22 Jahre Motorfluggruppe Olten endeten 1978 in Olten

Autor(en): **Siegrist, Hans-Rudolf**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **70 (2012)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-659862

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

22 Jahre Motorfluggruppe Olten endeten 1978 in Olten

Hans-Rudolf Siegrist

Die erste – aber nicht die letzte Cessna (HB-CMD) der MFGO

Die wichtigsten Begebenheiten der lokalen Aviatik vor der Gründung der Motorfluggruppe Olten (MFGO) am 30. November 1956:

1912, vor 100 Jahren, kreiste zum ersten Mal ein motorisierter Aeroplan über Olten. Am Steuerknüppel sass der Langenthaler Aviateur Ernst Rech (1891 bis 1913). Am 6. Juni 1913 flog der Langenbrucker Oskar Bider (1891 bis 1919) mit seiner Blériot XI-b zum ersten Mal mit Briefpost vom Aarauer Schachen aufs Trimbacher Grossfeld. Statt wie vorgesehen am 31. August 1913 von der Oltner Hagmatt aus für den Verschönerungsverein Olten zu einem Postflug nach Solothurn zu starten, zog es der Solothurner Pilot Theodor Borrer (1894 bis 1914) aus Sicherheitsgründen vor, von Grenchen nach Solothurn zu fliegen. Der vorgesehene Startplatz, die Hagmatt, entsprach nicht der Sicherheitsnorm des Piloten, da er beim Start die Aare und den Bahnhof hätte überfliegen müssen. Der Pilot zog auch einen Motoraussetzer beim Start in Betracht. Der erste Flugtag auf Oltner Boden fand am 27. Juli 1919 auf der Altmatt statt (Organisation: Max Cartier und Eugen Dietschi. Durchführung: Offiziersgesellschaft Olten). ***Mit dem Flugtag vom 28. August 1921 wurde das Flugfeld Gheid offiziell in Betrieb genommen*** *(Organisation: Max Cartier und Eugen Dietschi. Durchführung Offiziersgesellschaft Olten). 1923, am 23. und 24. Juni, fand ebenfalls ein von der Offiziersgesellschaft Olten durchgeführter Flugtag statt. Der Unteroffiziersverein setzte die Reihe von Flugtagen am 16. Oktober 1927 fort. Am 24. Januar 1928 stürzte Max Cartier als Angestellter und Testflieger bei der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) tödlich ab. Im Andenken an den in Thun abgestürzten «Ersten Oltner Flieger» enthüllte der damalige Oltner Stadtammann Hugo Dietschi am 22. Juli 1930 einen Gedenkstein für Max Cartier. Den ersten Fallschirmabsprung, ausgeführt durch die Oerlikonerin Käthe Schulthess, erlebte Olten am 6. Juni 1931. Sie liess sich dabei aus 500 Metern Höhe aus der vom Oltner Walter Borner pilotierten JU F 13 fallen. 1932 machten sich Wildwasserfahrer daran, die Lüfte zu erobern. So entstand aus dem Faltbootklub die Gruppe Segelflieger Mittelland, aus der 1934 die Segelfluggruppe Olten hervorging. 1939 gründete der 12-jährige Werner Koelliker die Modellfluggruppe Olten (MG OL). Ab April bis Ende Juni 1940 verlegten die Fliegerkompanien 15 (aus Payerne) und 21 (aus Dübendorf) fünf Messerschmitt Me 109 für Alarmpatrouilleneinsätze nach Olten. Als Dachverband der lokalen Fluggruppen wurde am 5. November 1947 die Sektion Olten des Aero-Clubs der Schweiz (AeCS) institutionalisiert.*

Motorfluggruppe Olten (MFGO)

