

Zeitschrift: Oltner Neujahrsblätter

Herausgeber: Akademia Olten

Band: 50 (1992)

Artikel: Segelflieger über der Stadt

Autor: Hilbrand, Christian

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-659605>

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](#)

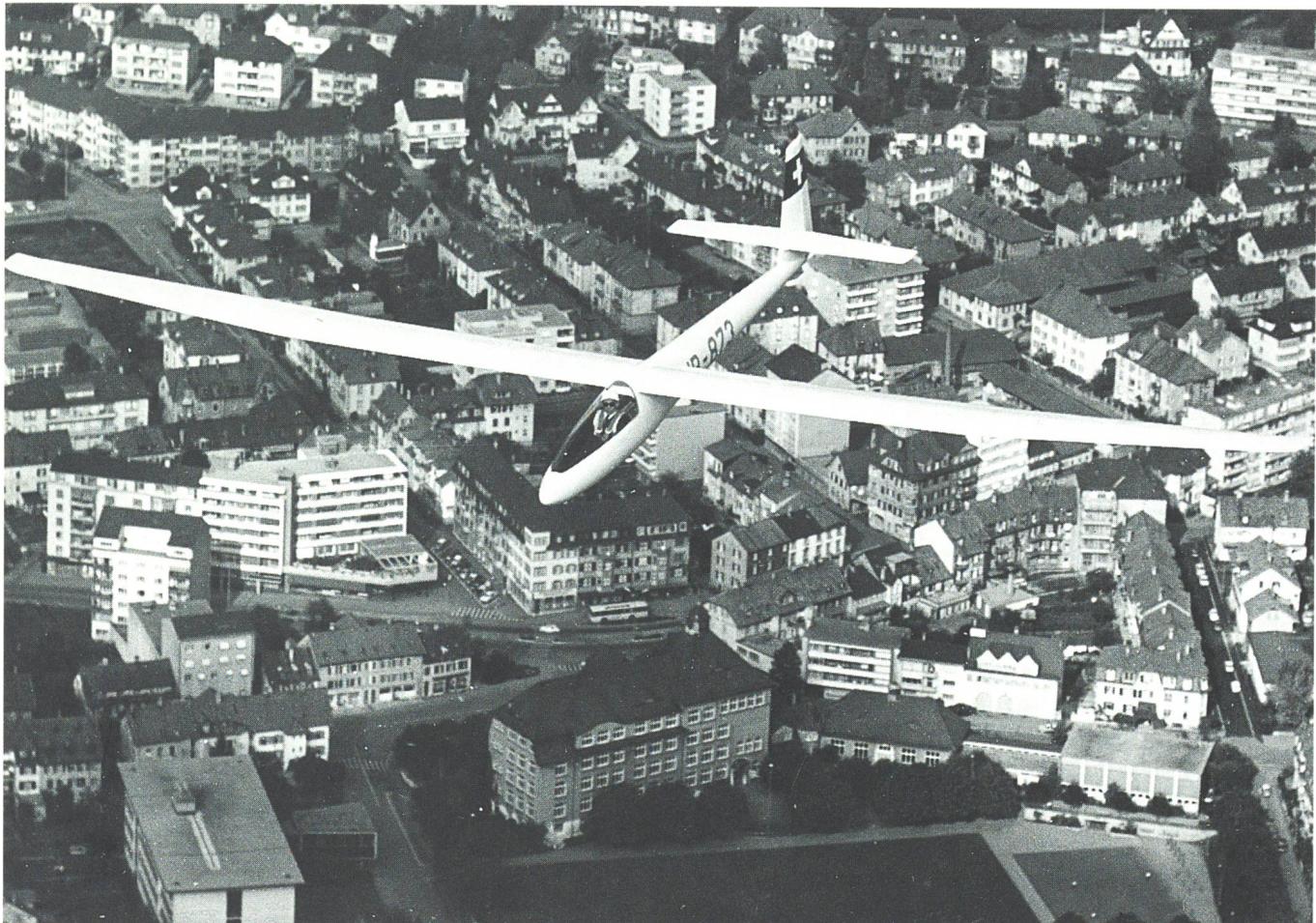
Terms of use

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: 13.01.2026

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

Segelflieger über der Stadt



Wer heute durch die Stadt fährt und zum Himmel blickt, hat gute Chancen, gleich mehrere der eleganten, faszinierenden Flugzeuge zu sehen. Er tut diesen Blick meist zufällig, denn zu hören sind die lautlosen Segelflugzeuge nicht. Und da ein Flugplatz weit und breit nicht zu sehen ist, mag er sich über deren Herkunft wundern.

Das Flugfeld nämlich liegt, dem Blick der Öffentlichkeit entrückt, westlich der Stadt im leicht höher gelegenen Gheid. Dort besitzt Olten seit 1921 einen Flugplatz, auf dem es aber den Motorflug im Oktober 1978 «wegen Eingliederung in die Grundwasserzone» verbot und die Verträge mit den übrigen Grundeigentümern und Pächtern vorzeitig kündigte. Die Segelfluggruppe Olten konnte dann in separaten Ver-

handlungen neue Verträge erwirken und suchte daraufhin, zum Glück erfolgreich, um die Bewilligung für einen Windenstartbetrieb nach. Die Motorflieger mussten mit ihren Flugzeugen nach Grenchen ausweichen.

