Zeitschrift: Oltner Neujahrsblätter
Herausgeber: Akademia Olten
Band: 56 (1998)

Artikel: Vom Obergösger Flugtier zum Düsenkampfflugzeug
Autor: Brunner, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-659142

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: 09.12.2025

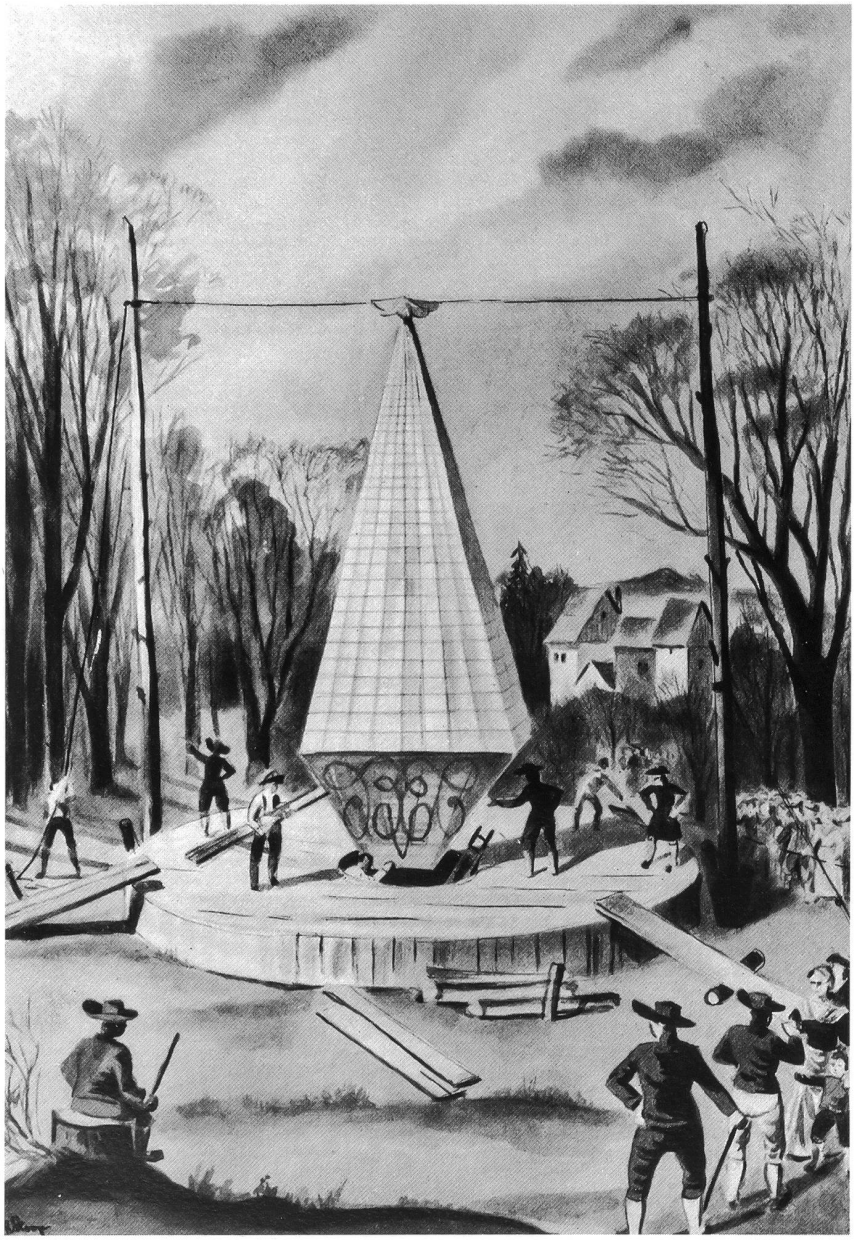
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Hans Brunner

Vom Obergösger Flugtier zum Düsenkampfflugzeug

Aus der Region Olten und der Stadt selber sind immer wieder Pioniere aus allen Sparten des Flugwesens hervorgegangen; aber nicht alle Bemühungen führten zu einem glücklichen Abschluss. So heisst es 1894 in der Zeitung, dass «der in vielen Künsten wohl-erfahrene alte Sigrist von Obergösgen seine Versuche, eine Flugmaschine zu konstruieren, aufgeben musste, weil er zur Überzeugung gelangte, dass dieses ‹Tier› allzu schwer sei».

