

**Zeitschrift:** Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mittelland  
**Herausgeber:** Jahrbuch Oberaargau  
**Band:** 48 (2005)  
  
**Artikel:** Rudolf Sägesser aus Thüringen : ein Leben für die Fliegerei  
**Autor:** Sommer, Werner / Grundbacher, Lilly A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1071466>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 14.01.2026

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

# Rudolf Sägesser aus Thörigen

Ein Leben für die Fliegerei

Werner Sommer und Lilly A. Grundbacher

*Es wird heute viel zu sehr vergessen, dass unsere Wurzeln in der Vergangenheit liegen und wir ohne sie nichts wären. Und diese Vergangenheit im Segelflug hast du mitgestaltet!*

Dies schrieb der bekannte Flieger-Buchautor Peter F. Sehlinger auf der Glückwunschkarte zum 91. Geburtstag von Rudolf Sägesser. Am 13. März 1914 war dieser in Zürich geboren worden und verbrachte dort mit seiner zwei Jahre älteren Schwester Dorly eine sorgenfreie Jugend. Oft erzählt er noch von seinen Ferien im Oberaargau. Das Leben auf dem Lande bei seinen Grosseltern in Schwarzhäusern und Aarwangen gefiel ihm. Aber schon als kleiner Knirps schaute und rannte er allen Flugzeugen nach. Wie oft es den Zehnjährigen nach Dübendorf zog, wusste wohl nur sein Trottinett zu erzählen.

## *Lehrjahre und erste Eigenbauten*

Obwohl seine Eltern ihren fliegerfanatischen Sohn weit lieber in einer sicheren Stellung als Lokomotivführer bei den SBB gesehen hätten, begann er eine Lehre als Flugzeugschreiner auf dem Militärflugplatz Dübendorf. Bereits während der Lehrzeit entstanden verschiedene Flugapparate im Eigenbau. Nach Skizzen und Unterlagen meist aus deutschen Zeitschriften wurden sie zuhause im Esszimmer der Eltern zusammengebaut, mit Batist bespannt und mit Wasserglas lackiert. Die ersten Flüge mit dem Hängegleiter dauerten allerdings nur einige Sekunden, und nach der Landung waren die Hosen meistens zerrissen und die Nase geprellt.



Der Jüngling Ruedi Sägger auf einem «geschlossenen» Zögling, mit dem er 1931 seinen Prüfungsflug absolvierte

Ein Nachbau des bekannten «Zögling» und später die Eigenkonstruktion «Lilli» behoben diese Nachteile weitgehend. Die «Lilli» entstand 1934 in Zusammenarbeit mit dem damaligen Kantonsschüler Werner Pfenninger, einem der heute bekanntesten Aerodynamiker in den USA. Mit ihr unternahm Rudolf Sägger den ersten Flug über Winterthur. An dieser Stelle ist zu erwähnen, dass es damals noch keine Fluglehrer gab, die Anfängern mit wohldurchdachter Anleitung und Ratschlägen die Kunst des Fliegens weitergeben konnten. Rudolf Sägger war vom ersten Flug an auf sich selber angewiesen. Bei vielen Flügen konnte man den Segler über Winterthur, dem Uetliberg und später vor allem über dem Belpberg bestaunen.

Mit 19 Jahren schloss Rudolf Sägger seine Lehre ab. Zwei Jahre später erhielt er eine Stelle als Leiter der Firma Wittenbach in Münsingen. Dort baute er diverse Segler, so eine Serie von Grunau Baby. Wiederum zwei Jahre später trat er in die Firma Farner in Grenchen über, wo eine Serie von Bestandteilen für 80 Bucker für die Armee in Auftrag genommen worden war. In der Freizeit reparierte er einen defekten Condor 1, mit dem er viele genussreiche Flüge von Grenchen aus unternahm.

### *Erstmals in die Selbständigkeit*

Eine entscheidende Wendung in Sägers Leben trat 1938 ein, als er in Münsingen eine eigene grosse Werkstatt eröffnete und damit begann, auf eigene Rechnung Flugzeuge zu bauen. Die erste Maschine aus diesem Betrieb war eine Hütter 17, die der Segelfluggruppe Seeland geliefert wurde. Kurz darauf stand eine der ersten Konstruktionen von Werner Pfenninger im Bau. Dieser war inzwischen Assistent an der ETH. Es handelte sich um ein kleines zierliches Segelflugzeug mit 9,6 Meter Spannweite und nur 45 Kilo Leergewicht – das damals leichteste Segelflugzeug der Welt. Der kleinen Abmessungen und des Gewichtes wegen gab ihm Rudolf Sägger den Namen Elfe. Die Maschine hatte als grosse Neuerung einen Doppelflügel über die ganze Spannweite. Dieser konnte im Flug für Langsam- und Schnellflug verstellt werden. Diese Einrichtung bewährt sich sehr gut. Die kleine Elfe wurde im März 1939 im Belpmoos eingeflogen. Zur gleichen Zeit baute Sägger ein Segelflugzeug mit 18 Meter Spannweite, den Rhönadler.