Schweizer Flugpioniere

Ganz andere Zeiten herrschten dagegen in den Zwanziger Jahren. Eben erst ging der älteste Traum der Menschheit, fliegen zu können wie ein Vogel, in Erfüllung. Aber auf den Ersten Weltkrieg folgten Krisenjahre und Arbeitslosigkeit, und so trainierten im Gheid nur Schweizer Militärpiloten wenige Male im Jahr sogenannte «Ausserlandungen». Noch kam die Initiative der beiden Oltner Bürger Max

△ Oft sind über der Stadt Olten gleich mehrere lautlose Segelflugzeuge zu sehen. Im Bild eine Elfe S-3 mit Erwin Lehmann im Cockpit.

Cartier und Eugen Dietschi für eine fliegerische Zukunft ihrer Heimatstadt zu früh.

Aber anfangs der dreissiger Jahre fanden sich dennoch einige enthuasiastische Wildwasserfahrer zusammen, die davon träumten, auch die Lüfte motorlos zu erobern. Sie dachten zunächst kaum an den verschwiegenen Flugplatz im Gheid. Im Januar 1932 gründeten sie – unter ihnen waren schon damals zwei Frauen – die «Segelfluggruppe Mittelland» und erstanden ein Schulflugzeug, das sie in den

Baracken der Gewerbeschulen im Bifang wieder flugtüchtig machten. Am 1. Mai transportierten sie das zerlegte Flugzeug mit der Nummer 66 auf den Engelberg, setzten es dort zusammen – und Fluglehrer Jörg Häfeli startete am Gummiseil zum ersten Segelflug in Olten.

