

**Zeitschrift:** Oltner Neujahrsblätter  
**Band:** 18 (1960)

**Artikel:** Oltner Flugpioniere : "den Toten zur Ehr, den Lebenden zum Dank"  
**Autor:** Dietschi, Willy  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-658757>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.10.2024

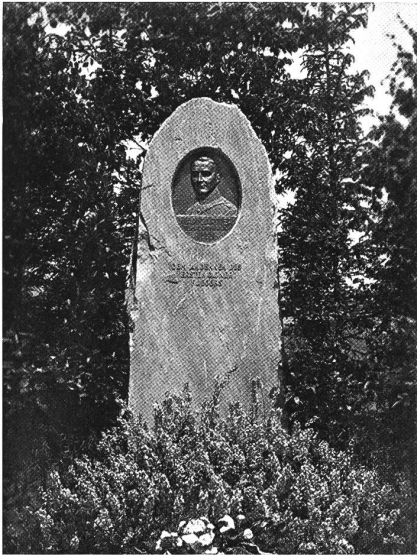
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Oltner Flugpioniere

«Den Toten zur Ehr, den Lebenden zum Dank.»

Von Willy Dietschi

Als der Genius eines Leonardo da Vinci um das Jahr 1500 seiner Zeitepoche vorausgriff, um in immer neuen Versuchen den mechanischen Flug des Menschen zu verwirklichen, konnte auch dieser gewaltige Geist nicht ahnen, daß die mechanischen Möglichkeiten zur Verwirklichung seiner Berechnungen erst 400 Jahre später durchführbar würden. Im Jahre 1783 gelang es den Brüdern Montgolfier, die unbedingte Erdverbundenheit des Menschen zu überwinden, und hundert Jahre später, als Lilienthal seinen ersten Gleitflug durchführte, schien das Problem des Menschenfluges sich der Verwirklichung zu nähern. Als zu Beginn unseres Jahrhunderts die Gebrüder Wright die fortgeschrittenen technischen Hilfsmittel ihrer Zeit ihren Versuchen dienstbar machen konnten, gelang der erste Flug, der dem Willen eines Menschen gehorchte. Alle Wissenschaftler stellten ihr Können, ihre Erfahrungen in den Dienst der Luftfahrt, die, die kühnsten Erwartungen übertreffend, heute als ein Faktor in unserem Lebensgetriebe steht, ohne den wir uns Wirtschaft und Verkehr nicht mehr denken können. Es darf hier vermerkt werden, daß die konstituierende Generalversammlung der «Schweizerischen Nationalliga für Luftschiffahrt» am 30. Januar 1909 in *Oltten* stattfand. Sie bestellte ein Komitee von 15 Personen und bezweckte die Äufnung finanzieller Mittel zur Anschaffung jeglicher Art von Luftfahrzeugen. Leider war ihr kein großer Erfolg beschieden. Was für einen Aufwand an Arbeit, Begeisterung und Opfermut es bedurfte, bis der heutige Flug über die Weltmeere zur Selbstverständlichkeit werden konnte, davon zeugt die Opferfreudigkeit jener Pioniere, die sich in den Dienst des Ideals gestellt haben, das in diesem Kampfe um den Sieg des menschlichen Willens von ihnen den Einsatz bis zur letzten Konsequenz gefordert hat. Der Flieger von heute ist geachtet und durch seinen Beruf geadelt. Die Flugbesessenen der «alten Garde» waren oft verachtet und infolge ihrer Hingebung der öffentlichen Lächerlichkeit preisgegeben. Die ersten Flieger waren Entdecker im besten Sinne des Wortes. Echte Berufung, Hingabe an ein Ideal und pionierhafte Abenteuerlust bestimmten ihr Tun. Ihr Drang in die Ferne, ihr Forscher- und Unternehmergeist waren stärker als Spott und Todesdrohen. Ein volles Hundert solcher Pioniere zählte unser Land in den Jahren 1909—1914. Wenn sich unter diesen Aviatikern, wie man sie damals nannte, auch kein Oltner befand, so darf immerhin darauf hingewiesen werden, daß als einer der ersten in den Manövern des Jahres 1913 der Solothurner Theodor Borrer sich als noch nicht Zwanzigjähriger der Armee zur Verfügung stellte. Im August 1914 wurde sodann Kav.-Oblt. Otto Walter von Hptm. Real, dem Kommandanten der Fliegerabteilung, als Beobachtungsoffizier aufgeboten. Als Verfasser des Buches «Bider der Flieger» macht Otto Walter über die damaligen Verhältnisse folgende charakteristische Feststellung: «Die schweizerische Flieger-Abteilung besaß anno 1914 so gut wie kein kriegstüchtiges Flugzeug, aber sie besaß — an den Verhältnissen gemessen — die brillianteste Fliegerequipage der Welt.» Ihr gehörten an: Audemars, Bider, Burri, Comte, Cuendet, Durafour, Grandjean, Kramer, Lugin und Parmelin. Gerade nach den Erfahrungen, die zu sammeln sich in den Jahren 1914—1918 reichlich Gelegenheit bot, wäre etwas mehr Verständnis für das Flugzeug als neuestes technisches Kampfmittel am Platze gewesen. Die Verwendung der Flieger im Rahmen der Heeresseinheiten konnte praktisch erst von 1917 an erfolgen. In diese Zeit fällt die fliegerische Ausbildung unseres ersten Oltner Fliegers



## Max Cartier

Nachstehende Aufzeichnungen entnehmen wir dem von seinem Schulfreunde Dr. Eugen Dietschi entworfenen Lebensbild.

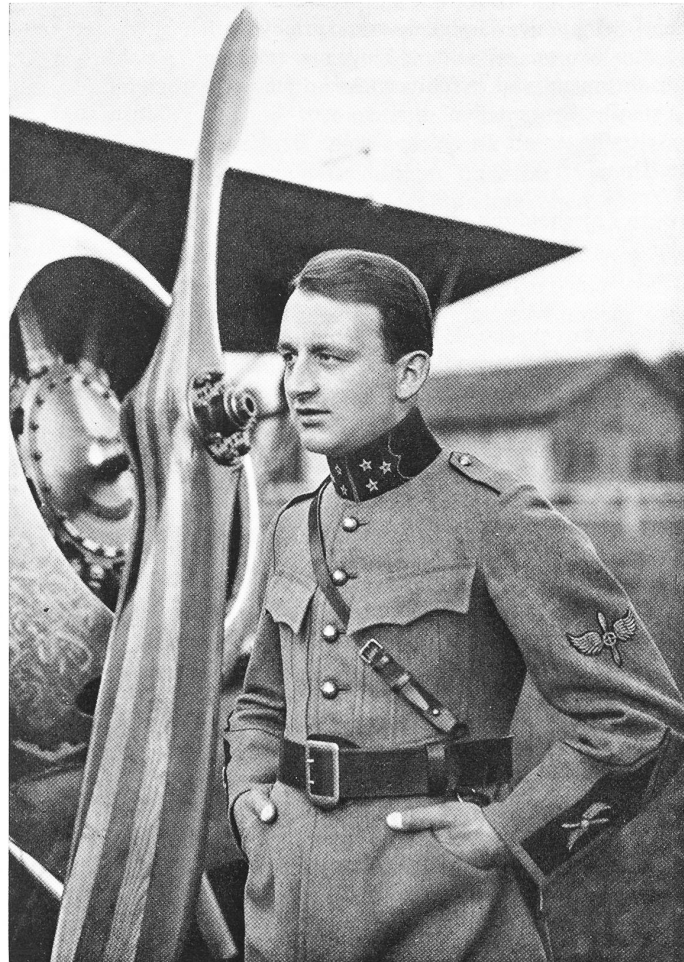
Max Cartier war ein überaus populärer Flieger. Nach Bider zählte er mit Mittelholzer zu den bekanntesten Schweizer Piloten. Die vielen hervorragenden Alpenflüge sowie — als besondere Glanzleistung — die Aufstellung des schweizerischen Höhenrekordes, verbreiteten rasch seinen Namen im ganzen Lande und selbst über die Grenzen hinaus. Und doch war Max Cartier ein Stiller. Sein früh schon gefestigter Charakter diktierte ihm Schlichtheit. Er kam aus bescheidenen Verhältnissen und behielt diese Bescheidenheit auch dann, als er durch hervorragende Leistungen als Flieger sich ausgezeichnet hatte und sein Na-

me in jeder Zeitung zu lesen war. — Max Cartier war ein treues Oltner Kind. In der Hardegg verbrachte der am 29. Mai 1896 geborene muntere Knabe seine Jugendzeit. Intelligent und aufgeweckt, von warmem Gemüt und mit viel Sonne im Herzen — so kannten wir Max Cartier.