Sägesser auf einem Zögling, bereit zum Start mit Gummiseil 1933



### *Kriegsjahre*

Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges im Jahre 1939 wurde der Privatflugsport verunmöglicht, und entsprechend ging die Arbeit zurück. Trotz vieler Aktivdiensttage in der Fliegerkompagnie 15 baute Sägesser während der Freizeit im Dienst und während dem Urlaub zuhause ein Segelflugzeug vom Typ S 21. Ende 1942 war die Maschine bereit und wurde auf dem Belpmoos mitten im Krieg von ihm eigenhändig eingeflogen.

Bald darauf erhielt er eine Anstellung bei der Firma Isler, Segelflugzeugbau in Wildegg, als Leiter des Betriebes. In dieser Zeit wurden hauptsächlich Reparaturen und Revisionen gemacht.

Dann, im Jahre 1944, entstand eine ganz neue Konstruktion, die Elfe 2, mit einer Spannweite von 11 Metern. Ganz neu in der Geschichte des Segelflugzeugbaus war an diesem Flugzeug eine Vollsichthaube aus Plexiglas, einem in diesen Kriegsjahren im Flugzeugbau eingeführten Material. Beim Einfliegen im November 1944 im Birrfeld stellte Sägesser sogleich die ausgezeichneten Flugeigenschaften dieser Konstruktion fest. Zwischenhinein betätigte er sich auch als Fluglehrer auf verschiedenen Flugplätzen.



In der Rekrutenschule 1934.  
Ruedi (vorne links) mit Kameraden



Karikatur aus dem Militärdienst

Weitere zwei Jahre später nahm er wiederum eine Neukonstruktion in Angriff, den Prototyp WLM 1, eine Entwicklung des Flugzeugingenieurbüros WLM in Luzern. Der grosse Tag des Einfluges war der 21. Juli 1947 auf dem Flugplatz Birrfeld. Erstmals war ein Segelflugzeug geschaffen worden, das auch militärischen Anforderungen hätte gerecht werden können, wurden doch damit sämtliche Kunstflugfiguren inkl. gestossenem Looping und Rollen geflogen, mit einem C 56 im Schlepp auf 500 km/h beschleunigt und Geschwindigkeiten von 560 km/h erreicht. In Zusammenarbeit mit den Pilatus-Werken in Stans baute Sägesser zwei weitere WLM 1, die vom Militär zur Umschulung auf Vampire Strahlflugzeuge gemietet wurden und sich sehr gut bewährten.

Anschliessend an den Bau der WLM 1 wirkte Rudolf Sägesser an der Entwicklung des N-20-Programmes im Windkanal des Flugzeugwerkes Emmen mit. Daraus resultierten zwei Gleiter für militärische Zwecke, der eine als reines Versuchsgleitflugzeug, der andere ausgerüstet mit eigenen Fluga-Triebwerken. Es war eine der ersten erfolgreichen Deltaflügel-Konstruktionen. Sie wies sehr gute Flugeigenschaften auf.