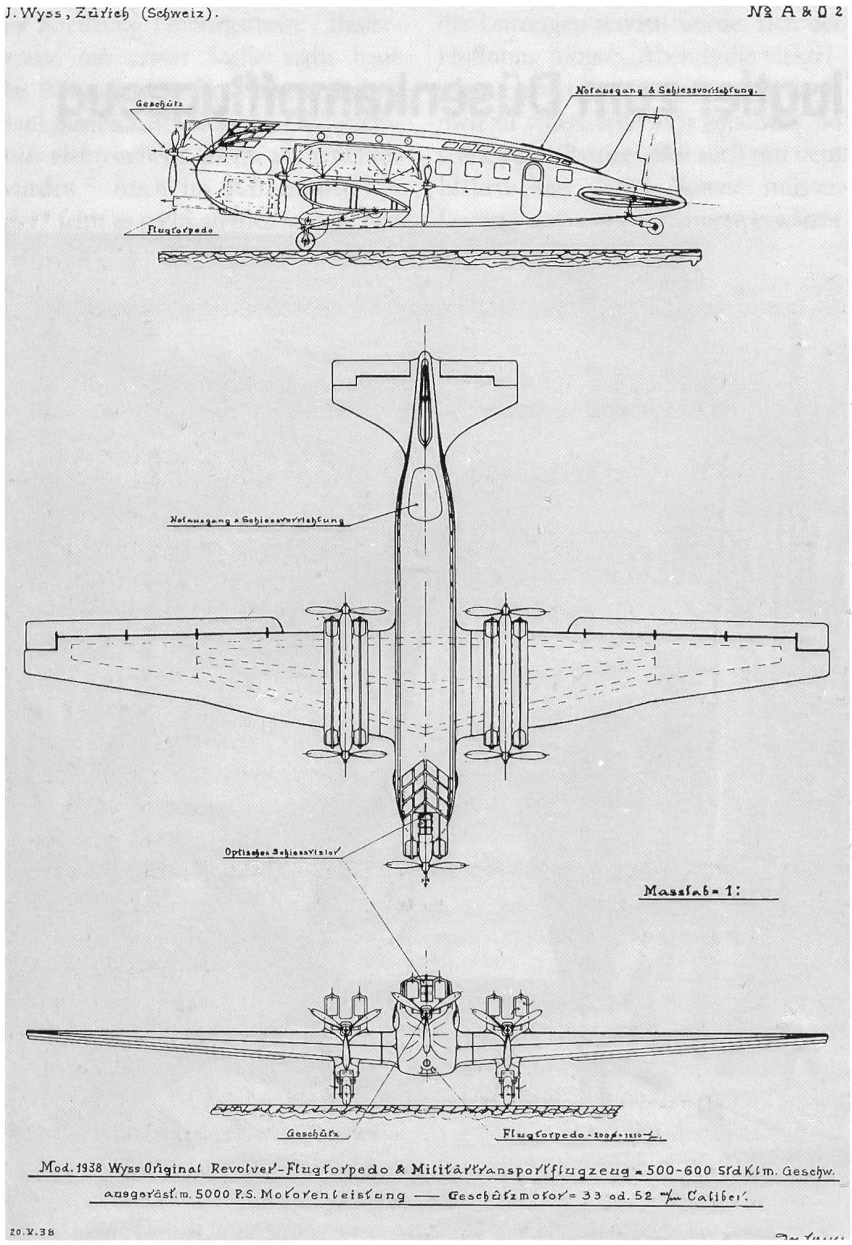
Kein Glück hatte auch Josef Wyss, der 1904 im Industriequartier die «Schweizerische Automobilfabrik Berna» gründete. Aus finanziellen und gewerkschaftlichen Gründen musste er seine Firma nach drei Jahren Mitarbeitern übergeben, deren unlautere Machenschaften er nicht rechtzeitig durchschaute. Danach war er in Ägypten und in Deutschland bei den Bayerischen Motorwerken tätig. Schon vor dem Ersten Weltkrieg entwickelte er einen Flugmotor für kleinere Flugzeuge, doch interessierte sich in Deutschland, das berauscht war von seinem Zeppelinluftschiff, niemand für ein kleines, bewegliches Flugzeug. Auch in der Schweiz, in die er 1930 zurückkehrte, zeigte niemand Interesse an seinen Studien über die Flugeigenschaften seiner im Detail gezeichneten Flugmotoren und Flugzeuge.