Leider griff schon früh das Schicksal mit unerbittlicher Hand in den Kreis der Familie Cartier. Infolge eines Unfalles im Hauensteintunnel verlor Max Cartier in den Primarschülertagen seinen im Dienste der SBB stehenden Vater. Dieser schwere Verlust ließ den Knaben schon früh den Ernst des Lebens erfahren. Ein fester Wille und straffe Energie kennzeichneten den heranwachsenden Jüngling. Nach Absolvierung der Primar- und Bezirksschule trat Max Cartier in die Werkstätte der SBB ein, um eine Mechanikerlehrzeit durchzumachen. Er hegte damals schon in seinem Innern den Traum, Flieger zu werden. Im stillen verarbeitete er seine «fliegenden Pläne», und als der Abschluß der Lehrzeit nahte, wagte er den ersten Schritt zur Verwirklichung seiner Träume: er meldete sich 1916 als Mechaniker nach Dübendorf auf den Flugplatz und ward angenommen.

Als Max Cartier sich auf dem Militärflugplatz meldete, war Oskar Bider der vielbewunderte und von allen verehrte Meisterpilot auf dem schweizerischen Militärflugplatze. Er bildete die Seele des ganzen, damals noch recht primitiven Betriebes. Für Max Cartier war Oskar Bider, der Alpen- und Pyrenäenbezwinger, wie für die ganze damalige Schweizer Jugend, ein Nationalheld und Vorbild. Die Tätigkeit als Mechaniker war die eigentliche Lebensschule für ihn. In diesen Tagen holte er sich das Rüstzeug zu seinem Beruf, die große praktisch-technische Überlegenheit, die sich später mit seiner fliegerischen Befähigung paarte und ihn stets auszeichnete. Er war der Mann der Praxis und kannte jede Schraube am komplizierten Gerippe des fliegenden Menschenvogels. Daß Bider bald die besondere Eignung Cartiers erkannte, spricht für die Qualifikation des jungen Mechanikers. Oft betraute der Meisterflieger den Mechaniker Cartier mit der Wartung seiner persönlichen Apparate. Bider öffnete dem Talentierten den Weg in die Pilotenschule, nahm ihn in seine eigene Fliegerklasse und lehrte ihn das Fliegen. Im Sommer 1917 saßen die beiden am Doppelsteuer, der überlegene Meister und der gelehrige Schüler. Und nicht lange dauerte es, bis Cartier die Note des Fähigsten ausgestellt wurde! Das Pilotenbrevet Cartiers datiert vom 28. Oktober 1917. Damals tobte der Weltkrieg rings um die Grenzen unseres Landes. Während der zweiten Hälfte der Pilotenschule reiste Cartier täglich nach Zürich, wo er die Infanterie-Offiziersschule der 5. Division besuchte. Vor-

her hatte er seine erste militärische Ausbildung im Sommer 1916 auf dem Infanterie-Waffenplatz der Solothurner in Liestal erhalten. In der 4. Kompanie des Füs. Bat. 49 war er als Füsilier, dann als Korporal eingeteilt. Eigene Fliegeroffiziersschulen gab es damals noch nicht. Ein von Herzen kommendes Leuchten zog über das rotwangige Gesicht des 21jährigen, als nach außerordentlich gut bestandener Pilotenprüfung Bider den frischgebackenen Flieger herzlich beglückwünschte und, bescheiden wie er selber war, ihm eine große Zukunft prophezeite.



Als mit dem Kriegsende der Zivlaviatik die Fesseln gelöst wurden und auch in der Schweiz private Fluggesellschaften entstanden, war Cartier einer der ersten, an den ein Angebot gelangte. Er sagte zu. Es war die «Ad Astra», das erste schweizerische Unternehmen des Zivilflugwesens, das sich den tüchtigen Piloten sicherte. Vorerst trainierte er auf Wasserflugzeugen. Er unternahm mit denselben auch größere Streckenflüge, wobei ihn der Weg mehrmals über die Alpen führte. Auf allen größeren Seen uneres Landes setzte er nieder, und oft rekognoszierte er günstige Stellen auf Flußläufen, die sich zur Landung eigneten. In Rheinfeldern benutzte er beispielsweise eine gestaute Strecke des Rheins, um zu wassern, und an einem Flug-



tag führte er daselbst mit einem Hydroplan eine große Zahl wohlgelungener Flüge aus. Die «Ad Astra» delegierte Cartier an die vielen Flugtage, die zu jener Zeit überall veranstaltet wurden, um für die erwachende Zivilaviatik zu werben.

Als die erste Luftpostlinie Zürich—Genf instradiert wurde, erfolgte die Versetzung Cartiers nach Kirchlindach, dem damaligen Berner Flughafen, und gleichzeitig die Ernennung zum Chef desselben. Mächtig zogen ihn die Berge an, die er so sehr liebte. Täglich surrte sein Apparat über der Bundesstadt, zog elegante Schleifen, um gewöhnlich in der Richtung der Berner Alpen zu verschwinden. Über Schnee und Eis meisterte er seinen Vogel. Da fühlte sich Cartier in seinem Element. Seine Zuverlässigkeit war sprichwörtlich geworden, und restloses Vertrauen begegnete ihm, wo er mit seinem Flugzeug erschien. In zahllosen Alpenflügen sammelte er reiche Erfahrungen, und es fehlte nicht an vielen Passagieren, die mit ihm das große Erlebnis eines Alpenfluges genießen durften. Auf Ende des Jahres 1921 schloß er seine Tätigkeit als Verkehrsflieger ab. Es erfolgte seine Berufung an die Eidg. Konstruktionswerkstätte der KTA in Thun.

Es war eine schwere Entscheidung, die Max Cartier zu treffen hatte, als ihm die Stelle eines Einfliegers bei der Eidg. Konstruktionswerkstätte in Thun angeboten wurde. Einflieger sind nicht beneidenswert. Sie setzen ihr Leben ein für die Sache. Es braucht überlegene Kenntnisse, ungeheures Verantwortungsgefühl und Mut, um den Voraussetzungen, die an diese Stellung gebunden sind, gerecht zu werden. Max Cartier war der richtige Mann für diesen schweren Posten. Er brachte alle diese notwendigen Eigenschaften mit, und nicht zuletzt erlaubte ihm seine gesunde körperliche Konstitution, seinen neuen Beruf voll und ganz auszufüllen.

Wer in Thun auf der Allmend sich aufhielt, konnte tagtäglich vor dem Zivilhangar den Einflieger Cartier an der Arbeit sehen. Gewöhnlich selber Hand anlegend, in werktäglichem Überzug, musterte er mit seinen klugen Augen die neuen Maschinen, horchte dem Ton des Motors, beobachtete die Einwirkungen auf den Apparat, bald im Führersitz am Steuer, bald rechts oder links im Gespräch mit Fachleuten. Es muß ein ganz besonderes Gefühl sein, eine neu erbaute Maschine zum ersten Male in die Lüfte zu führen, dorthin, wo sie den Kampf mit den Naturgewalten aufzunehmen hat, um ihn siegreich zu bestehen. Seinem Mut und seiner Unerschrockenheit als Flieger, seiner Genauigkeit und Geschicklichkeit ist es zu verdanken, daß alle diese schwierigen Versuche so glatt verliefen.