Es dauerte bis am 30. November 1956, bis im damaligen Restaurant Olten-Hammer als jüngste aller Oltner Fluggruppen die Motorfluggruppe Olten (MFGO) aus der Taufe gehoben wurde. Die Gründungsversammlung wählte Richard Scholl zu ihrem ersten Präsidenten und übernahm zugleich Statuten und Reglemente des Dachverbandes. Nach langen Wintermonaten nahmen im Frühjahr 1957 die Motorflieger den Flugbetrieb mit zwei Flugzeugen ihre erste Flugsaison in Angriff. Zum einen handelte es sich um eine Piper L 4 (HB-OVA) sowie zum anderen um eine Auster Mark V (HB-EOI). Die Motorflieger mussten sich dannzumal den Flugplatz Olten mit den Segelfluggruppen Olten, Basel und Luzern teilen. Durch Mund-zu-Mund-Werbung und vereinzelt in Zeitungsinseraten wurde auf den Rundflugbetrieb in Olten hingewiesen. Doch verschiedentlich verregnete Wochenenden machten den Motorfliegern einen Strich durch die erste Flugsaison, die mit knapp 200 geflogenen Stunden ernüchternd ausfiel. Auch im Folgejahr, als sich 1958 eine Haltergemeinschaft konstituierte, die auf privater Basis die Sokol M1D (HB-TAH) erwarb, die dann in der Folge durch die MFGO übernommen und betrieben wurde, harzte es flugstundenmässig. Ein Aufruf zur rechten Zeit des damaligen Präsidenten an die Aktiven, sich zusammenzuraufen und am gleichen Strick zu ziehen, fruchtete offenbar. Für 1959 jedenfalls kamen die drei Maschinen auf 372 Gesamtstunden und ein Jahr später, 1960, resultierten gar 384 Stunden.

1962 Quantensprung

Im laufenden Jahr 1962 änderte sich die Philosophie der Flugzeuganschaffung schlagartig. Auf den Märkten wurden jetzt die ersten Ganzmetallflugzeuge angeboten und die MFGO griff zu. Sie erstand sich einen Cessna-Hochdecker. Mit diesem – für damalige Zeiten – «Superflugzeug» entledigte sich die Motorfluggruppe ihrer Anlaufschwierigkeiten. Die Maschine war *der* Renner. Sie wurde von den Mitgliedern gern und viel geflogen. Zugleich löste das neue Flugzeug (HB-CMD) die Auster Mark V (HB-EOI) ab, die nach Lüttich verkauft wurde. In den Jahren 1963 und 1964 konnten die Flugstunden im Vergleich zur ersten Saison somit mehr als verdoppelt werden. Am 1. Februar 1965 verlor die MFGO die Piper L 4 (HB-OVA) durch einen Absturz. Dieser Zwischenfall bewirkte, dass ein neues Schulflugzeug für die MFGO evaluiert werden musste. Mit einer zweiplätzigen Cessna C150 (HB-CBA) war die Motorfluggruppe Olten schweizweit die einzige Flugschule, die für die Grundschulung ein Flugzeug mit Bugrad zur Verfügung hatte.

Erste dunkle Wolken

1966, 10 Jahre nach der Gründung der Motorfluggruppe Olten, brauten sich zum ersten Mal dunkle Wolken über dem Flugfeld Olten zusammen. Dies darum, weil die Einwohnergemeinde der Stadt Olten der Sektion Olten des Aero-Clubs der Schweiz eröffnete, die Suche nach einem Ersatzflugfeld fürs Gheid an die Hand zu nehmen, da die

Aus amerikanischen Beständen fand die Piper L 4 (HB-OVA) als zweiplätziges Rundflug- und erstes Schulflugzeug der Motorfluggruppe Olten aufs Gheid.

Die Sokol MID war das erste Flugzeug auf dem Gheid mit Einziehfahrwerk (Handkurbel)

Auf der Cessna C 150 erlernte der Grossteil der MFGO-Motorflugschüler ihr fliegerisches Handwerk.

Das «Nervenzentrum», der Tower, von dem aus ab 1959 die An- und Abflüge der Motorflugzeuge und die Segelflugschlepps koordiniert wurde, stand bis Mitte der 1980er-Jahre auf dem Gheid und die HB-CEB (im Vordergrund) flog ab 1974 für 10 Jahre bei der MFGO.

Firma Hunziker & Co. AG, beabsichtigte, die Kiesgrube weiter in Richtung Westen auszudehnen. So wurde die Piste 1966 in Etappen abgegraben. Damit waren auch die Tage des Militär-Hangars (er stand seit Winter 1921 auf dem Gheid) und die des Baulokals der Segelfluggruppe Olten gezählt. Der Militär-Hangar wurde abgebrochen und in die Ostschweiz als Lagerhalle verkauft. Als Ersatz liess die Motorfluggruppe Olten einen neuen (Eternit)-Hangar erbauen. An dessen Nordseite wurde das Baulokal der Segelfluggruppe Olten angebaut (wo es heute noch steht). An den Umtriebskosten beteiligte sich die Firma Hunziker & Co. AG mit einem angemessenen finanziellen Beitrag.

