

Die Stadt Aarau im Aviatik-Fieber

Autor(en): **Rauber, Hermann**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarauer Neujaersblätter**

Band (Jahr): **87 (2013)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-559113>

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.

Hermann Rauber

Die Stadt Aarau im Aviatik-Fieber

Fliegen hat die Menschheit schon vor einem Jahrhundert in seinen Bann gezogen. In Aarau fanden 1912 und 1913 zwei Flugtage statt, die von diesem Aviatik-Fieber Zeugnis ablegen. Nach 1945 folgten auf der weiten Allmend im Schachen weitere Events rund um die Luftfahrt. Die damit entfachte Begeisterung mündete in das Begehren nach einem eigenen Flugfeld, das aber 1950 vom Stadtrat abgeschmettert wurde und somit ein Traum blieb.

Vor gut hundert Jahren hob in der Schweiz der erste Flugapparat mit Motor vom Boden ab. Die Pioniere der Aviatik, alle jung, verwegen und ehrgeizig, hatten den Status heutiger Fussball- oder Popstars, ihre Namen waren in aller Munde. Das Publikum staunte, dass es möglich war, sich mit derart einfachen Konstruktionen aus Holz, Tuch und Draht sowie einem störungsanfälligen Motor «Marke Eigenbau» überhaupt in die Luft zu schwingen. Was in Amerika mit den Gebrüdern Wright 1903 begonnen hatte, breitete sich rasch auch auf dem europäischen Kontinent aus, der Fortschritt der Luftfahrt war nicht aufzuhalten.

Sagenhafte Ballonlandung von 1883

Die Region Aarau nimmt in der Frühgeschichte der Luftfahrt eine Sonderstellung ein: Am 11. März 1883 erfolgte die erste Landung eines «ausländischen Luftfahrzeugs» in der Schweiz, ausgerechnet in der Nähe der Aargauer Kantonshauptstadt. Es handelte sich um den in Paris gestarteten Ballon L'Or d'Horizon mit dem Piloten Graf Albert de Dion.¹ Der französische Adlige mit Jahrgang 1856 galt als Playboy und war von moderner Tech-

nik begeistert. Er machte sich später einen Namen als französischer Automobilpionier.

Natürlich nahm auch die lokale Presse gebührend Notiz von diesem Ereignis, einer schier unglaublichen Geschichte. Der Ballon aus Paris mit drei «Aeronaute» an Bord ging nämlich kurz vor der Geisterstunde in stockdunkler Nacht in der Nähe der Staffelegg notfallmässig nieder. «Es war für die jungen Leute in dieser stürmischen Winternacht keine Kleinigkeit, sich verständlich zu machen und ein Unterkommen in einem der nächsten Häuser zu finden»,² berichteten die Aarauer Nachrichten.

Anderntags traf die Crew, die praktisch unverletzt blieb, in Aarau ein und bezog im Gasthof zum Goldenen Ochsen am Schlossplatz standesgemäss Quartier. Die Ballonhülle wurde «in der Maschinenfabrik gereinigt, eingepackt und mit dem 6 Uhr-Schnellzug als Passagiergut nach Paris versandt». Als Kuriosum angeführt hat die Zeitung die Tatsache, dass «der Bedienstete des Grafen, welcher mit Ersatzkleidern von Paris herbeigeeilt war, auf der Treppen im «Ochsen» fatalerweise ausglitschte und sich an Achsel und Arm mehr verletzte als die kühnen Luftschiffer

bei ihrem Abenteuer». Die Behörden verfügten, dass «die Stelle, auf der das Gefährt zur Erde kam, fotografisch aufgenommen werden soll», und zwar im Raum Stockmatthübel/Asperstrihen.

500 Franken Finderlohn für einen Asper

Der Graf reiste am 15. März von Aarau aus weiter ins wärmere Nizza, allerdings ohne seine Brieftasche. Diese hatte er nämlich samt Inhalt von 2100 Franken auf dem Marsch nach Asp in der Nacht der Landung verloren. Per Inserat suchte die Behörde den «glücklichen Finder», dem ein Lohn von 500 Franken versprochen wurde. Tatsächlich konnte die Presse am 21. März vermelden, dass das vermisste Objekt entdeckt und abgegeben worden war. Die damals erkleckliche Summe von 500 Franken verdiente sich ein A. Senn aus Asp, «Arbeiter in der hiesigen Schuhfabrik». Zu den unternehmungslustigen Männern, die die Welt von oben betrachten wollten, gehörte auch Eduard Schweizer, der sich später den Fa-



Anderntags traf die Crew in Aarau ein und bezog im Gasthof zum Goldenen Ochsen am Schlossplatz standesgemäss Quartier.

miliennamen Spelterini zulegte. Auf zahlreichen Ballonfahrten hielt er vom Korb aus mit dem Fotoapparat vor allem im Mittelland Ausschau nach geeigneten Flugplätzen. So entstand im Jahr 1910 auch die erste Luftaufnahme der Stadt Aarau.³

Das erste Flugmeeting von 1912

Die ersten Flugmeetings in der Schweiz datieren aus den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg. Ende

¹ Pilot René Grandjean am 19. Mai 1912 mit seinem selbstkonstruierten «Monoplan» am Flugtag im Aarauer Schachen. (Foto Sammlung Stadtmuseum Schössli Aarau.)

