E R I N N E R U N G E N

an

ROBERT GSELL

1889 - 1946

und seine Familie

zusammengestellt

von den dankbaren Rötelierben

Januar 1994

Ist es so im Märchen? Die Kerzen sind schon gerichtet am Tannenbaum, da kommt der grosse weisse Brief und Du erbst und weisst kaum warum.

Mechanisch dankst Du der Notarin, doch Dein Dank sucht weiter an wen sich zu richten.

Dann erinnerst Du und siehst vor Dir das grosse weisse Federbett, das Dich im Winter 1941/42 im Holzhaus auf der Lenzerheide wärmte, als es in der Stadt kein Heizmaterial mehr gab. Und Du weisst noch den Abend, an dem unser Vater - er war sowieso kaum bei uns und dann nur in Uniform - nicht gute Nacht sagen kam und Du wach lagst bis spät erst unsere Mutter zu uns trat : es habe in der Dunkelheit ein einsamer Skiwanderer an die Türe geklopft, Robi Gsell, und die Vettern sässen tief im Gespräch versunken. Der einzige Sohn sei tot seit wenigen Wochen und er, Robi, wolle seine Habe den Rötelienkeln überschreiben.

Die Betroffenheit, die ich damals in den Augen meiner Mutter spürte, ich empfinde sie heute nach mehr als fünfzig Jahren.

Und nun will ich wissen: Renate Altwegg-Im Hof, hilfreich wie immer, erzählt, wie sie als Kind oft bei Tante Milly war. Vor ihrem Vater, Walter Im Hof-Gsell, als Notar haben am 26. Mai 1945 Robi Gsell mit seiner Frau Hortense und seiner Mutter Milly Gsell-Kessler das Testament hinterlegt, das allen Besitz den Rötelinachkommen bestimmte.

So suchen wir jetzt gemeinsam und Bild fügt sich an Bild. Wir finden einen Nachruf in der Neuen Zürcher Zeitung und einen Lebenslauf von Tense Gsell, wie ihn die Dresdener Verwandten zur Beerdigung zusammenstellten. Wir lesen im "Luftkutscher", den uns Uli Stiefel freundlich ausleiht, von Robi's Flugerlebnissen und kopieren Passagen, die von ihm selber erzählen. Renate weiss von den Erinnerungen, die Tante Milly geschrieben hat, und sucht nach Bildern in den nachgelassenen Photoalben. Wir hören uns auch um unter den 51 Rötelinachkommen, die denselben weissen Brief erhielten. Einige tragen Erinnerungen bei. Hannelies Kläui-Schelling besitzt Briefe, in denen sie von Besuchen bei Robi und Tense in den Kriegsjahren erzählt.

Ganz besonders freuen wir uns, dass André Bridel und Marie Rose v.Sprecher-Bridel, die sicherlich mehr als wir alle anderen auch in späten Jahren Kontakte mit Robert und Tense hielten, Beiträge zugesagt haben.

Es wird uns aber auch deutlich, dass viele nicht mehr wissen als wir und manche sehr viel weniger. So beschliessen wir als gemeinsamen Dank diese Erinnerungen zusammenzustellen. Frau V. John, der wir auch für dieses Manuskript danken dürfen, ist der Name Robert Gsell geläufig, denn unter der Bezeichnung "Flugpionier" kommt er oft in Kreuzworträtseln vor.

Von einem allerdings weiss niemand: von dem Sohn Robi, der nicht leben wollte und uns damit sein Erbe abtrat. Man ist sich nicht einmal einig, welchen Studien er nachging: Ingenieur sagen die einen, Architekt die anderen - unter den minutiös geführten Kollegheften fanden wir auch Astronomie, Physik - Sicher hat er Malunterricht genossen, davon erzählen Skizzenmappen und Bilder. Für seinen Vater war er Flugkamerad bis zum Unfall 1935. Otto Gsell sprach von einer dauernden Behinderung am Oberschenkel. Er war 24 Jahre alt, als er sein Leben abschloss.

Doch ich möchte nicht nur seinem Leid verpflichtet sein. Ich bewundere Tense Gsell, die 45 Jahre lang in Disziplin und Sparsamkeit das Erbe treuhänderisch verwaltete, und es beeindruckt mich, dass Robi Gsell seine zum Teil schon damals eher ferne Verwandschaft bedachte und nicht die Kollegen und Freunde seiner Flugleidenschaft. Ich denke auch darüber nach, ob es seine Mutter Milly gewesen sein mag, die - in erster und zweiter Ehe mit den beiden ältesten Röteli-Söhnen verheiratet - Wert darauf gelegt hat, das Erbe nach Stämmen zu teilen, also auf der Ebene ihrer Generation.

Letztlich aber gedenke ich mit besonderer Zuneigung vor allem der Grossmama Röteli: in ihrem Haus ist das vaterlose Einzelkind Robert aufgewachsen, Haus und Garten und ihre Grosszügigkeit boten den Raum um den grossen Kreis der Geschwisterfamilien zu erleben. Von der Intensität dieser Begegnungen erzählen die Erinnerungen von Anny Meyer-Wild. Dort liest man auch, wie sehr der wilde Bub um seine Zugehörigkeit kämpfte und in Gedanken sehe ich ihn heute wieder an den sonntäglichen Tisch treten, mit vollen Händen diesmal: hier, nimm, tu einen Wunsch.

Also doch wie im Märchen. Und wie Du ihn tust, den Wunsch, so gehörst Du dazu.

Daniela Schlettwein-Gsell

ROBERT GSELL UND SEINE FAMILIE

Aus: Otto Gsell, "Zur Geschichte von St.Galler Familien" 1984 p. 11:

c. Die 8 Kinder von Jakob Laurenz Gsell-Lutz waren:

1. Robert, 1853-1902, Bezirksammann, dann Kantonsrichter in St. Gallen, geschätzt auch als Mitbegründer der Kantonsschulvereinigung Rhetorika, frühzeitig gestorben an Schrumpfnieren bei Gicht.

   Ehe mit Milli Kessler, 1866-1951, mit einem Sohn

   - Robert Gsell-Jeglirsky, 1889-1946, einer der ersten Flieger in der Schweiz, Oberexperte beim eidgenössischen Flugamt und Lehrer an der ETH, der auch über seine Tätigkeit ein Buch "25 Jahre Luftkutscher" veröffentlichte. Sein einziger Sohn

     -- Robert, beeinträchtigt durch Oberschenkelfraktur infolge Sturz beim Segelflug, endete als Student an der ETH mit Suizid (1917-1941).

   Vater Robert stürzte mit 67 Jahren bei einem der schwierigen Testungen neuer Flugzeuge über Bern ab. Seine Gattin Hortense geb. 1894 lebt in Bern.

2. Hermann, 1854-1938, Architekt in St. Gallen, heiratete die Wwe. des Bruders Robert. Er lebte selbst ganz zurückgezogen in seinem Haus an der Bernegg, viel lesend, besorgt von seiner Gattin, die den Garten pflegte - ein künstlerischer Einsiedler, der über 90 Jahre alt wurde.

aus: Notizen von Clara Wild Gsell, geschrieben ca 1983, "Die Kinder von Jakob Laurenz Gsell und Wilhelmine Lutz und was aus ihnen wurde." p. 101:

Die beiden Aeltesten, Hermann und Robert, muss man in einem Atemzug nennen. Obschon grundverschieden, kann man sich den einen ohne den andern kaum denken. Bei Tisch herrschte eine Neckerei der Beiden und der Freundeskreis: "Rhetorika", "Rösslitisch" und 'Pedulantia' war auch derselbe.

8. Hermann, Mügg genannt, was er gar nicht liebte, ging von Jugend an geistig seine eigenen Wege. Ein Einspänner, eigensinnig im Guten und Schlimmen, machte er die Erziehung nicht leicht. Voller Ideale, fand er sich schlecht in die Welt.

9. Robert, ein Gesellschaftsmensch, rasch in Auffassen und Lernen, kam leicht und gut durch's Leben. Beide Brüder bezogen Zürich als ersten Studienort.

Hermann kam als angesehener Architekt aufs Politechnikum, nachher nach Stuttgart. Robert wollte zuerst Theologie studieren, aber der Mutter Wunsch ging nicht in Erfüllung; er sattelte zur Jurisprudenz über und studierte in Leipzig und Heidelberg, wo er den Doktorhut errang.

Einige Jahre waren die Brüder miteinander daheim; mit den zwei Schwestern bildeten sie ein frühliches Quartett, das an schönen Sonntagen meist zusammen auszog. Hermann arbeitete auf dem Baubureau Kessler, Robert wurde zum Bezirksamann gewählt und war durch seine Güte und Arbeitskraft geliebt und geschätzt. Auf's Amt hätte er allerdings etwas zeitiger gehen können!

Hermann zog es nach der Toscana, wo junge Architekten die Profanbauten im Originalmass zeichnen und als Architektur-Werk herausgeben wollten. Einige Jahre wurden in interessantem Milieu: Böcklin, Florike, Isolde Kurz, in Florenz zugebracht. Das schöne Werk erlebte aber nur eine Anfangs-Auflage.

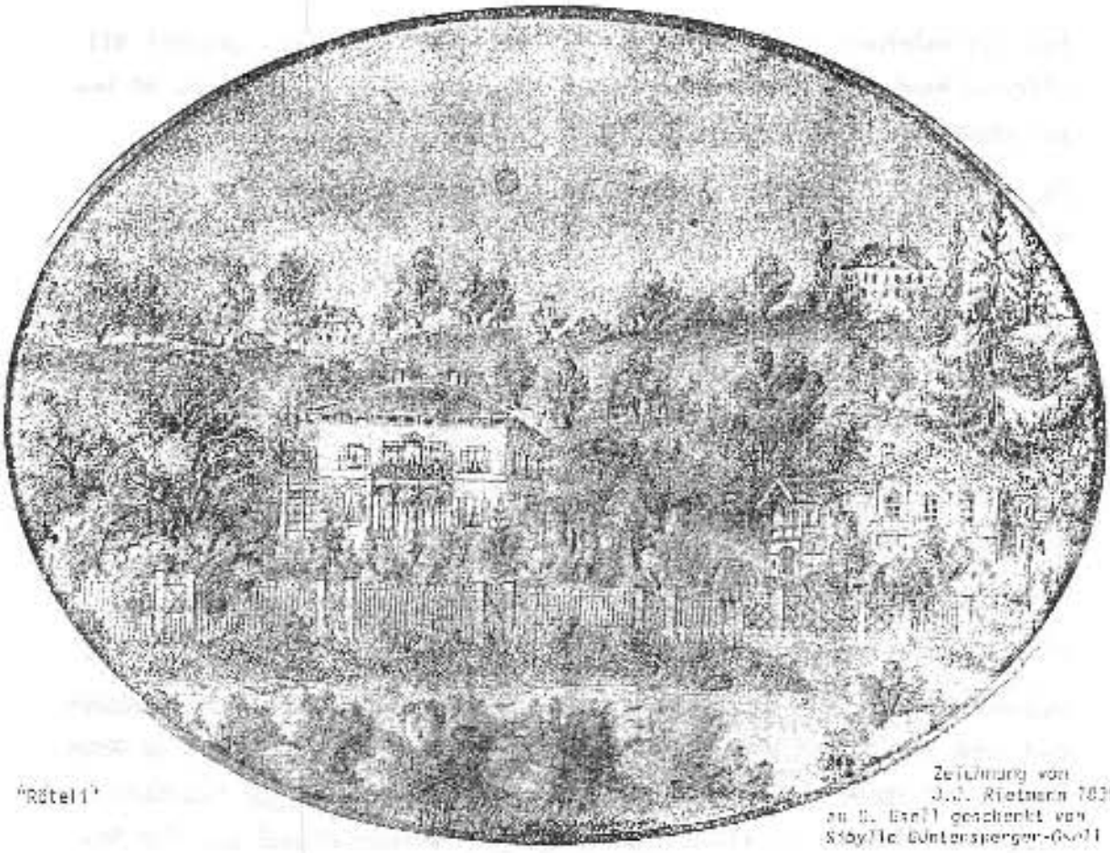
Hermann kehrte in die Vaterstadt zurück und arbeitete bei seinem Freund und Schwager Emil Wild auf dessen Baubureau, später bei Müller und Högger. Des Lebens Realitäten sagten dem Idealisten aber nicht zu. Sobald er konnte, zog er sich in sein Tuskulum im Röteli zurück.

Robert, der Fatalist, versuchte sich im Heiraten und fand in Milly Kessler eine liebe, begabte Frau. Nach dem Tode des Vaters 1896 wurde das Parterre vom Röteli ihre Heimstätte. Mit der alternden Mutter und Bruder Hermann verband sie eine innige Freundschaft. Ein Nierenleiden, infolge von schweren Rheumatismus, machte dem Leben des noch nicht Fünfzigjährigen ein Ende.

Ein 12 jähriger, begabter Knabe, er wurde später Flieger und leistete der Schweiz in Luftamt äusserst wertvolle Dienste, trauerte mit Mutter, Grossmutter und Geschwistern über diesen herben Verlust. Die beiden Einsamen blieben im Hause, und nach einigen Jahren führte Hermann die Witwe seines geliebten Bruders heim. Nach dem Hinschiede der viellieben Röteligrossmama, wie hielten sie die Familie zusammen durch die regelmässigen Rötelisonntage!

Nach dem Verkauf des Gutes gründeten die Beiden ein liebes, neues Heim an der Berneck, im Röseligarten. Da säte und pflanzte die geschickte, tätige Hand der Hausfrau. Sie hatte auch viel zu pflegen, da ein jahrelanges Gichtleiden den Hausherrn plagte.

Im Herbst 1938, ein Tag vor Bruder Jakobs Tod, durfte er nach herbem Kampfe die Augen für immer schliessen.



"Röteli"

Zeichnung von J.J. Rietmann 1835 zu U. Graff geschenkt von Sibylle Güntensperger-Graff

Vom Röteli und den Rötelisonntagen

Anny Meyer-Wild

Das war fast das Schönste für mich aus den früheren Zeiten: Allander Sonntag im Röteli zusammenzukommen mit den Vettern und den Cousinen - wie Viele sind schon von uns gegangen - im Garten zu spielen, zu klettern, Beeri zu stibitzen, Reineclauden aufzulesen: Jack musste Ruedi mit Schwung an den Stamm schupfen, dass es dann nur so prägelte, denn es war nur erlaubt, zu essen, was als Fallobst am Boden lag. Meine gute Mama, die unsern Gluscht verstand und Grossmama doch nicht betrüben wollte, erlaubte, annähernd reife Johannisbeeren und Stachelbeeren zu essen aber die Himbeeren blieben dafür wirklich tabu - und so standen wir im Gemüsegarten und genossen das "beeren" und speuzten die Stachelbeerenschelferen um die Wette in die Weite, wo-

bei ich wahrhaftig vom obern Börtli dem untenstehenden, gebannt mit offenem Mund hinaufschauenden Ruedi direct hinein traf. – Ach es war so schön und immer etwas los.

Da stritt Robi verbissen gegen Jack und Ruedi ganz oben im Zuckerbirlibaum weiter, dass es nur so raschelte und wir atemlos unten vom Birkenbänkli hinaufschauten, ob keiner herunterfalle.

Das kam übrigens nie vor, soviel wir auf den Bäumen waren! Einmal allerdings musste meine Mama die total verstiegene Alla, die sich nicht mehr vom eigentlichen "Kletterbaum" heruntergetraute, herunterholen, was sie trotz der damaligen hindernden "Aalegi" mit grosser Geschicklichkeit und ebenso grosser verärgerter Energie erledigte. Ich kletterte nie so weit hinauf und hatte links oben neben dem Gemüsegarten auf einer niedern breiten Thuja einen herrlichen Lesesitz, auf dem man leise schaukeln konnte.

Ueberhaupt der Röteligarten! mit den Fliederbüsche beim Hereinkommen und dann dem grossen Kiesplatz und dem Brunnen, wo die Onkel in Hemdärmeln und Hosenträgern und die Tanten in dunkeln langen Kleidern gutgelaunt Boccia spielten während wir herumrannten und uns für Anschlägerlis und am liebsten für "India g'säh" versteckten oder gegen den "berg" wanderten und dazu sangen: Wir gehen in den grünen Wald und finden keinen Bären" und wenn dieser dann aus dem Gebüsch hervorbrach rannten wir laut brüllend zum Ziel. Das Ziel war immer die Türbucht vom Stall. Dieser hatte wohl jahrelang Ross und Wagen beherbergt — als dann das 5. der 8 Rötelikinder anlangte, wurden sie verkauft und eine puritanische aber so frohmütige Lebenshaltung begonnen. Die alten Kutschen und allerlei Wagen dämmerten im Staub in der "Remise" im Stall im Dunkeln dahin. Selten einmal, an einem Regentag genossen wir das Herumklettern und romantische Spielen in den alten Fahrzeugen, bis uns leider der stets barsche Ulrich herausjagte, den ich aber später leicht zu freundschaftlichem Umgang zähmte, indem ich ihn consequent als Herr Soller anredete, was ihm scheints sehr behagte. Er hauste in einer kleinen Wohnung oben im Stall, verheiratet mit einem frühern Mädchen von Tante Milly und beide gaben uns ab und zu Salat oder Rhabarber und Flieder mit heim. Sie wirkten selbst-

herrlich im Garten und im ganzen Gut, assistiert vom lieben alten "Graf" dem ordlichen ein bitzli grüsigen frühern Röteliknecht, der mit ein paar jungen Hunden im Laimat oben eine sagenhaft schmutzige Wohngelegenheit hatte. Von ihm sagte Grossmama seufzend: Wenn de Graf nu nie tenke wör" denn es gab immer etwas Dummes wenn er sagte: I han halt tenkt".

Im Stall und im Hühnerhof gabs zu unsrer Zeit leider keine Haustiere mehr, nur einmal ein paar Monate einen dicken alten Chüngel den ich so gern zärtlich durchs Gitter fütterte, bis er eines Tages durch ein selbstgegrabnes Loch verschwand.

So war es denn im untern Garten wochentags recht still. Im Schatten gediehen in Tante Millys besonders heiligem Beet Frauenschüehli, Akeleien und Farren und andere besondere Waldpflanzen. Sonst gab es noch ein zu schonendes grosses Beet auf der vorderen Wiese mit den grossblättrigen Tabakzierpflanzen und am lieben Haus empor ähnliche Schlingpflanzen mit kreisrunden Blättern, Jungfernreben und Klematis.

Ein eifriger Versuch, die grosse Wiese als Tennisplatz zu benutzen mit einem von Grossmama zögernd gespendeten Netz und weissen, von uns zur Abgrenzung der Felder zusammengenähten Bändern, die sich immer zu grässlichem Knäuel verwickelten und mit schwarzen Nägeln im Wiesenboden befestigt werden mussten, wurde nach kurzer Zeit wieder aufgegeben. Die Grossen gingen eineweg lieber mit ihren Clubherren und Freundinnen auf den richtigen Tennisplatz beim Peter, und Clelie, Friedi und ich mit den Freundinnen Alice und Lilly erreichten gar keine Meisterschaft und schwatzten lieber.

Ich war viel allein im Röteli, da meine Mama fast jeden Nachmittag zu Grossmama ging und mich samt den Schulheften mitnahm.

Wie war es dann schön, wenn mir das ganze Röteli gehörte – allerdings durfte ich nur auf den Berg wenn ich allpott hinunterrief, dass Mama beruhigt war, ich lebe noch!

Aber oft war auch Robi da, der wilde heissblütige Robi, dem ich einfach folgen musste, ob er jetzt mit mir im Leiterwagen den Kuhweg neben dem Gemüsegarten hinunterhotterte, wobei wir unten fast jedesmal ausleerten, oder ob ich in grosser Angst mich von ihm in den zum

Trocknen aufgestellten grossen Mostbütten herum trüllen lassen und schrecklich drin rennen musste, um auf den Füssen zu bleiben und nicht rundum geschleudert zu werden, was Robi sich mit Genuss von mir machen liess auf seinen Befehl.

Robi Gsell
mit seinem Vater Robert Gsell-Kessler; ca 1900

Vielleicht wäre ihm der Verlust seinen einen Auges erspart geblieben, wenn er uns nicht so heftig in seiner Gewalt gehabt hätte.

Ich sehe uns jetzt noch in der mit Emballagetüchern als unsere Hütte verhängten Kegelbahnhütte Einbrecherlis spielen, die Davidli Walti und ich. Robi, der Einbrecher, drückte dem unbeholfenen Walti, seine Armbrust in die Hand und befahl uns herauszuschiessen gegen den Einbrecher. Der zitternde Walti wollte gehorchen, fingerte am Abzug herum und der Holzpfeil fuhr dem plötzlich ungeduldig um die Ecke des Häuschens hervorschiessenden Robi auf kleinste Distanz ins Auge. — Laut aufheulend: Mis Aug lauft us" rannte er zum Onkel Robertbänkli, wo Tante Milly und Tante Klara Walter sassen. Es war ein stiller trauriger Schluss des Spielnachmittags. - Die gute Tante Klara Walter hat unermüdlich dem im Dunkeln liegenden Robi vorgelesen und ihm alles zu liebe getan, weil ihrem Walti dies passiert war — und der konnte ja gar nichts dafür. Grossmama Röteli meinte abschliessend, das wäre nicht passiert, wenn s'Clärli (meine Mama) dagewesen wäre — ich glaube das aber nicht, Mama war Robis Temperament auch nicht ganz gewachsen.

Der gute Robi hat seine Macht, als wir älter wurden, ganz einbüsst, als die Rhetorikerjahre kamen und wir Jack und Ruedi so viel interessanter fanden und wir ihm oft alle miteinander beim "India gsäh" davonrannten und uns miteinander versteckten, - so grausam können Kinder sein.

Da muss ich auch ans "Katrinli" denken, wie wir frechen Cousinen den so hübschen kleinen Willi mit seinen Locken nannten. An Regensonntagen waren wir in Tante Millys Wohnung unten (wie hat die wohl allemal ausgesehn nachher - daran dachten wir natürlich nicht). Da war dann das beliebteste Spiel "Geisterlis": Robi machte alle Läden zu, wir kauerten atemlos im Dunkeln und er erschien schauerliche Töne ausstossend als weisses Gepenst in ein Tischtuch gehüllt bis ein schreckliches Geheul des zu Tod erschrocknen Willi den armen Walti zu seinen Eltern hinaufrennen liess, die dann erzürnt mit ihren Buben heimwärts zogen.

Das Dunkelmachen wurde strikte verboten (ab und zu erschien eine kontrollierende Tante aus dem obern Stock) auch später, als der so harmlose K.B. aufkam — aber Robi konnte auch bei Tageslicht, ani-

miert von dem Bild eines Segelboots auf dem Genfersee, das jetzt bei Ottos hängt, auf dem Klavier mit Blitz und Donner Schiffbruch mimen, bis halt der gute Willi wieder heulen musste.

Ganz bös waren wir aber auch nicht, denn wenn die erschrockene Margret (die Rötelisonntagsaushilfe für die oben wirkende zittrig fleissige Lina) mit einem Berg Gipfel erschien, hiess es immer: Halt! zerscht d'Gipfel för die Chline! (Willi-Otto-Heiner und die Zwillinge) dann stürzte sich die übrige Horde auf den Korb, der im Hui leer war und rasch entfloh die verblüffte Margret.

So gings bei uns in der "Neuzeit" zu. Ob sie eigentlich oben im "Mittelalter", wo die Konfirmierten unserer Generation im Wohnzimmer bei Thee schwatzten, während das "Altertum": alle Onkel und Tanten im Esszimmer sassen bei Bier, das im Selbsteinschenker im "Gifthüttli" von der Lina geholt werden musste, - ob sie so viel bräver waren, bezweifle ich sehr, - gesitteter sicher, aber warum mussten sie der Gellertstatuette auf Grossmamas Sekretär im Uebermut eine Nastüechli über den Kopf hängen, damit er sich nicht über ihre Rede schokiere! Leider blieb es dort hängen und Grossmama, die Liebe Grossmama mit ihren bei aller Gütigkeit strengen, ernsthaften Ansichten betrübte sich sehr, als Mama ihr lächelnd erklärte, warum wohl die mutwilligen Enkelinnen den von Grossmama so hoch verehrten Gellert verhängt hatten. Sie war auch recht besorgt, als bei den Tennisclubaufführungen Gret und Dada Verlobungsscenen mit Gesang aufzuführen hatten — ich höre Dadas hohen Sopran noch als Vreneli abem Guggisbärg — "Das ninnt de Duft" meinte sie betrübt.

Aber richtig glücklich sass sie doch immer da als unser aller lieber Mittelpunkt im Wohnzimmer mit den farbigen Fensterscheiben, wenn wir Alle zum Grützisagen zu ihr kamen, bevor wir in den Garten oder auf die "Tili" (Winde) oder in die untere Wohnung zerstoben. Wie gern sass sie inmitten ihrer Söhne und hörte ihren politischen Discussionen mit meinem Papa zu! Unter der Woche war der kauzige Onkel Hermann ihr Wohn- und Essgenosse, der im hintern streng respektierten Zimmer hauste, dessen Wände voller Bücher, die Möbel mit Zeitschriften beladen waren und wo es so eigentümlich ungelüftet nach Papier roch.

Am Mittwoch waren wir immer, einzelne Enkelgruppen zum Mittagessen zu Gast: die Grossen: Gret, Alla und Dada - die Mittleren: Ebeth, Lala und Nelly, die Buben: Jack Robi Ruedi und Walti und Friedi und ich allein miteinander, da konnten wir von der Schule und unsern Lesefreuden erzählen und Onkel Hermann taute auch auf und kögelte uns, wenn wir mit der schwierigen Schwarzkaffeemaschine, die man im richtigen Moment umtrüllen musste, nicht zu Schlag kamen, was bei mir mehr passierte als beim geschickten damals aber noch schüchen Friedi. Nachher bummelten wir im ganzen Gut herum mit immer wieder andern Phantasien als Bergsteiger oder sonstige Romanfiguren oder verhandelten unendlich unsere Rhetorikerschwärme, oben auf Port-Arthur!

So hiess halt trotz Grossmamas Einspruch das oberste Bänkli hoch oben an der Böschung, die durch die neue Strasse, die Verlängerung der Dufourstrasse, entstanden war: Grossmama wollte das Plätzli sinnig nach dem ersten dort aufblühenden Blüemli taufen, als dies aber zur allgemeinen Belustigung eine Krottenblume war, schickte sie sich lieber in den damals ganz actuellen Namen: Port Arthur.

Vorher reichte der grosse Garten bis zur Taubstummenanstalt hinauf und ich sehe noch den immer unternehmungslustigen Onkel Walter uns Kinder auf einen grossen Stellschlitten aufladen und dem Rötelihag entlang den steilen Höhenweg hinunterschlitteln, wobei ein Hundli zu unserm schrillen Entsetzen fast überfahren, aber geistesgegenwärtig vom Onkel auf den Schuh geschaufelt und über den Lebhag geworfen wurde.