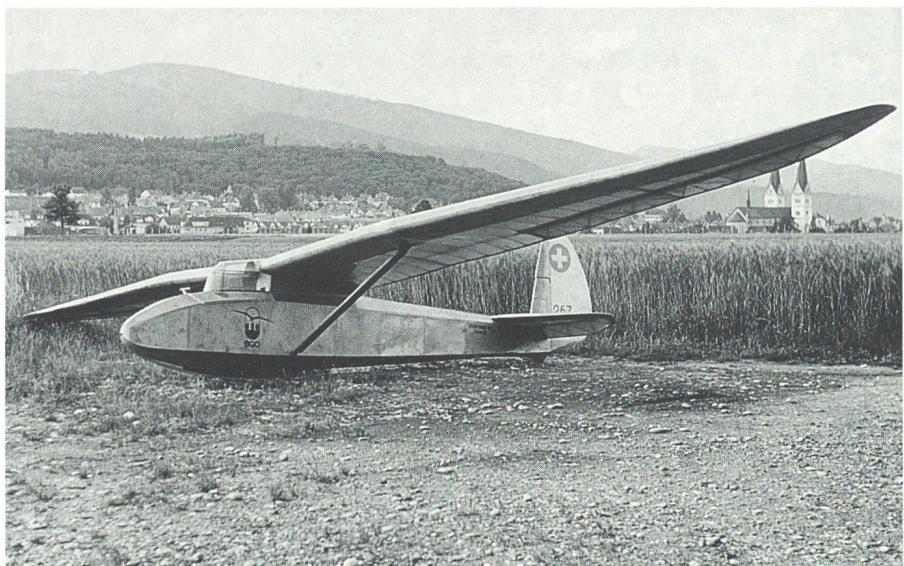
Höhepunkte und Rückschläge

Jetzt arbeiteten die Oltner Segelflieger immer emsiger: zu ihrem ersten «Gwaagg» erwarben sie schon bald zwei weitere Schulflugzeuge, die sie auf die Namen «Karpf» und «Lostorf» tauften. Und sie konnten die bekannten Segelflugzeugkonstrukteure Jakob Spalinger und Willy Farner für ihren ersten und einzigen Flugtag gewinnen. Er wurde zum Höhepunkt der jungen Gruppe, kamen doch über 5000 Zuschauer zu dem «Spektakel» auf dem Engelberg, zu Fuss natürlich. Der angestrebte finanzielle Erfolg allerdings blieb aus.

Im Winter gelang es der Gruppe, den vorhandenen und sozusagen ungeeigneten Oltner Flugplatz samt Hangar zu «erschliessen». Jetzt wurde der Flugbetrieb in die Ebene verlegt, die Flugzeuge mit Schleppklinken ausgerüstet, und in Fronarbeit entstand eine Seilwinde. Jetzt dauerten auch die Flüge länger als dreissig Sekunden, was die ersten Brevets ermöglichte. Im Sommer wurden die beiden Fluglehrer zum «Schweizerischen Segelfluglehrerkurs» nach Altenrhein und Spreitenbach aufgeboten. Er brachte

► Die S15-K des Segelflugzeugkonstrukteurs Jakob Spalinger mit dem Emblem der Segelfluggruppe Olten vor bekanntem Hintergrund

► Fritz Glur mit dem flugbegeisterten Kunstmaler Carl Steiger aus Schaffhausen kurz vor dem Start zu einem Passagierflug



der jungen Gruppe den ersten schweren Rückschlag: beim erfolglosen Versuch, sein Flugzeug vom Windenschleppseil zu lösen, verunglückte Jörg Häfeli tödlich.