Ballonaufstieg durch Urs Jakob Tschan, 1784

Die Auffahrt zu Solothurn

Mehr Erfolg schien zwei Jahre nach den ersten Versuchen der Gebrüder Montgolfier der aus Balsthal stammende und am Kollegium in Solothurn als geistlicher Professor wirkende Mathematiklehrer Urs Jakob Tschan mit seinem von ihm entworfenen und durch seinen Bruder Anton konstruierten Ballon gehabt zu haben. Ihnen gelang nämlich am 12. Februar 1784 der erste erfolgreiche Aufstieg eines Heissluftballons in der Schweiz. Die «Luftmaschine» stieg im Beisein von etwa 1000 Personen von den «Mutten» auf, erreichte eine Höhe zwischen 2000 und 3000 Metern, überquerte mehrmals die Stadt und landete nach Dreiviertelstunden beim Wallierhof in Riedholz. Das Ereignis am Fasnachtssonntag, dem *«die Ehrengesandten von Glarus, Appenzell und St. Gallen, welche beim französischen Ambassador geschäftlich zu tun hatten»*, beiwohnten, ging unter dem Namen «die Auffahrt zu Solothurn» in die Geschichtsliteratur ein.



Flugzeugentwurf von Joseph Wyss, 1938

In allen Städten versuchte man nun, Ballone steigen zu lassen, so auch im gleichen Jahr in Olten. Der Gösger Landvogt Roggenstil meldete am 25. Mai 1784 an den Rat nach Solothurn: *«Es sei ihm sicherlich einberichtet worden, dass der gestern Montag zu Olten sich erhobene Luftballon im Dorf Kienberg nahe zwischen zwei Strohhäusern hinuntergefallen sei, allda ein Gartenhag und einen jungen Obstbaum gähling angezündet und verbrannt habe und folgsam die grösste Gefahr einer leidigen Feuersbrunst erregte.»* Das Feuer konnte rechtzeitig gelöscht werden. Zwei Sachen sind bei diesem Flug bemerkenswert. Einmal ist die grössere Flugweite zu beachten, die entweder durch gute Windverhältnisse oder eine bessere Konstruktion innerhalb von vier Monaten erreicht werden konnte. Zum andern war dieser Flug Anlass zu einem allgemeinen Verbot, das die Regierung am 26. Mai 1784 erliess und verfügte, «dass bei fünfzig Pfund Busse kein Luftballon mehr in unsern Landen in die Luft geschickt werden» darf. Wie sich Urs Jakob Tschan mit diesem «Berufsverbot» abfinden konnte, geht aus den Akten nicht hervor. Sicher aber ist, dass er von 1817 bis zu seinem Tode 1824 Stiftspropst zu Schönenwerd war und somit auch für die Region Olten als Pionier gelten darf.

Der erste Flugtag in Olten

Diese Pionierleistungen sind heute kaum mehr bekannt, ganz im Gegensatz zu den Leistungen, die Männer mit den ersten Motorflugzeugen an den vielbesuchten Flugtagen in Olten erbracht hatten. Gerademal zehn Jahre, nachdem 1903 den amerikanischen Brüdern Orville und Wilbur Wright der erste Flug mit einem motorgetriebenen Flugzeug gelang, der 12 Sekunden dauerte und 25 Meter weit führte, also weniger weit als heute ein Verkehrsflugzeug in der Länge misst, sollte in Olten am 4. und 5. Mai 1913 der erste Flugtag stattfinden. Die hiesige Offiziersgesellschaft organisierte die Veranstaltung zugunsten der Militäraviatik. Verpflichtet wurde der erst 23jährige Dübendorfer Fluglehrer Ernst Rech. Dieser in Langenthal aufgewachsene Pilot kannte die Region Olten und hatte sie mehrmals überflogen. Am 26. November 1912 musste er auf einem seiner «Fernflüge» in Winznau notlanden, nachdem er schon in Rupperswil wegen eines Motorendefektes unfreiwillig zu einer Landung gezwungen wurde.

Rech wollte seine Maschine rechtzeitig nach Olten bringen, und so stieg er am 3. Mai 1913 in Dübendorf auf, kam in eine Windböe und stürzte wenige Meter ausserhalb des Flugfeldes aus einer Höhe von 200 Metern ab und fand dabei den Tod.