Für Ortsunkundige gesperrt

Am 12. Januar 1968 empfahl die Regionalplanungsgruppe Olten-Gösgen-Gäu (Repla), gestützt auf die vom Eidgenössischen Luftamt (heute: Bundesamt für Zivilluftfahrt, Bazl) abgeklärte Situation, den beteiligten Mitgliedergemeinden zur Verwirklichung der Variante P 5 (Schwängi) Oensingen als Ersatz für das Flugfeld Gheid Hand zu bieten. Soweit sich der Kanton Solothurn an der Finanzierung von Flugplätzen und Flugfeldern beteiligt, wollte sich die Repla für Beiträge an die Verlegung des Flugfelds Gheid und für Investitionen am neuen Ort einsetzen. Die Firma Hunziker & Co. AG plante 1968 die Erweiterung ihrer Silobauten. Diese Hochbauten tangierten in der Folge die östlichen An- und Abflugschneisen. So war es noch eine Frage der Zeit, bis das Flugfeld für ortsunkundige Piloten gesperrt wurde, was am 17. März 1969 durch das Eidgenössische Luftamt durchgesetzt wurde. Am 8. August 1969 wurde die Aero-Clubhausgenossenschaft um die Zusatzbezeichnung ... «und Flugplatzgenossenschaft Olten» erweitert, um so auch die Realisierung des Flugfelds in Kestenholz zu stützen. Ende 1969, am 4. Dezember, erteilte das Eidgenössische Luftamt der Aero-Clubhaus und Flugplatzgenossenschaft Olten die Betriebsbewilligung für das neue Flugfeld in Kestenholz.

Flugfeld Gheid praktisch inexistent

Am 31. März 1971 wurde der Flugplatz Olten im AIP (Luftfahrthandbuch für Piloten) gelöscht. Trotz dieser tristen und erdrückenden Zukunftssorgen unternahmen die Segel-

und Motorflieger einen weiteren Anlauf, um die Organisation für weitere Flugtage an die Hand zu nehmen: Unter dem Motto «Aero-Club hilft Schwerbehinderten» ging am 11./12. September 1971 ein Mammutprogramm an fliegerischen Darbietungen über die Bühne: 72 000 Franken konnte die Sektion Olten des Aero-Clubs der Schweiz in der Folge einer Behindertenorganisation überweisen. Bereits am 12. und 13. August 1972 lockte ein weiterer Grossflugtag Tausende Zuschauer aus nah und fern aufs Gheid. Das Motto diesmal: «Aero-Club hilft sich selbst». An diesem Anlass feierten die Oltner Flieger ein 5-fach-Jubiläum, nämlich:

– *«50 Jahre Flugplatz Olten»*
– *«40 Jahre Segelfluggruppe Olten»*
– *«30 Jahre Modellfluggruppe Olten»*
– *«25 Jahre Sektion Olten des Aero-Clubs der Schweiz»*
– *«15 Jahre Motorfluggruppe Olten»*

Die Sektion Olten des Aero-Clubs der Schweiz geriet gegen Ende 1972 zunehmend weiter unter politischen Druck. Infolge eines Landabtausches mit der Firma Hunziker & Co. AG kündigte die Einwohnergemeinde Olten formal-rechtlich der Sektion Olten des Aero-Clubs der Schweiz den Flugplatz auf den 31. Dezember 1972. Nach verschiedenen Verhandlungsrunden schmetterte der Gesamtbundesrat am 5. September 1973 eine Beschwerde der Flugplatzgegner Kestenholz ab und erteilte gleichzeitig der Sektion Olten des Aero-Clubs der Schweiz unter bestimmten Auflagen und Bestimmungen die Bewilligung zur Errichtung des Flugfeldes. Der Regierungsrat des Kantons Solothurn reihte das Flugfeld Gheid in der Folge in eine neue Grundwasserschutzzone ein. Durch diesen Beschluss vom 22. Februar 1974 wurde das Fliegen auf dem Gheid nach 55 Jahren zur Gefahr für das Grundwasser. Der Regierungsrat stellte der Sektion Olten des Aero-Clubs der Schweiz das Ultimatum, dass der gesamte Motor- und Segelflugbetrieb bis spätestens im März 1977 eingestellt werden muss. Die ohnehin schon fast aussichtslose Ausgangslage wurde zusätzlich noch durch ein Aktionskomitee «Gegen den Flugbetrieb auf dem Gheid» torpediert. Dieses reichte eine Petition mit 223 Unterschriften ein mit der Forderung um ein absolutes Flugverbot an Sonn- und allgemeinen Feiertagen. Als Folge dieser Eingabe musste die Sektion Olten des Aero-Clubs der Schweiz für eine weitere Vertragsverlängerung massive Einschränkungen für seine Segel- und Motorflug-Sektionen ab 30. April 1975 in Kauf nehmen. Die Gültigkeit dieses Vertrags lief am 30. September 1976 aus.