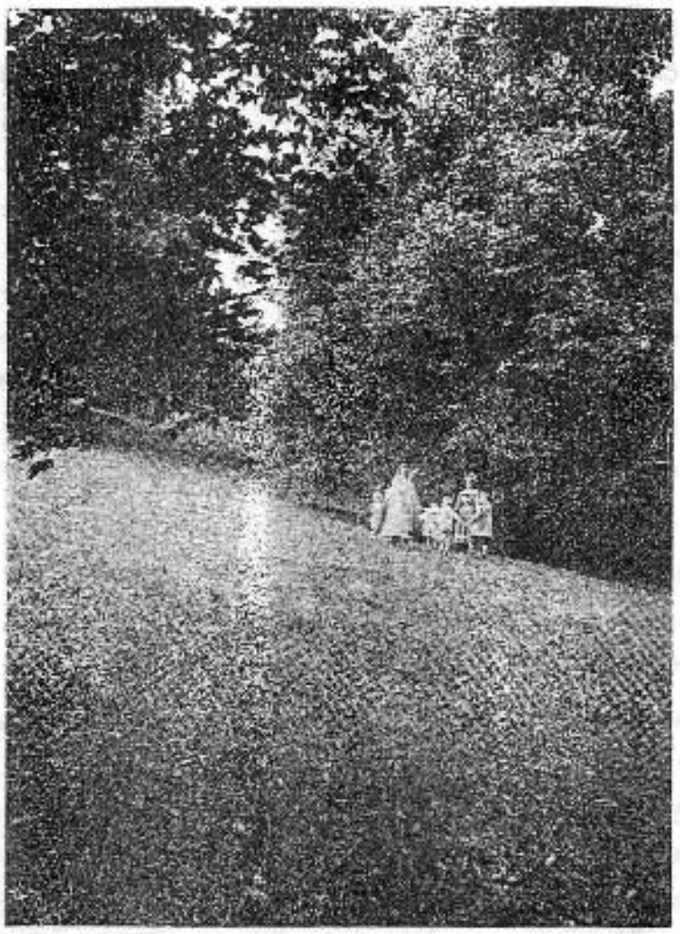
Im obersten Eck des alten Gutes stand damals eine hohe Pappel - die "Sommerfrische" genannt, weil einmal jemand vorschlug, dort wäre es so schön zum Ferien machen! Auch alle Bänkli hatten ihren Namen: Das Grosspapabänkli zuoberst auf dem Berg neben der stattlich breiten Weymutkiefer, auf deren unterstem Ast man so herrlich schaukeln konnte und eigentlich nicht hätte dürfen, das Grossmutterbänkli mit dem Blick auf den Säntis und das Lachen-Vonwil, das Sonnenbänkli, zu unserer Zeit aber längst ganz im Schatten dunkler Bäume - s'Römelibänkli mit dem verwahrlosten Sandhaufen nach einem frühern Gärtner benannt, das Birkenbänkli neben dem Gemüsegarten und das dunkelgrüne

Lattenbänkli, das Waldbänkli im ordentlich grossen herrlich verwilderten Wäldli. Dorthin geht meine wohl früheste Erinnerung, wie ich an meinem Zopf herumfingerte und zu Walti, meinem guten Kameraden stolz sagte: Jetzt bin i Vieri."

Clelie und ich lasen dort so gern zu zweit in der zwar unbequemen Hängematte, wobei Clelie bei den langen frommen Betrachtungen in Christoph Schmids Genoveva aufsprang und in der andern Hängematte zu schaukeln anfing: Chasch mer denn ruefe, wenn s Gebätt fertig gläse häscht! — ich folgte tatsächlich - ich war das als Kind einfach gewohnt von den ältern Schwestern her und es war mir wohl dabei!

Alle Jahreszeiten waren herrlich im Röteli: im Winter konnte man prachtvoll über alle Hoger vom Berg herunter zum Wäldli schlitteln, wenn auch Bob, Tante Millys Lassy-artiger Hund einem in die Schuhe schnappte und immer wieder umwarf bis man bis zuinnerst nass war. An die Fastnacht muss ich auch denken, wo zwei Zeinen hoch voll hausgebackene Oehrli mit Luggmilch genossen werden durften und wir uns auch manchmal verkleideten: Lux als kleiner Napoleon und ich als Markedenterin, noch auf einer Foto von Tanty Milly verlegen lächelnd - Tante Milly hatte schon einen Fotoapparat, als das noch eine umständliche Seltenheit war und hat damit viel aus dem Röteli festgehalten für uns. Sie war überhaupt die Musische in der Familie mit dem holden Tante Marili und dem so gern singenden Onkel Ruedi.

Ostern im Gemüsegarten sehe ich auch lebhaft vor mir: wieder zwei Zeinen, mit Ostereiern, die wir Alle: Onkel, Tanten und Kinder in den Buchsrabatten, beim Wasserfass und in den Gemüsebeeten suchten und zu Grossmama in die Zeinen brachten. Da sass die liebe Grossmama in der obern Ecke an der Spalierwand in ihrem grossen alten schwarzen Spitzenhut und wir durften der Reihe nach, der Grösse und dem Alter nach, die Kleinsten voraus vor ihr defilieren, 3-4 mal und jedesmal ein Ei aus der Zeine nehmen. Diese wurden dann bei einem grossen Tisch mit Essig- und Oelflaschen und Salzfässern geniesserisch verzehrt - da schwelgte Ruedi in unglaublichen Oelorgien. Natürlich ging ein ausgibiges Pöpperlen voraus, wobei man Glück haben und mehrere dazu ergattern konnte, während man denen, die alle verspielt hatten schnell wieder ein paar schenkte.



Kinderspiel im Röteligarten
von links nach rechts: Hans Gsell, Clelie David,
Ebeth Gsell (vorn), Carl Gsell (hinten), Otto Gsell (vorn)
Anny Wild, Willi Gsell.

Im Frühling blühten überall Schlüsselblüemli und Anemonen und bei Meyers im Sonnenberg sogar Viöli in der obern Wiese - (Robi kannte das Loch im Hag, wo wir durchschloffen und pflückten — viele Jahre vor ich das mit Recht hätte tun dürfen.-) Die Flieder beim Stall blühten und im Frühsommer brachten wir die interessanten Blüten des seltenen Tulpenbaums unsern etwas erstaunten, verlegenen Lehrern, die sie noch nie gesehn hatten.

Zum Heuet kamen Bauern ins Gut, da durfte ich nicht auf den Berg. Die Appenzeller hätten unpassende Witze machen können! Je nun so ging man halt nicht hinauf, der untere Garten war gross genug mit dem Kletterbaum, dem Barren und der Schaukel, dem Strassenbänkli der alten Reitschule gegenüber, Onkel Hermanns rostigem Gitterstuhl unter den so beliebten Kastanienbäumen, der steinernen Verandah am Haus und der geheimnisvoll abwechslungsreichen Gegend hinterm Stall, mit dem Riesenhaufen abgeschnittner Aeste, auf denen wir herumturnten, ängstlich bedacht, nicht in das unheimliche offene Betonbecken zu fallen, wo flache Baumbretter auf einer dunkeln Brühe eng aneinanderschwammen, überzogen von hellgrünen Schlammflänzli. Auch da ist zum Glück nie eins hineingefallen, wir hatten wohl alle einen Schutzengel.-

Im Herbst war das Rascheln im Laub ein herrlicher Genuss, wenn uns auch Onkel Walter gern zum Laubrechen anstellen wollte, und es nicht gern sah, wenn wir uns nachher in die Laubhaufen warfen.

Da war man nachher wieder mehr im Haus und bald kam Weihnachten, die schöne Röteliweihnacht! wo die Onkel so dröhnend "Oh du Fröhliche" sangen und wir Alle mit - und Grossmama im Spitzenhut gütig lächelnd neben dem Riesenchristbaum sass und auf zwei niedern schräg daneben stehenden Gartenbänken für jedes ein Geschenk lag mit einem Schokoladebären für die Kinder, einem Bibermann für die Tanten und die konfirmierten Cousinen und einem Pantli für alle Herren. Vom Baum durfte nun jedes Kind zwei Sächeli abschneiden eins zum Essen und etwas zum Behalten: Federbüchsli, Bleistiftspitzer, Gläsli mit Gelée, das wie Bier aussah, Gummifische -- es war einfach herrlich!

Nachher gabs für uns Kinder in Grossmamas Schlafzimmer "Handwürstli" Mandarinen und viel Biberli, während die Grossen im Esszimmer richtig am Tisch zu nacht assen, Erdäpfelsalat und Thee und Wein bekamen, die Mittleren vielleicht auch, aber von jener Runde stahlen sich oft Mimi, Robi und Jack zu uns Jüngern, wo es ihnen doch von früher her besser gefiel.-

Am 30. Dezember, an Grossmamas Geburtstag kamen Alle zum Gratulieren und es gab von Tanta Milly und den grossen Cousinen gestrichene Brötli, und Malaga für die Erwachsenen.

Am Neujahr war es ähnlich, die "Guets Neujohr" von den sicher über 30 Verwandten, tönten laut durcheinander, nun waren auch die Karthäuser und die Lieben aus der Rossrüti dabei, wenn auch von diesen Familien meist das eine oder andere "biberlikrank" bei uns im Gwerb im Bett sich vom ungewohnten Betrieb erholen musste.

Dort klang auch der Neujahrskaffee mit Tanzen in unserm grossen Gang aus nach dem lustigen Schlitteln zum Hätternsteg.

Doch war das wohl eher schon nach der schönen Rötelizeit, die im Sommer 1910 zu Ende ging — Nach der lieben Grossmama Tod wurde das Gut verkauft. Keines der Söhne oder Töchter wollte die Last übernehmen und für uns Kinder schloss sich ein Paradies.-

Aber wir alle haben die Erinnerung an die schönen lustigen Rötelisonntage, an das ganze prächtige Röteli und vor allem an die liebe Grossmama.

Was sie uns in ihrer Güte, ihrer innigen Frömmigkeit ohne eigentlich je darüber zu reden fürs Leben mitgegeben hat, haben wir wohl erst viel später gemerkt und immer einmal steigt es dem einen oder andern auf: Das hätte jetzt Grossmama Röteli gefreut! und irgendwie sind wir Alle noch Rötelikinder. -

Mit grossem Schmerze trennten wir Rötelikinder uns von der alten, lieben Heimat. Aber es musste sein.

Am 1. August 1910 waren wir zum letzten Mal oben auf dem Berg beim Papabänkli. Es fing zu gewittern an, es donnerte und blitzte; wir flüchteten in den Stall, das Haus war schon geschlossen. -

Wir sangen alte, liebe Lieder --- der Regen liess nach, der Himmel wurde blau, eine strahlende Sonne kam!

Mit hartem Knall schmetterten wir das hölzerne Gartentor zu. Aus, für immer. --- Nein, allgegenwärtig für alle Zeit!

Clara Wild-Gsell, s.o. im 1938

Mily Gsell-Kessler; ca 1920

E R I N N E R U N G E N

von

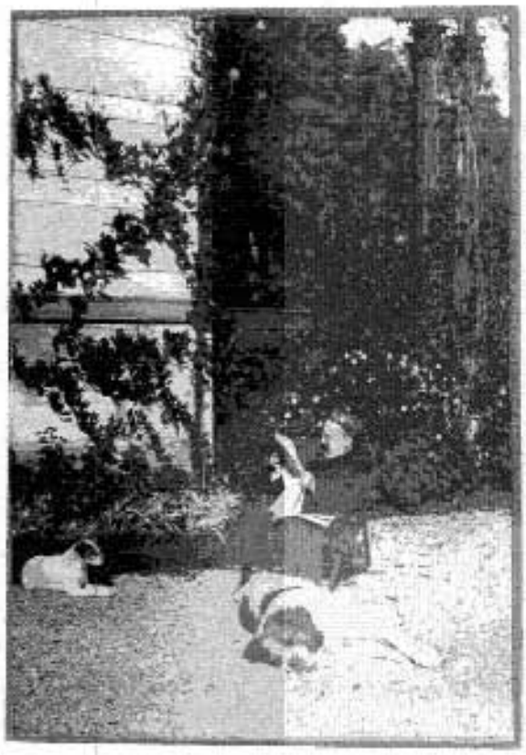
Mily Gsell - Kessler

geschrieben für ihren Sohn Robert

Dir mein lieber Sohn schildert deine Mutter ihre Jugendzeit.

Mein Leben aufzeichnen? Es ist kein Bedeutendes, verfliesst im Rahmen des Mittelmässigen, dennoch wollte ich für meinen Sohn und dem Enkel schildern wie ich als Kind und Jungfrau gelebt bis zu meiner Verheiratung mit dem so sehr geliebten Robert deinem Vater mit dem ich 12 Jahre voll und ganz glücklich leben durfte, der unvergesslich blieb - bis ich sterbe werde ich immer wieder mich an seine freundliche Art, an seine Herzensgüte und seinen feinen Humor erinnern, mit tiefer Wehmut - dass ich dennoch es vermochte noch einmal zu heiraten war in gewisser Weise erstaunlich, aber war er, Onkel Hermann, nicht der Lieblingsbruder von Robert, der auch um den Verlust deines Vaters mittrauerte? der der lieben Roetelimama "Sorgenbueb" war - ?, seine Neigung zur Einsamkeit, seine ganze Art, machte seiner guten Mutter Sorgen für seine Zukunft, auch vemeinte ich, meinem Robi die Zukunft zu erleichtern ein etwas largeres Leben bieten zu können wenn sein Vormund sein Vater werden würde. - Für mich erwartete ich nicht mehr viel vom Leben und der alten Grossmama Roetelt tat es so wohl den Sohn, der ja beinahe immer Schmerzen hatte gut besorgt zu wissen. Eine tiefe Liebe zum Kranken und Einsamen vertiefte sich immer mehr, freuten mich liebe Pflichten die mein Leben

wieder bereicherten. Ungezählte Stunden hatte ich mit meinem Robert der Pflege von Kunst und Wissenschaft Litteratur gewidmet, mit Hermann deinem 2 ten Vater, mich weiter bilden können. Das Vorlesen meinerseits war Freude für uns Beide. - Mit meinem Robert war ich jung es war eine seelige Zeit viel Abwechslung füllte unsere Tage,



Robert Gsell im Röteligarten
kurz vor seinem Tode 1902

beide genossen wir die Jahre bis ein tückisches Leiden meinen Gatten heimsuchte und ihn mir raubte. Nach 3 1/2 Jahren fühlte ich mich reif für die Pflege von deinem Vormund der so schwer unter seinen Schmerzen litt und der lebte wie ein Gefangener so dass ich seine Frage: "Kannst du dich entschliessen, mit mir zu leben?" ein ruhiges "Ja" geben konnte. Die Anpassung war nicht leicht aus vielen Gründen, auch weil mein lieber Sohn eine gewisse Strenge des neuen Vaters

nicht ertragen wollte und ich desswegen mit Beiden Mitleid hatte. - Die Zeit glättete dies in nicht zu langer Zeit des Zusammenleben und ich, die ich wirklich nichts mehr vom Leben erwartet hatte als Pflichten, lernte wieder Freuden zu finden. Leider erlaubte die Studiumszeit, wie sie früher vorlag, den Studenten nicht, oft heimzukommen, es war damals nicht wie heute der Brauch, sehr oft heimzukommen, Zürich - galt damals noch als grosse Entfernung und ..... Berlin erst!

Robi Gsell
vor dem ersten Weltkrieg

Damals lebte man wie Tradition es vorschrieb es musste zugehen wie es bei den Vätern gehalten wurde. Dies konntest du meine liebe Tochter Tense nicht verstehen, ich heute auch nicht mehr. Ihr dürft nicht vergessen, ich war nicht einfach die Mama Mily, sondern auch eine Gsellenfrau die den etwas starren Gsellen Sinn und den diktierten Gsellenmodus in Allem respektiren musste. An sich bedeutete ich wenig, als Gsellenfrau galt ich im Roeteli und in der Aussenwelt etwas.

Du weisst mein lieber Robi wie ich gelebt hatte in den Zeiten meines Ehelebens und sollst nun handschriftlich lesen wie Mütterleins Kinderjahre sich gestaltet hatten. -

Mily Gsell-Kessler; ca 1320

Wie in einem Spiegel sehe ich jetzt im Alter dass ich zl. unfrei gelebt habe, keine frohen Kinderjahre erlebt habe - mit dieser Feststellung, aus der heraus sich mein bekannter Pessimismus erklären lässt, will ich beginnen zu erzählen, - u. Bilder zu entrollen wie die Erinnerung sie hier malt. Wohnstädten Menschen Natur all dies zieht heute da ich für dich niederschreibe an mir vorbei, ich formuliere sie diese Bilder schlecht und recht für dich meinen geliebten

Sohn aus sich überstürzenden Erinnerungsbrocken. Was waren meine ersten Eindrücke? eine grosse Stube, darin eine grosse Frau respekteinflössend mit mir reden und mir Figürchen zum aufstellen gibt, dies war meine Grossmutter in Winterthur lebend. Sie führte mich zu einem Fenster davor eine grosse Altane lag die später uns ein geliebter Spielplatz wurde. Ein grosser dunkler Turm steht vor dem Fenster klobig mir Schreck einflössend wesshalb ich kleiner Knopf, auf die Frage "willst du hinein" erschreckt rief nie! Es war der Tröckneturm von Grossvater Forrer-Zieglers Rotfärberei. Später freilich stritt ich mich mit meinen Geschwistern herum welche Etage des Turms mir gehöre. Oft hörten wir in jener Zeit das Wort St.Gallen, wir würden dorthin ziehen. Abschied, Umzug alles geschah für mich nebelhaft. St.Gallen war für mich noch kaum ein Begriff. Eine andere als die gewohnte Stube tat sich auf, die uns Heimat werden sollte und eine dritte im Miethaus. Die Letztere war bewohnt von einer freundlichen alten Frau die auf Krüken ging, sich oft mit uns abgab zu dieser gütigen Frau durften wir uneingeladen kommen und wir flüchteten uns oft zu ihr wenn bei uns Waschtag war, der uns gar nicht gefiel weil Niemand Zeit für Hans Hermine und mich hatte. In diese Zeit hinein gehört ein weiteres Bild. Eine Türe öffnet sich auf unsern corridor ein freundlicher Herr tritt zu uns eine martialische Narbe zieht sich über sein Gesicht er hatte sie im 1870 er Krieg geholt, er ruft uns zu sich in seine Stube nimmt Hans und Mily auf seine Kniee und Hermine kauert sich selbst genügend weniger aufmerksam als wir zwei die mit Bewunderung von den Kriegserlebnissen erfüllt waren und für so Manches in dieser Stube Interesse hatten. Da lagen krepirte Granaten, Kanonenkugeln, Helme etc. bis wieder ein neuer Wechsel unsrer Wohnstätten nötig wurde.

Eines Tages stand, wir waren nicht darauf vorbereitet, ein Möbelwagen vor dem Haus und es machte uns einen entsetzlichen Eindruck als die Männer ein Möbelstück nach dem andern hinaustrugen, Hansi nahm seinen Pajazzo ich meine Lieblingspuppe im nackten Lederleib mit dem Loch im Kopf an mein klopfendes Herzchen aus Angst die Männer würden sie wegwerfen. Am Abend befanden wir uns in der Etage eines grossen

freistehenden Hauses, es stand neben einem wilden Bache das Tosen nahm uns den Schlaf. Das Haus stand unten an der Steinach und hiess Felsenburg. Was uns Kinder entzückte war eine grosse Terasse vorne am Haus und ein Garten hinter dem Haus. In diesen Garten konnte man nur mit Todesverachtung gelangen über einen schmalen Steg, er war für uns ein Märchenland es gab Früchte und viel Unkraut das wir so schön fanden weil es grün war. Bald tat sich für uns noch etwas Schönes auf. Im obern Stock lebte eine Familie Zollikofer ihre liebliche Tochter rief uns oft hinauf zu Spielherrlichkeiten. Frau Zollikofer war eine Norddeutsche sie trug ihr Kindchen steif gewickelt mit breiten bunten Bändern nach uns fremder Art auf der Hüfte zu jeder Arbeit, die Kleine sah dann aus wie was man früher eine "Doke" nannte. Doch diese Freuden kaum genossen, entgiengen uns nach 2 Jahren und wiederum galt es Liebgewordenes zu verlassen, wir zogen in die Davidstrasse und dort erlebten wir was uns Kindern die weitere Jugend überschatten sollte. Wir verloren unsere Mutter die mit dem kleinen Schwesterlein Hedwig sich von uns löste. Auf die Gründe dieses schweren Geschehnis einzugehen bin ich nicht im Stande - wir, so jung noch verstanden nicht warum unsere Mama (Emilie Forrer) in Tränen uns verliess. An ihre Stelle kam eine unfreundliche Schwester unseres Vaters die diesem wenn er von seiner Arbeit heimkehrte, ganze Litaneien über unsere Verfehlungen vorbrachte. Wir verkrochen uns hinter die Vorhänge wenn Papa in Sicht kam und Tante über zerrissene Hosen und zerfallene Teller klagte. Nur s'Hermineli behielt ihren Humor wenn ihr die Tante eine Ohrfeige gab, hielt sie mit Lachen die Andere hin uns sang: "Kommt ein Vogel geflogen." - Hans rannte davon und Mily heulte, heulte war wie verwundet und darum schickte Papa sie ins Englischfräuleinstift wo sie etwa 3 Jahre blieb -. S'Mily gewöhnte sich bald an den steifen, höfischen Verkehrston des Klosterlebens es ging zu wie man es in Büchern liest. Das Institut war von vielen Adligen besucht und diese mussten wir, die Anderen, mit Sie anreden und becomplimentiren! wie unkindlich klang es: "Freiin Olga sagt, Freiin Clara meint" und die Lehrerinnen in Klostertracht wurden von uns auch nach Rang unn Stand die Hoch<u>edle</u>, die Hoch<u>würden</u>

oder nur die Schwestern genannt. Wir hatten in den Säälen und auf den Treppen einen Knix zu machen und den tiefen Hofknixs wenn die gestrenge Oberin erschien zu absolviren. "Votre Plongeon n'est pas assez bas" musste ich oft hören. Ich lebte aber gern in Lindau und noch lieber im Landhaus in Marienheim wo nur ca 20 Mädchen stationirten, die Jüngsten und die Neuangekommenen die der französischen Sprache, dem Umgangton noch nicht mächtig waren. Viel gesunder lebte es sich da, als im Mutterhaus in Marienheim. So gerne wäre ich dort verblieben, Novozin zu werden, erschien mir erstrebenswert. Die Ferien brachte ich zu Hause zu in St.Gallen aber nur den kleinesten Teil davon. Gams war alljährlich unser liebster Aufenthalt. Wenn wir die 3 Kesslerkinder ankamen, wurden wir angerufen durch ein sich öffnendes Schiebfensterlein begrüsst: Gond Ehr go d'Luft verendere?! Grüsse von allen Seiten gab es. - Wir beeilten uns dann das liebgewordene Ferienheim zu sehen mit seinen wohlvertrauten Möbeln, und wir staunten wieder die Prozession an, wie in jedem Jahr, sie zog durch die Felder mit der gemurmelten Bitte "Herr schenk den Felder Regen". - Noch sehe ich die alten Jungfern vor mir die den Jungfernkranz nach altem Brauch trugen und ihre verhutzelten Gesichter darunter (Tsappel). Wie gerne waren wir im Läubli bei Tante Ida meines Vaters Schwester mit deren 5 Kindern wir spielten. Da war ein Sohn der auf den Priester studirte, wie mochte ich diesen Titus so gerne. Mit diesem celebrirten wir Messen was uns als schönste Beschäftigung galt währenddem H. u. H. mit den Vettern und Basen herumtollten. In Onkel Josephs grosser Remise stand auch unser Pferd Fanny die wir liebten, Papa stellte das Tier jeweilen im Sommer dort ein und machte seine Geschäftsreisen und Touren bis ins Engadin und das Puschlav mit ihr, hie und da nahm er uns mit. In der Remise stand eine ungeheure Kutsche rot gepolstert und genannt die "Bischofskutsche" weil der Bischof sie für seine Fahrten zur Kirche nahm wenn Firmung war. Diese Kirche steht dominirend auf einem Hügel von dem aus wir so gerne zu den 3 Schwestern hinüberschauten und auf Schloss Werdenberg wo wir alljährlich von Frau Dr. Hilty beschenkt wurden. Dort in den Säälen der Reisigen und im Verliess kam uns das Gruseln jedes Jahr

aufs Neue an. Die schönen Ferien waren uns immer zu kurz, und die schönen Fahrten ins Vorarlberg, Vaduz etc. vorbei, und nach den schönen Jahren in Lindau und Gams zugebracht, hiess es heimkehren. Papa hatte sich wieder eine Lebensgefährtin genommen und für seine Kinder eine Mutter gewonnen. In Gams fehlte es nicht an weiteren originellen Menschen 3 Schwestern waren in ihrem Haus in unserer Nachbarschaft und 2 ihrer Brüder hämmerten von Hand Nägel darum

Mily Gsell-Kessler; ca 1930

hiess es bei uns "s'Naglers". Urschel führte uns zur alten Ahnin in die Nebenkammer wo die uralte Frau wie eine gestorbene lag, die uns unheimelig anschaute, der Eindruck wurde durch freundlicheres verlöscht und wir lachten, wenn die halb geisteskranke "Cäzilla" in der getäferten Stube mit der Fliegenklatsche herumwirbelte und die 3 te Schwester uns in ihren kleinen Laden liess, in dem alles zu haben war v. Zucker z. Geisselstok, v. Tabak z. Heuer, Hut u. Latwerge z.

Süssholzstengel etc etc. Oben in der Dachkammer war eine Fundgrube von Altertümern, im Dunkel fanden wir seltsame Dinge. Wir zogen eine sogenannte Feldschlange hervor, es war eine Feldschlachttrompete - wir zogen sie herum bis sie auseinander fiel. Stücke v. Frauentrachten z. Teil noch kostbarer Art wurden aus einer Truhe gezogen, aber alles verdarben wir, was niemand im Hause zu geniren schien.

Etwa 11 Jahr war ich alt, als ich Lindau verliess. So ungern. - Eines Tages holte mich eine mir ganz fremde Frau ab nach St.Gallen, es war dies meine 2 te Mutter. Ich passte kaum mehr zu den Meinen. Weder der Bruder, noch die Schwester, verstanden meine ganz andere Art und ich bereute dass meine Eltern nicht wollten, dass Mily eine Novize wurde wie mein Pathe Falk Brivelli es gern gesehen hätte. (Seine cousine Salesia Segesser Klosterfrau hatte mich auf seinen Rat hin soweit gebracht - weil ich für sie schwärmte, wie nur ein Mädchen es kann, hatte sie mich beeinflusst gehabt). Schon mein erster Gruss "Grüss Gott, Grüss Gott!" machte die beiden lachen und dann zog ich mich eigenbrödlerisch zurück. Auch in der Realschule gieng es mir schlecht, meine Art zu reden und mich zu bewegen gaben Anlass zu Nekereien. "Die Ueberspannte" wurde ich genannt. Eine Mitschülerin wollte mich nicht unter ihren Schirm nehmen! Du bist selbst überspannt! Wie ich die St.Galler Schule hasste! Ich durfte dann später Privatstunden nehmen bei einem originellen alten Fräulein Dardie Gsell die ich zl. fürchtete. und die mir imponirte, weil sie in jungen Jahren am Hofe der D...gar.ki gelebt hatte. Sie wurde später als ich Frau Gsell geworden, dann meine cousine die ich sogar duzen durfte. Englisch, Litteratur Kunstgeschichte und e bizli Mühlele brachte sie mir bei, aber es gab keinen festen Plan bei meiner Erziehung - wenn ein Kind 3 erlei Schulen gehen muss, erstehen fühlbare Lüken in der Bildung. Ich durfte in jener Zeit fast alle Concerte besuchen, ich hatte fasst nur noch Gedanken für die Musik. Ich schwärmte damals für eine blinde Freundin Martha Han der ich oft vorlas Router besonders oft, ich sang und spielte mit ihr, widmete ihr beinahe jede Freistunde was m. Mutter nicht passte. Mama wollte dass ich für's praktische Leben im Haushalt u. im Geschäft sollte erzogen werden.

Die idealen Freuden sollten weniger Raum einnehmen – Die Abonements-concerte hoben mich aber immer wieder in einen Himmel u. stolz trug ich des alten Hané's Geigenkasten durch den Saal als ob ich z. Orchester gehörte! m. Freundin förderte m. Kenntnisse der Musiklitteratur die ich später in Berlin mit einer Musikstudentin erweitern konnte. – (Meine Mutter Emili habe gern gesungen u. noch lieber gelanzt in Wintertur war sie als "Tanzmili" bekannt, bei ihr solle man die Walzer erlernen hiess es. Spärliche Erinnerungen habe ich leider an m. leibliche Mutter, ich hätte so gerne viel von ihrer Art gewusst, en vain!