Dennoch sollte der Oltner Flugtag stattfinden. Oskar Bider, der in die Lücke gesprungen war, konnte aber wegen der schlechten Witterung nicht fliegen.

Mit Oskar Bider ist ein Name gefallen, der über Jahrzehnte zum Idol der jungen Schweizer wurde, der den in der Hardegg in Olten aufgewachsenen Max Cartier zum Piloten ausbildete und förderte. Cartier wurde Leiter des

Berner Flugplatzes Kirchlindach, Einflieger der eidgenössischen Konstruktionswerkstätte Thun, wo er die Möglichkeit bekam, seinen langgehegten Wunsch, einen Schweizer Höhenrekord mit einer Flughöhe von 9000 Metern, zu verwirklichen.

René Künzli, erfolgreicher Militärpilot

Cartier war es, der in vielen jungen Oltnern den Wunsch wach werden liess, Pilot zu werden. Zu ihnen zählt auch Dr. René Künzli, der auf eine erfolgreiche militärische Pilotenlaufbahn zurückblicken kann. 1942 trat der 21jährige Student der Zahnmedizin in die Fliegerrekrutenschule in Payerne ein, wurde ein Jahr später als Offizier und Pilot brevetiert und stand bis zum Kriegsende im Einsatz für den Neutralitätsschutz. Seine Flüge absolvierte er hauptsächlich mit der «Messerschmitt», der «Morane» und der «Bücker». 1950 wurde er mit weitern 12 Piloten vom Waffenchef der Flieger- und Flabtruppen für die Umschulung auf den Düsenjäger Vampire aufgeboten. Dieser Umschulung kommt deshalb etwas Pionierhaftes zu, weil es damals noch keine Schulflugzeuge gab: jeder dieser Milizpiloten hatte auf dem Dübendorfer Flugplatz seine Flugkenntnisse, seine «Übungen im Vollgasgeben und Gaszurücknehmen», das «Rollen um den Platz herum», die «Blindstarts» allein zu machen. Die Landungen wurden auf Segelflugzeugen geübt, weil man vom Pilotensitz den gleichen Sichtwinkel wie beim Vampire hatte. Nach dieser Schulung erfolgte dann am 12. April 1950 der erste Start, und zwar auf der Startpiste in Kloten, weil diejenige von Dübendorf zu kurz war. Ganz auf sich gestellt, nur mit Funkverbindung nach Dübendorf, flog Oberleutnant

Oben: Lt René Künzli in der Fliegerschule
Unten: eine Flugaufnahme, die Oblt René Künzli aus einer Vampire 1950 aufgenommen hat

René Künzli zwanzig Minuten über die Schweiz und landete ohne Schwierigkeiten.

Sondereinsätze

Die Piloten der Fliegerstaffel 7, die nach den Mitgliedern des Überwachungsgeschwaders zuerst auf diesen Flugzeugtyp umgeschult wurden, kamen immer wieder zu Sondereinsätzen. Eindrücklich war für sie die Schiessdemonstration in Payerne anlässlich des Staatsbesuches des Kaisers von Abessinien, Haile Selassie. Er war von der Präzision dieser Piloten so begeistert, dass er ihnen am Abend gerne persönlich den Dank und die Bewunderung hätte aussprechen wollen. Zu seinem grossen Erstaunen musste er zur Kenntnis nehmen, dass alle Piloten wieder an ihrem Arbeitsplatz zu Hause waren, ihren Einsatz also als Milizpiloten machten. Tatsächlich erstaunt es immer wieder, mit welch geringem Aufwand von lediglich 70 Stunden individuellem Training, bei dem vor allem Patrouillenflüge, Schiessen mit Raketen und Bomben, Nachtflüge, Akrobatikflüge geübt werden, der hohe Ausbildungsstand gehalten werden kann. Nach zwölf Jahren Dienst als Frontpilot trat Dr. Künzli 1955 zurück, nachdem er in Olten eine eigene Zahnarztpraxis errichtet hatte, anschliessend stellte er sich bis 1972 als Verbindungspilot zur Verfügung.