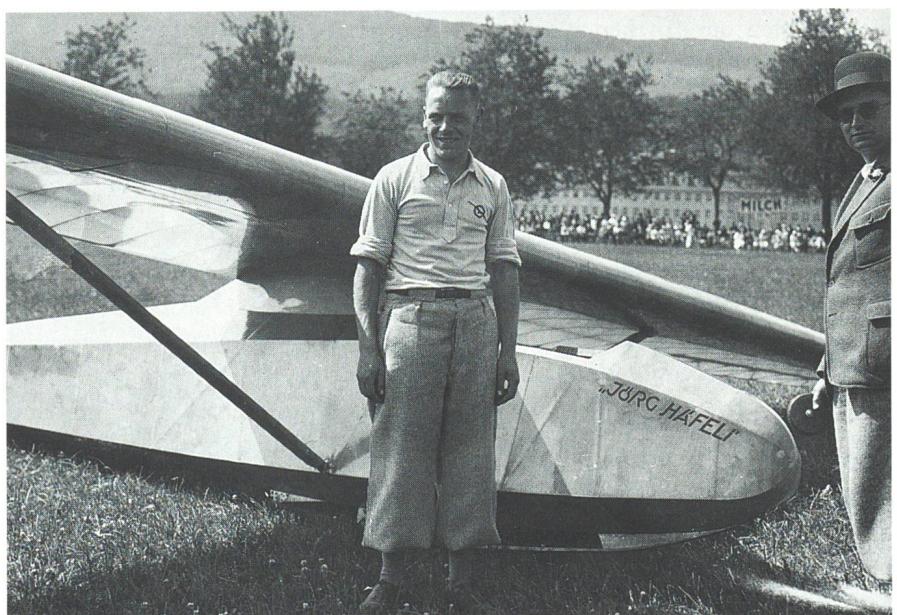
Dieser erste tödliche Segelflugunfall in der Schweiz lähmte alle weiteren Aktivitäten der «Segelflieger Mittelland». Obwohl einige Unentwegte im darauf folgenden Winter noch eine der damals modernen S-15B nach Plänen von Spalinger bauten und im Januar auf der Froburg auf den Namen Jörg Häfeli tauften, zerfiel die Gruppe und wurde im Frühjahr 1934 liquidiert. Aber als Phönix aus der Asche erhob sich noch im gleichen Jahr die von den letzten Entschlossenen zusammen mit weiteren Interessenten gegründete Segelfluggruppe Olten. Die Metapher trifft für einmal mindestens teilweise zu: nun lebte der Flugbetrieb erst recht auf, wurden Flugtage durchgeführt, und aus der neugebildeten Jugendgruppe gingen schliesslich etliche Militär- und Verkehrspiloten hervor.

Mekka für den Segelflug

1936 wurde der letztes Jahr verstorbene Hermann Rütschi Obmann. Er förderte vor allem den Leistungssegelflug, denn mittlerweile war die äus-

▷ In den Anfängen des Segelflugs gab es noch keine Schulflugzeuge. So hatte der Schüler nach Anweisung des Fluglehrers auf dem sogenannten Zögling allein zunächst kurze, dann immer längere Hüpfen am Windenseil zu fliegen.

▷ Jörg Häfeli, Fluglehrer bei der damaligen «Segelfluggruppe Mittelland», verunglückte im Sommer 1933 beim erfolglosen Versuch, sein Flugzeug vom Windenseil zu lösen. Es war der erste tödliche Segelflugunfall in der Schweiz und führte bald zur Liquidation der noch jungen Gruppe.



serst günstige meteorologische Lage von Olten bekannt geworden. Schon im Januar hatte Fritz Glur die später berühmt gewordene Born-Bise entdeckt und zu Stundenflügen genutzt. Diese wurden immer länger und gipfelten im August in einem ersten, vielbeachteten Dauerrekord über 16 Stunden und 10 Minuten. Im Frühjahr 1938 flog er gar 28 Stunden und 6 Minuten am Born. Dieser Rekord steht heute noch, doch werden Dauerflüge aus Gründen der Flugsicherheit inzwischen nicht mehr anerkannt. Olten wurde zum Mekka für zahlreiche Segelflieger aus anderen Gruppen: schon fürs dritte Silber-C der Schweiz wurden alle Leistungen vom Gheid aus erflogen. Das war mit einem Schlag zu Ende, als der Zweite Weltkrieg ausbrach und sämtliche zivilen Flüge verboten wurden. Zu diesem Zeitpunkt waren die Oltner, gemessen an den Flugleistungen, die zweitgrösste Segelfluggruppe der Schweiz.