Meine Eltern fanden ein Welschlandjahr sei einzuschalten der franz. Sprache wegen. Etwa im 16 ten Lebensjahr wurde ein Welschland Aufenthalt eingeschaltet. Eine 1. Freundin sollte mit mir z. Frl Jeaneret ziehen, es trafen jedoch keine weiteren Zöglinge ein, diese liebe Dame reiste dann im ganzen Kanton Neuchâtel mit uns herum zu ihren lieben Verwandten die uns einluden zum Kirschenpflüken u. schmausen z. Wimet was uns gefiel nach den streng eingehaltenen vormittäglichen Lernstunden. Ein halbes Jahr nur, dauerte der Aufenthalt, dann wurde ich heimberufen. Die Mutter Babette sei schwer krank ich kam zur Pflege heim. Nach kurzer Zeit wurde mein Leben grauer ich musste in m. Vaters Geschäft in den Verkaufsladen was mir nicht gefiel bedienen lag mir nicht – balde sagte Mama: "Fort mit dir in d. Hintergrund". – Ich musste für 16 Arbeiterinnen d. Arbeit in einem Atelier vorrichten u. oftmals galt es bis in die Nacht hinein zuschneiden. Ich war v. zarter Konstitution, die Anstrengung liess mich bleichsüchtig werden, was meine Mama zu überwinden vermeinte wenn sie mich täglich früh morgens über St.Fiden Neudorf u. Heiligkreuz spazieren schikte. Meine Fachleistungen mussten damals noch nicht sehr gross sein, denn die Eltern schikten mich desshalb in eine sogen. Arbeits Akademie. Mama begleitete mich nach Berlin. Weil sie noch wenig in ihrem Leben gereist war, wollte sie bei dieser Gelegenheit ein Stük Welt sehen. Vergnügt stiegen wir in Basel ein nach Köln und des anderen Tages sahen wir die Lüneburgerheide. – Ein altes Ehepaar in Berlin versprach, mich in Schutz nehmen zu wollen was redlich getan

wurde. Der alte Bobertag wurde geradezu mein Schutzengel der mich oft mitten in der Nacht abholte wenn ich im Teater war um den Offenbach Cyclus zu hören oder einem Riesenballet zusah. Es lebte der "alte Willem" noch ich sah ihn in seiner Loge, wie später noch einige male am berühmten Eckfenster. Ja diese Ballerinen, wie beneidete ich sie um die Beherrschung ihrer Glieder. Ich war in jener Zeit ein suchendes Wesen dem praktischen Wirken noch nicht geöffnet, nun aber sollte ich Kunden befriedigen hatte Kostüme u. Mäntel anzupassen. Immer, ob von diesen es gewünscht oder nicht, ähnelten meine "Schöpfungen" alten Trachten od. schönen alten Renaissance od. Holländischen Bildern. Allmälig rutschte, weil ich musste, in die bürgerlich soliden Kleiderformen hinein, aber so viel lieber hätte Brokate u. königliche Seide zerschnitten, wie langweilig fand ich die so begehrten Stoffe grau in Grau! - Während ich im Stift war, hatte mein Vater sich der altkatholischen Bewegung angeschlossen und liess Hans u. Hermine den Religionsunterricht seiner Richtung besuchen. Papa liess mich dann heimholen und weiter ins Kloster zu St.Gallen gehen u. noch einige Zeit römischen Unterricht besuchen. Es war Klugheit v. m. Vater, dass er nicht sofort mich zwang mit d. Geschwistern z. gehen. Der altkatholische Geistliche kam oft an Sonntagen z. Mittagessen u. es besprachen die Herren viel Kirchliches. Nicht die Hand reichen wollte ich ihm dem "Ketzer". Nach und nach fasste Gehörtes Fuss in mir was d. Herren besprachen u. es wirkte auch die Angst in mir vor der Beichte, so dass ich eines Tages in d. Unterichtsstunde z. römischen Pfarrer sagte: Ich bin jetzt altkatholisch!!! verärgert stürzte der vor den Kopf gestossene zu m. Vater, der schmunzelte z. Sache. - Doch bei dieser Klärung d. confessionellen Fragen blieb es nicht. Meine Mädchenseele war wie Wachs jeder neue Eindruck fand Raum im Innern. Ich hatte eine Tochter des orthodoxen Geistlichen recht gerne diese nahm mich mit in die Bibelstunden u. z. selben Zeit nahm mich eine Jüdin mit in die Synagoge z. Sabathsingen ich sollte meine Stimme zu Jehofas Ehre leihen. Damals fiel mir auf, wie jede Religionsgemeinschaft wähnte sie sei die Richtige u. es regte sich in mir eine Scepsis aus dieser heraus entschloss ich mich kei-

ner Confession angehören zu wollen das Gute zu lieben, das Böse zu hassen wie man das Helle liebt u. d. Dunkle hasst – dies war meine einfachste Philosophie. Etik allein sollte Triebfeder sein für m. Leben nachdem ich alles über Bord geworfen hatte. – Güte soll m. Herz u. Gemüt erfassen, jeden Tag wenn möglich einem Mitmenschen eine kleine Freude od. Aufmerksamkeit erweisen sollte Losung sein!

Zwischen meine Arbeit hinein gab es Ferien ich war überanstrengt wenn je ein Jahr vorbei war, als Bleichsüchtige beorderte mich d. Arzt in die Kaltwasseranstalt Uzwil wo ich 2 mal die Kur machte. – Als ich z. drittenmal Ferien machen musste u. in d. K.Anstalt Giessbach Platz bestellte, war kein solcher frei, u. ein seltsames Schiksal führte mich in eine wunderschöne Zukunft wie ich sie kaum verdient. Man wählte Brestenberg am Hallwilersee für mich und dort waren 3 St.Galler die alle dreie es sich angelegen sein liessen mich d. auch St.G. Bürgerin zu unterhalten. Wir fanden uns zusammen bei Tisch u. an Nachmittagen im Park oder auf dem See rudernd. Und !!! nach ein par Tagen schon führte mich Herr Rob. Gsell als Braut heimzu, wir wollten keinen Tag als Verlobte am Kurort bleiben bevor m. Eltern dies erfahren würden. – Die Reise nach St.Gallen in's schöne Roeteli war wie Spitzweg im Bild beschrieb. Blumen schmückten d. Rückteil des Wagens, ganz romantisch. In Lenzburg b. Wagenwechsel mussten wir die Myrten u. Rosen in d. Eisenbahn liegen lassen – sie dort erblickend liess d. Bahndirektor d. Zügli noch einmal halten!!! wir winkten heftig ab!!! –

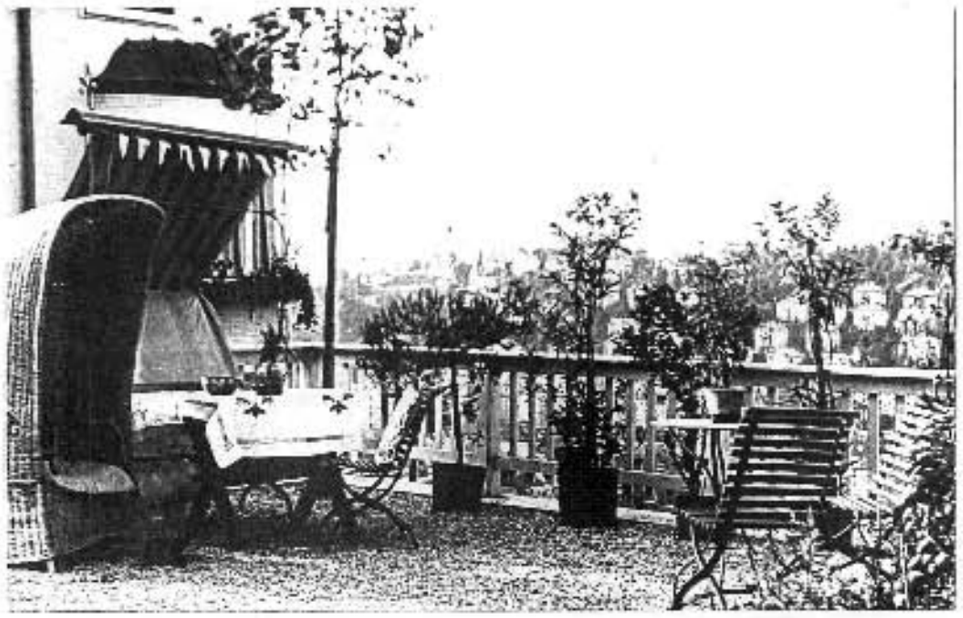
Nachtrag zur Lindauerzeit

Den Karfreitag liebten wir, die Zöglinge gar nicht – Besonders früh des Morgens wurden wir Marienheimler über die lange Brücke, welche d. Insel mit d. Festland verbindet geführt. Ich war ein zartes Mägdlein desshalb nahm mich eine der Klosterschwestern unter ihren langen Schleier. In d. Stadtkirche vorne im Chor, lag ein lebensgrosser

Kruzifixus. Nun musste eine nach d. Andern vorgehen u. sich über d. Christus neigen jede d. 7 Wunden küssen! , was nicht nur sonderbar, sondern schwer auszuführen war. Solches Tun weckte in uns nichts an Frömmigkeit, im Gegenteil, denn wir berieten hinterher wer am graziösesten die Zeremonie geleistet habe! - Mittags galt es zu fasten. Jedes bekam ein Brod in Form einer Schlange, als Symbol dass das Schlechte durch Gottes Sohn bekämpft worden sei (Schlange gleich Sünde). - Ja die Beichte! Ich kann ein Lächeln nicht verbeissen, wenn ich an m. Erste zurückdenke. Der Katekismus sagt, es dürfe keine Sünde verheimlicht werden, es wäre Todsünde. Für die Grossen u. für Kinder giebt es "Beichtspiegel" mit Hülfe dieser suche d. Beichtende heraus wo er gesündigt hat. Uebergewissenhaft wie ich war, lernte ich beide B.Spiegel auswendig u. sagte Punkt für Punkt lieber alles was verzeichnet war d. Kapuziner von der Mereran. Der tröstete mich schlimm stände es wohl nicht mit mir "absolvo te" - Weil ich eine der brävsten Zöglinge war, durfte ich b. der Messe "Ministrant" sein, ich sagte die lateinischen Responsorien her als wären sie mein Idiom u. erhoben fühlte ich mich, wenn ich d. Kerzen am Altar anzünden durfte, oder das Schmücken des Marienaltars Belohnung für ein gutes Zeugniss war.

Haus
Mily und Hermann Csell-Kessler

Die Rückseite zeigt, dass man
St.Gallen als "hier" bezeichnete.



Ausblick vom Haus von Mily und Hermann Gsell-Kessler

Erinnerungen an Tante Mily

Ich hatte Tante Mily gern. Zwar verwunderte mich ihre tänzelnde Sprache, ihr leicht geziertes Wesen. Aber sie war interessant, anregend und nur lieb mit uns. Ab und zu organisierte sie eine Kindereinladung mit Prachtszvieri und versteckten Geschenklein, Spiel- und Schleckzeug. Versteckt in ihrem einzigartig schönen von ihr gepflegten Hanggarten am St.Galler Südhang oberhalb Teufenerstrasse. Während der Kriegszeit genossen Mama, Papa und ich über längere Zeit jeden Mittwoch dort ein köstliches Mittagessen. Tante Mily's Grund war: Mama arbeitete am Mittwoch auf Papa's Büro, hatte also keine Zeit zu kochen. Hauptgrund war Tante Mily's Dankbarkeit, dass Papa sie juristisch betreute. Und sie servierte uns Sachen, an die wir daheim überhaupt nicht denken konnten wegen Geld- und Rationierungsproblemen. Mama hätte es ab und zu gerade so praktisch gefunden, heimzugehen und zu kochen. Ich liess mich mit Genuss verwöhnen und bestaunte auch das Haus mit den schönen Bildern und Möbeln.

Renate Altwegg-Im Hof

Neue Zürcher Zeitung

Morgenausgabe Nr. 462

Freitag, 15. März 1946 Blatt 2

Robert Gsell †

Robert Gsell, von dessen tragischem Ende man vergangenen Freitag mit Erschütterung Kenntnis genommen hat, war eine der letzten jener Pionniergestalten der schweizerischen und internationalen Luftfahrt, die noch die heute schon sagenhaft anmutenden Zeiten vor dem ersten Weltkrieg miterlebt und aktiv mitgestaltet haben. Was für eine Weite sein Leben umspannt hat, wird wohl am deutlichsten, wenn man sich einige seiner Glanzleistungen jener Urzeit in Erinnerung zurückruft — und dann zum Vergleich einen heutigen Markstein anlegt: den Höhen- und Dauerrekord für Damen als Passagier der Pilotin Stella Broß vom 26. September 1911 mit 2 Stunden 30 Minuten auf 850 m, den Höhenflug auf 500 m in 15 Minuten vom 9. Dezember 1911, den schweizerischen Dauerrekord vom 14. Februar 1913 mit und ohne Passagier — 2 Stunden 42 Minuten 38 Sekunden — auf Hydrodeppelbecker D. F. 1, schließlich den Weltdauerrekord auf einem „Maxime"-Doppeldecker mit drei Passagieren vom 3. September 1913 in 3 Stunden 13 Minuten 14 Sekunden.

Später hat er in Tausenden von Flügen rund zweihundert verschiedene Typen von Flugzeugen, Wasserflugzeugen und Luftschiffen geflogen: Als er am 30. Mai 1931 sein zwanzigjähriges Fliegerjubiläum feiern konnte, waren es bereits 4049 Flüge als Pilot, davon 2129 auf Zivil- und 1920 auf Militärflugzeugen, und in den vergangenen fünfzehn Jahren sind die Eintragungen in seinen Bordbüchern nicht spärlicher geworden.

Robert Gsell wurde am 20. Dezember 1889 in St. Gallen geboren. Seine Studien schloß er im Jahre 1916 an der Technischen Hochschule zu Dresden ab. Lange vorher, am 30. Mai 1911, hatte er sich in der Fliegerschule von Blériot in Etampes sein Pilotenbrevet erworben. In den Jahren 1911/12 betätigte er sich bei der Dorner Flugzeug G. m. b. H. in Johannisthal-Berlin. In die Zeit vor dem ersten Weltkrieg fallen auch noch seine Versuche mit dem Eulenflug, der als erstes Flugzeug die von Prof. Junkers konstruierten Wirbelflügel trug. Während des Krieges, 1916, trat er als Chef des Konstruktionsbureaus in die Gotheschen Flugzeugwerke in Berlin ein, um dann bereits ein Jahr später als Chef der Sektion für Instrumente an die Deutsche Versuchsanstalt für Flugzeuge hinüberzuwechseln, wo er zu fruchtbarer wissenschaftlich-praktischer Tätigkeit Gelegenheit fand. Instrumentierungsfragen blieben auch später immer eines seiner Spezialgebiete.

Im Zusammenhang mit dem Streit um das Militärflugzeug D. H. 5 kam er dann — im Jahre 1920 — in die Schweiz zurück und wurde hier technischer Experte des Militärflugamtes und Kontrolleingenieur des Eidgenössischen Luftamtes. Die Stellung als Flugzeugexperte des Schweizerischen Militärdepartements, die ihm damals übertragen wurde, hat er bis zu seinem Tode bekleidet. Inzwischen wurde er, in den Vorkriegsjahren, zunächst Erster Technischer Chef, dann Technischer Oberexperte des Eidgenössischen Luftamtes, und schließlich im Jahre 1941 Chef des Instituts für Betriebsausrüstung der Luftfahrzeuge in Bern.

Seit 1939 wirkte er als Professor an der Eidgenössischen Technischen Hochschule, an der er bereits seit 1927 gelehrt hatte. An zahllosen Luftfahrtkonferenzen vertrat er sein Heimatland; in zahlreichen Vorträgen und technischen Kursen, in Artikeln über alle möglichen Probleme der Luftfahrt stellte er sein reiches Wissen einer weiteren Öffentlichkeit zur Verfügung und damit in den Dienst der Sache, der sein Leben gewidmet war.

Wer irgendwie mit der schweizerischen Luftfahrt nicht nur oberflächlich verbunden war, kam bald einmal in Berührung mit dem „fliegenden Professor", und ob nun diese Berührung flüchtig und einmalig blieb oder ob sie sich zu einem engeren und dauerhaften Verhältnis vertiefte, uns allen muß dieser Verlust irgendwie schmerzlich sein. Es ist ein Verlust, der wohl nicht so sehr Einzelne als unsere Fliegerei als Ganzes trifft. Robert Gsell war ja nicht bloß eine überlebende Erinnerung vergangener Zeiten, nicht bloß einer jener Pioniere, die nur noch von ihren Lorbeeren ein beschaulichen Leben leben, sondern ein Mann, der auch fliegerisch trotz allem Neuen aufgeschlossen blieb und gerade deshalb in seiner Stellung Wesentliches leisten und im Miterleben und Mitgestalten der ständig fliegenden Entwicklung Befriedigung finden konnte. Ein Fliegerleben hat er vorgelebt, den Fliegertod ist er gestorben — Ehre seinem Andenken!

gu.

er Bund

Nr. 127
Sonntagausgabe - 97. Jahrgang

Organ der freisinn[illegible]ratischen Politik
idgenössisches Zentral[illegible]t und Berner Zeitung

Inserate: Publicitas AG. in Bern: Schauplatzgasse 1 und Monbijoustr. 2. Tel. 2 02 06
Keine Verbindlichkeit für Aufnahme von Inseraten an bestimmten Stellen oder Tagen

: Fr. 7.60, 6 Monate Fr. 14.50, [illegible] Monate Fr. 9.20, 6 Monate [illegible]fspreis 20 Rp. In der Schweiz [illegible] bisherige Adresse anzugeben.

Abonnementsaufträge sind schriftlich an die Administration des «Bund» zu richten. Inseratenpreis: Ein[illegible]spaltige Millimeterzeile oder deren Raum: Schweiz 25 Rappen, Ausland 35 Rappen. Reklamepreis: [illegible] und Ausland Fr. 1.25 per Millimeter. Bei größeren Aufträgen angemessene Rabatte. Annoncenregie: [illegible]ublicitas AG. in Bern und deren Filialen im In- und Ausland. Postscheckkonto Publicitas III 327.

er Russland / Rücktritt der russischen Regierung
on Intrigen / Segelflugunglück im Belpmoos

Washington

[illegible]ch die Lebens- und Berufs[illegible]tätigkeit gegangen sind.
[illegible]t Wirtschaftsverhandlungen [illegible]d und mit einer Reihe von [illegible]ts zum Abschluß von Verein[illegible]. Von den „Großen Drei" ist [illegible] erste, mit dem es gelungen [illegible]kriegsbasis zu schaffen. Mit [illegible] der Sowjetunion und den [illegible] noch nicht so weit.

*

[illegible] Wirtschaftsdelegation un[illegible]n Minister Stuckl ist nun [illegible]sch in Washington zu[illegible]eten, der bis jetzt diploma[illegible]cht massiv in der Presse, na[illegible]nischen, geführt wurde. Die [illegible]auptsächlich den USA gegen[illegible]egationen von England und [illegible] an den Verhandlungen teil[illegible]erbrückenden Meinungsver[illegible]roß; darüber macht man sich [illegible]igten Lager Illusionen. Das [illegible]er, weil die rechtlichen [illegible]dverschieden sind.
[illegible]trachten sich als die Rechts[illegible] Kapitulation untergegange[illegible]und beanspruchen die Eigen[illegible] an deutschem Staatsbesitz, [illegible]en privaten deutschen Ver[illegible]r Schweiz. Das ist ein offen[illegible] Uebergriff in das [illegible]idgenossenschaft, wo nur die [illegible]

[illegible]brechern und Nazifführern, sollten solche zum [illegible]orschein gekommen sein, den Alliierten ausge[illegible]ändigt werden, scheint uns außer Diskussion zu [illegible]tehen. Hingegen ist bei andern Vermögenswer[illegible]n dem Reparationsanspruch der Alliierten eine [illegible]schweizerische Gegenrechnung entge[illegible]zuhalten, herrührend aus den Schadensfor[illegible]ungen der Rückwanderer sowie aus den kom[illegible]erziellen und finanziellen Forderungen des [illegible]taates und der Wirtschaft. Eine Bestan[illegible]saufnahme über diese Forderungen läuft zur[illegible]eit noch. Sie dürfte eine Summe zutage fördern, [illegible]elche die der deutschen Vermögenswerte in der [illegible]chweiz erheblich übersteigen wird. Diesen legi[illegible]nen Gegenanspruch hat die Delegation in Wa[illegible]ington zu verteidigen.

Die USA haben sich der Schweiz gegenüber [illegible] langem für eine Politik des Druckes [illegible]chieden. In diesem Dienste stehen die Schwarz[illegible]Listen, steht die Verhinderung der Inkraft[illegible]tens des italienisch-schweizerischen Wirtschafts[illegible]kommens, steht namentlich die Aufrechterhal[illegible]ung der als Kriegsmaßnahme verfügten Blok[illegible]rung schweizerischer Guthaben in den Verei[illegible]ten Staaten, wofür die Zahl von rund 1,5 [illegible]illiarden genannt wird. Sie werden als Pfand [illegible]rachtet und als Verhandlungsposition ausge[illegible]ützt. Der Rechtsstandpunkt ist hier vom Macht[illegible]standpunkt überschattet. Völkerrechtlich [illegible] das Sperren schweizerischer Guthaben seit [illegible]riegsende nicht mehr begründet, um so weniger, [illegible]s vom Bundesrat die Erklärung abgegeben [illegible]orden ist und verwirklicht wird, er werde über [illegible]e deutschen Vermögenswerte in der Schweiz [illegible]klarheit schaffen und den Alliierten loyal Auf[illegible]schluß erteilen. Der Bundesrat [illegible]

Professor Robert Gsell
ist am Freitagabend mit einem Segelflugzeug bei Muri (Bern) tödlich verunglückt.

harten Verhandlungsgegner gegenüber. Sie werden auf dem Boden des Rechts und von Treu

Erwähnen sollen wir das Kopftuch aus Schappeseide, ergänzt durch eine schwarze leußerst originell wirkte der zweiseitig tragbare Mantel, die äußere Seite rot, die innere om hellblauen jugendlichen Wollkleid, über merlich grasgrüne Leinen-Jeux-pièce bis zum t schwarzen, kurzen Tastkleid reichte der Bogen reichen Kleidern.

n Haute-Couture-Stil verrieten die Abend- und zwar waren hier zwei Neigungen deutlnnbar. Nach der einen wird das enganliegend raffiniert drapierte Modell bevorzugt, sehr ist zum Beispiel, aus schwarzem Jersey, nach ern das weitausladende Stilkleid. Von jeder irkung war das schwarze Tüllkleid mit silberstickiem Oberteil, und als Krönung der Kolie Stilkleider aus weißer St. Galler Stickerei, Duftigkeit an sommerliche Gartenfeste erin-

ornehmen Hüte des Maison Glauser vernnelen die Modelle aufs Schönste. Die Schuhe von Rivoli, der Schmuck stammte von Gehr. n AG. Für die Frisuren der Mannequins der Salon Schwaar & Haueter A. A.

Junge Kirche

Johannes-Kirchgemeindehaus lagen unter Leites Obmannes, Pfr. Stozer, die 200 Abgeordes Kreises Bern der Jungen Kirche. Der Sekre- Hilfswerkes der schweiz. ev. Kirchen, Pfr. Hellrichtete über seine Reise nach Oesterreich. rücklicher Weise schilderte er die Not in unserem lande, besonders unter den dortigen Rückwanaus dem Osten. Der Appell um Unterstützung swerkes, den er seinem durch Lichtbilder illuerschütternden Berichte anschloß, wird nicht t verhallen. Die Junge Kirche, die schon für llandkinder-Hilfswerk 180 000 Fr. aufgebracht rd auch freudig den leidenden Mitchristen in eich helfen.

eingehender Aussprache über Probleme der ndarbeit schloß die Tagung mit einem Reon Seminardirektor Pfr. Fankhauser, das in icklich gewählten Form einer „Unterweisungsjür Größere" das Thema „Was ein Christ darf" elte. Jeder Leiter evangelischer Jugendarbeit ja nur allzu gut die ständig wiederkehrende nach dn sogenannten Mitteldingen. Es rum äußerst wertvoll, daß der Referent unter Beteiligung der Zuhörer den ganzen Fragenz klar herausarbeitete. Es zeigte sich, daß we Freiheit noch die Enthaltsamkeit in diesen dingen uns an und für sich Gott näher bringen, er beides uns hindern kann — nicht aber muß näher zu kommen.

Hiblische Freiheit wurde den interessierten Verung klar vor Augen geführt: wovon, wozu und ch bin ich frei? Im Zweifelsfall wird eine konFrage „darf ich das?" ohne weiteres gelöst, man sich gleichzeitig die andere Frage stellt:

Erziehungsheim Belmont. Das Rücktrittsgesuch des Vorsteher A. Anker wird mit Dank für die geleisteten Dienste genehmigt. An seine Stelle wird neu gewählt Walter Klözli, zurzeit Lehrer in Mühleberg.

Wahl. Als Vorsteher des Amtes für Zivilstandsdienst der kant. Polizeidirektion wird gewählt Notar Hans Luder, zurzeit Kontrollbeamter für das Lichtspielwesen der kant. Polizeidirektion.

Rücktritt. Das Rücktrittsgesuch von Gottfried Nöz, Revisor der kant. Militärsteuerverwaltung, wird mit Dank für die geleisteten Dienste genehmigt.

Kant. Fürsorgekommission für ältere Arbeitslose. Den Rücktrittsgesuchen des zum Bundesrichter gewählten Theodor Abrecht, als Präsident, und des Ed. Giroud, als Mitglied, wird mit Dank für die geleisteten Dienste entsprochen. An ihre Stelle werden neu gewählt als Präsident Oberrichter Dr. E. Schweingruber, Bern, und als Mitglied M. Casagrande, Sekretär SMUV, Biel.

Kirchliches. Die von der reformierten Kirchgemeinde Neuenstadt getroffene Wahl von Heinz Rothenbühler, Pfarrverweser in Bern, zu ihrem Pfarrer wird bestätigt. — In den römisch-katholischen Kirchen-

Paul Girardin, Priester, von und in Noirmont.

Sekundarschulwesen. Die Sekundarschulen von Kleindietwil, Langenthal, Langnau i. E., Nidau, Le Noirmont, Worb und Wynigen werden für eine weitere sechsjährige Garantieperiode anerkannt. Die Staatsvertreter in den Sekundarschulkommissionen werden wiedergewählt. Die zurücktretenden Vertreter des Staates werden mit Dank für die geleisteten Dienste entlassen und wie folgt ersetzt: Kleindietwil: Rücktritt Johann Lanz, Sattler in Rohrbach; neu Fritz Christen, Notar und Gemeindeschreiber in Rohrbach. Langenthal: Rücktritt Josef Erdin, Konsumverwalter in Langenthal; neu Johann Mathys, Kaufmann in Langenthal. Langnau: Rücktritt Ernst Lemann, Kaufmann in Langnau; neu Walter Fankhauser, Eisenhändler in Langnau. Nidau: Rücktritt R. F. Breitenstein, Geschäftsführer in Nidau; neu Hans Hertmann, Pfarrer in Nidau. Worb: Rücktritt Ernst Bigler, Landwirt in Enggistein, Ernst Gseller, Briefträger in Rüfenacht, Gottlieb Hirsbrunner, Landwirt und Otto Pauli, Wagenführer VBW, beide in Worb; neu Fritz Freiburghaus, Wagenführer VBW; Hans Pabst, Weber; Gottfried Stoch, Notar und Johann Sturzenegger, Wagnermeister, alle in Worb.

Professor Robert Gsell beim Segelflug tödlich verunglückt

fk. Am Freitagabend stürzte um 18.48 Uhr Prof. Robert Gsell bei einem Abnahmeflug mit seinem Motorsegler HB-SAB zwischen Muri und dem Flugplatz Belpmoos ab. Die Unfallursache ist noch nicht abgeklärt, doch sagen Augenzeugen, daß sich ein Teil des Flugzeuges gelöst hat, wahrscheinlich die Verwindungsklappe. Prof. Gsell kehrte von einem Fluge über Muri zurück und zog noch eine Schleife, um zur Landung anzusetzen, als die entsetzten Zuschauer ihn plötzlich in eine Drille übergehen sahen, die sofort zum Absturz führte.

Durch einen Gärtner wurde Ing. Gsell sofort wieder aus der Aare gezogen, der darauf in die Insel übergeführt wurde. Dort erlag er jedoch bald darauf den erlittenen Verletzungen.