René Künzli war nicht nur ein begeisterter Militärpilot, sondern er war schon von seiner Jugend auf bemüht, das Flugwesen in Olten heimisch werden zu lassen. Er fand die Unterstützung der führenden Oltner Politiker. Stadtammann Dr. Hugo Meyer richtete in jedem Geschäftsbericht sein Augenmerk auf den Flugplatz Gheid. 1936 schrieb er noch verhalten von «einem Motorflugzeugbetrieb, der sich leider in bescheidenen Grenzen hielt», und machte die Anregung: *«Um ihn zu beleben und namentlich den Militärfliegern die Möglichkeit des Landens und Übens zu bieten, bedarf es noch verschiedener Massnahmen. Wenn die Piste auf 700 Meter verlängert werden kann, wird der Flugplatz nicht nur von «Eintagsfliegen», sondern auch von der Militär-, der Zivil- und Sportaviatik benutzt.»* Das Flugfeld Gheid bekam dann zu Beginn des Zweiten Weltkrieges eine besondere Beachtung, als von da Militärflugzeuge aufstiegen und deutsche Flugzeuge im Gheid zur Landung zwangen.

Gründung des Aeroclubs der Schweiz, Sektion Olten

1947 war René Künzli aktiv bei der Gründung der Sektion Olten des Aeroclubs der Schweiz beteiligt, den Nationalrat Alban Müller aus der Taufe hob und als erster Präsident leitete. Die Vereinsmitglieder machten sich vor allem zur Aufgabe, *«dem Volk und insbesondere der Jugend alle Belange der Luftfahrt näherzubringen».*

Am grossen Flugtag 1959 trug Dr. Künzli als Flugleiter die Hauptverantwortung, führte selber Akrobatikflüge auf dem «Bücker» vor und beteiligte sich an der Ballonjagd. Für 10 Franken wurden Stadtrundflüge, für den doppelten Betrag Rundflüge Olten–Aarau angeboten. Dr. René Künzli liess sich bei seiner Arbeit als Pilot immer wieder von der Alpen- und Gebirgswelt begeistern. Davon zeugen viele Fotoaufnahmen, die er im Verlaufe seiner Dienstzeit gemacht hat. Dass er sich von seinem geliebten Hobby nie trennen konnte, zeigt seine starke Verbundenheit mit den ehemaligen und heutigen Piloten der Fliegerstaffel 7 und durch seine Reisen nach England und Amerika, die er immer wieder zu Besuchen bei den Herstellerfirmen der heutigen hochmodernen Kampfflugzeugen benutzt.

Literatur:
Dietschi Eugen: Vom Ballon zum Jet. Basel 1971
Schweizer Luftfahrt damals
Die Notlandung in Winznau, «OT» 27. 11. 1912
Walliser Peter: Die Oltner Flugtage des Jahres 1913. O. Geschichtsblätter 1953, Nr. 5
Sigrist Hans: Solothurnische Geschichte Bd. 3
Schluchter André: Zu den Anfängen der Luftfahrt vor 200 Jahren. Jahrbuch für solothurnische Geschichte 1984, Bd. 57
Bieger Franz: Die Fliegerstaffel 7

Walter Luterbacher

Limericks aus Olten

Es gibt viel, was man in Olten kritisieren könnte; dafür gibt es die Fasnacht, wo man mit Humor und Ironie gewisse Missstände aufs Korn nehmen kann, um darüber aus vollem Hals zu lachen und sich auf diese Weise den Ärger vom Herzen zu stemmen. Nicht zuletzt geht es dabei auch darum, die Mitmenschen nicht zu beleidigen, sondern durch Lachen und anspielenden Sprachhumor zu belehren. So in den Oltner Limericks von Walter Luterbacher, von denen einige Exemplare als Kostprobe offeriert seien:

Dreitannens Füürwehrmanne
kenne keini Panne,
mit Stärki und Muet
lösche si d Gluet
und fahre als Helde von danne!

A der Chilegass, die schöni Stäge
wär für eusi Stadt e Säge –
wenn die Sit-in-Meitschi-Buebe,
wo dört vom Chrampfe ruehbe –
chli meh Sorg zur Stäge würde träge!

Läde für d Mode gits in Olte
bald gnue,
fasch jede verchouft hüt Chleider
und Schue,
s wird zvil spekuliert,
nüt meh räntiert –
drum macht mängi Bude de halt
bald wieder zue!

«Oltissimo», ein neuer Begriff,
«Oltissimo», eine Sache mit Pfiff,
alle laufen,
alle kaufen –
«Oltissimo» hat alles im Griff!