Wer nicht fliegt, wird überflügelt

Dieses Schlagwort bewirkte, dass Mitte 1940 auf einigen Plätzen wieder Schulflüge erlaubt wurden. 1941 kam auch das Flugfeld Olten-Gheid dazu. Die meisten grenznahen Gruppen wurden ins Mittelland verwiesen, die Basler nach Olten. Noch einmal blühte der Segelflug auf, wenngleich unter erschwerten Bedingungen: weil das Benzin rationiert war, setzten die Basler eine acethylenbetriebene Seilwinde ein, und für die wiederaufgenommen Starts am Gummiseil wurden die Flugzeuge zerlegt und von zwei Pferdestärken auf die Frobburg gezogen. Wer von den Piloten, trotz der besseren Leistung der Flugzeuge, das heimatliche Gheid nicht erreichte, landete eben im Trimbacherfeld, wo damals noch genügend Land zur Verfügung stand. Das Kriegsende kam dann zunächst den Motorfliegern zugute. Dank den

Piper-Flugzeugen aus amerikanischen Armeebeständen wurde jetzt auch das Motorfliegen erschwinglich. Flugzeugpark und Startzahlen im Gheid nahmen stark zu – aber auch die Schwierigkeiten aller Art: der Flugplatz wurde, da auf bestem Kies gelegen, von der Stadtseite stückweise um 150 Meter abgetragen, ein Silobau der Zementfabrik Hunziker führte 1968 zur Sperrung des Flugplatzes für auswärtige Piloten, und Lärmgegner meldeten sich immer lautstärker zu Wort. Sie erreichten schmerzliche zeitliche Einschränkungen des Flugbetriebs, trotz freiwilliger Limitierung von Flugvolten und Tourenzahlen, und schliesslich die Einstellung des Motorflugs und Flugzeugschlepps, aber nicht wegen Fluglärm, sondern wegen «Eingliederung des Flugplatzes in die Grundwasserzone».

Fliegen mit Sonnenenergie

Immer wieder hören Segelflieger Fragen wie die nach dem «abgestellten Wind» oder nach dem Grund einer «Notlandung». Aber Segelfliegen ist nicht einfach Fliegen ohne Motor. Der Pilot nutzt nämlich die Sonnenenergie, indem er nach dem Start an der Winde oder im Flugzeugschlepp seine Höhe (potentielle Energie) in Geschwindigkeit (kinetische Energie) umsetzt. Erst wenn sein Flugweg durch Luftmassen führt, die schneller steigen als das Segelflugzeug sinkt, wird der Gleitflug zum Segelflug. Nun kreist der Pilot in diesem Aufwind und gewinnt so an Höhe. Solche Aufwinde entstehen durch die Sonneneinstrahlung auf Asphaltflächen, Städte und abgeerntete Felder, die ihrerseits Wärme auf die darüberliegende Luft übertragen. Steigen diese thermischen Aufwinde genug hoch, bilden sich Quellwolken, die sogenannten Cumuli. Aufwinde können aber auch, wie am Born oder am Jura, entlang von Berghängen entstehen, wenn starker, konstanter Wind dagegen weht.

Sport, Wissenschaft und Charakterschulung

Rund um den Erdball weiss man heute um den besonderen Wert des Segelflugs als Sport, frei von Doping und Professional-Problemen. Er gilt zwar als anspruchsvoller, aber nicht als elitärer Sport. Verschiedene meteorologische Zusammenhänge sind von Segelfliegern entdeckt worden. Neue Materialien im Flugzeugbau und neue aerodynamische Techniken werden oft zuerst im Segelflug erprobt.

Aber Segelfliegen ist noch mehr als sinnvoller Sport und Wegbereiter umweltfreundlicher Technik. Segelfliegen ist eine Herausforderung an die Persönlichkeit, setzt Idealismus, Konzentrationsfähigkeit und ein gesundes Mass an Selbstvertrauen voraus. Intensiver als jeder andere Pilot hat sich der Segelflieger stets mit der Natur auseinanderzusetzen. Durch geschicktes Kombinieren von aerodynamischen, topografischen und meteorologischen Erkenntnissen findet er die unsichtbaren Aufwinde und hält sich mit ihrer Hilfe stundenlang in der Luft. Nicht zuletzt hat Segelfliegen auch einen hohen Erziehungswert, und von der Jugendbetreuung bei der Ausbildung junger Segelflieger durch die Fluglehrer profitiert gerade unsere heutige Gesellschaft besonders.