Die Schweiz verliert in Prof. Gsell einen ihrer bedeutendsten Pioniere der Luftfahrt, war er doch der einzige Schweizer, der sämtliche Brevets, nämlich für Ballon, Luftschiff, Land-, Wasser- und Segelflugzeuge besaß und daneben auch der einzige einäugige Pilot der Schweiz war. Er wurde am 20. Dezember 1890 in St. Gallen geboren, studierte an der ETH in Zürich und an den Technischen Hochschulen in Dresden und Aachen, worauf er 1911 in Etampes-Leigh erstes Brevet erwarb. Bis 1913 wirkte er dann als Versuchsflieger in Berlin-Johannistal. In diesem Jahre stellte er den schweizerischen Dauerrekord mit und ohne Passagier und den Weltdauerrekord mit drei Passagieren auf. Von 1916 bis 1920 wirkte er wiederum in Deutschland als Ingenieur für Flugzeugbau, worauf er zum Eidg. Luftamt übertrat, zuerst als Kontrollingenieur, dann als Chef des Technischen Dienstes.

Der im 57. Lebensjahr auf so tragische Weise Verschiedene hat wohl von allen schweizerischen Piloten am meisten Flugzeugtypen geflogen. 1927 wurde er zum Professor für flugtechnische Fächer an der ETH Zürich ernannt, wo er zuletzt Leiter des Instituts für Betriebsausrüstung der Luftfahrzeuge (Ibal) war. Er hat die Eidgenossenschaft an vielen internationalen Luftfahrtkonferenzen vertreten und war auch Unfallexperte des schweizerischen Militärflugwesens. Zuletzt betätigte er sich hauptsächlich als Segelflieger.

Der Tod von Prof. Gsell reißt in die schweizerische Aviatik eine Lücke, die heute im Zeitpunkt des Wiederauflebens des zivilen Flugbetriebes doppelt schmerzlich ist und an dessen Aufbau er durch seine Pionierarbeit auch auf dem Gebiete der Bodenorganisation hervorragend beigetragen hat. Seine Tätigkeit hat zahlreiche Würdigungen erfahren, unter anderem war er Ehrenmitglied des Aero-Clubs Bern und Präsident der Patronatskommission der Akademischen Fluggruppe Zürich.

Aus der Eidgenossenschaft

Untersuchung wird von der bernischen Regierung geführt.

Neues Erdbeben im Wallis

na. Am Donnerstagabend und am Freitagmorgen wurden im Wallis neue Erdstöße verspürt.

Aus dem Bericht der Experten über die Schäden der frühern Erdbeben im Wallis geht hervor, daß die Schäden an den Häusern nicht derart sind, daß die Gebäude abgebrochen werden müssen. Immerhin sind umfangreiche Reparaturen notwendig. Die Schäden belaufen sich auf 5 265 000 Franken. Der Staatsrat hat eine Kommission mit der Organisation einer Sammlung zugunsten der Geschädigten beauftragt.

Arbeitsbeginn für den Flugplatz Basel-Mülhausen

ag. Der Flugplatz Basel-Mülhausen tritt aus dem Stadium der Vorbereitungen in das der Verwirklichung. Basel muß nicht mehr befürchten, den Anschluß an das internationale Flugnetz zu verpassen. Die Vertreter der Großratsfraktionen und der Presse wurden am Donnerstag in Anwesenheit von Sous-préfet Goetz du Département du Haut-Rhin durch Regierungsrat Wenk und Kantonsingenieur Schaub an Ort und Stelle über die Uebergangslösung auf dem Terrain von Blotzheim orientiert.

Auf dem flugtechnisch idealen Gelände werden gegenwärtig von „Scrapers" kleine Unebenheiten ausgeglichen. Die Erdbewegung von 27 000 Kubikmeter beansprucht einen Monat. Auf die solide Kiesunterlage wird in Richtung NW-SO, parallel zum Hügelzug Blotzheim-Häsingen, die Stahlblechpiste verlegt, die Flugzeuge aller heute im Kontinentalverkehr gebräuchlichen Typen trägt. Die von einem 300 Meter breiten Rasenband umsäumte, 1200 Meter lange und 40 Meter breite Piste wird auf Grund der vorliegenden Windmessungen mindestens 92 Prozent des später möglichen Verkehrs aufnehmen können.

Eine staatsvertragliche Regelung liegt noch nicht vor. Die Leitung des Uebergangsflugplatzes übernimmt deshalb Frankreich, während im Betrieb die Mitwirkung der bisherigen Basler Flugplatzorgane vorgesehen ist. Die Zollabfertigung erfolgt im Elsässerbahnhof, der im Autobus unter schweizerischer und französischer Zollaufsicht in wenigen Minuten erreicht wird. Frankreich wird das Gelände zur Verfügung stellen, die Piste und für den Betrieb notwendigen vier Baracken errichten. Der Kanton Baselstadt übernimmt den Innenausbau der Baracken und die technischen Installationen.

Die Anlage soll Anfang Mai in Betrieb genommen werden mit der Linie Basel-Paris. Man hofft auch,

ST.GALLER FLUGPIONIERE:

MÄNNER UND EPISODEN AUS DER FRÜHZEIT DER AVIATIK

Auszug aus dem Manuskript für einen Vortrag am 25.11.1976 an der Hochschule St.Gallen. Autor unbekannt.

... Ich habe Ihnen, meine Damen und Herren, in der Person Spelterinis einen ausgesprochenen Praktiker, einen Vollblutflieger sozusagen, und in Steiger einen nicht minder ausgeprägten Theoretiker vorgestellt. Jetzt darf ich über einen Mann sprechen, der beides gleichzeitig und dazu erst noch ein St.Galler von echtem Schrot und Korn gewesen ist. Ueber Robert Gsell, den vielseitigsten und wahrscheinlich auch begabtesten Flieger unseres Landes. Obwohl einer jüngeren Generation als Spelterini und Steiger angehörend, ist er von Anfang seiner fliegerischen Karriere bis zu derem tragischen Ende ein echter Pionier geblieben und zwar dadurch, dass er sowohl als einer der besten Experten, wie auch als einer der erfahrensten und passioniertesten Flieger Europas an die zweihundert verschiedene Flugzeugtypen, darunter viele Prototypen flog und erprobte. Schon dieser Umstand zeugt für seine Vielseitigkeit. Sie wird durch die Tatsache unterstrichen, dass Gsell bis heute, wenn ich nicht irre, der einzige Schweizer geblieben ist, der alle Fluggeräte steuern konnte und für alle ausser für Luftschiffe den Pilotenschein erworben hatte, eine Leistung, die umso erstaunlicher ist, als Gsell auf einem Auge praktisch blind und auf dem andern stark kurzsichtig war.

Robert Gsell begann seine fliegerische Laufbahn im Jahre 1911 - er war damals 22 Jahre alt - als Motorpilot. Fliegen hatte er in Frankreich auf einem Blériot-Eindecker bei einem Fluglehrer gelernt, der selbst nicht fliegen konnte. Das scheint damals die Regel gewesen zu sein, denn das Risiko sollte der Schüler tragen und der Lehrer das Geld verdienen, das der Schüler für das Risiko bezahlte. Als fliegerische Naturbegabung erflog Gsell in kürzester Zeit sein Brevet. Es trug die Nummer 12. Eine Flugzeugfirma in Berlin stellte ihn schon nach den ersten Platzrunden als Testpilot an, als Abnahmeflieger, wie man damals sagte. In dieser Eigenschaft erwarb er das Brevet für deutsche Militärflieger und das alles innerhalb eines einzigen Jahres. Im folgenden Jahr, 1912, erteilte er bereits selbst Flugunterricht und studierte gleichzeitig an der Technischen Hochschule von Aachen Flugwissenschaften. Gleichzeitig testete er mehrere neue Typen, darunter eine Ganzmetallkonstruktion von Prof. Junkers, eine Vorläuferin der berühmten JU-Serien. 1913 hatte er den ersten Weltrekord im Dauerflug für Wasserflugzeuge (Friedrichshafen) in der Tasche. Im gleichen Jahr legte er die Prüfung als Ballonflieger ab. Es folgte ein kurzes Intermezzo in Seminaren und

Hörsälen, das er 1916 mit dem Ingenieurexamen abschloss. Von der Universität wechselte er auf den Posten des Konstruktionsleiters einer deutschen Flugzeugfirma und fand damals mitten im Krieg noch Zeit, sich als Verkehrsflieger ausbilden zu lassen. Kurz vor Kriegsende ernannte ihn die deutsche Versuchsanstalt für Flugzeugbau zum Leiter der Instrumentenabteilung. Der Versailler Friedensvertrag, der Deutschland den Bau von Motorflugzeugen verbot, machte ihn arbeitslos und so kehrte er 1920 in die Schweiz zurück, wo er sofort eine Anstellung als Flugexperte der Armee und leitender Beamter des soeben ins Leben gerufenen Luftamtes fand. Dort stellte er in den folgenden Jahren die gesamte zivile Flugsicherung auf die Beine. 1925 bestand er als erst siebenter schweizerischer Pilot die Kunstflugprüfung. In seiner Freizeit betätigte er sich auf dem Belpmoos als Sportfluglehrer, lernte 1927 noch Segelfliegen und brachte es in dieser Sparte 1933 zum C-Brevet und 1938 zu silbernen Leistungsabzeichen. Kurz zuvor waren die ersten Helikopter am Himmel aufgetaucht. Gsell machte sich auch mit diesen Apparaten vertraut und erwarb ebenfalls 1938 das Brevet als Helikopter-Pilot. War er nicht in der Luft, so erledigte er seine Pflichten als Oberexperte des Luftamtes, zu dem er inzwischen avanciert war, als Professor für Flugnavigation an der ETH, als dynamischer Förderer der Luftfahrt und des Flugsportes und nicht zuletzt auch als gesuchter Propagandist und Publizist für alle aviatischen Belange.

Allein schon diese Stenogrammnotizen, eine kleine Auswahl aus einem imposanten Leistungkalender, offenbaren das aussergewöhnliche Format dieses Mannes. Er war ein Mensch, der sich nicht scheute, die Grenzen des Möglichen zu berühren, ja auch zu überschreiten, ein Mann, der offenbar von Jugend an gewohnt war, von sich selbst und von dem Gerät, das er testete, das Maximum zu verlangen. Bruchlandungen, ja sogar Abstürze blieben ihm dabei nicht erspart, aber er hatte sie alle heil überstanden, weil auch ihn ein Glücksengel mit besonders starken Flügeln begleitete. Nur einmal war er nicht dabei, bei seinem letzten Flug, den er 1946 mit einem fabrikneuen Segelflugzeug schweizerischer Konstruktion unternahm. Er testete es, wie er zuvor viele hundert andere Flugzeuge erprobt hatte, und stürzte aus einer, wie es schien, völlig normalen Fluglage plötzlich senkrecht in die Tiefe und vor den entsetzten Blicken seiner Freunde in den Tod.

ANDRÉ BRIDEL
UNT. DATTENBERGSTR. 21
6005 LUZERN

Luzern, Januar 1994

Beitrag zum Leben von Robert Gsell

Mein Beitrag unterteilt sich in zwei Abschnitte:

1. Meine persönlichen Erlebnisse mit Robi waren vorerst nicht besonders ausgeprägt. Er war für mich ein Onkel, wie es in der Familie noch mehrere gab. Ab ca 10-jähriger begannen mich seine Erzählungen von der Fliegerei zu interessieren und mein früherer Wunsch, einmal Kavallerist zu werden, wie mein Grossvater Victor Fehr und Götti Edi Fehr, wurde bald abgelöst mit der Ueberzeugung, Militärpilot zu werden. Als Robi mich als Passagier in einem 2-plätzigen Militärflugzeug zu einem Alpenflug mitnahm, waren die Würfel gefallen.

Als Instruktor der Fliegertruppe in Dübendorf hatte ich öfters Gelegenheit, mit ihm zusammenzukommen, wenn er als Flugunfallexperte zu Untersuchungen kam. Als militärischer Flugunfallexperte musste er auch die entspr. Militärflugzeuge fliegen. Zum Glück wurde erst nach seiner Wahl bekannt, dass er an einem Auge blind war. Er wäre sonst kaum zu diesem Posten gekommen. In seiner Jugend hatte er einen Unfall mit einem Flobertgewehr.

Meistens trafen wir uns im Freundeskreis am Abend mit ihm, wo er ein gern gesehener Gast war. Es wurde meistens nach Mitternacht! Wir Jungen hörten ihm immer gerne zu, besonders wenn er von seinen Erlebnissen aus den Anfängen der Fliegerei erzählte.

Als Unfallexperte wurde nicht nur sein techn. Wissen und seine Erfahrung anerkannt. Wir Piloten schätzten besonders sein menschliches Verhalten bei Unfällen, und es waren in der Vor- und Kriegszeit nicht wenige.

Er suchte nicht in erster Linie einen Schuldigen. Im Zweifelsfall nahm er die Piloten immer in Schutz

Ich hatte mit ihm zuletzt auch öfters über seine Eigenkonstruktion eines Motorseglers gesprochen. Es war sein letztes Hobby, ein Segelflugzeug zu konstruieren, das nicht auf fremde Starthilfen (Schleppflugzeug, Autowinde) angewiesen war. Sein Hobby wurde ihm leider zum Verhängnis. Er hatte aber keine Zeit darüber nachzudenken und war bis zum letzten Moment glücklich.

2. Aus dem Nachlass von Tense Gsell hoffte ich, etwas über das fliegerische Werk von Robi zu finden, wurde aber enttäuscht. Einzelne Dokumente, Fotoalben, Ehrenrpeise u.a. war alles. Nachforschungen bei ETH und Luftamt waren erfolglos. Bei der Durchsicht vom im Nachlass vorhandenen Zeitungsartikel führte mich die Notiz (s. unten) auf die richtige Spur, zum PTT Museum in Bern.

Aus den Beilagen ist ersichtlich:

- was im PTT Museum vorhanden war,
- was vom Nachlass 1991 zusätzlich abgegeben wurde,
- was an das Historische Museum St.Gallen 1991 abgegeben wurde.

A. Bridel

Kleine Schweizer Nachrichten

Das Schweizerische Luftpostarchiv.

Vom Schöpfer des Schweizerischen Luftpostarchivs, Dr. R. Paganini (St. G.), wird uns geschrieben: Am 9. März 1913 überbrachte Oskar Bider die erste schweizerische Luftpost von Basel nach Liestal. Das war auch der Geburtstag des Schweizerischen Luftpostarchivs. Dieses Luftpostarchiv, im Jahre 1928 der Schweizerischen Eidgenossenschaft geschenkt und in der Bibliothek der Generaldirektion der PTT. in Bern sachgemäß untergebracht, ist von 800 Nummern bis heute auf 2600 Nummern angestiegen (über 1000 Bücher, Broschüren, 800 Nummern Propagandamaterial, 150 Bände Zeitungsausschnitte, 250 Zeitschriften usw. usw.). Die Luftpostbelege sind dabei nicht inbegriffen, sie repräsentieren als beweisende Illustrationen eine Sonderabteilung. Dank der großherzigen Schenkung der nächsten Verwandten des St. Galler Ingenieurpiloten Robert Gsell, bis 1944 Chef im Eidgenössischen Luftamt in Bern und Professor an der E. T. H. in Zürich, wurde dessen gesamter Nachlaß als Geschenk an die Eidgenossenschaft dem Schweizerischen Luftfahrtarchiv übergeben. Dadurch ist ein Institut geschaffen, das einzig in der ganzen Welt existiert. Diese gewaltige Fülle von Material würde es gestatten, historische Denkschriften und vor allem Dissertationen von geschichtlichem Werte aufzubauen. Es mag noch erwähnt werden, daß Ballon- und Taubenpostbeförderungen ebenfalls eingehend berücksichtigt wurden. — Es ist bemerkenswert, daß Universitäten in den Vereinigten Staaten diesen modernsten Beförderungsarten bereits ihre Aufmerksamkeit geschenkt haben und weitere Publikationen zu erwarten sind.

ANDRÉ BRIDEL
UNT. DATTENBERGSTR. 21
6005 LUZERN

Luzern, April 1991

Verzeichnis der Dokumente des Nachlasses von
Prof. Robert Gsell (Luftfahrtingenieur) in
der Abteilung Bibliothek und Dokumentation
der Generaldirektion der PTT in Bern

Die Sammlung ist ein Teil der Schenkung "Schweizerisches Luftpostarchiv Dr Paganini" und besteht aus 6 Kassetten (ca 0,5 Laufmeter). Sie wurde 1948 von der Gattin und der Mutter des 1946 verunfallten Luftfahrtpioniers der Eidgenossenschaft vermacht: (s.auch Beilage Schenkungurkunde)

1 Dossier	Vorlesungen ETH Zürich Betriebsausrüstungen des FLugzeuges
2 "	Artikel von R.Gsell mit entsprechender Korrespondenz & Entwürfe und Originale a) bis 1927 b) 1928-1945
2 "	Eigene Publikationen Originalentwürfe und Zeitschriften a) 1912-1946 b) 1912-1941 mit Verzeichnis von techn. Dias. (ohne Dias) Schenkungsurkunde
1 "	Die Flugzeug-Geschwindigkeitsmesser und ihre Prüfung (Berlin 1918) Diplomarbeit ?

Professor

Dr. Robert Gsell

Aus seinem Wirken und Leben

Dem Schweizerischen Luftpostarchiv übermacht von

Die Mutter: M. Gsell

Die Gattin: Trudy Gsell

St. Gallen Oktober 1948

Dr. Robert Paganini
St. Gall

Titelblatt der Schenkungsurkunde
(verkleinert)

Bibliothek
den 30.November 1948

Luftpostarchiv Dr.Paganini,
Schenkung.

Arbeiten und Beteiligungen von Robert Gsell

1. Natürliche & automatische Flugzeugstabilisierung
   Manuskript und Maschinenschrift — St. Gallen, März 1912
2. Wiede Johannisthal — Juli 1912
3. Ueber die Festigkeit von Draht- & Kabelanschlüssen bei Flugzeugen — Johannisthal
4. Im Wasserflugzeug über den Bodensee — Friedrichshafen
5. Brief vom Reichsluftfahrtministerium — Berlin 24 Okt. 1936
6. Private Korrespondenzen & Karten — 1911 – 1925
7. Vortrag über Flugmotore A.M.J.V — 30. Januar 1912
8. Bodensee Wasserflug 1913
   Flugsport — 9. Juli 1913
9. Bergprüfungsfahrt Gurnigel — 5. Juli 1925
10. Ein Wettbewerb für Flugzeug-Rohrschalter
    Zeitschrift für Flugtechnik & Motorluftschiffahrt — 25. April 1919

Hochgeehrte Frau Professor,

Herr Dr.Robert Paganini, der bekannte Gründer und Förderer des Luftpostarchivs, macht uns die erfreuliche Mitteilung, dass Sie sich entschlossen haben, aus dem Nachlass Ihres Gatten das Dokumentationsmaterial der Eidgenossenschaft zu schenken, das sich auf die Entwicklung des Flugwesens bezieht. Wir haben die Angelegenheit an den Herrn Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements weitergeleitet, der Ihnen in den nächsten Tagen die Annahme der Schenkung bestätigen wird.

Schon jetzt möchte ich Ihnen meiner persönlichen Freude und Genugtuung darüber Ausdruck geben, dass dieses Material im Luftpostarchiv, das bei unserer Bibliothek aufbewahrt wird, dauerndes und gepflegtes Asyl finden darf. Meine Tätigkeit brachte mich verschiedentlich mit Herrn Prof.Ing.Robert Gsell zusammen. Ich schätzte seine Persönlichkeit und seine Arbeit sehr. Deshalb liegt es mir besonders am Herzen, den in Rede stehenden Nachlass in unsern Räumen würdig aufzuheben. Ihnen danke ich für das Vertrauen, das Sie unserer Verwaltung mit der Schenkung entgegenbringen, und ich bitte Sie, auch Frau Gsell in St.Gallen meinen Dank auszurichten.

Genehmigen Sie, hochgeehrte Frau Professor, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

DER GENERALDIREKTOR:
ges. Hess

Frau Professor
Hortense Gsell-Jeglinski
Eichholzstrasse 28
Zabern b. Bern

-Kopie-

Bibl.

Bern, den 30.November 1948

Schenkung an das Luftpost-
archiv Dr. R.Paganini.

Hochgeehrte Frau,

Wie mir die Generaldirektion der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung mitteilte, setzten Sie sich dafür ein, dass aus dem Nachlass Ihres leider verstorbenen Sohnes, Herr Prof. Ing. Robert Gsell, das Material dem Luftpostarchiv übermacht wird, das sich auf die Entwicklung der Luftfahrt bezieht. Es freut mich, dass dieses aufschlussreiche historische Dokumentationsmaterial dem von Hrn. Dr. Robert Paganini gegründeten und der Eidgenossenschaft geschenkten Luftpostarchiv bei der Generaldirektion der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung einverleibt werden kann und dadurch der öffentlichen Benützung zugänglich wird. Mit Gegenwärtigem beehre ich mich, Ihnen die Annahme des Geschenkes zu bestätigen und Ihnen gleichzeitig den aufrichtigen Dank auszusprechen für Ihre wertvolle Vermittlung und Hilfe.

Genehmigen Sie, hochgeehrte Frau, den Ausdruck meiner vorzüglichen Hochachtung.

Das eidg.Post- und Eisenbahndepartement:
gez.Celio

Frau Emilie Gsell-Kessler
Städtisches Bürgerheim
Rorschacherstrasse 80
St. Gallen

-Kopie-

Bibl.

Bern, den 30.November 1948

Schenkung an das Luftpost-
archiv Dr. R.Paganini.

Hochgeehrte Frau Professor,

Der Generaldirektion der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung ging von Herrn Dr. Robert Paganini in St.Gallen die erfreuliche Mitteilung zu, dass Sie sich entschlossen haben, aus dem Nachlass Ihres Gatten das Material an das Luftpostarchiv abzutreten, das sich auf die Entwicklung der Luftfahrt bezieht. Ich freue mich dessen aufrichtig. Herr Ingenieur Robert Gsell hat in seinem Wirkungskreis bei dem meinen Departement unterstellten eidg. Luftamt und als Professor an der Eidg. Technischen Hochschule für das Flugwesen Hervorragendes geleistet. Hiefür sind auch die vielen Dokumente, die er selber sammelte und sorgfältig aufhob, beredte Beweise. Ihrer klugen Weitsicht und Selbstlosigkeit, hochgeehrte Frau, ist es zu danken, dass diese Dokumente erhalten bleiben und einer öffentlich zugänglichen Archivsammlung einverleibt werden dürfen.

Ich erkläre hiemit die Annahme der Zuwendung zuhanden de bei der Generaldirektion der Post-, Telegraphen- und Telephon verwaltung aufbewahrten, von Hrn. Dr. R.Paganini der Eidgenossenschaft geschenkten Luftpostarchivs. Damit verbinde ich meinen herzlichen Dank dafür, dass Sie auf so viele für Ihre Familie wertvolle Andenken verzichten und diese in den Gewahrsam der Eidgenossenschaft geben.

Genehmigen Sie, hochgeehrte Frau Professor, den Ausdruck meiner vorzüglichen Hochachtung.

Das eidg.Post- und Eisenbahndepartement
gez.Celio

Frau Professor
Hortense Gsell-Jeglinski
Eichholzstrasse 28
Wabern b.Bern

Zusätzliche, aus dem Nachlass von Hortense Gsell, an das Luftpostarchiv Dr. Paganini abgegebene Unterlagen von Robert Gsell (Mai 1991)

- 2 Alben Zeitungsausschnitte: - Tätigkeit 1911 - 1913 & 1919 - 1936
  - 1936, 25 Jahrjubiläum & Buch "25 Jahre Luftkutscher", Unfall 1946, Ausstellung hist. Museum St.Gallen 1953 & allg fliegerische Ereignisse mit R.Gsell.

- 16 Fotoalben Fliegerei und Familie gemischt: (nach Jahrgang)
  1911, 1911-14, 1912-14, 1922 (2), 1926/27, 193o,193o-32, 1931/32, 1932, 1936/37, 1937 (2), 1938 + 1 Mappe (Aegypten),1944/45,1945.

- 1 Mappe: Schulzeugnisse
- 1 " Zeugnisse Maturität & Hochschulen m. Diplom
- 1 " Mappe Bewerbungsschreiben mit Antworten 1911-1917, Fokker, Junkers, Zeppelin ua.
- 1 " Korrespondenz mit Lesern "25 Jahre Luftkutscher"
- 1 " ca 3o Führerausweise für Segel-, Motorflugzeuge & Ballons
- 1 Manuskript "Bordbuch eines Ingenieur - Piloten" (25 Jahre Luftkutscher)
- 1"Natürliche und automatische Flugzeugstabilisierung" von Robert Gsell Aviatiker Johannisthal 1912
- 1 Die "Schweizerische Maschinenindustrie und ihre Entwicklung" von R.G. Seminar Dresden 1915
- 1 Mappe "Gratulationen" 1931,1936,1944 (Briefe u. Telegramme)
  + 1 Umschlag mit Einaldungen

3030 Bern, 3.5.1991

mit grossem Dank entgegengenommen:

i.V.

Verzeichnis der aus dem Nachlass von Hortense Gsell an das Historische Museum St. Gallen abgegebenen Gegenstände und Dokumente von Prof. Robert Gsell

1 Bronzestatue: Ehrenpreis für Weltrekord im Dauerflug 1913

1 Silberpokal: Ehrenpreis für Weltrekord im Dauerflug 1913

1 Aluteller: 25 Jahre Pilot

1 "Bordbuch eines Ingenieurpiloten", Manuskript zu 25 Jahre Luftkutscher

1 Ingenieur-Diplom der Technischen Hochschule Dresden 1916 (Kopie)

1 Foto: "Festabend zu Ehren der Pioniere unserer Luftfahrt" mit Originalunterschriften

1 Diplom "Navigationschef im Luftverkehr" 1936

1 Urkunde "Ehrenmitglied Ae.C.S." 1936

1 Membership Certificate: Institute of Aeronautical Sciences 1933

1 Urkunde Ehrenmitgliedschaft Berner Aero-Club 1935

1 Vortrag: "St. Galler Flugpioniere. Männer und Episoden aus der Frühzeit der Aviatik".

Diverse Fotos

Leistungssegelfliegerabzeichen 1938

Diverse Zeugnisse von Robert Gsell Vater, Mutter und Rob. Gsell

Zigarrenetui, 1919 (Weltrekord Höhenflug)

Empfang bestätigt am 14. Juni 1991

Historisches Museum St. Gallen
Dr. Louis Specker, Konservator

Ein Flieger jubiliert

Robert Gsell feiert sein 25jähriges Pilotenjubiläum

H. B. Wenn einmal die Geschichte der schweizerischen Luftfahrt geschrieben wird, so werden wir neben den Namen eines Bider, Real, Grandjean, Comte, Mittelholzer, Zimmermann usw. sicher auch den Namen Robert Gsell finden, der am 30. Mai sein 25jähriges Pilotenjubiläum feiert. Denn der Name dieses Ingenieur-Piloten, den Oberst Isler, der Chef des Eidgenössischen Luftamtes, mit sicherem Blick vor 16 Jahren in sein Amt holte, wo er heute als Chef des Technischen Dienstes tätig ist und von dort aus die Entwicklung unserer militärischen, sportlichen und kommerziellen Luftfahrt betreuen hilft, ist eine besondere Erscheinung. Einmal ist Robert Gsell eine der beneidenswerten Persönlichkeiten, welche aktiv die Verwirklichung des ikarischen Menschheitstraumes

Photo „Ludufo"

miterlebte: zu fliegen!, dessen Lebensaufgabe die Fliegerei geworden ist und der an der Vervollkommnung derselben während der letzten 10—15 Jahre wesentlichen Anteil hat. Gsell, dessen Brevet das Datum des 30. Mai 1911 trägt, hat seither eine — wenigstens in den ersten Jahren — recht romantische Fliegerkarriere durchlebt. Er steuerte nicht nur jene unvollkommenen Flugzeuge der Vorkriegsperiode zu Wasser und zu Land, sondern hat seither am Steuer der verschiedensten Motorflugzeuge, im Windmühlenflugzeug, im Freiballon und im Motorballon gesessen und ist schließlich sogar noch Segelflieger geworden. Dabei ist er aber nicht nur Flieger allein, sondern daneben ein tiefschürfender Techniker und Wissenschafter, sodaß Gsell wie selten einer für das Amt, welches er bekleidet, prädestiniert ist.