Nachdem Max Cartier beim Einfliegen neuer Maschinen sich ein vorzügliches Training für Höhenflüge erworben hatte, reifte in ihm die Absicht, den von seinem verunglückten Kameraden Progin aufgestellten Höhenflugrekord zu verbessern. Nicht Rekordwut war es, die ihn zu diesem Entschlusse brachte, sondern in erster Linie die mögliche Erprobung der Flugeigenschaften in sehr großer Höhe und die Durchführung von Versuchen mit neuen Atmungsgeräten. Dann aber wußte er, daß er durch einen gelungenen Flug bis 10 000 Meter Höhe, die er zu erreichen hoffte, für die nationale Aviatik Ehre einlegen konnte.

Es war am 23. April 1925, als Hauptmann Cartier nach gründlichen Vorbereitungen mit einem schweizerischen Jagdflugzeug Typ M 7 zu diesem großen Flug startete. Der Pilot erreichte 9800 Meter Höhe, als der Motor plötzlich aussetzte. Gleitflug und Landung glückten. Die Barographen ergaben eine Höhe von 9800 Metern über Meer und damit den schweizerischen Höhenrekord.

Am 24. Januar 1928 startete Max Cartier in Thun zu seinem letzten Flug. Wie fast alle Tage führte der Pilot mit dem Doppeldecker der Eidg. Konstruktionswerkstätte, dem neuen Typ M 8, Versuchsflüge aus. Zwei Loopings gelangen sehr gut. Kurz darauf brach aber plötzlich in einer Höhe von 500 Metern ein Flügel des Flugzeuges. Dieses bäumte sich und stürzte mit großer Geschwindigkeit senkrecht zur Erde auf das Aarebord bei der Regieanstalt. Max Cartier erlitt den Fliegertod.



## Flugkapitän Ernst Gerber

war ein überaus strebsamer Flieger mit außerordentlichen fliegerischen Fähigkeiten. Seiner Intelligenz und seinem Fleiß gelang es, rasch auf der Stufenleiter des Erfolges emporzusteigen. Im Jahre 1900 wurde er in Olten geboren, wo er zusammen mit sechs Geschwistern seine Jugend an der Aare verlebte. Nach Absolvierung der Bezirksschule machte er seine Lehre als Mechaniker in der Automobilfabrik Berna, war später einige Zeit am Technikum und trat 1919 in die Oltner Werkstätte der Bundesbahnen ein. Militärpflichtig geworden, absolvierte er während seiner dortigen Tätigkeit die Rekruten- und die Unteroffizierschule, wurde Offizier und 1922 Militärflieger. Im folgenden Jahre besuchte er verschiedene Kurse in der französischen und italienischen Schweiz,

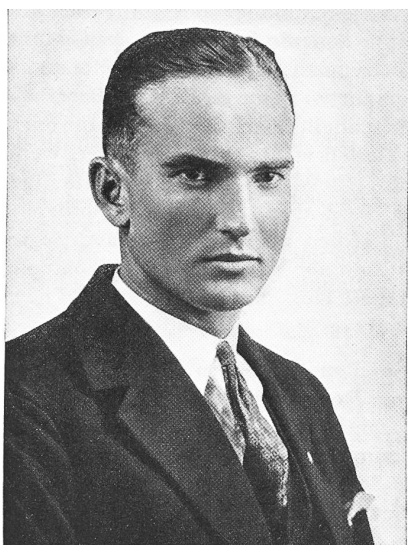
war dann einige Zeit in der Radiobranche tätig und trat 1925 endgültig zur Fliegerei über, indem er eine freigewordene Stelle als Flugleiter und Pilot annahm, um schließlich ab 1927 ausschließlich als Verkehrspilot tätig zu sein. Bis 1930 war er außerdem auch Fluglehrer für Sportflieger. 1930 wurde er zum Hauptmann der Fliegertruppe befördert und zum Kommandanten der Flieger-Kompanie 5 ernannt. Anlässlich der Fusion der «Ad Astra-Aero» und der «Balair» erfolgte 1931 Ernst Gerbers Übertritt zur «Swiðair», welcher er bis zu seinem Tode diente. Fünfzehn Jahre ist er Flieger gewesen, davon zwölf Jahre als Zivilpilot. Während dieser Zeit hat er beinahe eine Million Kilometer geflogen.

Früh interessierte er sich mit seinen Brüdern für das Fliegen und war ein guter Freund Max Cartiers, dessen Tod ihm sehr nahe ging. Doch unentwegt flog er, weil er das Fliegen liebte und weil er die ungeheure Bedeutung der Aviatik im künftigen Verkehr früh erkannte und an der Realisierung mitarbeiten wollte. Seit 1922 war er Flieger, zuerst Militärpilot, schon drei Jahre nachher Verkehrspilot. Wenn *einer* seinen Beruf liebte, so Ernst Gerber, der selbst immer wieder sagte: «Mich hat das unbedingte Vertrauen in die Fliegerei in diesen Beruf gezogen. Zwei meiner Brüder sind ebenfalls Flieger und auch eine Schwägerin fliegt.» Er hatte deshalb immer wieder an die großen Pläne gedacht, welche jeden in ihren Bann ziehen, der mit der Fliegerei zu tun hat. «Vielleicht liegt die Zeit nicht mehr fern, da wir nicht nur in Europa herumfliegen, sondern über Meere hinweg in andere Kontinente», schrieb er 1931 in einem Brief. «Wird die Post einst drüben in New York geholt werden?» fragte der tatenfrohe Kapitän, und fügte hinzu: «Unsere weitblickende Direktion wäre mit von den ersten, um so großartige Projekte in Angriff zu nehmen.» Ja, Ernst Gerber hatte Vertrauen zur Sache. Aber sein größter Wunsch ist nicht mehr in Erfüllung gegangen. «Ich möchte die Flüge über Meere und Kontinente noch aktiv erleben. Und da ich an der Jahrhundertwende geboren wurde, könnte mein Wunsch noch in Erfüllung gehen.» Gerade an der Schwelle der Vollendung all dieser Ideen mußte Ernst Gerber scheiden. In Erfüllung seiner Pflicht am Steuer seiner Maschine ist er den Fliegertod gestorben. Mit ihm ist der Tüchtigsten und Besten einer aus der Reihe der aktiven Verkehrsflieger unserer nationalen Luftverkehrsgesellschaft «Swiðair» getreten. Er hat Abschied nehmen müssen von seiner geliebten Familie, von seiner Frau und seinen beiden Kindern.