In der Rolle des Sündenbocks?

Wie keine andere Sportart ist der Luftsport heute in die Schusslinie von Gruppen geraten, die nach eigenem Bekunden «jede Art des Fliegens für schädlich» halten. In ihren Augen sind die Segelflieger ein exklusiver, vermögender Klub. Das ist ein Vorurteil. Zwar sind Segelflugzeuge nicht billig; sie werden aber meist von der Gruppe angeschafft und ihren Mitgliedern zur Verfügung gestellt. Und es ist auch heute noch das Ziel des Segelflugs, mit bescheidenem Aufwand maximale

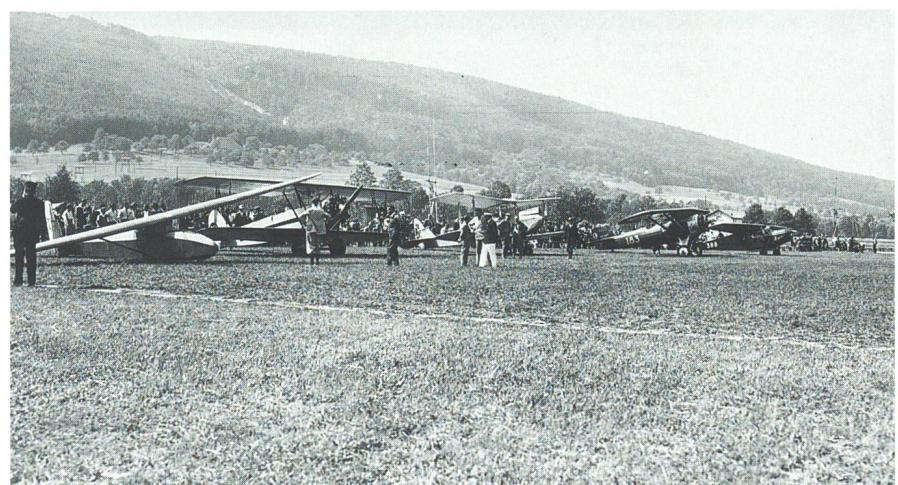
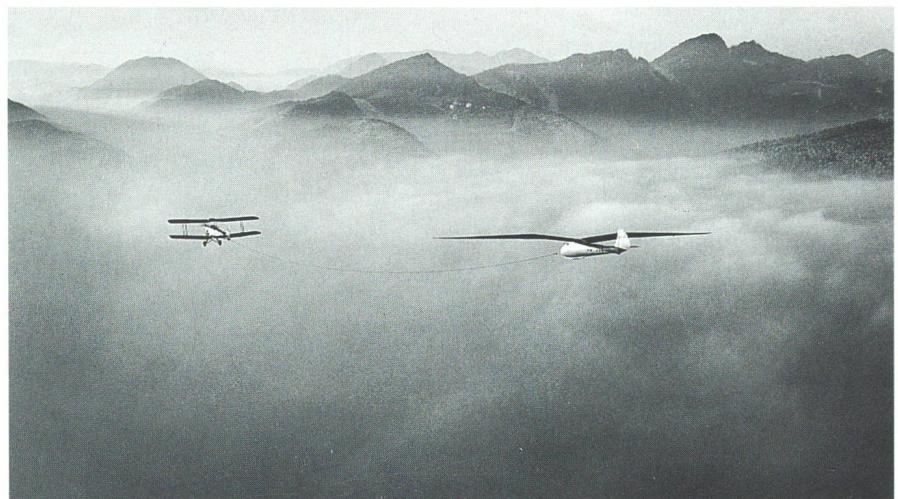
fliegerische Leistungen zu erbringen. Ein Blick auf die Mitgliederstruktur der Segelfluggruppe Olten zeigt, dass heute Frauen und Männer aller Schichten, Altersgruppen und Berufe segelfliegen und dass das auch für Jugendliche noch durchaus erschwinglich ist.