Eine wichtige Stütze fand Rudolf Sägesser in seiner Frau Hilda, geborene

Ruedi vor dem selbst gebauten  
Segelflugzeug «Lilli» in Münsingen

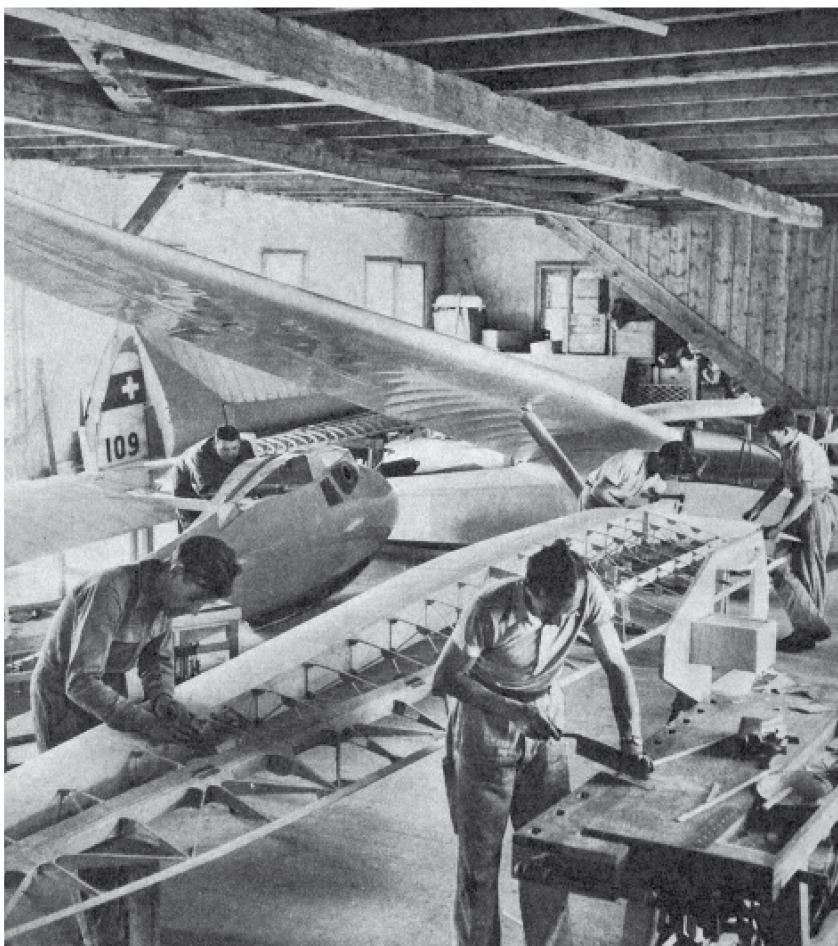


Pfister. Er hatte sie bei einer Theateraufführung in Münsingen kennen gelernt, an der er mitwirkte. Am 1. Februar 1944 heirateten sie. Die Ehe blieb nicht ohne schwere Prüfungen. Der eine Sohn starb mit sieben Jahren an einem Hirntumor, der andere noch nicht vierzigjährig an einer komplizierten Zuckerkrankheit. Hilda war Tochter eines Sattlers. Die Kenntnisse, die sie von dort mitbrachte, wandte sie bis zu ihrem Tod am 20. Mai 1991 auch in der Werkstatt ihres Ehepartners an. Sie trug Wesentliches zu deren Entwicklung bei.

#### *In Wildegg*

1953 konnten sie zusammen die Isler u. Co. Segelflugzeugbau in Wildegg auf den eigenen Namen vollumfänglich übernehmen. Während dieser Zeit waren zwei interessante Aufträge in Arbeit: eine Neukonstruktion des Ingenieurbüros WLM, der WLM 2 mit 18 Meter Spannweite und Wölbklappen über die ganze Flügellänge, sowie der später weltbekannte «fliegende Zahnstocher», die Super Elfe mit 16 Meter Spannweite und einem dreiteiligen Flügel. Wiederum erstmals in der Geschichte des Segelflugzeugbaus wurde bei beiden Maschinen eine ganz neuartige Bauweise angewendet, die so genannte Schalenbauweise. Dabei verzich-

In der Werkstatt von Wildegg werden zwei neue Segelflugzeuge S15K gebaut.



tete man auf Flügelholme und Rippen. An ihre Stelle trat eine tragende, verleimte Schale. In der ganzen Welt erregten diese neuartigen Konstruktionen damals grosses Aufsehen. Delegationen aus vielen Ländern taten ihr grosses Interesse mit persönlichen Besuchen und Empfängen kund. Unter anderen war es auch Professor Rasperl aus USA. Er kam mit einem gerade neu in den Staaten entwickelten Oberflächenmessgerät nach Wildegg. Später äusserte er sich in einer amerikanischen Flugzeitschrift, dem Soaring, des Langen und Breiten über Hildas Apfelkuchen und wunderte sich über die grossen Leistungen in einem solchen Kleinbetrieb.