In der Trauerrede auf seinen Flugkameraden gedachte Flugkapitän Walter Ackermann, der später vom gleichen Schicksal ereilt wurde, mit folgenden Worten seines Flugkameraden:

«Unser Kamerad Ernst Gerber ist eine Verkörperung der Mannestugend, wie sie wenige unter uns erreichen werden und wie wir sie nur anstreben können. Wie aus *einem* Guß hat er in unserer Mitte gestanden. Drei Dinge waren es, die seinem Leben Inhalt gegeben: Die Familie, die Flugstrecke und das Vaterland. Was er getan hat, hat er ganz getan, Ernst Gerber war kein Mann der Halbheiten. Wofür er sich einsetzte, dafür hat er sich mit dem letzten Funken seiner Lebenskraft eingesetzt. Es ist schwer, in unzulängliche Worte zu fassen, was er uns als Kamerad, als Vor- und Mitkämpfer um ein gemeinsames Ziel gewesen ist. Vor elf Jahren, als der Luftverkehr in seinen ersten, unscheinbaren Anfängen stand, rief die Größe der darin enthaltenen Aufgabe den Mann und Kämpfer Ernst Gerber. Mit seiner ganzen männlichen Kraft, mit seiner Treue und Zähigkeit und mit seinem unbändigen Siegeswillen hat er sich eingesetzt für den Verkehrsflug, in einer Zeit, als dieser noch verlacht, geschmäht und gefürchtet war, als in andern Ländern die Kameraden noch dutzendweise von seiner Seite gerissen wurden. Es galt, mit den primitivsten Mitteln das Menschenmögliche zu tun, dem Vaterlande den Luftweg nach dem Ausland zu bereiten, ungeachtet der zusätzlichen Schwierigkeiten, welche die Bodenbeschaffenheit unserer Heimat dem regelmäßigen Streckendienst entgegengesetzte. Elf Jahre hat Ernst Gerber in vorderster Linie gestanden, elf Jahre lang hat er unter Einsatz seines ganzen Wesens dem dritten Weg zum Durchbruch verholten, mit einer oft ungeheuren Last von Verantwortung auf seinen Schultern hat er in unbeirrbarer Zuversicht Stufe um Stufe zu dem einmal gesetzten Ziel erklommen. Im elften Jahre seines Kampfes war er einer derjenigen, die an winterlichen Sturmtagen die einzige Verbindung zwischen unserm Land und einem andern Kontinent herstellten. Das Verkehrsmittel, wofür er gekämpft und das es seit Bestehen der Welt noch nicht gegeben hat, war zuverlässiger geworden als Schiff, Wagen und Eisenbahn. Noch aber ist die Entwicklung nicht zu Ende, noch ist das letzte Ziel nicht erreicht, neue Erfahrungen riefen den männlichen Genius zu Überwindung: die Nachtpoststrecke als Vorläuferin des regelmäßigen Nachtluftverkehrs. Auf diesem vordersten Posten ist Ernst Gerber gefallen. Hier hat noch einmal der Vernichtungswille der Elemente gegen ihn, der sie tausendmal überwunden hatte, zum tödlichen Schlag ausgeholt. Ihn aber, der das Hoheitszeichen seines Vaterlandes über Hunderttausende von Kilometern in die Ferne getragen, ihn hat die Heimat in die Arme genommen und ihm ein Erwachen auf einem andern Stern bereitet, bevor er wußte, daß er von dieser Welt zu scheiden hatte. Die Mächte über uns riefen ihn zur Erfüllung wer weiß welcher höheren Aufgaben.»

Seine alten Oltner Freunde und Bekannten, die ihn liebten und schätzten und denen das energisch-ruhige Charaktergesicht mit den blauen Augen unvergeßlich sein wird, gedenken des bescheidenen Menschen und treuen Freundes Ernst Gerber, nicht ohne tiefstes Gefühl der hohen Achtung und des bleibenden Dankes.



## Jörg Haefeli

war das jüngste Kind der Lehrersfamilie Paul Haefeli-Tschan. Seit 1910 wohnte die Familie in Olten, und hier wuchs der lebhaft Knabe zusammen mit sechs ebenso lebhaften Geschwistern auf und teilte mit ihnen Spiel und allerlei Kinderabenteuer und auch die Arbeit, an der es in einer so zahlreichen Familie nicht fehlte. Auf unzähligen Ausflügen wurde, meist zu Fuß, die enge und weitere Heimat erforscht, und aus Liebe zum Wandern und zu den Bergen schloß Jörg sich später dem SAC an, wo er gute Kameraden und Berggefährten fand.

Schon in der Bezirksschule wußte er genau, was er einmal werden wollte: Berufssoldat, Fliegerinstruktor. So war es denn nicht verwunderlich, daß er mit Feuereifer im Jugendkorps mitmachte und

daß ihm manchmal sein Schulzeugnis weit weniger am Herzen lag als seine Obliegenheiten als stolzer Kadettenhauptmann.

Nachdem er in Aarau die Maturität bestanden hatte, studierte er in Zürich, Genf und Basel Nationalökonomie. Früh ging auch sein sehnlichster Wunsch in Erfüllung: Bei der Aushebung wurde er der Fliegertruppe zugeteilt und 1930 wurde er als Flieger brevetiert. Er war ein eigenwilliger und kühner Flieger, wie sogar sein Brevet vermerkte; während der Pilotenschule kam es mehrmals vor, daß er wegen seines draufgängerischen und gewagten Fliegens offiziell gerügt, hinterher aber vom selben Vorgesetzten persönlich gelobt wurde für sein Können.

An den großen Maschinen hatte er keine Freude, im Scherz hieß er sie nur «Lastwagen», und so konnte er sich nicht entschließen, in die Zivilaviatik überzutreten. Seine Maschine war der kleine bewegliche Einsitzer, mit dem er verwachsen war wie mit einem lebendigen Wesen, das all seinen mutigen und mutwilligen Einfällen gehorchte und mit dem er seine Akrobatik fliegen konnte.

Jörg war einer der ersten oder gar der erste, der die Möglichkeit erkannte, mit dem Flugzeug bei Bergunfällen rettend einzugreifen, und sogleich nahm er auch die praktische Ausführung an die Hand. Mit Kameraden vom SAC wurden in den Glarner Alpen die ersten Rettungsübungen durchgeführt, die weitherum, vor allem auch in Deutschland, Aufmerksamkeit und Interesse weckten.

Gelegentlicher Schabernak fehlte nicht: Einen Freund, der ihn halb im Spaß herausgefordert hatte, flog Jörg im Jungfraugebiet derart den Felswänden entlang und hinauf und im Sturzflug hinunter, daß dieser ein wenig bleich ihm nachher zur «Versöhnung» die Hand reichte und sobald nicht wieder fliegen wollte.

Zusammen mit seinem Bruder und ein paar andern Flugbegeisterten gründete Jörg Haefeli in jener Zeit den Segelflugklub Olten, dessen erster Fluginstruktor er war. Mit großer Begeisterung und kleinen Mitteln ging er ans Werk: Ein erstes, denkbar primitives Segelflugzeug, das ein Amateur gebaut hatte, wurde für 600 Franken erstanden und nach der Bifangbaracke geführt. Sonntags wurde es auseinandergenommen, jeder trug einen Teil auf den Engelberg hinauf, dort wurde es wieder zusammengesetzt, und nun konnte geflogen werden. Die Startvorrichtung war die denkbar einfachste. Der Segler stand bereit auf der geneigten Wiesenfläche, und vorn

an seiner Nase war ein Ring befestigt, durch welchen ein langes Gummikabel geführt war. Nun hielten ein paar das Flugzeug am Schwanz fest, während die anderen je ein Ende des Gummikabels anfaßten und damit schräg nach vorn liefen, eine Gruppe nach rechts, die andere nach links, bis das Gummikabel so straff als möglich angespannt war. Jetzt gab der Flieger ein Zeichen, der Schwanz wurde losgelassen, und der Segler schnellte nach vorn und kam hoch. Nicht immer verhielt sich das schwere und unbeholfene Gestell wie es sollte, besonders wenn einer der Fluglehrlinge darauf saß; da mußte denn so oft geflickt werden, daß bald alle über ihr gemeinsames Flugzeug genauesten Bescheid wußten. Bald aber fand der erste offizielle Flugtag statt auf dem Engelberg, dem ein großer Erfolg beschieden war, obgleich dem Segler nachträglich von der zuständigen Behörde die Flugtüchtigkeit abgesprochen wurde. So kaufte der Segelklub denn ein neues einfaches Schulflugzeug, und die Flugübungen wurden bald nach dem Brunnersberg verlegt, der günstigere Verhältnisse aufwies.