Zum 30. Mai 1936
(NZZ Nr. 934)

Seine Sporren als Flieger verdiente er sich nach der Blériot-Fliegerschule in Pau und Etampes zunächst als Chefpilot der Dornier G. m. b. H. in Berlin. Er ist dort bis zum Herbst 1912 tätig. Zwischen hinein wird er außerdem Versuchspilot bei Prof. Reißner in Aachen. Im Herbst 1912 tritt er als Ingenieur-Pilot in die Dienste des „Flugzeugbau Friedrichshafen" in Manzell und erlebt dort die ersten Schritte des Wasserflugzeuges und des Amphibiums. In jene Zeit fällt der schweizerische Rekord im Dauerflug, den er mit 2 Stunden 32 Minuten im Februar 1913 aufstellt. Im Frühherbst 1913 stellt er mit drei Passagieren und in 3 : 11 : 14 auch noch einen Weltrekord auf. In der Zwischenzeit hat Gsell sein Studium nicht vernachlässigt. Er hat von der Chemie zum Maschinenbau hinübergewechselt. Kurz nach Kriegsbeginn diplomiert er in Dresden und nun hat zunächst Deutschland sofort Verwendung für den tüchtigen jungen Mann. Erst betätigt sich Gsell in der Flugzeugindustrie, dann wird er in die Versuchsanstalt für Luftfahrt berufen. Damit ist er am richtigen Platz gelandet. Jetzt kann er fliegen und sich außerdem in die wissenschaftlichen und technischen Probleme vertiefen. Zwischenhinein wird er auch einmal als Gutachter für die Schweiz verwendet, und als nach Kriegsende die Entwicklung auch bei uns mächtig einsetzt, holt ihn eine Berufung ins Eidg. Luftamt für immer nach der Schweiz zurück.

Zunächst wird Gsell Kontrolingenieur 1. Klasse im Luftamt. In dieser Stellung widmet er seine Fähigkeiten und seine reiche Erfahrung dem Aufbau der schweizerischen Luftfahrt. Militärflugwesen, der alsbald einsetzende Luftverkehr und schließlich die Sportfliegerei geben ihm ein reiches Betätigungsfeld. So sehen wir Robert Gsell als Pilot der verschiedensten Luftfahrzeuge, immer wißbegierig und auch als Mann der Technik und Wissenschaft immer praktisch tätig. Denn er ist der Mann, der einsieht, daß sich gerade im Flugwesen Theorie und Praxis die Hand reichen müssen. Als Flieger hat Gsell bisher über 5800 Flüge als Pilot ausgeführt. Noch in diesem Jahre wird er seine 3000. Flugstunde erreichen. In dieser Zeit flog er insgesamt 181 verschiedene Luftfahrzeuge! Das ist für einen Flieger eine recht stolze Bilanz, umsomehr, als die Großzahl all seiner Flüge Versuchsflüge waren, fast immer im Dienste der Entwicklung als Experte. Denn er hat ja nicht nur ratend und Richtung gebend in die Entwicklung des Maschinenmaterials eingegriffen, fast ebenso umfangreich wurde seine Tätigkeit mit der Zeit auf dem Gebiete der Flugsicherung, und hier kam sein Können eigentlich erst richtig zum Ausdruck: die glückliche Mischung von Flieger, Chemiker, Ingenieur und Wissenschafter. Gsells Rolle im Aufbau der modernen Bodenorganisation der letzten Jahre ist deshalb eine ganz bedeutende. Sie fand und findet ihre verdiente Anerkennung auch immer wieder an den internationalen Kongressen der Luftfahrt und ihren Niederschlag auch in mannigfachen Fachpublikationen wie in seinen Vorlesungen als Dozent der Eidg. Technischen Hochschule.

So ist es denn am 30. Mai eine recht vielseitige Gemeinde von Fliegern und Fluginteressenten, welche sich herzlich freut, dem unermüdlichen Förderer der Luftfahrt ihre Glückwünsche darzubringen. Dürfen schon 25 Jahre Fliegerleben gewiß gefeiert werden, so hat die Schweiz allen Grund dazu, bei diesem Anlaß auch der ausgezeichneten Dienste des hochgestellten Beamten zu gedenken, dessen Ruf als Sachverständiger und Förderer der Luftfahrt weit über die Landesgrenzen hinausragt.

ROBERT GSELL

25 Jahre Luftkutscher

Vom Luftsprung zur Luftbeherrschung

Mit 32 Bildern

Herausgegeben auf Anregung und unter Mitarbeit von Werner Krebser

IM EUGEN RENTSCH VERLAG

ERLENBACH-ZÜRICH UND LEIPZIG

Mitte Dreissigerjahre schrieb Robert Gsell ein Buch.
Es ging ihm darin auch um eine Selbstbiographie, aber mehr noch um die Entwicklung des Flugwesens. Wir photokopieren ein paar Seiten daraus, die so recht sein Wesen zeigen - allein schon durch den Schreibstil. Dazwischen halten wir kurz zusammenfassend wichtige Ereignisse aus seinem Leben fest.

Renate Altwegg-Im Hof

Als Flugschüler bei Blériot

Ich möchte gern

Wenn nach landläufiger Ansicht ein Musterschüler wenig Aussicht hat, es im Leben zu etwas zu bringen, so war dies kein unglückliches Vorzeichen für meine spätere Laufbahn. Vielleicht wies aber meine Einstellung zur Schule auf eine keimende Geisteseigenschaft des Ingenieurs hin: auf die Sorge um das günstige Verhältnis des Erreichten zum Aufwand. Als Schüler war ich nämlich immer bestrebt, mit möglichst geringem Aufwand an Arbeit für das mich nicht Fesselnde knapp in der ersten Hälfte der Klasse zu bleiben.

Anders war es, wenn der Stoff mich interessierte. Der Bastelbrieb steckt ja nun einmal in jedem Techniker; ohne diesen Trieb kann man ein Wissenschaftler werden, aber kein wirklicher Ingenieur, noch weniger ein Einflieger, ein Mann, der mit den Tücken neu geschaffener Flugzeuge fertig wird und ihnen diese in geduldiger Kleinarbeit abgewöhnt.

Erfolge im Sinne auffallender Einzelleistungen kann ich nur selten schildern. Mein Erfolg ist wohl, daß ich das erste Vierteljahrhundert Fliegerei ungestraft überlebt habe – ohne Arzt oder Apotheker zu bemühen. Die Anfangszeit der Fliegerei zählt aber wegen der Gefahren doppelt. Es waren Kriegsjahre, wir Einflieger lagen in ständigem Kampf mit den Tücken unseres unerprobten und ohne genügende Unterlagen gebauten Flugmaterials.

Meinen ersten Schulerfolg verdanke ich Graf Zeppelin. Ich ahnte damals allerdings noch nicht, daß ich mit ihm auf dem Gebiet der Luftfahrt in persönliche Berührung kommen würde. Am Vortag meiner Reifeprüfung in „Deutsch" erfolgte die Vernichtung des Zeppelin-Luftschiffes in Echterdingen, und unter dem Eindruck dieser Katastrophe brach ich eine Lanze für die im Gymnasium so verachtete Technik. Dazu bot mir

der Prüfungsaufsatz „Kunst und Technik in ihrer Bedeutung für den Menschen" Gelegenheit. Trotzdem ich die Kühnheit hatte, die Technik auf die gleiche Stufe wie die Kunst zu stellen, erzielte ich eine glatte Sechs. Hier habe ich also zuerst erlebt, daß eine in der Form gut gebrachte Sache einschlagen kann, auch wenn der Leser mit dem Inhalt nicht gleicher Meinung ist. Trotzdem bin ich kein Politiker geworden.

Unter dem Einfluß der Sympathiewelle für Zeppelin, die uns Bodenseeanwohner damals überflutete, wurde unser Maturawagen ein Luftschiff. Es war meine erste konstruktive Tätigkeit auf dem Gebiet der Luftfahrt. Dachlatten, Baumwollstoff, Faßreifen und Draht waren meine Baustoffe, vielleicht ein Vorzeichen für die spätere Berührung mit dem Flugwesen. Die ersten „Kisten", die ich zu fliegen bekam, waren kaum wählerischer im Baustoff – höchstens die Faßreifen waren verpönt.

Trotz glühender Begeisterung für die Luftfahrt ging es zuerst in ein Nebengeleise: ins Studium der Chemie. Die Ursache war wohl das Interesse für dieses Fach, das ein lehrbegabter Mittelschullehrer zu wecken vermochte. Bereut habe ich diesen Seitensprung nie. Die Luftfahrt bietet Verwendung für Kenntnisse fast auf jedem technischen Gebiet. Man denke nur an den Chemismus der Betriebsstoffe und ihrer Verbrennung! Heute weiß ja jeder Flugplatzmechaniker, was Bleitetraaethyl ist.

In den akademischen Sommerferien des Jahres 1910 sah ich den „Wackeltopf", der meine Laufbahn richtunggebend beeinflußte. Er stellte wohl die Zündung dar, denn das zündfähige Gemisch war in meinem Charaktermotor schon vorbereitet, das „Ich möchte gern Flieger werden".

Nahe London war es. Im Innenraum der Autorennbahn von Brooklands hatte ein findiger Flugschulunternehmer einen Fliegersitz mit Steuerbetätigungsorganen möglichst kipplig aufgestellt. Schnurzüge von den Steuerhebeln zum Sockel sorgten dafür, daß die gleichgewichtsstörenden Stöße des Lehrers vom

8

Schüler mehr oder weniger erfolgreich ausgeglichen werden konnten. Ein großes Plakat lud jeden ein, seine Eignung zum Piloten auf diesem Gerät zu erproben. Das Ergebnis war stets ein positives, und der Geprüfte verließ das Gerät mit der naiven Ueberzeugung, seine hervorragende Eignung zum Flugzeugführer untrüglich festgestellt zu haben. Natürlich ging es mir nicht besser, und das „Ich möchte gern" spukte seither in meinem Kopf herum, bis die äußeren Umstände die Verwirklichung gestatteten.

Eine Flugschule von damals

Selbstverständlich wollten meine Eltern von einer Tätigkeit ihres Sohnes als „Aviatiker" nichts wissen. So hieß damals jeder, der sich mit Flugzeugen abgab, und jeder seßhafte Bürger fand diese Menschenkategorie noch abenteuerlicher als die herumziehenden Artisten. Tatsächlich waren die meisten Flieger jenes Zeitabschnittes auch herumziehende Artisten, denn ihre Hauptverdienstquelle waren „Schauflüge", die wirtschaftliche Ausnützung des Massenwunsches, einmal eine „Flugmaschine" in der Luft zu sehen.

Der äußere Umstand, welcher die Verwirklichung meiner Flugsehnsucht gestattete, war das Eintreten meiner Mündigkeit. Um alle unfruchtbaren Erörterungen zu vermeiden, mußte ich das rohe Mittel der vollendeten Tatsache benützen und mich darauf beschränken, meinen Eltern die Adreßänderung aus der Studentenbude zur Flugschule *Blériot* in Pau mitzuteilen. Heute kann ich nachfühlen, wie es sie gekränkt hat, ihren Sohn die sichere Laufbahn so gefühlsroh verlassen zu sehen. Ich mußte mir seither selbst als Vater die Bewilligung für meinen Sohn zum Segelfliegenlernen abringen, trotzdem der Segelflug ein bloßer Sport *neben* der Vorbereitung zum Beruf ist, ein Sport, dessen Gefahren mit denjenigen des Flie-

gerberufes von damals sich gar nicht vergleichen lassen. Eine gerechte Vorsehung hat meine Eltern davor bewahrt, ihren Sohn als schwerverletztes Opfer des Fliegens sehen zu müssen. Ich aber mußte diesen Kummer durchkosten. Nie werde ich die Rückfahrt von Zürich nach Bern vergessen, als ich noch nichts genaues über den Unfall meines Einzigen wußte, eine Fahrt, bei welcher Glatteis und vereiste Windschutzscheiben meiner Eile Hohn sprachen. Damals habe ich meinen Eltern viel abgebeten.

Glückstrahlend über die bevorstehende Erfüllung meines Wunsches kam ich Anfang April 1911 auf meinem Motorrad in Pau an. Die strahlenden Schneeberge der Pyrenäen und das malerische Städtchen mit dem alten Schloß auf dem Hügel paßten so recht zu meiner Stimmung. Aber die Ruhe zum Genießen dieser Schönheiten nahm ich mir nicht. Das Städtchen wurde so rasch wie möglich durchfahren, um noch am gleichen Abend wenigstens fliegen sehen zu können.

Der Traum erfüllt sich, jetzt – jetzt komme ich endlich selber dran! Schon von weitem höre ich Motorgebrumm. Da oben kreist einer, das Fliegen ist Wirklichkeit für mich geworden. Vorher war ich zu zappelig vor Freude, um alles ganz glauben zu können. Da steht ja schon eine Luftschiffhalle der „Astra" und da hinten links die Holzschuppen. Ja, das muß mein neues Heim, die Blériot-Schule sein!

Nun heißt es sich aber zusammennehmen und einen guten Eindruck machen. Kühl vom Scheitel bis zur Sohle möchte ich erscheinen, denn ruhiges Blut soll ja Vorbedingung sein, um „Aviatiker" zu werden. „Sang froid" ist auf französisch geradezu der Begriff für Geistesgegenwart. Bei meinen südfranzösischen Fliegerkameraden fand ich aber bald viel Geistesgegenwart, doch recht unruhiges Blut vor.

Vorerst scheint man jedoch meiner Gemütsverfassung keine besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Weit mehr interessiert es, ob ich mein Lehrgeld bei mir habe. Es sind 800 Franken für

die Schulung bis zum Fliegerbrevet. Das scheint mir lächerlich wenig für die Ausbildung zu einem derart neuartigen Lebensberuf, und die 2000 Franken Hinterlage für allfällige Brüche, die sind doch bloß eine Formalität? *Ich* werde natürlich nichts kaputmachen – meine ganz besondere Begabung zum Flieger hat sich ja beim Wackeltopf von Brooklands schon erwiesen!

Seither habe ich erfahren, daß die Kunst des Lebens darin besteht, sich Illusionen zu bewahren. Die Illusion von der Bruchrisiko-Kaution wurde mir allerdings bald zerstört, denn noch am gleichen Abend erfuhr ich von meinen neuen Kollegen, daß das Schulgeld nur eine Nebensache und das Bruchgeld die Einnahmequelle der Flugschule sei. Das kriegt ihr von den andern, nicht aber von mir, dachte ich noch, jedoch nicht lange.

Dem höchsten Glück folgt meistens gleich eine Enttäuschung – und oft rückt die zweite rasch nach. Das sollte mir schon der erste Abend zeigen. „Können Sie ohne Augengläser fliegen?", lautete die erste Frage des Lehrers. „Das wird leider schlecht gehen!", antwortete ich ziemlich verlegen. Darauf der Lehrer: „Nun, das wird Sie etwas behindern!" Ein mokantes Lächeln einiger anwesender Schüler veranlaßt mich zu schleunigen Erkundigungen. Die Antwort eines bebrillten Leidensgefährten ist nicht ermutigend: „Es ist ganz ausgeschlossen, in der Schulmaschine ein Augenglas zu tragen, schon beim Start sehen Sie nicht mehr durch die verölte Brille!" Na, das kann ja nett werden, wenn man durch die Brille nichts sieht und ohne Brille nicht viel mehr. Warum muß bloß der verdammte Anzani-Flugmotor in den Zylindern Löcher haben, die Ströme von Rizinusöldampf ausspeien – Rizinus habe ich bisher nur in seiner Wirkung auf den Magen kennen und hassen gelernt. Nun, die Löcher haben schon ihre Berechtigung. Ohne diese Erleichterung der Lebensbedingungen des Auspuffventiles hätten unsere Motore wohl noch mehr Pannen gehabt, als ohnehin – und die genügten gerade. Der Geruch eines mit Rizinus geschmierten Motors ist aber seither für mich ein Symbol des

11

Fliegens geblieben – ihn riechen und nicht fliegen dürfen, sind für mich noch heute, nach 25 Jahren, Tantalusqualen.

Vorderhand sehe ich allerdings mehr Rollen als Fliegen. Warum gehen denn die Schüler nicht in die Luft? Diese naive Frage löst bei meinen Kameraden schallendes Gelächter aus, und die Antwort ist nicht so ganz nach meinem Geschmack: „Wenn Sie einmal geradeaus Rollen gelernt und dafür einige Tausender bezahlt haben, dann geht es mit dem Fliegen rasch – Fliegen ist keine Kunst, Rollen ist alles!"

Nach und nach sehe ich dies ein. Die meisten Schüler lernen sechs bis acht Wochen Rollen und machen dann innert wenigen Tagen die Pilotenprüfung. Und dies kam so: Der Blériot-Eindecker „type Manche", d. h. der Typ mit dem Louis Blériot als Erster den Aermelkanal überflog, hat ein Fahrgestell wie der Servierboy. Oder der Servierboy hat eins wie der Blériot, denn er ist ja erst später erfunden worden – und sein Erfinder verunglückte als Fluggast eines meiner späteren Studenten. Dem Servierboy ist es bekanntlich gleichgültig, in welcher Richtung er geschoben wird, seine Räder stellen sich einfach passend ein. Mit dem Blériot von damals war es genau so, denn seine Räder – normale Fahrradräder – konnten sich beliebig einstellen. Daß dies von Nutzen sein kann, erfuhren wir bei den ersten Landungen. Wenn wir etwas „geschoben" ankamen, dann rollte die Kiste einfach aus, wie eine Krabbe sich schiebend bewegt – „en crabe" sagen die Franzosen ganz bildhaft. Mit einem heutigen Flugzeug, dessen Räder nur in der Richtung der Abfederung ausweichen können, muß man dagegen „spuren", d. h. vor dem Aufsetzen die Maschine mit dem Seitensteuer so korrigieren, daß sie sich kein bißchen seitlich gegen den Boden bewegt, sonst könnten es die Räder übelnehmen. Nun, dieser Vorteil kam uns später allen zugute. Vorerst machte uns das drehbare Fahrgestell viel Sorgen und sogar Hunger. Was hat ein Fahrgestell denn mit Hungern zu tun? Sehr einfach: diese Eigenschaft führte zu allerhand Bruch, bis

man sie überwinden gelernt hatte. Der Bruch jedoch mußte ganz ordentlich bezahlt werden, und die mehrfache Erneuerung der erwähnten Kautionssumme war vielen nur möglich, wenn sie sich mit den übrigen Lebensgenüssen aufs Aeußerste einschränkten. Glücklich, wer die Summen wenigstens auf diese Weise aufbringen konnte!

Warum aber drehte unser „Pinguin" die nur zum Rollen bestimmte und zum Hochkommen absichtlich zu schwache Maschine so gern aus dem geradeaus Rollen ab? Weil jedes einmotorige Flugzeug so gebaut ist, daß ein Flügel mehr Auftrieb hat als der andere; dieser Auftriebsüberschuß muß die Gegenkraft zum Drehmoment des Propellers hergeben. Auftriebsüberschuß aber heißt auch Widerstandsüberschuß, und einseitiger Widerstandsüberschuß bedeutet Bestreben, auf dieser Seite zurückzubleiben. Für die Rollmaschine hätte man auf dieses einseitige Verspannen natürlich verzichten können; am Boden wäre dann nur ein Rad um die Gegenkraft mehr belastet gewesen. Aber man wollte ja diesen Fehler, denn er eignete sich glänzend, die Flugschüler Schwierigkeiten überwinden zu lehren, ihnen Feinfühligkeit im Steuern beizubringen. Außerdem wurde so der meiste Bruch „am Boden abgehalten", und dieser Bruch bedeutete einen schönen Umsatz für die Flugschule.

Es war bitternötig, uns Feinfühligkeit im Steuern beizubringen, bevor wir uns plötzlich allein in der Luft befanden. Es gab nämlich überhaupt keine zweisitzigen Schulflugzeuge, und der Fluglehrer selbst konnte garnicht fliegen. Heute wird allgemein am Doppelsteuer geschult, wobei der Lehrer zuerst allein steuert und der Schüler nur mitfühlt, um nach und nach ein Steuer nach dem andern zu übernehmen, bis er der Hülfe des Lehrers nicht mehr bedarf und flügge ist. Im Segelflugwesen wird allerdings das einsitzige Schulen auch heute noch mit Erfolg benützt. Es beginnt mit dem Rutschen und Bedienen des Seitensteuers, wie wir mit dem Rollen und Seitensteuern

anfingen. Ein Schul-Segelflugzeug hat ja Kufen statt Räder und wird von einer Motorwinde mittelst Seil bewegt, während unser „Pinguin" von der Luftschraube gezogen wurde. Bei den heutigen Motorflugzeugen wäre das einsitzige Schulen eine gefährliche Sache, weil sie zu schnell sind und Schnelligkeit die Gefahr bei den fast unvermeidlichen kleinen Brüchen erhöht. Die damaligen Motorflugzeuge waren aber kaum rascher als die heutigen Schulsegler, so daß die einfache Schulmethode ihre Berechtigung hatte.

Jedesmal, wenn ein Neuling seinen ersten Rollversuch machte, sahen ihm die andern Flugschüler gespannt zu. Man konnte nämlich bei dieser Gelegenheit den Charakter des „Neuen" glänzend erkennen und ihn sofort in eine der beiden Klassen einteilen: die „Casse-cou" oder Draufgänger und die „froussards" oder Sch . . . meier. Solange der Schwanz am Boden war und man langsam rollte, fuhr der Vogel unweigerlich sein Karussel nach links. Gab man aber etwas mehr „Schuß", oder hob man den Schwanz durch Betätigung des Tiefensteuers, dann ging es eine Weile geradeaus – bis eben das Seitensteuer nicht geschickt genug bedient wurde, um das Ausbrechen zu verhindern. Dann gab es unter dem allgemeinen Hallo der Kameraden einen raschen Dreher, ein Bodenberühren mit dem linken Flügel und – eine erhebliche Rechnung zu bezahlen.

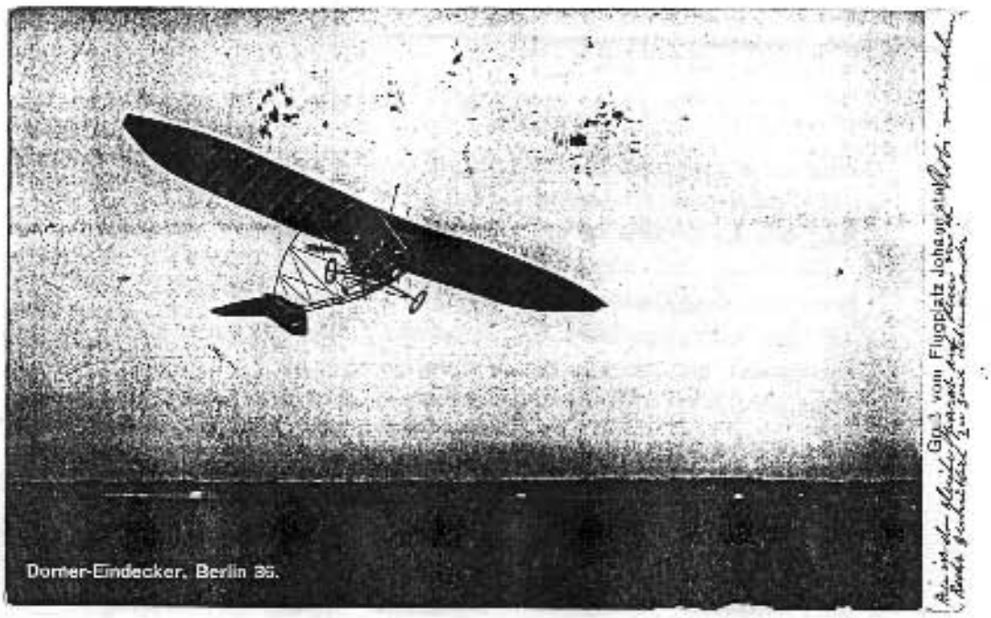
Um diesen Rollbruch kam kaum einer herum, die meisten mußten ihn sogar mehrmals bezahlen. Hatte man aber schließlich gelernt, mit erhobenem Schwanz eine beliebig lange, schöne Gerade zu rollen, dann war man gewöhnt, Eigenwilligkeiten des Flugzeuges durch richtig abgemessene Steuerbewegungen zu bekämpfen. Diese psychotechnische Schulung ging soweit, daß der Rollkünstler seine ersten Hupfer meist ungestraft machen konnte. Die Hupfer wurden länger und länger, und bald kam eine schöne Gerade zustande – aber diesmal eine geflogene. Landen mußten wir ja damals nicht lernen. Man drückte den Vogel einfach auf den Boden, schaltete die Zün-

dung aus und wartete, bis er ausgehopst hatte. Wenn er dabei schob, rollte er im Krabbenschritt aus – hier konnten wir die Ausgaben des Rollbruches mittelbar wieder vereinnahmen.

Bei diesen sich allmählich verlängernden Gradausflügen lernte man das Quersteuer betätigen, und bald machte einem die erste Kurve gar keine Schwierigkeiten, denn feinfühlig seitensteuern hatte man ja gelernt. Böen parieren hätte allerdings mehr Schwierigkeiten gemacht, aber Böen gab es eben nicht. Man flog damals in den Schulen nämlich eine Stunde vor Sonnenaufgang und die Stunde nach Sonnenuntergang, da gab es keine Wärmeströmungen. War es aber windig, so wurde überhaupt nicht geschult und „zu stürmisch" war es, wenn der Rauch der Zigarette des Fluglehrers das Bestreben zeigte, in einer feststellbaren Windrichtung abzuziehen. Tagsüber fliegen habe ich während meiner Flugschulzeit nur die „Asse" gesehen, die das Luftrennen „circuit de l'est", den französischen Ostrundflug, mitmachten – wie *Leblanc, Beaumont* und *Vedrines*.

Was aber machten wir Schüler den lieben langen Tag von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang? Nun, da holten wir zum Beispiel den Schlaf nach, denn nachts waren einige „Schriftsteller" – sie machten Geschichten. Außerdem waren wir eifrige Lichtbildner, denn selbstverständlich wollten die Lieben daheim ihren „kühnen Flieger" herumzeigen können. Wie wirkungsvoll konnte man, an den Propeller gelehnt und den Adlerblick nach oben gerichtet, dastehen oder gar lächelnd neben seinem Bruch eine Zigarette rauchen! Außerdem konnte man Karten spielen – ich habe es zwar bis heute nicht gelernt – und einige versuchten sich sogar flugtechnisch zu bilden. Das war allerdings ein dornenvoller Weg, denn Theorie wurde in der Flugschule keine gelehrt und die Schüler verstanden größtenteils vom „warum" des Fliegens gar nichts.

Im übrigen waren wir ein buntes Völkchen, ...



Karte von Jac Gsell 1911

Gleich danach, im Juni 1911, fand Robert eine Anstellung als "Chefpilot" bei Firma Dorner in Berlin. Das Umlernen auf eine andere Technik war nicht leicht und diese Art Flugzeug noch nicht durchentwickelt, das Fliegen also ziemlich abenteuerlich.
Am 27. November 1911 ging Robert zum Studium nach Dresden, allerdings abrufbar durch die Firma Dorner. Dorner konnte ihn nicht mehr bezahlen, da das Geld für Reparaturkosten gebraucht wurde (die Achse des Flugzeugs war gebrochen). Bereits am 9. Dezember hatte er die Maschine vorzuführen vor der "hohen Militärkommission". Mit Erfolg, d.h. Bestellung an Firma Dorner.
Während des Studiums in Dresden machte Robert mit beim "königlich sächsischen Verein für Luftfahrt" als Freballonführer.