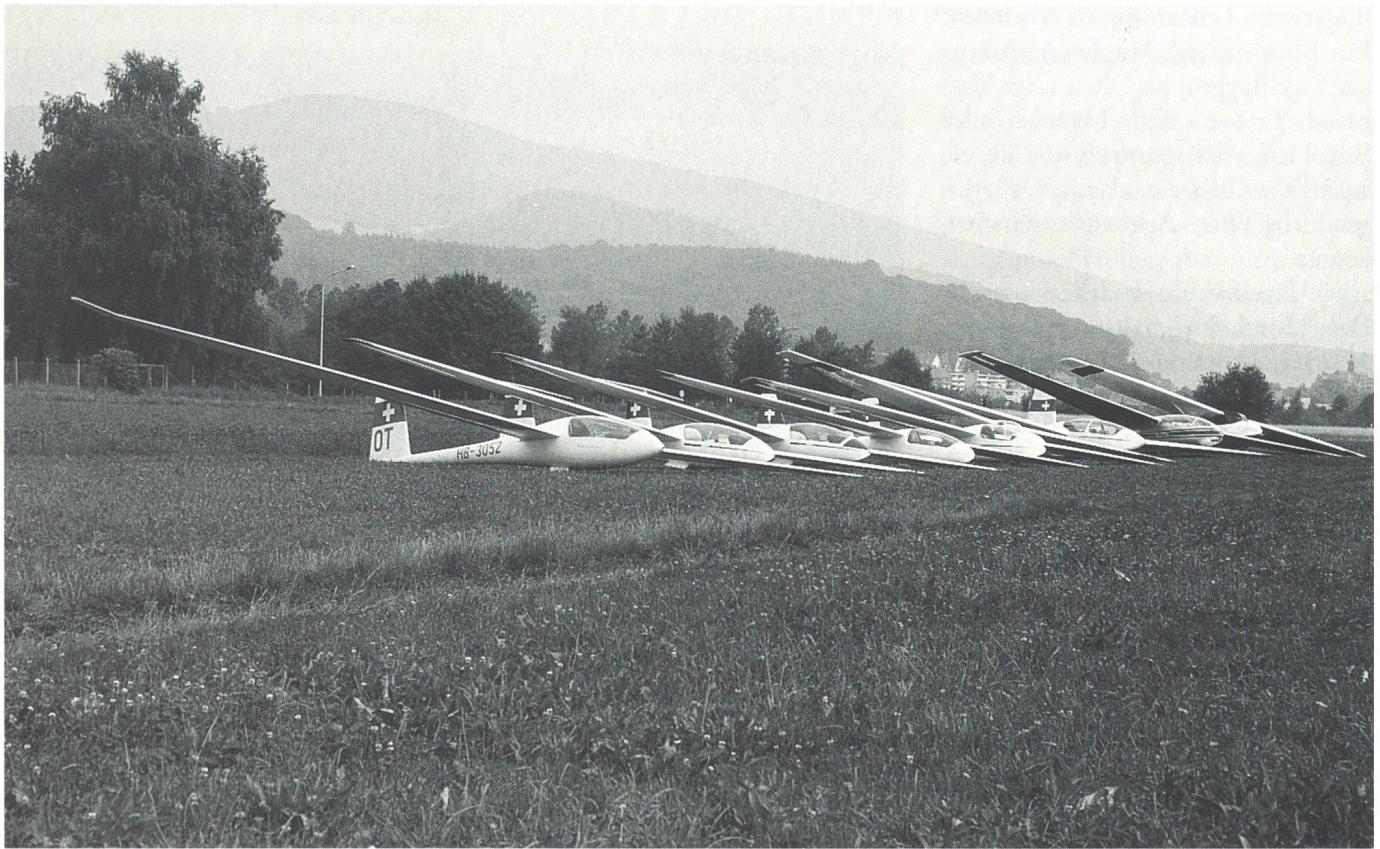
Aber Segelfliegen ist arbeitsintensiv. Das Montieren der Flugzeuge am Morgen, das Starten und Zurückholen während des Tages und das Demontieren am Abend verlangen Ausdauer. Ein Pilot kann mit seinem Segelflugzeug allein nicht starten, er ist auf die Mitarbeit seiner Kameraden angewiesen. Auch das gemeinsame Benützen der Flugzeuge fördert die Kameradschaft. Während des Winters werden Flugzeugpark, Geräte und Gebäude von den Gruppenmitgliedern ohne einen Rappen an Steuergeldern gewartet. Die Segelfluggruppe Olten zählt darum auf Toleranz, Gesprächsbereitschaft und Fairness, auch seitens ihrer Gegner. In einem Land, in dem der