1933 nahm Jörg an einem Kurs für Segelinstruktoren in Spreitenbach teil. Inzwischen war eine andere Art des Startens eingeführt worden, indem nun ein Motor mittels eines Drahtseils den Segler wie einen Drachen in die Höhe zog. Es war ein technisches Versagen dieser neuen Einrichtung, welches den Absturz herbeiführte, dem Jörg zum Opfer fiel, indem die Ausklinkvorrichtung nicht funktionierte, so daß das Kabel den Segler mitten im ersten Aufsteigen plötzlich senkrecht zu Boden riß und zerschmetterte. Am folgenden Tage starb Jörg Haefeli, erst 24 Jahre alt, an den schweren Verletzungen.

So sollte seine unbedingte Hingabe und Begeisterung für das Fliegen auch seinen Tod bestimmen, der einem jungen und vielverheißenden Leben ein jähes, frühes Ende setzte.



## Walter Borner

Als mich mein Jugendfreund vor einigen Wochen besuchte, berichtete er mir, wie ihn eine tiefverwurzelte Anhänglichkeit kürzlich nach Olten geführt habe, wo er seinen Wagen auf dem Munzingerplatz parkiert und die alten Straßen und Winkel bis zum «Alten Turm» begangen habe. Sein Herz sei erfüllt gewesen von Erinnerungen an eine unvergeßliche Jugendzeit, doch kein bekanntes Gesicht habe er getroffen, ja sogar Olten habe sein Gesicht verändert. Beim Haus von Zahnarzt Siegrist an der Frobürgstraße sei er stehen geblieben, denn da habe er am 25. Februar 1901 den ersten «Schnauf» getan. Kein großer Autoverkehr störte damals die Ruhe des heimeligen Städtchens an der Aare, und der Weg ins Hübelischulhaus war noch nicht asphaltglatt, dafür zum «Tschutten» geeig-

net. Bei den Kadetten marschierte er, mit gelben Borden am Uniformkragen, als einer der kleinsten Tambouren mit. Seine Fliegerkameraden Max Cartier und Ernst Gerber haben zu jener Zeit dem gleichen Korps angehört.

Walter Borner absolvierte seine Lehre in der «Berna AG»; er verließ sodann Olten, um sich in einer Stelle bei der «Scintilla AG» in Solothurn zu betätigen. Seine militärische Ausbildung bis

zum Leutnant genoß er mit den Solothurnern im 11. Regiment. Nach der im Oktober 1923 bestandenen Beobachterschule und der 1924 absolvierten zweiten Hälfte der Pilotenschule in Dübendorf wurde er als Militärpilot zur Fliegertruppe umgeteilt. Er ist bis zum Hauptmann avanciert.

Nicht allein die Schönheiten, die uns die Natur von oben gesehen zu bieten vermag, ließen Walter Borner Berufsflyer werden, auch das erhabene Gefühl, vorerst mit wenigen, dann mit Hunderten und jetzt mit Tausenden von PS, die den Erdboden erzittern lassen, die Luft zu bezwingen und mit sensiblem Empfinden das Steuer einer Maschine, dieses Wunders der Technik, zu führen: Sein Verlangen und Begehren und sein außerordentlich fachliches Talent prädestinierten ihn zum gewissenhaften und vertrauenswürdigen Verkehrspiloten.

Von 1925 bis 1930 war er Stellvertreter des Direktors auf dem Flugplatz in Genf.

Die Bedeutung der touristischen und kommerziellen Möglichkeiten der Luftfahrt erkennend, verschaffte sich Walter Borner nach vier Jahren der Bemühungen zwei eidgenössische Bewilligungen: die eine für den Personen- und Warentransport, die zweite für die Luftfotografie in der Schweiz. Unter diesen Voraussetzungen gründete er die «Borner-Genève-Air-Express», der er als Chef und Pilot vorstand. Bis zu deren Zusammenlegung 1933 mit der «Swiðair» gab er Tausenden von Flugbegeisterten die Lufttaufe und sicherte Interessenten der Konferenzstadt Genf durch Kurs- und Spezialflüge schnelle Verbindungen mit allen Teilen Europas. Der «Aigle de Genève» war in der Tat der erste wirkliche Lufttaxi, der zugleich für Krankentransporte und den Postdienst Verwendung fand. Im Jahre 1932 führte er den ersten Postflug von Genf nach Bellinzona aus, dem bald andere folgten. Daß die technischen Bedingungen gegenüber heute noch äußerst bescheiden waren, läßt sich feststellen, wenn man von Flugkapitän Borner vernimmt, daß er in der damaligen Zeit vorne an der Nase des Flugzeuges eine Velo-Laterne anbrachte, um auch nächtlich in Cointrin landen zu können!

In diese Zeitperiode fällt das Oltner Flug-Meeting von 1932, an dem Borner mit seinem «Aigle de Genève» teilnahm.

Das Jahr 1933 brachte Borner die Anstellung ohne Uniform und ohne Grad bei der «Swiðair». Während des Weltkrieges war Hauptmann Borner Versuchsflieger für alle damaligen Militärflugzeuge. Als sich die Verhältnisse nach dem Kriege wieder normalisierten, führte er 1946 den ersten Flug Genf—Tel Aviv und im Mai 1947 Genf—New York an Bord einer DC—4-Maschine aus und eröffnete dadurch auch den transkontinentalen Flugliniendienst. Neben kleineren und größeren Sprüngen auf allen Europastrecken führt er die silbernen Vögel mit dem rot-weißen Hoheitszeichen unseres Landes nach Nord- und Südamerika, Südafrika, Indien und dem Fernen Osten. Als besondere Leistung darf sein 26stündiger Flug von Johannesburg nach Genf, den er mit nur einer einzigen Zwischenlandung in Acra an der Goldküste zurücklegte, bewertet werden.

Walter Borner kann auf ein über 35jähriges Wirken als aktiver Pilot, wovon über 25 Jahre bei der «Swiðair», zurückblicken. Er hat nicht weniger als 54 verschiedene Flugzeugtypen geflogen, die in ihrer motorischen Leistungskraft, angefangen beim Sportflugzeug mit 20 PS bis zur 9720pferdigen Maschine des modernen Luftverkehrs, ein Bild der Entwicklung darbieten, das an Ausdehnung, technischer Entfaltung und Vervollkommnung eine nie geahnte Wandlung und Erneuerung des zivilen Flugwesens darstellt. Mit der ansehnlichen Zahl von über sechs Millionen Flugkilometern dürfte Flugkapitän Walter Borner an der Spitze aller schweizerischen Verkehrsflyer stehen.

Möge ihm in seiner hastenden und jagenden Berufsarbeit weiterhin viel Glück und unentwegter Erfolg beschieden sein.





## Fritz Gerber

An dem Mitte Mai in Payerne stattgefundenen De-filee des 1. Armeekorps nahmen zum erstenmal in der Geschichte der Fliegertruppe auch Formationen ihrer Bodenorganisation teil. Das gibt uns Veranlassung, auf den gegenwärtigen Kommandanten dieser Bodenorganisation — Oberstbrigadier Gerber — hinzuweisen, welcher zu unserem Oltner Städtchen in mannigfacher Beziehung steht. Wir tun das mit einigen Merkmalen aus dem bisherigen Lebensweg des an einem bedeutsamen militärischen Posten stehenden «Oltners».

Fritz Gerber ist im Jahre 1903 geboren und im «Schöngrund»-Quartier aufgewachsen. Er besuchte die Primar- und Bezirksschule und war Mitglied des Kadettenkorps. Es war eine schöne Jugendzeit mit viel Freiheiten — und der Erste Weltkrieg und

der Generalstreik, die in diese Epoche fielen, vermochten sie nicht zu überschatten. Sogar die Erinnerungen an die damalige Lehrerschaft sind gut. So weiß er heute noch, daß die alte Französisch-Lehrerin, Frl. Straumann, dem jungen Aspiranten Gerber fünf Franken in die Offiziersschule schickte . . . doch sicher ein gutes Zeichen!