Die Fliegerprüfung machte man damals, sobald ein- oder zweimal die volle Runde und schließlich ein Flug mit Achterkurven geglückt war. Die Bedingungen waren dieselben, wie sie noch heute für die erste Fliegerprüfung gelten – sie waren sogar etwas schwerer: Es mußten zweimal je fünf Achterkurven um zwei, fünfhundert Meter auseinanderliegende Bodenzeichen geflogen werden. Für die Landung, die in einem Kreis von fünfzig Metern Halbmesser durchgeführt werden mußte, war der Motor vor der Bodenberührung abzustellen. Heute kann man den Boden an einer beliebigen Stelle berühren, nur muß man darauf achten, weniger als fünfzig Meter von einem angezeichneten Punkt stillzustehen. Um nicht vor dem Hundertmeterkreis aufzusetzen und doch nicht darüber hinauszurollen, benützten wir ein höchst einfaches Bremsverfahren: sofort nach der Bodenberührung sprangen wir aus dem Sitz und hängten uns an den Schwanz, die Füße kräftig anstemmend, und ließen uns wie das Kalb auf dem Gang zum Schlachthof schleppen. Radbremsen gab es damals noch nicht, und die erwähnte „Fußbremse" wurde bei dem Verfahren manchmal etwas beschädigt. Der „Höhenflug" war dafür zahlenmäßig allerdings bescheiden. Er ging auf ganze fünfzig Meter – wenn der Motor nicht vorher streikte. Zur Messung hatten wir den Höhenschreiber

auf unseren Rücken geschnallt; nur so konnte ein anständiger Schrieb erzielt werden, trotzdem der Dreizylinder Anzani mit seiner unregelmäßigen Zündfolge fürchterlich schüttelte.

Mit meinen Finanzen war es nun zu Ende, die „höhere Ausbildung" konnte ich mir nicht mehr leisten – das Fliegerbrevet der F.A.I. (Fédération aéronautique internationale) hatte ich ja in der Tasche. Diese höhere Ausbildung war das Erlernen des Gleitfluges, des heilen Herunterkommens ohne Motor. Eigentlich gab es da gar nichts zu lernen; man hatte ja nur am Knüppel zu drücken, bis die Maschine im richtigen Bahnwinkel lag. Aber eben, dieser richtige Winkel! Irgendwelche Instrumente besaßen wir noch nicht, da mußte der Winkel eben gefühlsmäßig richtig gemacht werden – und Gefühl ist erworbene Erfahrung. Auch hier war die Schulmethode höchst einfach: man setzte den Piloten in die Kiste, zwei Mechaniker hoben den Schwanz an, und der Lehrer korrigierte, bis der richtige Winkel da war. Dann hieß es: „Merken Sie sich diese Stellung, gehen Sie hoch, und kommen Sie genau mit diesem Winkel herunter!" Traf man ihn nicht, so gab es zwei Möglichkeiten: entweder man kam zu steil herunter, so daß der Vogel am Boden über Kopf ging (Abfangen hatten wir ja nicht gelernt), oder man glitt zu flach herunter, verlor die Geschwindigkeit und stürzte ab, wenn man nicht rechtzeitig Gas gab. Jedenfalls waren die Brüche ein gutes Geschäft für die Schule, und der Pechvogel kam meist mit einem blauen Auge und einigen Schrammen davon, immer dank der Langsamkeit der alten Maschinen und der geringen Flughöhe.

Im Frühling 1912 liess er sich einstellen bei Prof. Reissner in Aachen, der einen neuen Flugzeugtyp, die sog. "Ente" entwickelt hatte, den Robert ausprobieren, also steuern musste. Wieder neuartige Bauweise und Versuch. Hier sattelte er - nach fünf Semestern Chemie - um auf Maschineningenieur.

Für Professor, Prinz und Ingenieur

3. August 1912: Nun ist auch unsere „Ente" wieder beisammen. Ihr Rumpf wurde um ein Feld kürzer gemacht, der Schwerpunkt neu bestimmt, und das Höhenleitwerk entsprechend eingestellt. Hinten am Flügel ersetzen zwei mächtige Seitenruder die verpönte vordere Windfahne.

Zuerst mache ich einige kurze Gradausflüge. Dabei muß ich die Höhenflosse auf steilste Stellung bringen. Trotzdem kann ich nicht genügend aufrichten. Da knickt beim Landen wieder einmal die Vordergabel ein, so daß wir unseren gewohnten Rückmarsch halten: eine getragene Melodie pfeifend, mit getragenem Schwanz, aber eigener Proprellerkraft.

6. August 1912: Wir haben diese lausige Gabel geschweißt und durch Abspannen seitlich versteift, dazu die Anstellung des Höhenleitwerkes vergrößert. Nun ist Raum vor mir, und eine vernünftige Seitensteuerung vorhanden. Also gelingen auf Anhieb vier Platzrunden, trotzdem der Vogel noch bös vorderlastig ist. Da wir den Anstellwinkel der Flosse nicht mehr erhöhen können, ohne die Strömung abzureißen, vergrößern wir das Höhenleitwerk.

Das Publikum hat für unseren Vogel einen schönen Namen gefunden: die „Wellblechbude"...

7. August 1912: Scheinbar hat das gelungene Einfliegen der

„Ente" meinen Ruf gefestigt; es kommt eine Anfrage, ob ich nicht den von *Prinz Sigismund von Preußen* selbst entworfenen Eindecker erproben wolle? Auf den Bescheid, ich wolle mir den Vogel einmal ansehen, holt mich ein feudaler Hofwagen mit Chauffeur und Jäger zum allgemeinen Neid der Kameraden vom Flugplatz ab, um nach Potsdam zu fahren, wo seine königliche Hoheit auf dem Bornstädter Felde einen Schuppen mit Werkstatt stehen hat.

Trotz Berührung mit den wissenschaftlichen Methoden des Flugzeugbaues bei Professor Reißner habe ich das kindliche Vertrauen in meinen „fachmännischen Instinkt" für die Beurteilung der Flugfestigkeit noch nicht verloren. Das Bordbuch vermerkt: „Ich kontrolliere den Apparat und finde ihn im allgemeinen sicher gebaut." Auch stört es mich gar nicht, daß der Prinz auf eine kleine Ueberschlagsrechnung meinerseits erwidert, daß er „keine höhere Mathematik benützt" habe. Allerdings entfährt mir dabei der in dieser Umgebung nicht ganz passende Ausruf: „Oh, das macht nichts, wenn königliche Hoheit die Kiste nach Schnauze gebaut haben." Prinz Sigismund war aber immer ein netter Kamerad und Sportsmann, so daß die Zusammenstellung von königlicher Hoheit und Schnauze ihm höchstens ein Lächeln entlockte.

Kennzeichnend war auch seine Antwort auf meine Frage, wieso er gerade auf mich, den Schweizer Zivilisten, verfallen sei? Sie lautete: „Na, was sonst so die Flieger sind, die verstehen entweder nichts von Technik, oder essen zu sehr mit dem Messer!" Ob wohl meiner lieben Mutter die Ohren geläutet haben über dieses Lob der „Kinderstube", von der sie immer behauptete, man merke sie mir trotz all ihrer Mühe nicht an?

Inzwischen sollte die Abnahme der Dornermaschine in Döberitz weitergehen. Ich war also dreifacher Pilot und sah, daß man ganz gut drei Herren dienen kann, wenn sie keine Konkurrenten sind. Dorner baute ja als Fabrikant, Reißner als Wissenschaftler und Prinz Sigismund als Sportsmann.

Am 9. August – wieder ist es der damals so unbeliebte Freitag – mache ich den zweiten Höhenflug. Prüfer ist Oberleutnant *Fisch*, der jetzige Ministerialdirektor im Reichsluftfahrtsministerium, mit dem ich seither bei vielen zwischenstaatlichen Konferenzen zusammenkomme.

Am nächsten Tage werde ich wieder nach Potsdam abgeholt und prüfe den Schwerpunkt der prinzlichen Maschine. Oh weh, er liegt in 60 v. H. der Flügeltiefe. Da der Schwanz nichttragend ausgebildet ist, mag eine schöne Hinterlastigkeit zustandekommen.

Im jugendlichen Optimismus sage ich mir, daß in diesem Fall der Schwanz eben durch Verwinden zum Tragen gebracht werden müsse. Bei dieser Maschine gab es nämlich überhaupt keine Steuerklappen. Die Höhensteuerung erfolgte durch Verwinden des Schwanzes, die Quersteuerung durch Verwinden der Flügel und die Seitensteuerung durch Verwinden zweier Sperrholzseitenruder. Prinz Sigismund erwartete von dieser Maßnahme eine besonders weiche Steuerung.

Also los! Beim Rollen folgt die Maschine ganz brav, deshalb Höhensteuer gezogen! Die ungewohnten 100 PS bei der hinterlastigen und leichten Kiste bringen mich sogleich in Höhen, aus welchen ein sofortiges Landen in der Geraden – wie beim Einfliegen üblich – nicht mehr möglich ist. Also muß ich eben zu runden versuchen und es klappt auf Anhieb, so daß ich es nach der ersten Landung gleich mit größerer Höhe versuche und richtiggehend fliege.

Im Schloß an der Glienicker Brücke wird das Ereignis gebührend mit einem Souper gefeiert, wobei ich im Kreis der drei Prinzen und der Gardeuniformen mit meiner abgeschabten Lederhose wohl aus dem Rahmen falle. Dies stört mich aber gar nicht, und auch heute bilde ich mir noch ein, das „Kleider machen Leute" unseres Landsmannes Gottfried Keller sei ein Rezept nur für diejenigen, die eben Kleider brauchen, um Leute zu sein.

Fünfmal Glück im Unglück

13. August 1912: Heute ist zwar kein Freitag, aber wenigstens der dreizehnte und mein Schutzengel hat wieder einmal Dienst – sogar doppelten: damit man mich keinen Aufschneider nennt, zitiere ich am besten die Bordbucheintragung wörtlich (es handelt sich um einen Flug auf der „Ente"):

„Ich bemerke, daß die Vorderflosse in der Kurve etwas wackelt und beschließe, nur noch die Runde zu Ende zu fliegen. Sehe, daß man mir Zeichen macht, sofort zu landen und bemerke im gleichen Moment, daß die Vorderfläche mit dem daran befestigten Höhensteuer im Begriff steht, sich loszureißen. Schließe den Motor kurz und lande im Gleitflug aus zwanzig Meter Höhe. Dabei *reißt Vorderfläche sich ganz los;* die oberen Rumpfholme haben sich gespalten, da durch Bolzenlöcher geschwächt. Landung sehr glatt. Wurde herun-

tergewinkt, da *rechte Hauptfläche sich ausbauchte*, da wo sie bei Landung 298 einen kleinen Knax erhielt."

Hier kam offensichtlich allerhand Glück zusammen: die Zuschauer am Boden haben gar nicht das eigentlich Kritische, das beginnende Abreißen des ganzen Leitwerkes, gesehen, sondern das Ausbeulen der Wellblechbeplankung, bei der die Falze offenbar doch nicht ganz genügten, die Aufgaben der fehlenden Rippen zu übernehmen. Dieses Ausbeulen war wohl eine Folge des Lockerns der Falze wegen Wechselbeanspruchungen, denn die bei der Probebelastung erfolgreich getragene ruhende Last kann bei meinem Flug unmöglich erreicht worden sein.

Nur wegen des Herunterwinkens habe ich rechtzeitig geahnt, daß das ganze Leitwerk sich selbständig machte oder besser: ich bezog das Winken sofort auf diesen Vorfall, da ich vorher ein leichtes Wackeln der Steuerflächen bemerkt hatte. Der Tragflächenbruch hätte wohl zum Absturz führen können, wenn genügend Zeit zum Auflösen der Bespannung gewesen wäre. In Wirklichkeit hat er mir eher das Leben gerettet, denn einige Sekunden mehr und das Leitwerk hätte mit dem völligen Wegbrechen nicht den Zeitpunkt abgewartet, an dem ich die Maschine bei der Landung aufrichtete. Ohne Leitwerk wäre die „Ente" aber mit dem vorn befindlichen Schwanz voraus abgestürzt und der hintenliegende Motor hätte mich zerquetscht.

Ausgerechnet zu diesem Flug war hoher Besuch gekommen: Prinz *Sigismund*, Ministerialrat *Lewald* und Professor Dr. *Bendemann*. Letzterer wurde als Direktor der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt mein späterer Chef.

Bekanntlich gilt das Gesetz der Serien, in meinem Fall eine Fünferserie, von Glück im Unglück.

Gleich am folgenden Tag soll ich in Potsdam einen Kameraden des Prinzen, Gardeoffizier von preussischem Uradel, fliegen; er ist seither im Weltkrieg als Jagdflieger gefallen. Eine plötzliche Gewitterbö bäumt das Flugzeug auf und wirft

es nach links. In der unmittelbaren Bodennähe bleibt mir nur übrig, trotz Rückenwind sofort zu landen, denn die Kiste reagiert nicht mehr auf Steuerhilfen. Das führt im hohen Sande des Bornstädter Feldes natürlich zu einem Kopfstand.

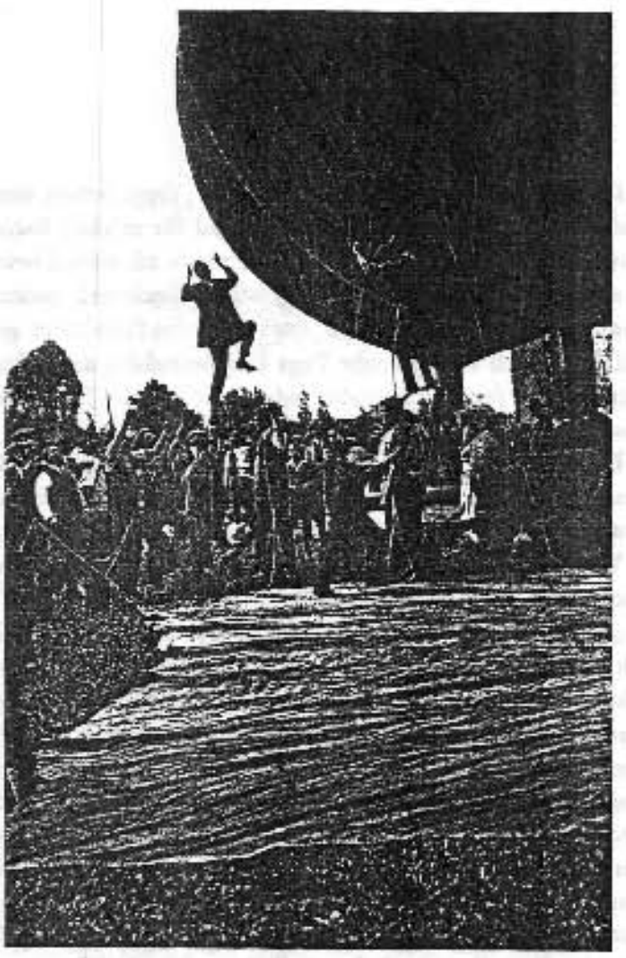
Die Kiste schwankt im Sturm und wird wohl bald nach vorn oder hinten fallen, aber mein Passagier weigert sich auszusteigen. Auf meine verwunderte Frage nach dem Grund antwortet er, auf den zerbrochenen Propeller zeigend, der sich tief im Sand eingegraben hat: „Sagen se mal, geht das Ding da, wo ich durchsteigen muß, nicht plötzlich wieder los?" Da Luftschrauben stillstehender Motore ohne Anlasser in kopfstehendem Zustande dies nicht tun, kann ich meinen Fahrgast mit gutem Gewissen beruhigen.

Kaputt ist allerhand: der Propeller, beide Kufen, das linke Rad und der linke untere Rumpfholm.

Nun setzt die Serie eine volle Woche aus, in der ich die Gardekameraden des Prinzen spazieren fliege und seinem Vater, Prinz *Leopold* von Preußen nebst Gemahlin, sowie seinem Bruder Prinz *Friedrich Karl* die Leistungen der Konstruktion von Sohn und Bruder vorführe. Auch Friedrich Karl ist im Weltkrieg als Jagdpilot gefallen, Prinz Sigismund in Luzern beim Pferderennen verunglückt.

Scheinbar gibt es auch Modepiloten. Mode ist unberechenbar, und so wundert es mich gar nicht, daß gerade ich so ein Modeartikel geworden bin. Jedenfalls hat „Mimi", mit Familiennamen *Jeannin* – der Elegant des Platzes und Freund der Frauen (so etwas zwischen Albers und Menjou) – sich in den Kopf gesetzt, daß ich seinen neuerbauten Eindecker beim Wettbewerb „Rund um Berlin" steuern soll – ein vierter Herr zu den drei schon vorhandenen.

Diesmal warnt mich das Flugzeug, aber ich besitze wohl eine lange Leitung: schon beim ersten Start schlägt der Propeller in einen Maulwurfshügel und zersplittert, aber beim zweiten Flug kommt es gründlicher. . . . . .



Tanz in der Luft? Beim Netzmaschenflicken

Ich muß also wohl ein Weilchen betäubt gelegen haben, aber mein Kopf wurde schon in früher Jugend für stärkste Beanspruchungen vorbereitet: mit vier Jahren bin ich einmal beim Treppengeländerrutschen aus dem ersten Stockwerk meines Großvaterhauses mit dem Kopf voraus auf den Steinboden gefallen. Danach war ich acht Tage lang bewußtlos und sollte laut Aussage der Aerzte sterben oder zeitlebens ein Idiot bleiben. Offenbar habe ich letzteres vorgezogen.

Diesmal dauerte die Pause in der Glück-Pech-Serie sogar neun volle Tage. Inzwischen ist es Freitag, den 30. August 1912, geworden.

Von einem Flug in Potsdam mit dem Prinz Sigismund-Eindecker berichtet das Bordbuch:

„Abends bei momentanem Abflauen der starken Böen will ich rasch einige Runden fliegen. Beim Start ist der Apparat zu schräg gegen die Allee gestellt, was ich erst beim Anrollen bemerke. (Damals wurde man am Schwanz bis zum Erreichen der vollen Drehzahl festgehalten und dann auf ein Zeichen losgelassen.) Zum Abstellen ist es zu spät. Ich versuche daher nach kurzem Anlauf einen Sprung über die Bäume. Dabei verliert der Apparat an Geschwindigkeit und hängt links. Die starke Verwindung bremst links, und das Flugzeug stürzt nach vorn links aus fünf Meter Höhe ab. Dabei brechen beide Flügel, der Propeller, das Fahrgestell. Rumpf und Höhensteuer beschädigt. (Einfacher: ganz ist nur der mittlere Teil des Rumpfes geblieben.) Da ich mich festklammere, bleibe ich in der Maschine unverletzt. Der Prinz war zugegen und lud mich nachher zum Souper ins Schloß."

„Von Freitag, dem dreizehnten, bis Freitag, den dreißigsten August vier Unfälle – dies soll mein Rekord bleiben." So dachte ich an jenem Abend. Doch öfters kommt es anders als man denkt:

Nach der Rettungsfeier im Schloß fahre ich im Tempo der Freude über soviel Glück bei regnerischer Nacht von Potsdam über Berlin Richtung Johannisthal. Mein kleiner Rennwagen gibt wohl allerhand her, denn um drei Uhr nachts ist selbst der Kurfürstendamm wenig belebt. Plötzlich kommt ein Nachtomnibus aus der Seitenstraße. Meine Bremsen kreischen, der Wagen schleudert und geht gegen einen Randstein, dem die Vorderachse nicht gewachsen ist. Ich schiebe mein Gefährt mit Hilfe von Zuschauern in eine Torfahrt, nehme ein Taxi nach Hause und schlafe mich erst einmal aus. Worauf ich 18 Tage selbstgewährte Ferien in der Schweiz antrete, denn ich will es „mit den fünf Unfällen gerade sein lassen". Tatsächlich ist dies meine längste Serie geblieben.

Ende 1912 war Robert angestellt bei Zeppelin in Friedrichshafen: "Kinderstube des Wasserflugzeugs".

Immer wieder wird darauf hingewiesen wie ungewöhnlich es war, dass Robi Pilot werden konnte, obgleich er auf einem Auge blind war. Auf den folgenden Seiten kommentiert er diese Behinderung. Der Unfall, der zum Verlust des einen Auges führte, ist in den Erinnerungen an die Rötelisonntage ausführlich beschrieben.

Ursache des schwierigen Einschätzens der richtigen Ausschwebehöhe ist der Mangel an Anhaltspunkten für das stereoskopische Sehen. Hier hat sich ein schwerer körperlicher Nachteil für mich in einen Vorteil verwandelt: Mit acht Jahren wurde ich durch einen Armbrustschuß beim „Räuberlis"-Spielen am rechten Auge so schwer verletzt, daß ich nur wenig mit ihm sehe und sein Bild sich nicht mit dem des linken deckt, so daß ich keine Stereoskopie besitze.

Ich habe deshalb gelernt, die Tiefen mit anderen Hilfsmitteln zu schätzen. Man behauptet, daß die Anpassung der Natur

bei niederen Tieren eine ganz besonders gute ist – ohne daraus Schlüsse zu ziehen, kann ich aus Erfahrung feststellen, daß sie bei mir recht befriedigend erfolgte. *Wie* ich das mache, kann ich nicht genau angeben, es spielen da viele Möglichkeiten mit: Entfernungsschätzen auf Grund der Größe eines Gegenstandes, auf Grund der Ueberschneidung von Umrissen, von Schatten und so weiter.

Der wichtigste Ersatz wird wohl die Parallaxe sein. Stereophotographische Fliegeraufnahmen werden ja auch nicht mit einer Doppelobjektiv-Stereokamera, sondern mit einem einlinsigen Apparat und zeitlichem Unterschied gemacht, also durch räumliche Verschiebung der Kamera bei noch erhaltener Ueberdeckung beider Aufnahmen.

Jedenfalls konnte ich beobachten, daß der Ersatz der Stereoskopie um so besser ist, je größer die Geschwindigkeit meiner Fortbewegung wird. Im Auto oder Flugzeug stört mich die Einäugigkeit gar nicht, während Fechten oder Tennisspielen ausgeschlossen ist, wenigstens für die mit ruhendem Kopf abzuwehrenden Angriffe oder Bälle. Auch Raubtiere schaffen sich vor einem Sprung Parallaxe dadurch, daß sie den Kopf rasch hin und her bewegen. Da ich nun dauernd zum Landen die Ausschwebehöhe ohne stereoskopische Hilfsmittel einschätzen muß und mich deshalb unterbewußt ganz auf Parallaxe eingestellt habe, bin ich für die Landung auf anhaltspunktlosem Gelände (ruhige Wasserfläche, jungfräulicher Schnee) besser daran als meine normalsichtigen Kollegen, für die das Landen ohne Stereoskopie ein Ausnahmefall ist. Dies erklärt wohl, wieso ich als Wasserflieger gut abschnitt; es zeigt aber auch, wie nötig es ist, in die physikalischen Bedingungen einzudringen, bevor man sich zum „Sachverständigen" aufwirft.

Unzählige, oft maßgebende Fliegerärzte stellen sich nämlich auf den Standpunkt, und verlangen eine entsprechende internationale Regelung, daß Einäugige von jeder Pilotentätigkeit fernzuhalten seien. Da ich nun über fünfundzwanzig Jahre lang fliege, viele tausende von Landungen auf 145 verschiedenen Flugzeugtypen bruchlos ausführte, seit ich wirklich fliegen kann, ist es begreiflich, daß ich mich gegen solche Absichten wehre und die Fälle einäugiger Piloten mit Interesse sammle – es sind erfolgreiche darunter, die ein Auge erst während ihrer Fliegertätigkeit verloren (Hinchcliffe, Wiley Post u. a.).

Abgeschmiert

Freitag, den 28. März 1913: Da ich am Sonntag in Frauenfeld mit unserem Amphibium am Flugtag für die schweizerische Nationalspende fliegen soll, wird nach der Schweiz gestartet. In Konstanz habe ich mühsam 530 Meter Höhe erreicht und überquere die Hügelzüge nach dem Thurtal.

Bei der Landlandung auf der Frauenfelder Allmend werde ich jubelnd begrüßt. Es ist ja der erste „internationale" Flug für die Gegend. Zollschwierigkeiten kannte man damals bei Flügen noch nicht, für den von oben Kommenden gab es keine Landesgrenzen. Welcher Unterschied gegen heute!

Am Sonntagvormittag übe ich den Landstart in Frauenfeld; unglücklicherweise ist die Drehzahlmesserwelle gebrochen, so daß ich den Motor nicht gut erproben kann. Nur mühsam komme ich über die umgebenden Bäume, in der Kurve vor den höchsten Hindernissen sind wir nahe am Abschmieren wegen Geschwindigkeitsverlustes. Trotz guter Landung zeigt sich, daß das hochziehbare Fahrgestell dauernde Landungen nicht verträgt – wir haben allzu sehr an Gewicht sparen müssen! Da ich am Nachmittag den Flugwettbewerb mitfliegen soll, und man dabei auf dem Lande bleibt, verstärken wir das Fahrgestell mit Drahtverspannungen, die ein gewolltes, wie auch unbeabsichtigtes Einklappen an den Gelenken verhindern.

Am Nachmittag hat der Wind gedreht. Ich kann es nicht verantworten, mit der schweren Kiste, ohne Möglichkeit der Motordrehzahlbestimmung vor dem Abflug, gegen den Wind in der Richtung auf die Zuschauer hin zu starten. Mit Rückenwind kann die Sache aber schief gehen, gelangte ich doch schon am Morgen gegen leichten Wind kaum über die Hindernisse. Wie oft ist beim Fliegen schon etwas schief gegangen, weil man das Publikum weder gefährden, noch enttäuschen soll!

Ich „pumpe" die Kiste mühsam hoch, sacke vor den Bäumen und schmiere ab. Mein Bordbuch nennt es beschönigend: „So-

fortige Notlandung in sumpfigem Terrain. Da Flugzeug sackt, habe ich seitliches Gleichgewicht nicht mehr in der Hand, deshalb setzt es etwas rechts hängend auf, was rechten Seitenschwimmer zerstört. Fahrgestell wird etwas verschoben und reißt dabei rechte untere Fläche und etwas von der oberen Fläche ein. Bleibe im Sitz. Motor muß noch abgestellt werden. Mama anwesend." Die arme Mutter! Sie sieht den Sohn das zweite Mal fliegen und nach wenigen Sekunden stürzt er hinter den Bäumen ab! Ich suche sie so schnell wie möglich zu beruhigen.

Maffei ist nun einziger Preisanwärter und gewinnt alle Preise auf seinem leichten Blériot. Dabei hatten die Frauenfelder so große Hoffnungen auf mich gesetzt! Stolz verkündeten die Plakate: „Es fliegen Maffei, der Inhaber des schweizerischen Höhenrekords, und Gsell, der Träger des Dauerrekords."

Hoher Besuch

Für den nächsten Tag ist der Besuch des Prince of Wales angesagt. Dabei liegen beide eigenen Maschinen in Trümmer; bloß der alte Curtiß ist flugfähig.

Seine königliche Hoheit kommt inkognito als „Earl of Chester" und schaut geduldig zu, wie wir uns mit allen jenen Tücken herumschlagen, die bei einem hohen Besuch unvermeidlich scheinen. Er spricht glänzend deutsch, sogar ohne Akzent, so daß ich meine englische Radebrecherei ruhig aufgeben kann.

Es ist schon schwierig, die Maschine überhaupt ins Wasser zu bringen, denn die rollende Plattform streikt, weil der Sturm der vorangegangenen Nacht die Pfähle mit den Schienen verschoben hat. Nur mit mühsamer Brechstangenarbeit kommen wir bis zur Wasserfläche. Dabei herrscht ein ordentlicher Sturm mit Seegang. .....

..... die 25,000 Mark winken! Begreiflich, daß ich wüte, als in der zweiten Runde vor Arbon eine Zündkerze ausbläst. Mit fünf Zylindern ist nichts zu machen. Geringer Trost, daß der Automobilfabrikant *Saurer* mir rasch eine Kerze bringt!

Mit dem Sieg ist es aus; wir müssen den Motor auseinandernehmen, weil Teilchen der Kerzenisoliermasse in den Zylinder gefallen sind. Vielleicht hat sich irgendwer für unsere Kerze interessiert und sie in heißem Zustand mit Wasser abgeschreckt. Wenn man Pech hat, sucht man eben immer den „großen Unbekannten" als Schuldigen. Jedenfalls ist das meine teuerste Kerze und sind es die kostspieligsten 35 Sekunden gewesen – 15,000 Mark pro Kerze und 430 pro Sekunde! Denn ich gewinne noch 10,000, weitere 1000 für die gelungenen „Befähigungsnachweise" und eine prächtige Bronce als Ehrenpreis des badischen Ministers für öffentliche Arbeiten. Letztere, sowie 5500 Mark sind mein persönliches Eigentum.