▷ *Im Flugzeugschlepp vor den Hügelzügen des Solothurner Juras. Das von Fritz Glur im Eigenbau erstellte S22 (HB-366) wird von einer DH82 Tiger-Moth gezogen.*

▷ *1936 war die Segelfluggruppe Olten, gemessen an den Flugleistungen, die zweitgrösste Segelfluggruppe der Schweiz. Ihr damaliger Obmann Hermann Rütschi förderte vor allem den Leistungsflog, der in ersten Dauerrekorden gipfelte und viele Segelflieger aus anderen Gruppen anzog. Der Flugtag im gleichen Jahr vermochte zahlreiche Schaulustige anzuziehen.*

▷ *Im Zweiten Weltkrieg, als das Benzin rationiert war, wichen die Oltner Segelflieger nochmals auf die Gummi-seilstarts von der Froburg aus: vorne die S22 von Fritz Glur, hinten die S15-K (HH-267) der SG Olten.*





Sport eine Schlüsselrolle spielt, in dem die Medien ihre besten Sendezeiten der Sportreportage widmen und in dem für Sportstadien und Sportanlässe Millionenbeträge ausgegeben werden, soll auch der Segelflug seinen Platz haben.

Wechselvolle Geschichte

- 1919 Erstes Flugmeeting in Olten
- 1921 Erstes Flugmeeting im Gheid
- 1927–30 Ausbau des Flugplatzes für Militärvliegatik
- 1932 Gründung der «Segelflieger Mittelland». Flugbetrieb mit Gummiseil auf Engelberg und Brunnersberg
- 1933 Schulung mit Seilwinde auf dem Gheid
- 1934 Liquidation der «Segelflieger Mittelland» und Gründung der Segelfluggruppe Olten

- 1934–39 Schleppbetrieb im Gheid. Erste Leistungsflüge
- 1939 Kriegsausbruch, totales Motorflugverbot
- 1939–45 Gummiseilstarts auf der Froburg
- 1956 Gründung der Motorfluggruppe Olten
- 1966–68 Erste grössere Probleme
 - Der Flugplatz wird um 150 m gekürzt
 - Silobau Hunziker führt zur Sperre für fremde Piloten
 - Zeitliche Einschränkungen des Flugbetriebs
- 1978 Motorflugverbot auf dem Gheid. Motorflieger dislozieren nach Grenchen
- 1979–91 Segelflieger reaktivieren Windenflugbetrieb. Erschwerete Bedingungen für Leistungsflüge

▷ Die Segelflugzeuge der Segelfluggruppe Olten heute: zuvorderst das «Flaggschiff» der Gruppe, ein Ventus mit 17,6 Metern Spannweite und varialem Flügelprofil.

▷ Das Flugfeld Olten-Gheid aus der Luft von Westen um 1965

▷ Das Flugfeld Olten-Gheid aus der Luft von Osten. Noch steht der alte Hangar auf der Südseite der Piste, doch sind seine Tage gezählt. Heute verläuft der Rand der Kiesgrube etwa auf der Höhe der aufgestellten Segelflugzeuge.