Nach der kaufmännischen Lehre in der Armaturenfabrik Nussbaum AG und einem Welschlandaufenthalt begann Fritz Gerber am 14. März 1923 als Rekrut die militärische Laufbahn in einer Infanterie-Rekrutenschule, der die Unteroffiziers- und Offiziersschule folgten, welche er am 3. September des gleichen Jahres als Leutnant beendigte. Also nach knapp sechs Monaten vom Rekruten zum Offizier — das waren noch Zeiten! Bald darauf kam ein entscheidender Schritt, der sein ganzes weiteres Leben maßgeblich beeinflusste: die Meldung zur Fliegertruppe — der sich schon sein Bruder verschrieben hatte — mit der Absolvierung der Beobachterschule im Jahre 1924. Dies war übrigens die erste und letzte Schule, in der die Beobachter auch gleichzeitig eine Pilotenausbildung erhielten. 1926 rückte der damalige Lt. Gerber in die Pilotenschule ein. Seine Fluglehrer waren u. a. die heutigen Oberstbrigadiers Ackermann, Burkhard und Meyer. Dem Brevet als Militärpilot von 1926 folgte 1927 das Sport-Brevet und zwei Jahre später das Kommerzielle und das Akrobatik-Brevet. 1933 erfolgte die Beförderung zum Hauptmann mit Übertragung des Kommandos der Fl. Kp. 8.

Aus der fliegerischen Tätigkeit hatte sich nach Bekleidung verschiedener kaufmännischer Posten in der Privatwirtschaft im Jahre 1925 die zivile Anstellung bei der Direktion der Militärflugplätze ergeben.

In die Zeit bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges fiel ein intensives fliegerisches Training im Militär- und Zivalsektor mit zeitweiser Tätigkeit als Fluglehrer und mit der Teilnahme an verschiedenen militärischen und zivilen Flugveranstaltungen. Bei diesen holte sich Fritz Gerber verschiedene erste Preise in Staffel- und Einzelkonkurrenzen (1. Rang mit der Staffel der Fl. Kp. 8 an der Militärflugkonkurrenz 1934 und 1. Rang am internationalen Flugmeeting Zürich 1937 mit einer Zweisitzer-Staffel). — 1931 erlitt er einen schweren Unfall durch den Absturz an einem Flugtag in Luzern — ein harter Schlag, wiewohl in einer Fliegerlaufbahn zu den Imponderabilien gehörend. Außer diesem Unfall war ihm aber Fortuna hold, denn er hatte sonst keine nennenswerten Flugunfälle erlitten, und das ist doch nicht so selbstverständlich bei über 10 000 Flügen auf einem halben Hundert verschiedener Flugzeugtypen, ange-



fangen beim alten «Wild», DH-3, Fokker D VII, über den «Dewoitine» bis zu den letzten Kriegsflugzeugen mit Kolbentriebwerken, die Ende des Aktivdienstes noch im Einsatz waren.

Als talentierter Fluglehrer des OVL (Ostschweiz. Verein für Luftschiffahrt und nachmalige Sektion Motorflug des AeCS) hat er manchem Schüler die Schönheiten und den Erlebnisreichtum der Fliegerei erschlossen und sie zu tüchtigen Piloten ausbilden helfen. Seine Frau war übrigens die erste Ostschweizerin und dritte Schweizerin, welche mit dem Sportfliegerbrevet ausgezeichnet wurde, und da Fritz Gerber sich des öftern mit Frau und Kind in die Lüfte erhob, waren sie auch bald Gegenstand eifriger Photographen, die das Bild mit der Überschrift «Die fliegende Familie» der Öffentlichkeit zu Gesicht brachten.

Mit Beginn des Aktivdienstes im Jahre 1939 und dem Übergang der zivilen Organisation der Direktion der Militärflugplätze in die militärische des Armeeflugparks übernahm der damalige Hptm. Gerber die Aufgabe des Adjutanten und Stellvertreters des Kommandanten des Armeeflugparks. 1941 wurde er zum Major befördert und führte vorübergehend eine Flieger-Abteilung. Im übrigen leistete er den ganzen Aktivdienst beim Armeeflugpark, den er am 1. Januar 1945 als Kommandant übernahm. Es war eine ereignisreiche und spannende Zeit mit einer großen Zahl denkwürdiger Episoden, aber auch interessanter Begegnungen mit zahllosen Persönlichkeiten des In- und Auslandes. In der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg traf er sich mit dem bekannten Kampfflieger Udet, sodann mit dem damals politisch noch nicht besonders hervortretenden Hermann Göring als Vertreter schwedischer Fallschirme, alias Kommandant des dem Ersten Weltkrieg entstammenden Richthofen-Geschwaders, und später mit dem durch seine Fliegerromane bekannten Pierre Clostermann. Auch nach Kriegsende hatte er mancherlei berufliche oder andere z. T. freundschaftliche Zusammentreffen mit Koryphäen der Luftfahrt von nah und fern und des Heerwesens überhaupt.

Zu eindrucksvollen Begebenheiten unseres Mitoltners gehören auch die während des Zweiten Weltkrieges erfolgten anekdotenreichen, vielfach aber schicksalsschweren, schmerzlichen Intermezzi zur Luft, mit erzwungenen oder gewollten, mehr oder weniger dramatischen Landungen fremder Flugzeuge, mit Abstürzen, mit Verhandlungen mit fremden Militärs — mit Hakenkreuz, Sichel und Hammer und andern Emblemen — und mit sonstigen Vorkommnissen.

Auf den 1. Januar 1949 erfolgte die Beförderung Fritz Gerbers zum Oberst. Als solcher führte er mehrere Jahre lang ein Flugplatz-Regiment. Bis Ende 1958 hatte er über 3600 Diensttage geleistet, was rund zehn Jahren Dienstzeit entspricht. Auf den 1. Januar 1959 wurde ihm nun das Kommando der Flugplätze übertragen, bei gleichzeitiger Beförderung zum Oberstbrigadier. Er steht damit der gesamten militärischen Bodenorganisation der Fliegertruppe vor.

In seiner zivilen Stellung als Vizedirektor der Militärflugplätze ist Oberstbrigadier Fritz Gerber heute in bemerkenswerter Weise an der Leitung eines großen Bundesbetriebes mit einer bedeutenden Aufgabe für die Landesverteidigung beteiligt.

Eine der interessanten und dankbaren Aufgaben, die sich ihm in den letzten Jahren immer wieder stellten und auch in Zukunft stellen werden, ist die Leitung von Hilfsaktionen mit Militärflugzeugen bei Naturkatastrophen. So leitete er schon mehrere Großaktionen — oder wirkte selbst als Pilot mit — beim Abwurf von Lebensmitteln und Medikamenten für in Gefahr stehende Menschen bei Lawinenniedergängen und Überschwemmungen. In Erinnerung geblieben sind besonders die Lawinenunglücke im Januar und Februar des Jahres 1951 dies- und jenseits unserer östlichen und südlichen Grenze; die Springfluten des Jahres 1953 in England, wo dank sofortiger Hilfsbereitschaft auch seitens der Schweiz Sandsäcke in riesigen Mengen zusammengetragen und in die englischen Armeetransportflugzeuge verladen werden konnten. Nicht vergessen sei auch die Hilfeleistung an die anfangs 1954 durch schwere Lawinenunglücke heimgesuchte Bevölkerung Vorarlbergs. Viele ähnliche, wenn auch kleinere Rettungsaktionen innerhalb unserer Landesgrenze vervollständigen dieses Tätigkeitsgebiet unseres Oltners für den Dienst am Menschen.