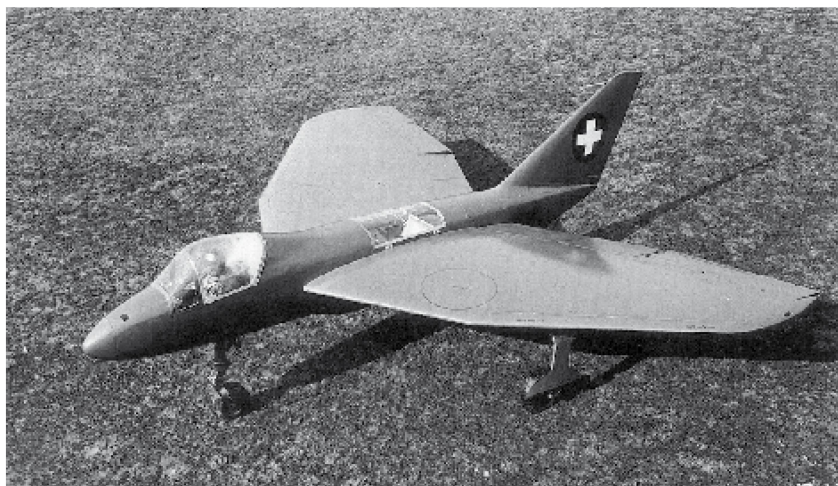
Herzogenbuchsee. Reparatur an einem Ka-6. Sägesser mit Frau Hildi, seiner wesentlichen Mitarbeiterin



### *In Herzogenbuchsee und Thörigen*

Auf dem Flugplatz Erlenmoos in Bleienbach hatte man die Arbeit des erfolgreichen Flugzeugbauers aufmerksam verfolgt. 1954 fuhr eine Delegation der Segelfluggruppe nach Wildegg. Es gelang ihr, Rudolf Sägesser zu überzeugen, in den Oberaargau zu übersiedeln. 1955 wurde der ganze Betrieb nach Herzogenbuchsee verlegt. Dort entstand sogleich ein neuer Prototyp, speziell für Wolkenflugschulung und Akrobatik gedacht. Es war eine Neuentwicklung von Hans Farner: die Dole. In finanzieller Hinsicht ging der Bau von Flugzeug-Prototypen für Rudolf und Hilda Sägesser allerdings nicht auf. Sie waren ihrer Zeit voraus. Das Interesse für Leistungssegelflug war noch nicht gross, weder für Jungfliegerausbildung noch für Flugzeugbeschaffung gab es Subventionen. Deshalb verlegten sie sich auf Reparaturen und Revisionen von Segelflugzeugen und Motorflugzeugzellen. Sie konnten sogar drei Arbeiter beschäftigen. Für viele Segelflieger war «Sägi», wie sie ihn nannten, oft die letzte Rettung. Nach Bruchlandungen reparierte er in Tag- und Nacht-

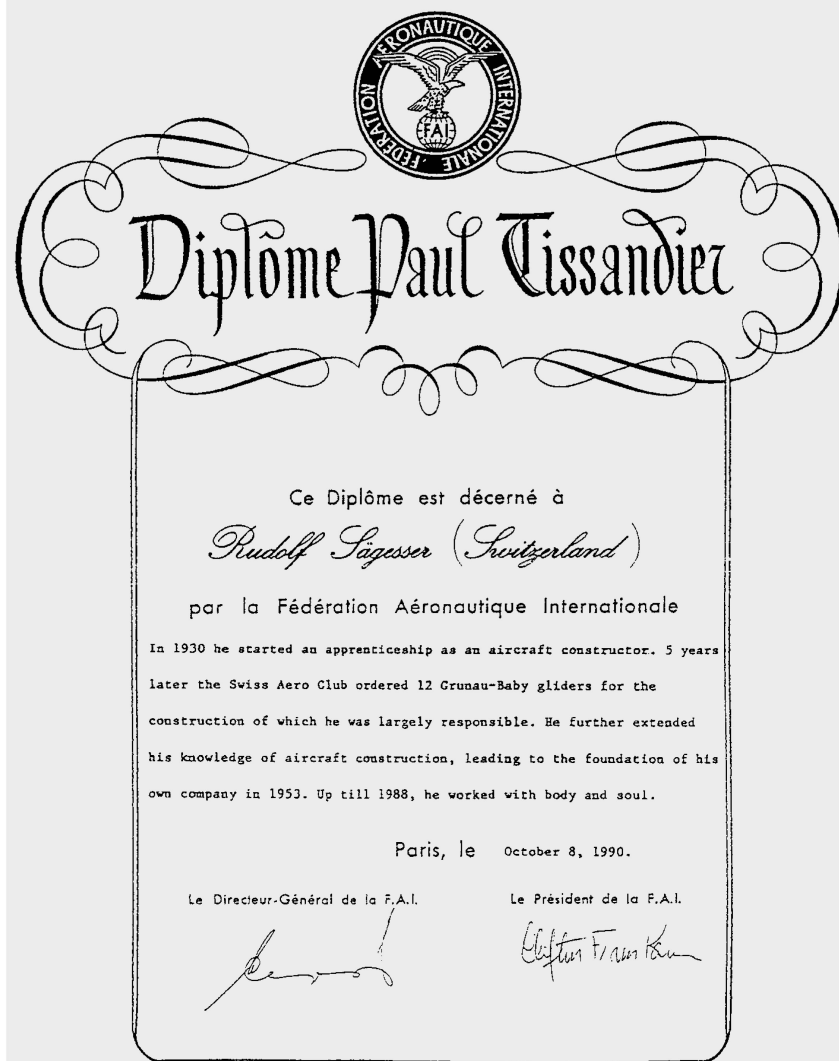
Grossmodell eines N20-Deltaflugzeuges 1948. Dasselbe Flugzeug mit Turbinen befindet sich im Verkehrshaus Luzern.