Kapitel Motorfluggruppe Olten geschlossen

Der Dachverband der Schweizerischen Luftfahrt, die Aero Suisse, reichte am 7. Dezember 1977 eine Eingabe an das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement ein, welche darauf abzielte, beim Stadtrat von Olten eine Verlängerung der Flugplatzbewilligung um ein weiteres Jahr zu erwirken und das beim Bundesrat hängige Wiedererwägungsverfahren gegen die Flugplatzbewilligung zu beschleunigen. Das Gesuch der Sektion Olten des Aero-Clubs der Schweiz betreffend die Errichtung des Flugfelds in Kestenholz aufgrund von Art. 20 des Bundesgesetzes über den Gewässerschutz und Art. 4 des Bundesbeschlusses über dringliche Massnahmen auf dem Gebiete der Raumplanung wurde durch den Regierungsrat des Kantons Solothurn am 22. Februar 1978 abgelehnt, ohne den Beschluss des Bundesrates über das Wiedererwägungsgesuch des Planungsverbandes Olten-Gösgen-Gäu abzuwarten. Gleichzeitig forderte der Regierungsrat den Oltner Stadtrat praktisch auf, den Flugbetrieb in Olten vorläufig weiter zu tolerieren. Nach eingehend begründeten Gesuchen der Sektion Olten des Aero-Clubs der Schweiz samt seinen Untergruppen an den Stadt- und Gemeinderat von Olten beschloss der Stadtrat am 13. April 1978 in einem Akt der Fairness, den Flugbetrieb im Gheid ein letztes Mal, bis zum 30. September 1978, zu bewilligen. Mit diesem allerletzten Entgegenkommen vonseiten der Stadt wurde das Kapitel «Motorfluggruppe Olten» in der Dreitannenstadt für immer geschlossen.

Ab 1. Oktober 1978 bis zum heutigen Tag überlebte die Motorfluggruppe Olten auf dem Regionalflughafen in Grenchen, bis 1984 mit einer provisorischen und seither mit einer definitiven Homebase-Bewilligung. Am 30. November 2011 konnte die Motorfluggruppe Olten ihr 55. Betriebsjahr in Angriff nehmen.

Protokolle 1956 bis 1978
Erwin Lehmann: «50 Jahre Segelfluggruppe Olten» (1932 bis 1982)
Daniel Steffen und Autoren-Team: «75 Jahre Segelfluggruppe Olten» (1932 bis 2007)

Flugtage mit MFGO-Beteiligung in Olten
in den Jahren 1959, 1971 und 1972

MFGO-Flugzeuge (Ära Olten,1956 bis 1978)
HB-EOH[1] Auster Mark V (1947 bis 1950)
HB-EOI Auster Mark V (1957 bis 1963)
HB-OVA[2] Piper L 4 (1957 bis 1965)
HB-TAH Sokol M1D (1957 bis 1966)
HB-CMD Cessna C172A (1962 bis 1972)
HB-CBA Cessna C150D (1965 bis 1996)
HB-CBC[3] Reims/Cessna F172G Skyhawk (1966 bis 1969)
HB-CST Cessna C182G Skylane (1967 bis 1972)
HB-CSR Cessna C182H Skylane (1969 bis 1972)
HB-CUT Reims/Cessna FA150 Aerobat (1971 bis 1981)
HB-CUX Cessna C182N Skylane (1971 bis 1978)
HB-CWC Cessna C177B Cardinal (1972 bis 1988)
HB-CEB[4] Cessna C182P Skylane ll (1974 bis 1984)
HB-CWV Cessna C182P Skylane ll (1975 bis 1982)
HB-CNG Cessna C 210 L Centurion ll (1977 bis 1984)

1 *Absturz 2. Juli 1950*
2 *Absturz 1. Februar 1965*
3 *Unfall bei Landung*
4 *Unfall bei Landung*

MFGO-Präsidenten (Ära Olten,1956 bis 1978)
1956 bis 1959 Richard Scholl
1959 bis 1964 Ernst Brunner
1964 bis 1977 Fritz Lehmann
1977 bis 1978 Erich Gabler