Und nun noch etwas über die Beziehungen zu Olten:

Fritz Gerber hat die Bindungen zu Olten in mannigfacher Weise aufrechterhalten. Einmal sind es die Kontakte mit alten Oltner Kameraden, vor allem jenen, die wie er der Fliegerei nahestanden. So traf er in den Anfängen seiner fliegerischen Laufbahn den in Dübendorf als Flugzeugmechaniker arbeitenden Jules Cartier, Bruder des Piloten Max Cartier. Dann kamen Fritz Lüthy und als Leutnant in der von Fritz Gerber kommandierten Flieger-Kompanie 8 Max Wüthrich hinzu, heute beide Obersten der Fliegertruppe — ferner Walter Borner als Hauptmann im bereits erwähnten Armeeflugpark.

Aber auch der Flugplatz Gheid brachte Fritz Gerber stets wieder in Kontakt mit Olten durch Verhandlungen mit Behörden und Grundeigentümern. Er hat auch einen wesentlichen Anteil am Ausbau und Bestand dieses Flugplatzes, für dessen Erweiterung er sich stets einsetzte. So war es für ihn denn auch eine besondere Freude, am Flugmeeting in Olten vom 6. Juli 1931 noch aktiv als Pilot mit dem Flugzeug «Dewoitine» Kunstflüge einzeln und in Dreierpatrouillen durchgeführt zu haben, die letzteren mit den heutigen Fliegerobersten Willi Frei und Emil Nievergelt. Fritz Gerber hält von jener Zeit noch ein Bild mit der Stadt Olten von Kunstmaler Häubi in Ehren, das ihm die Offiziersgesellschaft Olten damals schenkte.

A propos Beziehungen zur Kunst: Er hatte auch enge Verbindungen mit dem verstorbenen Oltner Kunstmaler Hans Munzinger, von dem er verschiedene Gäulandschaften besitzt, wie auch mit andern Oltner Künstlern.

Fritz Gerber hat es sich erfreulicherweise angelegen sein lassen, in Olten nicht nur die alten Verbindungen lebendig zu erhalten, sondern auch immer wieder neue zu schaffen, obwohl er nun seit über 25 Jahren in Dübendorf wohnt und seit 1955 nebst dem angestammten Bürgerrecht von Langnau (Bern) auch noch dasjenige von Dübendorf erhielt.

Die Vaterstadt Olten wünscht Oberstbrigadier Fritz Gerber in seiner verantwortungsvollen Stellung weiterhin besten Erfolg.



## **Fritz Lüthy**

wurde als Bürger von Rüderswil BE am 29. Januar 1904 in Olten geboren, besuchte daselbst die Primar- und Bezirksschule und trat 1920 in eine 3½-jährige Berufslehre als Maschinenschlosser in die SBB-Werkstätte ein. Dieser praktischen Ausbildung folgte der Eintritt in das Technikum Burgdorf, das er im Herbst 1926 erfolgreich mit dem Diplom als Elektrotechniker abschloß.

Nach praktischer Betätigung als Elektrotechniker in der Installationsbranche trat er 1927 in das Versuchslokal BBC in Baden ein, wo er als Konstrukteur und Techniker wirkte. Mitte 1929 bis Ende 1936 amtierte er als Abnahmekontrollleur bei der Eidg. Konstruktionswerkstätte in der Abteilung Flugzeugbau. Seine Spezialkenntnisse und sein militärischer Einsatz als Militärpilot führten dazu,

daß er von der damals im Aufbau begriffenen Direktion der Militärflugplätze gewonnen werden konnte, die ihm die Leitung der Spezialwerkstätten Elektro und Radio in Dübendorf übertrug. Seit Ausbruch des Weltkrieges leistete Lüthy Aktivdienst im damaligen Stab Armeeflugpark, der militarisierten DMP, wo ihm die neue Werkstättegruppe Interlaken der DMP, Wartung, Unterhalt und Reparatur von Flugzeugen und Zubehör, übertragen war. Dieser Gruppe waren auch alle Flugplatzanlagen im Berner Oberland unterstellt.

Auf 1. Januar 1957 berief man den bewährten und tüchtigen Fachmann wiederum nach Dübendorf, wo ihm in der Zentralverwaltung der DMP die Leitung des gesamten technischen Dienstes übertragen wurde.

Die militärische Ausbildung begann er mit der obligatorischen Rekrutenschule und wurde anschließend in die Unteroffiziers-, Offiziers- und in die Pilotenschule einberufen, wo er am 27. Oktober 1928 zum Militärpiloten brevetiert werden konnte. Als solcher leistete er Dienst in den Fl. Kp. 5, Fl. Kp. 12 und der Jagdflieger-Kp. 18. Mit seiner Beförderung zum Hauptmann wurde Lüthy Funkoffizier in der damaligen Flieger-Abteilung 3 und später im Flieger-Regiment 2, um anschließend vorübergehend in das Pilotenkorps versetzt zu werden. Mit der neugeschaffenen Bodenorganisation der Fl. Trp. wurde er auf 31. Dezember 1945 Major und Kommandant der Flugplatz-Gruppe 3, welches Kommando er bis 1. Januar 1948 beibehielt, um dann das Kdo. ad int. des damaligen Flugplatz-Regimentes 3 zu übernehmen. Mit der neuen Truppenordnung 1951 wurde dieses Regiment zum Flpl. Rgt. 2, das er auch bis zum 1. Januar 1955, inzwischen zum Oberst avanciert, führte.

Als heute noch aktiver Militärpilot verschafft sich Oberst Lüthy die Voraussetzungen, um als technischer Chef der Direktion der Militärflugplätze mit allen Belangen der Wartung, des Unterhalts und der Reparatur an Flugzeugmaterial sich aus eigener Anschauung auf dem laufenden zu halten. Seiner ausgezeichneten Fachkenntnisse wegen wurde er in letzter Zeit öfters für die Belange der Bodenorganisation in Kommissionen für neue Flugzeuge eingesetzt und als solcher ins Ausland delegiert.

Möge unser strebsamer Oltner Oberst Fritz Lüthy in seinem beruflichen Wirken noch lange erfolgreich tätig sein.



Der gegenwärtige Kommandant der Offiziersschulen der Flieger- und Flabtruppen

## Oberst Max Wüthrich

wurde am 6. April 1909 in Olten geboren, wo er auch die obligatorischen Schulen besuchte und seine Jugendzeit verlebte. Sein Studium absolvierte er in einer deutschen Ingenieurschule für Flugzeug- und Kraftfahrzeugbau, das er erfolgreich mit dem Ingenieur-Diplom abschloß. Zurück aus Deutschland, wandte er sich militärischen Aufgaben zu und trat, nach dem Besuch der Offiziers- und Pilotenschule, die er am 29. Oktober 1932 mit dem Militärpilotenbrevet abschloß, als Instruktions-Aspirant zur Fliegertruppe über, wo er auf 1. Januar 1937 als Oberleutnant zum Instruktionsoffizier gewählt wurde. Als Truppenoffizier wurde Wüthrich auf 31. Dezember 1938

zum Hauptmann und Kommandanten der Flieger-Kp. 19 ernannt. In seiner raschen militärischen und beruflichen Entwicklung avancierte der auf 31. Dezember 1944 zum Major beförderte Max Wüthrich 1945 zum 1. Cheffluglehrer der Fliegertruppe. Er kommandierte als Major zuvor die Flieger-Abteilung 6, um von 1947 bis 1950 als Geschwader-Führer im Flieger-Regiment 3 Dienst zu leisten, gleichzeitig war er ebenfalls Geschwader-Führer im ständigen Flieger-Korps (Überwachungs-Geschwader). Nachdem er 1950 als Major im Stab der Luftwaffe und 1951 als Stabsoffizier im Stab Flieger und Flab eingeteilt war, erfolgte auf 1. Januar 1952 seine Beförderung zum Oberstleutnant und Geschwader-Führer im Stab Flieger-Regiment 3, das er auf 1. Januar 1953 als Kommandant übernahm und auch seit seiner Beförderung zum Oberst am 1. Januar 1954 noch führte. Auf 1. Januar 1956 wurde er als Chef des Flugwesens in den Stab des 2. Armeekorps eingeteilt, wo er noch heute Dienst leistet.

