viele Spenden seitens der hilfsbereiten Bevölkerung in Frastanz sind notwendig gewesen, um den Schaden nur einiger Maßen beheben zu können. Die Halle konnte jedoch nicht wieder aufgebaut werden, weil der Schaden zu groß gewesen ist ... Dies schmerzt uns umso mehr, als wir in kurzer Zeit unseren neuen Flieger fertiggestellt haben werden. Es ist auch sicherlich bekannt, dass das*

Frastanzer Fluggelände das beste im Lande ist; Frastanz könnte also ein Zentrum des Vorarlberger Segelflugsportes werden, wenn die Unterbringungsmöglichkeiten für mehrere Flugzeuge wieder vorhanden sind.“ Dem Schreiben wurde sogar ein Plan für den neuen Hangar beigelegt. Auch Nationalrat Franz Grubhofer unterstützte als Präsident des Vbg. Landesverbandes der Segelflieger das Ansuchen und hob hervor, dass die Frastanzer Segelflieger “zu den tüchtigsten und eifrigsten im Lande zählen“. Zwar genehmigte die Gemeindevertretung die unentgeltliche Bereitstellung von 25 Festmetern Nutzholz zum Wiederaufbau der zerstörten Flugzeughalle, verknüpfte diese Zusage jedoch mit der Bedingung, mit den Grundeigentümern der Riedparzellen volles Einverständnis herzustellen. Laut Oskar Morscher konnten sich die Vereinsmitglieder jedoch nicht mehr zu einem Wiederaufbau aufraffen. Einige Frastanzer hätten zwar für kurze Zeit in Götzis den Segelflugsport ausgeübt, dann habe die Segelfliegergruppe ihre Tätigkeit jedoch endgültig eingestellt. Nur einmal noch lesen wir in einem Zeitungsbericht von der Nutzung des Frastanzer Riedes als Flugplatz: Im Mai 1956 schrieb das “Vorarlberger Volksblatt“, dass am Samstag auf dem Frastanzer Flugfeld reger Betrieb herrschte. Das offizielle Ende erfolgte schließlich Anfang 1962. Damals teilte das Amt der Vorarlberger Landesregierung in einem Bescheid mit der Aktenzahl Vlb-357/6-62 mit, dass die 1951 erteilte Genehmigung zum Betrieb des Segelfluggeländes Frastanz widerrufen werde, da das Flugfeld schon mehr als zwei Jahre nicht mehr benützt werde. “Da §77 lit.d Luftfahrtgesetz bei einer längeren als einjährigen Nichtausübung des Flugbetriebes den Widerruf einer Zivilflugplatz-Genehmigung gesetzlich zwingend vorschreibt, war die oben angeführte Genehmigung zu widerrufen“, heißt es im Bescheid.

Literatur- und Quellennachweis

GRANZEUER, Willy: Sportliches Geschehen in Vorarlberg 1934/35. In: Vorarlberger Volkskalender 1936.

LAURIN, Peter: Turnen fürs Vaterland, Sport zum Vergnügen. Vorarlberger Sportgeschichte bis 1945 (= Studien zur Geschichte und Gesellschaft Vorarlbergs Sonderband), Bregenz 2001.

WANNER, Gerhard: Geschichte der Stadt Feldkirch 1914 - 1955 (= Schriftenreihe der Rheticus Gesellschaft 39), Feldkirch 2000.

Feldkircher Anzeiger (3.12.1949, 21.7.1951, 20.10.1951, 27.10.1951, 28.6.1952, 5.7.1952, 12.7.1952, 11.12.1954).

Gemeindeblatt Frastanz (3.10.1935, 24.5.1952).

Vorarlberger Tagblatt (29.9.1934, 1.10.1934, 2.10.1934).

Vorarlberger Volksblatt (26.7.1923, 25.8.1923, 6.11.1923, 6.8.1932, 25.8.1934, 5.10.1935, 28.12.1936, 17.3.1951, 29.7.1952, 9.9.1952, 13.7.1955, 4.5.1956).

Interviews mit Oskar Morscher (Frastanz) am 28.8.2001, mit Alfred und Stefanie Wiederin (Frastanz) am 27.9.2001 und mit Ernst Tiefenthaler (Feldkirch) am 6.2.2002. Ich möchte mich bei allen genannten Personen herzlich für ihre Informationen bedanken.

Anschrift des Autors:

Mag. Thomas Welte

Kirchplatz 3

A-6820 Feldkirch

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Vorarlberger Naturschau - Forschen und Entdecken](#)

Jahr/Year: 2003

Band/Volume: [13](#)

Autor(en)/Author(s): Welte Thomas

Artikel/Article: [Es war einmal: Flugplatz Frastanzer Ried. 63-72](#)