Auch mein „Stallgenosse" Kohnert hat Pech gehabt. Er ist im Untersee abgeschmiert und von einem „Untersee-Boot" gerettet worden. Wir holen ihn unverletzt mit Motorboot und Auto.

5. Juli 1913: Noch ein Versuch um den großen Preis, trotz ungünstigstem Wetter. Diesmal klappt das Anlassen bei der Zwischenwasserung nicht und trotz aller Kniffe komme ich auf 108 Minuten, erreiche also nicht einmal meine eigene Zeit. Für den Steigwettbewerb kann ich nicht konkurrieren – irgendein unsportlicher Protest macht dies unmöglich.

Am Abend ist großes Fest. Die 11,000 Mark und der Ehrenpreis trösten mich einigermaßen, und der Humor kommt wieder, als ein Festredner die einheimischen Schönen etwas ungeschickt lobt: „Nachher werden die jungen Damen von Konstanz sich ein Vergnügen daraus machen, den Herren Piloten ihre Reize zu zeigen."

Die schönen Tage von Aranjuez gehen zu Ende

Nie hätte ich es geglaubt! Aber es gibt auch für mich einen Trieb, der stärker als der Flugtrieb ist: die Liebe. Mein zukünftiger Schwiegervater will nun einmal keinen Piloten zum Schwiegersohn, ganz sicher aber keinen, der sein Studium nicht abgeschlossen hat. Herrgott, wie haben Flugtrieb und Liebe miteinander gekämpft, wie habe ich die harten Bedingungen verwünscht, bis ich mich entschloß, im Wintersemester das Studium wieder aufzunehmen. Heute allerdings danke ich meinem toten Schwiegervater, denn ohne den Abschluß als Maschineningenieur wäre ich wohl nie etwas Rechtes geworden.

Freitag den 25. Juli 1913: Ich mache meinen tausendsten Flug – wenn ich an all die verpaßten Möglichkeiten für Freund Hein denke, ist das eine ganz nette Zahl. Am folgenden Tage folgt der fünfhundertste mit unserer Schulmaschine.

Nun kommen planmäßige Versuche mit Ueberlast. Ich will meine erste Fliegerperiode doch mit einem anständigen Flug abschließen und plane einen Dauerrekord mit drei Fluggästen auf dem Zweisitzer.

Freitag, den 8. Juli 1913: Die umgebaute Maschine (Einbau einer Sitzbank, die rittlings meine drei Passagiere aufnehmen kann) wird versucht und dem König von Württemberg vorgeflogen.

Drei Tage nachher bestehen Köster und Dahm ihre Pilotenprüfung, so daß ich mich ganz den Vorbereitungen zu meinem Rekord widmen kann.

Dazu eine Geschichte, die uns erzählt wurde. Der Vater von Tense wollte Robi nicht als Schwiegersohn haben zuerst. Da plante Robi eine Entführung. Er fuhr mit dem Motorrad zu Tense und liess sie aufsteigen. Dann fuhren sie mit halsbrecherischem Tempo davon. Tenses Vater folgte zornig und schnell nach mit seinem Auto. Aber Robi war schneller, erreichte den Flugplatz Tempelhof, wo ein Flugzeug schon bereit stand. Er flog mit Tante Tense davon und unten stand der wütende Vater.
Man sagt, dass Tenses Vater von dieser Geschichte so überwältigt war, dass er in eine Heirat einwilligte, vorausgesetzt, dass Robi zuerst sein Studium fertig mache.

Hannelies Kläui-Schelling

In der Flugzeugindustrie während des Weltkrieges

Mein Schwiegervater wollte mich natürlich zu seinem Nachfolger heranziehen. Volle zwei Monate habe ich es bei der Firma ausgehalten, trotzdem die technischen Aufgaben recht anregend waren. Wir bauten besonders Fernheizanlagen, oft große Projekte mit Abwärmeverwertung mitentworfener Kraftwerke. Aber die Sehnsucht nach Betätigung im Flugwesen ließ mir keine Ruhe, zumal die Aussichten für einen Diplomingenieur mit Flugerfahrungen sehr gute waren.

Ich konnte geradezu die Auswahl treffen, wobei es sogar einen Streit zwischen Fokker und den Flugzeugwerken Götze um meine Wenigkeit gab. Götze war der frühere kaufmännische Leiter der Dorner-Gesellschaft gewesen, wir kannten uns also gegenseitig und kamen dadurch wieder zusammen.

Mir wurde sofort ein ziemliches Maß von Verantwortung aufgepackt. Der bisherige technische Direktor war wegen Unstimmigkeiten entlassen worden, der Neue noch nicht abkömmlich, und so mußte ich aushilfsweise die Leitung eines Betriebes von 500 Mann aufnehmen, ohne je Betriebsingenieur gewesen zu sein. Die Sache wurde allerdings dadurch vereinfacht, daß man seine Leute ordentlich rannehmen konnte, weil mancher gern zum Dienst in der Heimat „reklamiert" war. Wir hatten eine Fabrik an der Schlesischen Brücke in

104

1914 wurde Robert Chef der "Physikalischen Abteilung" der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt und blieb da bis Ende des Krieges. Zu Beginn des Krieges befanden sich die Versuchsanlagen am Flugplatz Johannisthal bei Berlin. Seine Arbeit war Prüfen und Verbessern der Flugzeuginstrumente.
Der Versailler Friedensvertrag machte dem deutschen Flugzeugbau ein Ende, so dass allen Mitarbeitern gekündigt wurde.

Berlin und die Stammfabrik in Treptow, sowie den Holz- und Montagebetrieb auf dem Flugplatz Johannisthal.

Zuerst hatte ich nur die Fabrik in Berlin zu leiten, wo wir Sablatnig-Wasserflugzeuge bauten. Sie waren noch nicht sehr kriegerisch, denn als Bewaffnung hatten die Flieger nur Karabiner mit. Nach wenigen Wochen übernahm „Sabi" den Betrieb selbst, und ich sollte die beiden anderen Fabriken möglichst rasch reorganisieren, damit sie soviel erzeugen konnten, wie bisher die drei Betriebe zusammen. Meine werkstattechnischen Kenntnisse erschienen mir selbst manchmal reichlich ungenügend für soviel Verantwortung. Es galt ja oft, mit untauglichen Mitteln Taugliches zu leisten, denn manche Rohstoffe fehlten; auch mußten wir ungelernte Arbeitskräfte, darunter viele Frauen, verwenden. Sie wurden zu Arbeiten zugezogen, die kaum als „weiblich" anzusprechen sind, beispielsweise zum Schweißen. Werkzeugmaschinen waren kaum mehr zu bekommen und mußten oft selbst improvisiert werden.

Ich habe in einem früheren Kapitel die Ansicht vertreten, daß unter schwierigen Umständen auch das Bluffen manchmal erlaubt ist. Hier mußte mir diese Kunst gelegentlich helfen, mangelnde Kenntnisse in Bearbeitungsfragen zu ersetzen. Allerdings hielt ich in solchen Fällen meine Augen im Betriebe besonders offen und lernte bald soviel dazu, daß es klappte. Auch Menschen zu behandeln mußte ich lernen und es ging recht gut, obschon mein Chef nicht immer begreifen wollte, daß soviel demokratische Fühlungnahme mit den Arbeitern der Autorität nicht schadete. Hier hat mir wohl die Schweizer Erziehung geholfen, bei der auf enge Berührung zwischen den Klassen hingearbeitet wird und der Mensch den Menschen versteht und manchmal noch besser verstehen würde, wenn es weder Berufspolitiker noch Zeitungen gäbe. Im Deutschland von damals waren die Klassenunterschiede viel ausgeprägter wie bei uns.

Bei Götze bauten wir, nachdem der Berliner Betrieb an Sablatnig verkauft war, keine ganzen Flugzeuge mehr, sondern nur Bau- und Ersatzteile, diese aber für fast alle deutschen Heeresflugzeugtypen. Nach Eintritt des neuen technischen Direktors übernahm ich das Konstruktionsbüro und fand viele Nüsse zu knacken, trotzdem wir keine eigenen Entwürfe zu machen hatten. Abgesehen von der Beschaffung aller Unterlagen für den Bau der unzähligen Einzelteile der meisten Flugzeugtypen und von der ständigen Anpassung an die vom Flugbetrieb geforderten Aenderungen, gab es namentlich das Problem zu lösen, wie mit Ersatzbaustoffen die Absicht des ursprünglichen Konstrukteurs erreicht werden konnte. Dazu kam das Entwerfen der Vorrichtungen für die Herstellung so vielfältiger Flugzeugteile mit ungelernten Kräften; auch unser großer Reparaturbetrieb für Flugzeuge stellte allerhand Aufgaben.

Natürlich war ich bei dieser Tätigkeit viel auf dem Flugplatz und in den Betrieben, deren Lizenznehmer wir waren, wie Albatros und Rumpler. Auch zum Fliegen mit von uns wiederhergestelltem Material kam es gelegentlich, für meinen Geschmack aber viel zu selten.

Anregung bot ferner die Tätigkeit in der Kommission, welche die Normung der Flugzeugteile und die Anpassung an Ersatzbaustoffe für den „Kriegsverband der deutschen Flugzeugindustrie" vorzunehmen hatte und deren Schriftführer ich schließlich wurde. Hier kam ich in Berührung mit den Chefkonstrukteuren großer Flugzeugfabriken, wobei es kitzliche, oft auch streng vertrauliche Fragen die Menge gab.

Besondere Freude bereitete mir aber eine Spezialaufgabe: Ingenieur *Ribbe*, ein früherer Mitarbeiter des Erfinders der Bildübertragung, Professor Korn's, hatte eine photoelektrische Fernsteuerung für Fliegerbomben erfunden. Er war in der Lage, mit einem Lichtstrahl die Steuer am Schwanz der Bomben zu betätigen. So, im „Lichtrohr" eines das Ziel be-

leuchtenden Scheinwerfers, wollte er sie hinunterrutschen lassen. Da man Fliegerbomben jedoch nicht so einfach steuern kann, hatte unsere Firma den flugtechnischen Teil übernommen, den ich zu Versuchen aus dem Fesselballon benutzte.

Bald fand ich eine Möglichkeit, den Bomben die Einhaltung des richtigen Weges aufzuzwingen. Als ich aber die notwendigen Kredite und die Zeit für die Durchentwicklung verlangte, wollte man mir zwar Geld in ausreichendem Maße zur Verfügung stellen, die Zeit dagegen war im Krieg zu knapp. Aus diesem Grunde, und weil sich die Zeppelinluftschiffe inzwischen gegen die verbesserte Abwehr nicht mehr schützen konnten, schlief die interessante Sache ein.

Abteilungsleiter in der Versuchsanstalt

Es gehört zu meinen Charaktereigenschaften, daß mich eine Arbeit nur solange befriedigt, als sie neue Probleme stellt. Das ist wohl auch der Grund meiner bisher vielleicht etwas fahrig erscheinenden Laufbahn. Seither bin ich allerdings schon sechzehn Jahre bei ein und derselben Behörde; es liegt aber im Wesen der technischen Sektion des Eidgenössischen Luftamtes, daß es an Abwechslung nicht mangelt, und auch ein unruhiger Geist „Bleibe" hat.

In dem erwähnten „Normenausschuß" stand ich in Berührung mit Prof. Dr. *Bendemann*, dem Leiter der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt. Der Chef der „Physikalischen Abteilung", Dr. *Fuhrmann*, war zum Heeresdienst einberufen worden und gefallen; ich wurde zu seinem Nachfolger ersehen. Die D.V.L., auch heute noch die Forschungsstelle der deutschen Luftfahrt, führte damals ein besonderes Dasein:

Zu Beginn des Weltkrieges hatte sie ihre Versuchsanlagen in Adlershof am Flugplatz Johannisthal dem Heer zur Verfügung gestellt. .....

Bei einem Besuch des Militärflugplatzes in Dübendorf wurde Robert von Kommandanten des Flugplatzes, Major Isler (seinem späteren Chef) "freundlich empfangen", Isler wusste von Robert wegen eines Gutachtens, das dieser für die Schweizer Behörden abgefasst hatte.

Ein bißchen Revolution

Wie gesagt: man ließ mich für ein Gutachten kommen, „erkannte meine Fähigkeiten" und behielt mich gleich.

Der Umzug von Berlin nach Bern wurde mir durch listige Mitmenschen erleichtert, die lebhaftes Interesse für damals kostbare Sachen wie Wäsche und dergleichen hatten. „Erleichtert" ist hier buchstäblich als Gewichtsverminderung des Umzugsgutes zu verstehen. Sie machten das recht geschickt: wir hatten unsere Freunde zu einer lustigen Abschiedsfeier geladen, bei der wir die schon verpackten Möbel durch die vollen Kisten ersetzten, die zu teppichbedeckten Bergen zusammengestellt wurden. Von der Feier ermüdet, schenkte ich beim Zubettgehen den Geräuschen keine große Aufmerksamkeit. Ich erinnere mich wohl noch eines ratternden und zischenden Autos vor unserer Villa in Grünau, aber was besagte das in der Zeit der ewigen Pannen wegen Ersatzbetriebsstoffen! Die Diebe deckten aber mit diesem Geräusch planvoll den Transport der Kisten vom leeren Parterre in den Keller, wo sie gemütlich das Gewünschte aussuchten und hierauf mit dem Auto verdufteten.

Nett ist auch, wie mein dreijähriger Junge auf die neue

Heimat reagierte. Als wir nach der Ankunft in der Schweiz einen steilen Hügel hinauf sollten, weigerte er sich und meinte auf die Frage „Warum": „Das geht nicht, die Straße ist ja ganz schief!"

Charakteristisch war auch seine Aeußerung beim ersten Sonntagsbummel. Wir haben bekanntlich bei jedem Dorf einen Schießstand, wo allsonntäglich zur Erfüllung der zivilen Schießpflicht drauflosgeknallt wird. Knallen kannte mein Bub von der Spartakistenzeit her, waren wir doch in Grünau einmal regelrecht belagert worden. Aber die Schweizer-Knallerei schien den taktischen Erfahrungen des Jungen nicht zu entsprechen. Jedenfalls sah er der Sache ein Weilchen zu und sagte dann mißbilligend: „Na, endlich schießen sie hier auch mal! Aber sie schießen so blöd – da steht ja gar keiner, wo sie hinschießen!"

Von der deutschen Revolution könnte ich manches erzählen:

Einmal sah ich mir als Schlachtenbummler in der Holzmarktstraße einen Dachkampf an, bei dem die Spartakisten mit Minenwerfern bekämpft wurden. Als eifriger Liebhaberphotograph konnte ich in den Häusern weggefegte Stuben aufnehmen. Nur schade, daß ich auf dem Heimweg mein Rad schieben mußte, denn inzwischen war ihm ein Pedal abgeschossen worden, als es verlassen am Laternenpfahl lehnte. Immerhin besser, als wenn ich darauf gesessen wäre!

Dieses Rad war mir übrigens allein geblieben, denn Auto und Motorrad hatte ich schon lange aufgeben müssen, weil die Reifen beschlagnahmt worden waren. Als gar noch die Luftreifen des Fahrrades dranglauben sollten, erschlich ich mir eine Erlaubnis als „Bote für Heeres- und Marinelieferungen", was mich vom anstrengenden Treten mit Stahlspiralersatzreifen rettete – ich habe mich ja als Betriebsleiter ehrlich für diese Lieferungen auf dem Rade fortbewegen müssen!

Wie viele Ingenieure, war ich in der „Technischen Nothilfe" tätig, die während Streiks und Unruhen lebenswichtige Be-

triebe aufrechterhalten sollte, besonders Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke. Wenn ich bei meinen Radfahrten von Grünau nach den Stätten der nächtlichen Tätigkeit mit „Wer da?" angerufen wurde, zeigte ich als Ausweis am liebsten meine Radfahrkarte. Die war entschieden neutral und weder bei Reichswehr noch Spartakisten anstößig. Ohne Waffe ging man damals zu solcher Stunde nicht gern aus. Waffentragen war aber ohne Waffenschein gefährlich, und der Schein der Technischen Nothilfe konnte einen bei Begegnung mit den Revoluzzern einen blutigen Kopf eintragen. Auch mein Aeußeres mußte gelegentlich rasch verwandelt werden. Sehr stutzermäßig war man für die Nothilfe ja sowieso nicht gekleidet. Ein umgekrempeltes Hosenbein und Aufplustern der Sportmütze mit gleichzeitigem Abnehmen von Kragen und Schlips konnte einem nötigenfalls rasch in einen Proletarier verwandeln, und etwas „berlinern" hatte ich ja gelernt.

In der Technischen Nothilfe habe ich übrigens die rascheste Karriere meines Lebens gemacht: am ersten Tage Heizer, am zweiten Gruppenführer und am dritten eine Art Berliner Gasanstaltsleiter. Wir waren von den Spartakisten eingeschlossen, zum Gasen langten weder Belegschaft noch Kenntnisse – überhaupt war es oft eine gehörige Verantwortung, den oder jenen wichtigen Schalthebel ohne genaues Wissen um die Anlage umzulegen. Wir mußten uns darauf beschränken, wenigstens die Generatoren zu feuern, um eine Beschädigung der Retorten durch das plötzliche Erkalten zu verhindern, sowie ihre rasche Inbetriebnahme wieder zu ermöglichen.

Am dritten Tage hatte ich auf telephonische Meldung mit meiner Gruppe unseren Leiter abzusetzen, also eine Palastrevolution in der belagerten Gasanstalt zu arrangieren – der Mann soll nämlich selber ein verkappter Spartakist gewesen sein. Es kam aber nicht dazu, da unsere schwache Besatzung die Gasanstalt nicht länger gegen die Angriffe von außen halten konnte. Wir verdanken das unbehelligte Entkommen wohl

nur einem alten Gasmeister, der uns durch einen Leitungskanal unter dem Wasserlauf führte; auf der anderen Seite stiegen wir dann durch ein Senkloch auf die Straße. Mit einigen Mann half ich mir dadurch weiter, daß wir auf den verdunkelten Straßen – es gab ja weder Gas noch Strom! – im Takt marschierten und, mit den Händen auf unsere Schenkel klopfend, eine ganze Kompanie vortäuschten.

Luftfahrtbeamter in der Heimat

Nun beginnt ein Abschnitt von sechzehn Jahren in der nämlichen Stellung – hoffentlich wird sie, noch lange dauernd, meine letzte sein!

Nach der erwähnten Gutachtenreise wurde ich als „Kontrollingenieur I. Klasse" dem Eidgenössischen Luftamt zugewiesen, allwo ich seither zum „Sektionschef" aufgerückt bin, so daß mir alles untersteht, was es bei der Ueberwachungsbehörde für die Zivilluftfahrt an Technischem gibt, zum Beispiel das Zulassungswesen für Luftfahrzeuge, die ganze Bodenorganisation einschließlich Flugfunk und so weiter. Das ist ein reiches und abwechslungsvolles Gebiet, in dem man die Entwicklung schön verfolgen kann – und ihr auch folgen muß.

Sicher interessant, und für die Flieger unter meinen Lesern auch nützlich, könnte eine Schilderung der Flugunfälle sein, die ich zu untersuchen hatte – mein Arbeitsgebiet umfaßt ja auch die Feststellung der Ursachen aller Flugunfälle in der Schweiz im Zivil- und Militärflugwesen! Aber ich glaube, die Betroffenen wollen ihre eigenen Erlebnisse hier nicht geschildert finden, denn so viele, ach so viele Flugunfälle wären beim Sport vermeidbar gewesen!

Daher bleibe ich am besten dem Buchtitel treu und beschränke mich auf das, was ich im Fluge selbst erlebte. Dabei wird sich gewiß die Gelegenheit bieten, auf allgemein interes-

sierende Fragen einzugehen. Mein Buch soll ja die Entwicklung der Luftfahrt miterleben lassen und nur als Querschnitt durch diese Entwicklung ist mein eigenes Erlebnis von einiger Bedeutung.

Aber nun kommt wohl eine Enttäuschung – denn mit der Romantik der Anfangszeit ist es aus. „Abenteuer" habe ich im Beamtenabschnitt meiner Luftfahrertätigkeit nur wenige erlebt, weil das Flugzeug heute der Kinderstube entwachsen ist und sich – wenn man es richtig behandelt – durchaus manierlich aufführt.

Ein armer Aufsichtsbeamter wie ich hat es schwer. Den „Erfolg" seiner Arbeit kann er meistens nicht sehen. Wenn er rückwärtsschauend, trotz Erfüllung unendlich schwieriger Anforderungen an Luftfahrzeug und Besatzung, eine Erhöhung der Flugsicherheit feststellen kann, so weiß er nicht, wie groß sein Anteil an diesem Fortschritt war. Da bleibt als Maß seines Erfolges nur die Feststellung, wieviel auf ihn geschimpft wird: Schimpft niemand, so ist der Beamte faul gewesen. Schimpft nur einer, dann war er parteiisch. Sind aber alle wütend auf ihn, dann war er fleißig, sachlich und gerecht. „Wie man's macht, ist's falsch!", das ist das sicherste Leitmotiv – nur darf es einen nicht abhalten, trotzdem Initiative zu besitzen.

Unter solchen Umständen ist es zweckmäßig, selbst zu tun, was man von anderen verlangt. Da stopft man wenigstens denen das Maul, die sagen, kritisieren sei leichter als selber machen. Ein Ueberwachungsbeamter ist aber Kritiker von Beruf und ein solcher hilft sich besser nicht mit der Ausrede vom faulen Ei: man müsse nicht imstande sein, Eier zu legen, um festzustellen, ob ein Ei faul sei oder nicht. Ganz besonders schön im Leben ist es aber, wenn die Pflicht mit den eigenen Wünschen übereinstimmt. Die Pflicht, nach Möglichkeit alles Fliegerische selber zu leisten, war für mich eine solche glückliche Uebereinstimmung!

Zum Schluss noch einige Aufzeichnungen zum Sohn Robi

Auch mein Sohn wurde inzwischen Segelflieger. Aehnliches Erleben und Empfinden schlägt eine Brücke über die Kluft der Generationen. Gemeinsames Arbeiten fördert gegenseitiges Verstehen. Der Vater ist kein Bonze mehr, sondern ein Kamerad.

Ein eigener Vogel

Böse Zungen behaupten, daß ich „einen Vogel" hätte. Den Wunsch, ein eigenes Flugzeug zu besitzen, konnte ich mir bisher verkneifen. Daß die Sehnsucht nach einem eigenen Segelvogel übermächtig wurde, ist nicht zuletzt die Folge des erwähnten Briefes. Soeben hatte ich blutenden Herzens den Versucher in Gestalt eines Segelflugzeugvertreters abgewiesen. Schon kam der Bruch, und nun rief ich selber den Geist, den ich gebannt hatte. Was dem einen sein Bruch, ist dem anderen sein Geschäft, so könnte man den bekannten Spruch abwandeln, ohne ausgerechnet an Arzt und Bandagisten zu denken.

Am 17. August 1935 durfte ich meinen „Rhönsperber" bei Schweyer in Mannheim in Empfang nehmen. Der Vogel hat mir manche, aber kurze Freude und große Sorge gemacht, denn mein Sohn „erledigte" ihn schuldlos noch im gleichen Jahr durch Absturz wegen Geschwindigkeitsverlust. Durch

236

Vereisung des Atems war die Kabine undurchsichtig geworden; blindfliegen konnte aber mein Junge noch nicht.

Gott weiß, welche Ueberwindung es mich kostete, dem einzigen Sohn das Segelfliegen zu gestatten! Sicher ist es nicht gefährlicher als mancher andere Sport. Aber für einen Vater, der dienstlich mit allen Flugunfällen zu tun hat, bedeutet es eine schwere Verantwortung, eine solche Erlaubnis allen Gefahren zum Trotz zu geben. Der Gedanke „Was du dir selbst gestattest, darfst du deinem Sohn nicht verwehren" half die Bedenken schließlich überwinden, und doch war es mir nie ganz wohl, wenn ich beruflich fern von Bern war und meinen Buben beim Segelfliegen wußte.

Nie werde ich vergessen, wie ich am Vorabend des Unfalltages den ganzen Verlauf vor mir sah, wie ich *betete:* „laß den Vogel meinetwegen kaputt gehen, aber erhalte mir den Sohn!" Dieses Vorahnen ging soweit, daß ich am Morgen des Unfalltages das Hotelzimmer aufgab, trotzdem ich noch eine Nacht in Zürich zubringen sollte. Beim Klingeln des Telephons frug ich sofort, was mit meinem Sohn passiert sei?

Und dann kam die Heimfahrt, die endlose! Nebel und Glatteis hielten mich auf und doch wollte ich fahren, was der Wagen hergab — aber ich mußte *schleichen,* um nicht im Straßengraben zu enden. Ungewißheit plagte mich: „Ist es nicht doch schlimmer, die ganze Wahrheit erfährt man in solchen Fällen ja nie!" Aber mein Sohn ist am Leben geblieben, seine Knochenbrüche sind im Ausheilen begriffen, und wir können hoffen, daß er keinen Denkzettel für das ganze Leben behält. Sein Vater aber kann die Verantwortung nicht mehr tragen, den Sohn das tun zu lassen, dessen Gefahren zu bekämpfen sein Lebensziel ist!

Doch schweigen wir vom Leiden; der Mensch erfährt so selten Freuden, daß er sich wenigstens beim Lesen an den Freuden anderer erlaben will.

Sohn Robert, genannt Putz
1917 - 1941

Selbstbildnis

TODES-ANZEIGE

Unser einziger, heißgeliebter Sohn und Enkel

Robert Gsell

cand. arch.

ist heute von uns gegangen.

In tiefer Trauer:

Prof. Robert Gsell und Frau geb. Jeglinsky
Eichholzstraße 28, Bern-Wabern
Mily Gsell-Keßler,
Gottfried-Keller-Straße 7, St. Gallen
Line Kändler-Jeglinsky,
Berggartenstraße 10, Dresden-Blasewitz.

Zürich, den 24. Januar 1941.

Von Beileidsbesuchen bitten wir abzusehen.
Trauerzirkulare werden keine versandt.
Die Kremation findet am Dienstag, den 28. Januar, um 11 Uhr, in Zürich statt.

Aus Briefen von Hannelies Kläui-Schelling an ihre Mutter Ebeth Schelling-Gsell aus der Zeit, als sie 1942/43 in Bern die Laborantinnenschule besuchte und oft bei Tense und Robi Gsell zu Gast war (wenige Monate nach dem Tod des Sohnes).

17. Februar 1942

Aufnahmeprüfung in die Laborantinnenschule Engeried, Bern.

..... Abend bei Tante Tens, Robi kam auch heim. Er zeigte mir sein ganzes Labor und die Werkstatt und erklärte alles, und ich tat klug, mit den wenigen Fachausdrücken, die ich von Fritz und Kopp (Physikprofessor an der Kantonsschule St.Gallen) her kann. Und dann liess er einen Film laufen vom Jungfrau Joch. Es war verrückt nett, mir dummen Geschöpf so technische Sachen zu erklären, ...
Geschlafen bis 10h, dann im Bademantel von Putz (Robi jun.) und in seinen Finken mit den Andern zu Morgen gegessen, Tens auch im Bademantel, nur Robi nicht, und zwar Fleisch und Schinken und Zopf, lauter gute Sachen ... (Anm. es war Krieg und alles streng rationiert)
... Am Nachmittag mit Tante Tens auf den Gurten, dann gelesen und vegetiert. Robi hat die ganze Zeit in der Waschküche geschafft und mit Turbine eine Beleuchtung für das Haus gemacht, weil man das Elektrisch eine Woche lang abgestellt bekommt, wenn man nicht einen Drittel einspart.
... Am Montag war ich noch da, weil die Tram am Sonntag nicht fahren und ich unmöglich mit Schreibmaschine und Koffer zu Fuss nach Bern gehen konnte.