Beruflich als Instruktionsoffizier der Flieger-Truppe wirkte Wüthrich 1945 als 1. Cheffluglehrer; 1956/57 wurde er zum Kommandanten der Fliegerschulen ernannt, und 1958 erfolgte seine Ernennung zum Kommandanten der Offiziersschulen der Flieger- und Flabtruppen.

Wir wünschen dem Flieger-Obersten Max Wüthrich in seinem militärischen Wirken weiterhin besten Erfolg.

Wir möchten die Reihe der prominenten Oltner, die sich um die Luftfahrt besonders verdient gemacht haben, schließen mit

### **Dr. iur. Werner Guldemann**

Als Bürger von Lostorf wurde er am 31. Januar 1916 in Olten geboren, besuchte daselbst von 1923 bis 1933 die Primar- und Bezirksschule, um nach zweijährigem Besuch des Humanistischen Gymnasiums Basel 1940 seine Studien an den Universitäten von Basel und Zürich mit der Würde eines Doktors der Rechte abzuschließen.

Dr. Guldemann ist seit 1937 Militärpilot und führte während des Krieges als Hauptmann die Fliegerstaffel 10. Im Jahre 1958 erfolgte seine Ernennung als Major zum Rechtsoffizier der Flieger- und Flabtruppen, in welcher Funktion er für die Organisation der militärischen Flugunfalluntersuchungen verantwortlich war. — Als Inhaber eines Anwaltsbüros in Zürich wurde Dr. Guldemann nebenbei mit einem Lehrauftrag für Luftrecht an der Universität Zürich betraut. Sodann wurde er zum Mitglied der Eidg. Luftfahrtkommission und der Eidg. Kommission für Flugunfalluntersuchungen ernannt. In dieser Eigenschaft lag sowohl 1955 als 1958 die Leitung der Unfalluntersuchung des P-16 in seinen Händen. Dem Post- und Eisenbahndepartement steht Dr. Guldemann als Experte für die Gesetzgebung auf dem Gebiete des Luftrechts zur Verfügung.

Wir möchten an dieser Stelle noch des Flugunglücks in den Schwyzer Bergen vom 27. August 1938 gedenken, an dem von einer schweizerischen Militärfliegerstaffel von fünf Flugzeugen einzig die beiden Oltner Lt. Guldemann und Fl.-Beobachter Oblt. Sommerhalder mit dem Leben davorkamen. Die Staffel verließ um 15.30 Uhr Dübendorf und wollte in direkter Richtung, immer in Funkverbindung mit Dübendorf, nach Bellinzona fliegen, um von dort an einem



Flugmeeting in Lugano teilzunehmen. Durch das schlechte Wetter geriet sie auf 2500 Meter Höhe in Nebelschichten; sie verloren untereinander die Verbindung, so daß die Staffel auseinanderklaffte und dem Unglück anheimfiel. Während eines der fünf Flugzeuge, das der jüngste Teilnehmer dieses Geschwaderfluges, nämlich Lt. Guldimann, pilotierte, die nötige Höhe gewinnen und den Weiterflug nach Bellinzona ausführen konnte, stießen die andern vier Maschinen auf die Hänge der Berge. Lt. Guldimann berichtete, daß seine Maschine, als die Staffel auseinandergefallen war, im dichten Nebel von einer Vrille erfaßt wurde; doch konnte er unter der Wolkenschicht, hart an den Felsen vorbei, sein Flugzeug wieder auffangen; so entging er dem sichern Tode. Für kurze Augenblicke tauchte vor ihm im Nebel eine andere Maschine auf. Er flog dann mit leichter Kursänderung nach Bellinzona weiter. Vom Unglücksfall hatte er nichts bemerkt. Erst die Tatsache, daß seine Kameraden in nützlicher Frist in Bellinzona nicht ankamen, führte zur Entdeckung des Unglücks. Es erforderte sieben Tote, von denen sechs in der Friedhofkapelle in Schwyz aufgebahrt wurden. Das Flugzeug des Staffelfeldkommandanten Hptm. Bacilieri und seines Beobachters Oblt. Sommerhalder aus Olten stürzte auf der Käsernalp am Twäriberg brennend ab. Beide Flieger wurden in das Spital nach Einsiedeln verbracht; Hptm. Bacilieri erlag den erlittenen Brandwunden, während Oblt. Sommerhalder sich nach langem Krankenlager wieder erholte. Dr. Hugo Sommerhalder war später Professor an der Kantonsschule in Solothurn und ist heute an der Kantonsschule in Winterthur tätig. Wir wollen dem Schicksal dankbar sein, daß eine gütige Bestimmung uns diese beiden Oltner erhalten hat.

Dr. Werner Guldimann hat sich auch publizistisch betätigt; von seinen Veröffentlichungen erwähnen wir «Die Luftwaffe» (1944) und «Flieger und Panzer» (1946).

Wir wünschen ihm weiterhin ein erfolgreiches Wirken im Interesse unserer militärischen und zivilen Luftfahrt.

\* \* \*

Unsere Angaben wären unvollständig, wenn wir nicht an dieser Stelle einer Frau gedächten, die ihr Leben ebenfalls den Lüften weihte. Als zweite Stewardess in Europa hat *Erna Nikles*, die am 5. Dezember 1908 in Olten geboren wurde, ihren 1 000 000. Kilometer im Luftverkehr zurückgelegt. Sie nahm in den 6 $\frac{1}{2}$  Jahren ihres nicht immer leichten Dienstes als Stewardess der «Swissair» an 15 000 Etappenflügen teil, die sie über ganz Europa und in andere Kontinente führten.

Es ist leider aus Platzgründen nicht möglich, aller Oltner Flieger eingehender zu gedenken, die sich der Luftfahrt verschrieben oder im Dienste des Vaterlandes sich als Militärflieger betätigt haben. Wir müssen uns mit dem Nennen ihrer Namen begnügen, hoffend, daß wir alle erfaßt haben und unsere Erkundigungen lückenlos sind; es sind dies: Armin Borner, Hugo Dietschi, Ernst Dreyer, Ernst Hürzeler, Max Kamber, der in Sitten den Fliegertod fand, sodann Dr. René Künzli, Otto Maier, Stirnimann und der durch seine sportfliegerische Tätigkeit in Olten besonders bekannte Heinz Wullschleger.

Auf dem Flugplatz im «Gheid» steht zu Ehren unseres ersten Oltner Fliegers der auf Initiative seines Freundes Eugen Dietschi errichtete «Cartier-Gedenkstein». Wäre es nicht angebracht, auch der beiden, ihm im Tode nachgefolgten Pioniere der Lüfte — des ersten Oltner Flugkapitäns *Ernst Gerber*, sowie jenes andern Piloten, der sich als aktiver Militärflieger in idealistischer Begeisterung als erster Oltner dem Segelflug widmete, *Jörg Haefeli* — durch eine Erinnerungstafel zu gedenken? Ein bescheidenes Denkmal, am oder beim «Cartier-Stein», mit den Namen dieser beiden Flieger, die für die Entwicklung der Luftfahrt ihr Leben opferten, würde zu einem Ehrenmal auch für die Stadt. Möge die Äußerung dieses Wunsches für die Sektion Olten des Aero-Clubs der Schweiz oder für die Offiziersgesellschaft Olten, die für diese Würdigung geradezu prädestiniert sind, einen wohlwollenden Hinweis und eine Anregung bedeuten!

Herrn Oberstbrigadier Fritz Gerber und Adrian Haefeli sei für ihre lebenswürdigen Angaben bestens gedankt.