arbeit die Segler, damit am nächsten Tag wieder geflogen werden konnte. 1962 erhielt Rudolf den Ausweis für Luftfahrzeugkontrolleure und im Oktober 1968 auch die Lizenz für Unterhaltsbetriebe vom Eidgenössischen Luftamt.

Ab 1979 verlegten Rudolf und Hilda Sägesser ihren Flugzeugbau nach Thörigen. Sie führten dort unter anderem Unterhalts- und Reparaturarbeiten für den polnischen Flugzeughersteller PZL aus. Die polnische Botschaft in Bern hatte Wert darauf gelegt, dass Sägessers diese Vertretung für die Schweiz übernehmen. Erwähnenswert ist aus dieser Zeit auch die Restauration der Tiger-Moth HB-UBC. Sägessers haben diesen Doppeldecker total zerlegt, viele Teile ersetzt und im Original-Farbtönen gespritzt. Sohn Kurt erstellte ein 400-seitiges Manual. Die 500 Exemplare, die es davon gab, waren innert kürzester Zeit vergriffen. Dieser herrliche Oldtimer fliegt immer noch. Der Heimatflugplatz ist Ecuwillens, Fribourg.

Die Segelfluggruppe Oberraargau kaufte verschiedene Segelflugzeuge im Rohbau in Deutschland. Obwohl die deutschen Flugzeugbauer als perfekt galten, musste Sägesser diese fertigstellen. Flugzeuge, deren Oberfläche von ihm bearbeitet wurden, blieben Jahre länger in einem einwandfreien Zustand. Das wurde von Segelfliegern geschätzt. Viele Jahre waren er und seine Frau eng mit den Fliegern des Flugplatzes Bleienbach verbunden. Beide wurden Ehrenmitglieder aller vier dort beheimateten



Rudolf Sägesser mit seinem Modell  
«Rumpeltaube» in der Firma  
Max Dätwyler auf dem Flugplatz  
Bleienbach



Sektionen sowie des Aero-Clubs der Schweiz. Die absolute Krönung für Sägessers Arbeit war die Verleihung des Diploms «Paul Tissandier» am 8. Oktober 1990 in Budapest. Rudolf Sägesser erhielt diese Auszeichnung für seine grossen Verdienste um den Segelflugzeugbau sowie seinen selbstlosen Einsatz zugunsten der Luftfahrt und der Segelfliegerei. Das Diplom entspricht etwa einem Oscar im Filmgeschäft.

Noch heute entdeckt man bei einem Rundgang durch Rudolf Sägessers Werkstatt viele Segel- und Motormodelle, die an der Decke hängen. Aber die schönsten und wertvollsten sind im Bürogebäude der Firma Dätwyler auf dem Flugplatz Bleienbach zu bestaunen. In ungezählten Abendstunden und an Wochenenden waren die wunderschönen, originalgetreuen Nachbildungen unter seinen Händen entstanden. Drei Modelleisenbahnanlagen sowie ein Heimkino mit einem 35-/70-Millimeter-Projektor vervollständigen die Sammlung.



Alpenflug zum 90. Geburtstag mit einem Motorsegler, 2004. Walliser Alpen mit Matterhorn (rechts). Zwischenlandung in Genf-Cointrin (unten)



### *Ein Alpenflug zum 90. Geburtstag*

Am 29. März 2004, nach seinem 90. Geburtstag, konnte sich Rudolf Sägesser nochmals einen grossen Wunsch erfüllen. Er erhielt einen Flug mit einem Motorsegler zu den Viertausendern der Alpen geschenkt. Vom Belpmoos führte die Flugroute über das Tessin, den Simplon, vorbei am Matterhorn und dem Mont-Blanc nach Genf. Nach einem Zwischenhalt flog ihn der Pilot dem Jura und dem Neuenburgersee entlang zurück aufs Belpmoos. Er war übergelukkig, überstand er doch auch eine Flughöhe von 5000 m ü. M. absolut ohne gesundheitliche Probleme.