14. Mai, Sonntag.
Morgens 9h durch Telefon von Tante Tens geweckt, dass ich zu Ihnen kommen soll. Es war wirklich sehr nett. Frl. Kessler war noch da und das Franzosenkind, und man ass viel und gut und Tante Tens war herzig, und Onkel Robi stöhnte über die vielen Frauen. Und da habe ich, um ihn zu trösten, ganz viel Chemie gefragt und immer das Gespräch auf Derartiges gebracht, und das hat ihm dann besser gepasst. Am Nachmittag haben wir dann die ganze Zeit Boccia gespielt, und zum z'Nacht durfte ich auch noch dort sein. Gell lieb, und ausserdem habe ich noch zwei Bücher vertlehnt.....

12. Juni
Am Samstag war ich bei Robi und Tens, und man war mitten in einem Flugunfall und Robi hat viel erzählt, und es ist dann schon aschgrau, wie es manchmal steht in so Sachen. Ich habe dann viel Physik erklärt bekommen, und es war interessant bis ziemlich schwierig, und Tens war herzig und es gab viel und gut zu essen. Am andern Tag war ich dann wahnsinnig informiert, als alle Leute von diesem Unfall sprachen, aber ich durfte ja nichts sagen, wegen Robi .....

11. September
Ich habe eine Wette mit Tante Tens gemacht wie schwer Du bist (Mama) und Tante Friedi. Bitte schreib es mir, es ist um eine Tafel Schoggi

für mich und ein Stengeli für sie, weil sie meint, sie sei dicker als Tante Friedi .... Tante Tens war elend nett und ich habe wahnsinnig viel essen müssen, besonders von Robi aus. .....
Tante Tens ist auch so ein Mensch, dass es ihr egal ist, was noch kommt, ob sie stirbt oder nicht, und darum fliegt vielleicht Robi so verrückt .... (Anm. vor etwas mehr als einem Jahr war Robi jun. gestorben).

22. Januar 1943
Abend bei Tante Tens. Schach gespielt mit Onkel Robi, wobei ich mich sehr anstrengen musste und es beim zweiten Mal soweit brachte, dass, als er gewann, sowohl er als ich nur noch den König und ein Ross und ca 3 Bauern hatten.

11. März 1943
Abend bei Tante Tens zum z'Nacht. Elend nett. Zuerst war Onkel Robi leicht süderig, aber nachher war er sehr glatt, man muss halt nur machen, dass er seine Sachen erzählen kann, dann ist es ihm schon wohl. Er erklärte dann sehr viel, und ich kam so mehr oder weniger nach, aber eher mehr. Er hat gesagt, ich dürfe einmal das IBAL anschauen, wenn ich wolle. Ich möchte gern. Dann gab es noch tolle Gutzli und sie sind einfach herzig .....

Nachwort.
Tante Tens hat mir damals sehr geholfen in der ersten Zeit in Bern als ich einsam war und niemand kannte und zudem noch Liebeskummer hatte. Man konnte alles mit ihr besprechen und sie hat mich oft sehr getröstet.
Damals war ich 21 Jahre alt und besuchte die Laborantinnenschule Engeried.
Das Essen spielt eine Rolle in diesen Briefen, es war Krieg, die Lebensmittel rationiert und Gutes zu kochen war eine Kunst. Es war z.B. sensationell, wenn man Gutzli bekam, die erst noch gut waren.

Hanneslies Kläui-Schelling

Aus einem Brief von Tense Gsell an Hanneliss. (etwas verkleinert)

Wir hatten zum ersten Mal Sonne im Zi. Gottes u. fanden das wunderbar. Weisst Du, Hanneliss, ich kann mir so garnicht vorstellen dass Du nicht mehr nach Bern zurück kommst. Grad jetzt im Frühling ist es so schön hier. Heute u. die letzten Tage ist so feine Luft, dass Robi unbedingt Segelfliegen gehen musste. Heute allerdings ist es im Rückmarsch wegen einem Unfall. Morgen ist morgen „Frühlingsmärsche", der idealste Tag allen Musikanten. So ist Frühlingsmusik in der Luft u. die Bienen haben frei. - Wegst Du Freunden haben u. hast Du schon Blüte?

HORTENSE GSELL-JEGLINSKY

Lebenslauf aufgezeichnet von

Sybille Ilberg, Braunschweig

Nachdem sie fünf Jahre auf ein Kind gewartet hatten, wurde den Eltern, Ingenieur Hugo Jeglinsky und seiner Frau, am 28. November 1894 eine Tochter geboren, die sie Hortense tauften.

In dem grossen Garten und dem überaus gastfreundlichen Elternhaus verlebte Hortense, von allen Tense genannt, eine glückliche Jugendzeit. Stets inmitten vieler Hunde, die ihre liebsten besten Freunde waren und es bis zum heutigen Tage geblieben sind.

Vater Jeglinsky, als gebürtiger Pole, führte ein so offenes Haus, dass die sechs Gastbetten fast immer besetzt waren. Nicht immer zur Freude seiner Frau, wohl aber von Tense, die Fremdenführer spielte und auf diese Weise Dresden, seine Galerien und Museen auswendig konnte. Meistens kamen polnische oder russische Jugendfreunde, die mit ihren Familien, zu viert oder fünft, für ein paar Monate zu Besuch da waren. Dresden, auch "Elbflorenz" genannt, das durch seine Kunst viel Anregung bot, war die wunderschönste Stadt der Welt. Kein Wunder also, dass die russischen Freunde ihre Söhne dort studieren liessen und ebenso selbstverständlich war es, dass die drei jungen Leute während ihrer Studienjahre Gast im Hause Jeglinsky waren. Für Tense, als Einzelkind, eine herrliche Zeit.

So durfte sie 1908 mit ihren Eltern zum ersten Mal nach Russland reisen. Zur Silberhochzeit des einen Freundes, die drei Wochen dauerte und deren Krönung in einer 10 Tage dauernden Wolgafahrt von Saratow bis Astrachan bestand. Aber auch diese Städte mit ihren Sehenswürdigkeiten, die Menschen und die unendliche Steppe, blieben unvergesslich.

In Blasewitz bei Dresden durchlief Tense die Höhere Mädchenschule und da die Direktorin früher Prinzenerzieherin am sächsischen Hof war, herrschte in der Schule ein ziemlich strenger, militärischer Ton, der aber keiner Schülerin geschadet hat - im Gegenteil.

In der Studentenverbindung ihres Vaters lernte Tense später den Schweizer Robert Gsell kennen, der ihr durch seine Originalität gleich gut gefiel. Vielleicht auch durch seinen nicht alltäglichen Beruf als Flieger. Was damals fast gleichbedeutend war wie "Artist". Jedenfalls widersetzte sich Vater Jeglinsky einer Heirat mit einem Piloten und Robi Gsell nahm die Bedingung an, sein Studium als Maschinen-Ingenieur zu absolvieren. In der Rekordzeit von 6 Semestern bestand Robi sein Diplom summa cum laude. Und der Heirat stand nichts mehr im Wege.

Die Kriegsjahre 1916 - 1920 verlebte das junge Paar in Berlin, wo Robi als Schweizer bei der Fliegerei sogar eine Staatsstelle inne hatte. Tense konnte aber in Berlin nie heimisch werden. Vielleicht lag das mit an den Hungerjahren, den vielen Entbehrungen und der grossen Not. In dieser Zeit wurde ihr Sohn Robert geboren, der das ganze Glück seiner Eltern war. Leider blieb er das einzige Kind.

Die Uebersiedlung in die Schweiz 1920 war für die kleine Familie wie die Heimkehr ins "gelobte Land". Bern ist für Tense zur zweiten Heimat geworden, verbrachte sie doch auch den grössten Teil ihres Lebens in dieser ihr liebgewordenen Stadt.

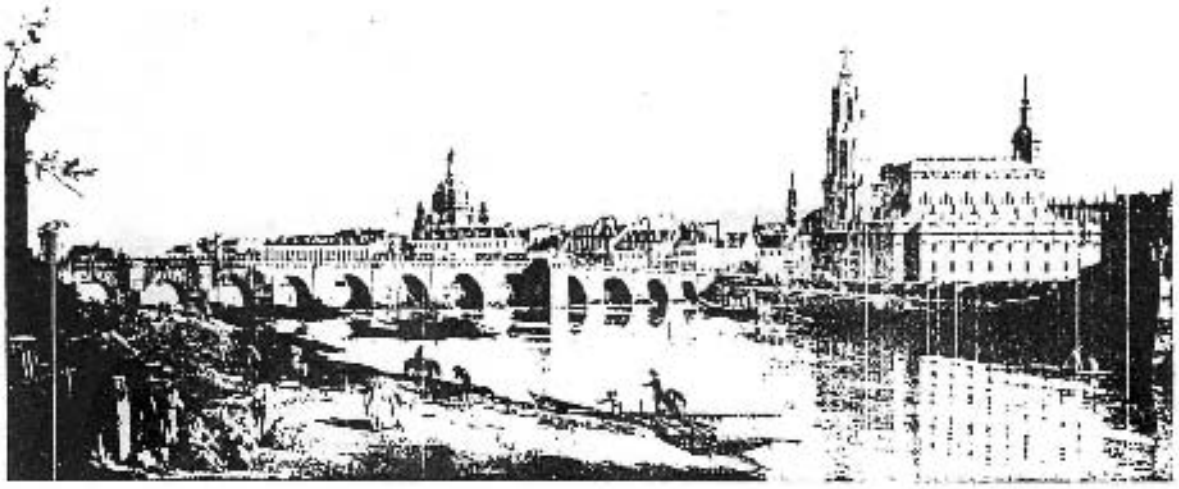
Es waren glückliche Jahre und wurden doch auch die schwersten ihres Lebens, durch den plötzlichen Tod ihres über alles geliebten Sohnes und ihres geliebten Mannes.

Nun ist es stiller um sie geworden, aber nie einsam, da sie sich durch die starke Bindung an ihre beiden Robis bis zuletzt beschützt und geleitet fühlte. Dafür ist sie dankbar.

Und danken möchte sie auch allen lieben Freunden, Verwandten und Bekannten, die ihr seit dem Tode ihrer Lieben so treu zur Seite standen und sie an ihrem Leben teilnehmen liessen.

Tenses Leben war trotz allem reich, glücklich und schön.

Der Abschied von dieser Welt fällt ihr nicht schwer, darf sie doch nun ihren beiden Robis folgen.



Bernardo Bellotto da Canaletto

Sagen kannst oftmals auch
Uns nicht mehr als Schall und Rauch,
Hallte wider in Hortens'
Klangvoll nicht ganz Elb-Florenz,
Und verlieh ihr Sachsens Schweiz
Nicht so grenzenlosen Reiz,
Dass ein Landsmann gar von Tell
Liebend gern ward ihr Gesell?

Doch besser ging's in die Ferne
In das anheimelnde Bern,
Hielt sie's zwei Jahrzehnt' lang aus
Gut und gern im Elternhaus.
Kam aus eigenem Gärtnerhäuschen
Doch zum Frühstück schon ein Sträusschen
Als bescheidne Reverenz
An den Sonnenschein Hortens'.

Wehte ab und an drum Wind
Kam die Hase auch dem Kind:
Lebenher, nicht in der Tram
Geht's zur Schule! Schliesslich schwamm
Doch mit neunzig jugendfrisch
Muttters Vater wie ein Fisch
Durch die Elbe hin und her,
Statt zu sitzen auf der Fähr'!

Noch besser man selber isst,
Wie die Tiere man verzehrt!
Lebt das Rehlein hier im Garten
Statt im Walde, nur zu warten
Sehnsuchtsvoll nur auf Gespielen?
Will's nicht auch nach Futter schielen?
Könnt's vom grünen Klee allein
Munter wie ein Reh gedeihen?

Klaus Ilberg, Braunschweig,
hat 1991 das Leben von
Tense in Verse gefasst

Ob sie Puschkins Verse kannte,
Als zurück den Blick sie wandte
Auf vergangne Zeiten
Auch im Russlands Weiten?

возрождение
Wiedergeburt

Wie mancher Maler später Zeiten
Tilgt alter Fresken Ursprungsbild,
Lässt drüber seinen Pinsel gleiten,
Und wahre Schönheit wird verhüllt.

Doch sieh, die wesensfremden Farben
Bröckeln allmählich modernd ab,
Und jene andern, die da starben,
Erstehen auf aus ihrem Grab.

So weicht von mir, was wirr und hämmend
Die Seele traf im Schicksalslauf.
Der ersten Kindheit Bild geht wärmend
Wie Sonnenschein im Herzen auf.

Dresdner Stollen nicht allein
Liessen prachtvoll sie gedeihen.
Sah und hörte sie sich satt
Doch an jeder Eck' der Stadt,
Weil der Hunde freier Lauf
Selbst der Zwinger hielt nicht auf
Und dem jungen 'Polenblut'
Tat die Semper-Oper gut.

Doch die Eltern dachten weiter:
Bleib's am Himmel immer heiter?
Wusste man das Kind beizeiten
Nicht auch darauf vorbereiten,
Dass im wechselnd Zeitenlauf
Dunkle Wolken zogen auf.
Stürme gar gab's zu bestehen,
Denen keiner konnt' entgehen?

Eine Made im Salat
War zwar nicht sehr delikat.
Aber musste man deswegen
Grosses Aufsehn gleich erregen?
Konnte man ein Hinausschaun
Nicht auch taktvoll übergehn?
Musste – ohne Wimpernzucken –
Man nicht oftmals Schlammes schlucken?

Kam die Mutter – müd und matt –
Vollbeladen aus der Stadt,
War nicht billig nur, auch recht
Ihr Hortens' als Stiefelknecht.
Galt's doch, anschaulich zu lehren
Sie belehrten, dass zu ehren
Wie die Sorg' uns täglich Brot
War das vierte der Gebot'.

Wähnte sich der Schwiegersohn
Auch im siebten Himmel schon,
Konnt' von Luft und Lieb allein
Wahres Eheglück gedeihn?

Tantalus, o Tantalus!
Seufzend musste Ikarus
Noch einmal die Schulbank drücken,
Wenn der Höhenflug sollt' glücken.

Doch wer nähme solche Hürden
Nicht im Schnellflug und mit Würden,
Wenn's – wie hier – ums Ganze ging:
Um den goldnen Ehering!

Nicht einmal die Kriegsfanfar'
Schreckte ab vom Traualtar.
Gab doch bald darauf der Sohn
Lauthals an dem ersten Ton!

Ward ihr deshalb nicht beschieden
Solch ein Alter auch hienieden,
Dass Methusalem jovial
Überliess ihr den Pokal?

Selbst in ihren letzten Jahren
Konnte sie den Stil noch wahren,
Der ihr lieb und teuer war
An der Elb' wie an der Aar';
Gingen ihr zur Hand doch gern
Heinzelmännchen nah und fern.

Gleich nicht ihre Lebensbahn
Feinstem Meissner Porzellan
Aus dem sächs'schen Heimatland:
Zart getönt und hart gebrannt?

Unterschied's – als Quintessenz –
Selber gern nicht Tasse Tassen?
Bleib's als ihr Vermächtnis
Fest uns im Gedächtnis!

Schönheitssinn und Wagemut,
Weitgift aus der Eltern Blut,
Die von selbst in ihm erweckten
Den geborenen Architekten.

Doch welch eisige Winde streiften
Blütenträume, eh' sie reiften,
Und welch grauer Schicksalsschlag
Lauernd in der Luft schon lag...

Was euch war' Hortens' geblieben,
Hätten ihre beiden Lieben
Fortgelebt in ihrem Herzen
Nicht wie Wärme spendend Kerzen,
Die das Dunkel zu erhellen
Wollten bleibend sich gesellen?

Zählte sich zudem nicht zum,
Dass sie schon im Elternhaus
Lernte, stets zu unterziehen
Sich der größten Disziplin?

Beitrag zum Leben von Hortense Gsell

Marie Rose v.Sprecher-Bridel

Jenins, im Januar 1994

Anders als mein Bruder André, der Robi Gsell in früheren Jahren kannte, lernte ich Tens erst in ihren letzten 20 oder 30 Jahren etwas besser kennen, obwohl die Robi-Familie damals - in den 30er Jahren alle 3 ab und zu bei uns in Muri waren. Den Lebenslauf von Tens Gsell, der an ihrer Abdankung vorgelesen wurde, haben wohl die meisten in Erinnerung. An mir ist es, noch ein paar Worte von ihren späteren Jahren zu erzählen, obwohl ich nicht viel weiss.Tens war 10 Jahre jünger als meine Mutter Gry Bridel-Fehr, und die beiden haben sich sehr gemocht, umsomehr, als Tens in den letzten Jahren zu Lebzeiten meiner Mutter, fast immer ihr sonntäglicher Mittagsgast war. Tens hat viele Jahre, mit einer Geduld ohnegleichen, stundenlang Domino mit meiner Mutter gespielt, die dieses Spiel leidenschaftlich liebte. Etliche Jahre nahmen wir Tens mit ins Fehrenhaus Steinegg, als Begleitung unserer Mutter. Die beiden Damen unternahmen oft weite Spaziergänge mit ihren Hunden, und verirrten sich ab und zu in den Wäldern, um dann erschöpft aber stolz, den Heimweg wieder zu finden. Tens war immer guter Dinge und nahm regstes Interesse an unser aller Leben. Nie habe ich je eine Klage von ihr gehört.

Ihr ein und alles aber war ihr heissgeliebter Zwergpudel, an dem sie abgöttisch hing. Für mich ein miserabel verzogener Hund,der dauernd mit seinen spitzen Krallen an einem hochsprang und die Strumpfhosen zerriss, Tens hat in hohen Jahren noch einen Hundekurs im Egghölzli besucht - scheinbar ohne Erfolg. Überall kam der Hund mit, meistens in ihren Armen, wenn 20 km weiterweg ein anderer Hund zu sehen war.

Später ist Tens jahrelang ins Hotel Adula nach Flims in die Ferien gereist, wo sie sehr glücklich war. Dort besuchte ich sie regelmässig und kam gerade einmal dazu, als Tens mitsamt Hund die Hoteltreppe runterfiel und blutüberströmt liegen blieb. Wir lasen sie zusammen. sie wollte partout keinen Arzt, wogegen Frau Hotz energisch widersprach. Sie hatte arge Prellungen und Blutergüsse und musste 2 Tage das Bett hüten. Die Hauptsorge war der Hund - wer ging nun mit ihm spazieren, und wer gab ihm zu fressen? Sie war pickelhart gegen sich selbst und als ich 2 Tage später anrief, hiess es, Frau Gsell sei abgereist. Auf die Frage ob es ihr denn so schlecht gegangen sei, hiess es, nein, aber der Hund musste zum Tierarzt und zwar nach Bern.

Es ist aber selbstverständlich, dass Tens, die so früh alleine war, ihre ganze Liebe ihrem Vierbeiner schenkte. Ich habe Tens Gsell als eine liebenswerte Cousine in Erinnerung, die ihr Leben grossartig meisterte und gute Freunde in Bern hatte, die ich leider nicht kannte, und die sicher viel mehr über sie zu sagen wüssten.

Jedenfalls wir 51 Erben des Robi und Tens - Gsellschen Vermögens haben allen Grund den beiden dankbar zu sein, und es ist schade, dass wir dies nicht mehr persönlich tun können.

Marie Rose v.Sprecher-Bridel

Die Rötelinachkommen

Gesetzliche Erben gem. Erbvertrag vom 26. Mai 1945

A. Herr Robert Hermann Gsell, vorverstorben ohne Nachkommen

B. Herr Caspar Julius Gsell, vorverstorben

C. Herr Hermann Theodor Gsell, vorverstorben, hinterlässt keine Nachkommen.

D. Frau Anna Maria Fehr geb. Gsell, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:
   1. Herr Viktor Edmund Fehr, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:
      - Herr Jörg Fehr, Weinbergstrasse 14A, 8280 Kreuzlingen
      - Frau Ursula Sieber-Fehr, Tannegg, 4533 Attisholz
      - Frau Verena Fehr, Palmira 17978 PA USA, 408 Community Circle
      - Frau Dorothea Fehr, vorverstorben ohne Nachkommen
   2. Frau Klara Bridel geb. Fehr, vorverstorben, hinterlässt fogende Nachkommen:
      - Herr André Bridel, Unt. Dattenbergstr. 21, 6005 Luzern
      - Frau Marie Rose von Sprecher-Bridel, 7307 Jenins
      - Herr Pierre Bridel, rue de Morges 34, 1162 St. Prex
   3. Herr Werner Fehr, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:
      - Frau Irène Körfer-Fehr, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:
        a. Herr Patrick Körfer, W11 2HH, 46 Clarendon Rd., London
        b. Frau Marlies Kornfeld-Körfer, Rothaus, 3065 Bolligen
        c. Herr Thomas Eric Körfer, Rütistr. 4, 8134 Adliswil
      - Frau Mariette Lombard-Fehr, Steinegg, 8503 Hüttwilen
   4. Frau Anna Maria Simon geb. Fehr, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:
      - Frau Annetta Lambert-Simon, 7 Michel Chauvet, 1200 Genf
      - Frau Madeleine Simon, vorverstorben ohne Nachkommen

E. Herr Julius Wilhelm Gsell, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:
   1. Frau Maria Frida von Gonzenbach geb. Gsell, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:

- Frau Annie Frida Stiefel-von Gonzenbach, Schatzgutstrasse 4, 8750 Glarus
- Herr Hans Rudolf von Gonzenbach, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:
  a. Frau Annette Silvia von Gonzenbach, vorverstorben ohne Nachkommen
  b. Frau Renée Dössekker-von Gonzenbach, Götzstrasse 16, 8006 Zürich
  c. Frau Eveline Halioua-von Gonzenbach, Frohalpstr. 53, 8038 Zürich
  d. Herr Hansjürg von Gonzenbach, vorverstorben ohne Nachkommen
- Frau Maria Clara Binkert-von Gonzenbach, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:
  a. Frau Marianne Neff-Binkert, Rotfluhstr. 101, 8702 Zollikon
  b. Herr Dieter Binkert, Steinradstrasse 13, 8704 Herrliberg
  c. Herr Rudolf Binkert, vorverstorben ohne Nachkommen
  d. Herr Andreas Binkert, Mommsenstr. 2, 8044 Zürich

2. Frau Julia Klara Gsell, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:
   - Frau Sibylla Güntersperger-Gsell, St. Georgenstr. 8, 9000 St. Gallen

F. Herr Jacob Laurenz Gsell, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:
1. Frau Klara Wilhelmina Schelling geb. Gsell, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:
   - Frau Johanna Elisabeth Kläui-Schelling, Kilchgrundstrasse 77, 4125 Riehen
   - Herr Friedrich Walter Schelling, Lothalde, 8595 Altnau
2. Herr Jakob Laurenz Gsell, vorverstorben, hinterlässt folfolgende Nachkommen:
   - Frau Silvia Gsell, Tösstalstr. 39a, 8636 Wald
3. Herr Rudolf Emil Gsell, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:
   - Frau Daniela Schlettwein-Gsell, Socinstrasse 32, 4055 Basel
   - Frau Eleonore Christine Friesecke-Gsell, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:
     a. Herr Sven Olaf Friesecke, Hauptstrasse 70, 4411 Seltisberg
     b. Frau Karen Magdeburg-Friesecke, Oberdorfstr. 19, 8322 Madetswil
     c. Herr Hendrik Friesecke, Steinland, 8321 Wildberg
     d. Frau Kerstin Pazmino-Friesecke, Caselia 17-21-01 53, Gloy-Alfaro, Quito/Ecuador
     e. Herr Christian Friesecke, vorverstorben ohne Nachkommen
     f. Herr Manuel Friesecke, Neuhof, 8492 Schalchen
     g. Herr Martin Andreas Friesecke, Neuhof, 8492 Schalchen

4. Frau Irma Frida Im Hof geb. Gsell, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:
   - Herr Ulrich Walther Im Hof, Feldeggstrasse 33, 3098 Köniz
   - Frau Johanna Maria Köllreutter-Im Hof, Amselweg 24, 4153 Reinach
   - Frau Renate Adelheid Altweg-Im Hof, Giornicostr. 217, 4059 Basel

G. Herr Walter Christlieb Gsell, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:
1. Herr Walter Gsell, vorverstorben ohne Nachkommen
2. Herr Willy Gsell, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:
   - Herr Peter Willy Gsell, Randenstrasse 200a, 8200 Schaffhausen
   - Heinrich Walter Gsell, Parkweg 4, 8800 Thalwil
   - Frau Edith Elisabeth Tschumper-Gsell, Chleeackerweg 4, 8634 Hombrechtikon

H. Frau Klara Adolfine Wild geb. Gsell, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:
1. Frau Margarith Dinkelaker-Wild, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:
   - Herr Hans Hubert Dinkelaker, Zeppelinstrasse 18, 7290 Freudenstadt, Deutschland
   - Frau Gretel Seyfert-Dinkelaker, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:
     a. Herr Peter Seyfert, Cidex 44-Bernin, 38190 Brignoud, Frankreich
     b. Herr Josef Seyfert, Vionvillestrasse 12, 1000 Berlin 41, Deutschland
     c. Frau Veronika Kiffner-Seyfert, Rostockstrasse 6, 2400 Lübeck, Deutschland
   - Herr Heinz Dinkelaker, Kurze Strasse 18, 7063 Welzheim, Deutschland

2. Frau Helen Wild, vorverstorben ohne Nachkommen
3. Frau Nelli Hugentobler-Wild, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:
   - Frau Nena Baumann-Hugentobler, Wiese, 9650 Nesslau
   - Herr Tony Hugentobler, Sonnhaldenstrasse 10 A, 9008 St. Gallen
4. Frau Anna Meyer geb. Wild, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:
   - Herr Dr. Hans Jakob Meyer-Fröhlich, Susenbergstr. 147, 8044 Zürich
   - Frau Anna Regula Meyer, Mattstr. 2, 8755 Ennenda
   - Frau Susanna Adele Meyer, Susenbergstrasse 111, 8044 Zürich

I. Herr Karl Otto Gsell, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:
1. Herr Robert Otto Gsell, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:

- Frau Klara Regine Blattner-Gsell, 281 B Muritai Rd., Eastbourne, New Zealand
- Herr Jakob Laurenz Gsell, Meiengasse 56, 4056 Basel
- Herr Hans Otto Gsell, Rheinsprung 20, 4051 Basel

2. Herr Hans Julius Gsell, vorverstorben ohne Nachkommen
3. Herr Karl Emil Gsell, vorverstorben, hinterlässt folgende Nachkommen:
   - Frau Verena Rossetti-Gsell, Via Rusca, 6862 Rancate
   - Herr Hans Georg Gsell, Ackerstr. 43, 8708 Männedorf
   - Frau Johanna Gsell, vorverstorben ohne Nachkommen
   - Herr Carl Gsell, vorverstorben ohne Nachkommen
   - Herr Anton Beat Gsell, Schreinerstr. 60, 8004 Zürich
   - Herr Christoph Otto Gsell, auf dem Stein, 9052 Niederteufen

Erbvertrag

Die Verstorbene hatte am 26. Mai 1945 mit ihrer Schwiegermutter, Frau Emilie Gsell-Kessler, geb. 16.5.1866, von St. Gallen-Stadt und ihrem Ehemann Herrn Robert Gsell-Jeglinsky, geb. 20.12.1889. von St.Gallen-Stadt einen Erbvertrag abgeschlossen. Dieser Erbvertrag wurde den Erben durch den Notar auszugsweise mit Brief vom 8. März 1991 wie folgt eröffnet:

"...

2. Soweit Frau Emilie Gsell, Robert Gsell und Hortense Gsell nicht im Sinne von Ziffer 4 dieses Vertrages über ihren Nachlass anderweitig verfügt haben, so fällt:

   ...

   c) der ganze Nachlass der Frau Hortense Gsell an Robert Gsell, oder, wenn dieser sie nicht überleben sollte, an die Gsellen-Erben.

3. Was die Gsellen-Erben erhalten, ist unter die Kinder der 6 Nachkommen des Röteli-Grossvaters Jakob Laurenz Gsell-Lutz gleichmässig zu verteilen. An die Stelle vorverstorbener Enkel des Röteli-Grossvaters treten ihre Nachkommen nach Stämmen. Sollten einzelne heute noch lebende Enkel des Röteli-Grossvaters ohne Nachkommen gestorben sein, wenn der Erbanfall eintritt, so treten die übrigen Enkel, bzw. die Nachkommen derselben an ihre Stelle.

..."