April 1912 hatte das Aviatik-Fieber auch die Stadt Aarau erreicht. In den lokalen Medien wurde ein Schaufliegen im Schachen annonciert, ein «seltenes, höchst interessantes Schauspiel». An der Spitze des Organisationskomitees stand Redaktor Otto Husy vom Aargauer Tagblatt, das dem Ereignis breiten Raum gewährte. So erhielten die beiden Piloten, der Genfer Emilio Taddeoli und der Waadtländer René Grandjean, schon im Vorfeld höchstes Lob für ihre «Kühnheit» und «unbändige Energie», aber auch für ihre «Eleganz» am Himmel.

Alles war bereit für den Auffahrtstag vom 16. Mai. Die Eintrittskarten zum Preis von 1 Franken 50 Rappen (für einen Stehplatz) und 3 Franken (samt Sitzgelegenheit) fanden reissenden Absatz, die Festwirtschaft war verpachtet, die Stadtmusik für ein Konzert engagiert. Nur das Wetter machte nicht mit, Wind und Regen zwangen die Veran-



stalter zu einer Verschiebung auf den folgenden Sonntag, den 19. Mai. Doch tat dies den fast überbordenden Erwartungen keinen Abbruch. Durch die Menschenmenge, die sich im Schachen und auf den Höhen des Oberholzes und des Hungerbergs drängte, ging ein Raunen, als die beiden Flugapparate aus dem Hangar gezogen und startklar gemacht wurden. Als erster der «tollkühnen Männer in ihren fliegenden Kisten» hob Grandjean vom Boden ab, drehte drei Runden über der Stadt und setzte glatt zur Landung an, «unter Beifallsstürmen»⁴ des Publikums.

Bei Taddeolis «Morane» hingegen entwickelte der Motor plötzlich starken Rauch und zwang den Piloten vorzeitig zur Rückkehr auf die sichere Wiese. Also trat Grandjean ein zweites Mal an und löste eine derart euphorische Begeisterung aus, dass «die Zuschauer die Abschränkungen nicht mehr beachteten» und sich bis zu den beiden Flugpionieren drängten. Nicht genug damit: Am Montagabend ertönte wieder Motorenlärm vom Schachen her. Aarau geriet noch einmal aus dem Häuschen, die Kunde ging von Mund zu Mund: «Grandjean fliegt!». Tatsächlich kreiste der Flieger erneut über Aarau und «surrte zuletzt in kühnem Schwung neben dem Turm der Stadtkirche vorbei». Am Tag darauf kehrten Taddeoli und Grandjean in der Luft von Aarau nach Avenches zurück, wobei letzterer eine vorzeitige Bruchlandung produzierte und sich dabei leicht verletzte.

Der Star Oskar Bider im Schachen

Zu Beginn des Jahres 1913 tauchte ein neuer Stern am helvetischen Aviatikhimmel auf. Die Kunde von den Heldentaten des 21-jährigen Landwirtschaftspraktikanten Oskar Bider aus Langenbruck im Kanton Baselland verbreitete sich wie ein Lauf-

feuer. Gleichzeitig startete die Schweizerische Offiziersgesellschaft eine nationale «Flugspende». Diese sollte die nötigen Mittel für den Aufbau einer militärischen Fliegertruppe auf privater Basis generieren, nachdem die eidgenössischen Räte die Finanzierung durch Bundesmittel vorerst verweigert hatten. Zu diesem Zwecke wurden im ganzen Land rund ein Dutzend Flugtage durchgeführt, die unter dem Strich 1,734 Millionen Franken einbrachten.

Die beiden Piloten hatten Probleme mit ihren Flugapparaten, bei jenem von Grandjean sprang gar ein Rad ab.

Die Stadt Aarau steuerte an diese Summe rund 27 000 Franken bei, nämlich den Erlös von 7000 Franken vom Flugtag am 6. April 1913 und jenen von etwa 20 000 Franken aus einem mehrtägigen Basar im Saalbau. Erneut versammelte sich eine imposante Zuschauermenge im Schachen und an den nahen Jurahängen, denn man liess sich das Wiedersehen mit den bereits legendären René Grandjean und Emilio Taddeoli nicht entgehen. Die beiden Piloten hatten allerdings Probleme mit ihren Flugapparaten, bei jenem von Grandjean sprang gar ein Rad ab. Bider aber «besänftigte» das vorübergehend enttäuschte Publikum⁵ und überflog das Gelände nach einem «graziösen Aufstieg»⁶ in elegantem Bogen.

Die Aarauer Flugpost-Marke

Zu den Attraktionen des Aarauer Events gehörte je ein Postflug nach Olten und nach Lenzburg, die beide von Oskar Bider ausgeführt werden mussten. Er verfügte im entscheidenden Moment als einziger über eine pannenfreie Maschine und beförderte mit seinem Blériot-Eindecker 4400 Karten «per Luftpost». Neben dem ordentlichen Porto war eine zusätzliche Flugpost-Marke

² Flugtag von 1913 im Aarauer Schachen. (Foto Sammlung Stadtmuseum Schlössli Aarau.)



nötig, die von der Generaldirektion der schweizerischen Post- und Telefonverwaltung grosszügig erlaubt wurde. Die Philatelie spricht von «Vorläufern» der später offiziellen Flugpostmarken, die nur am Tag des Meetings gültig waren. Jene von Aarau zeigt ein Flugzeug über der Stadtsilhouette mit dem markanten Oberturm und trägt den Nominalwert von 50 Centimes.⁷

Zur Erinnerung an das epochale Ereignis von 1913 gestatteten die PTT zwei Sonderflugpost-Beförderungen.

Die Auflage dieser «Aarauer Flugpostmarke», die von der ortsansässigen Firma A. Trüb & Cie. im Steindruck hergestellt wurde, erreichte 10 000 Exemplare. Heute wird der Katalogwert eines gestempelten Exemplars vom «Start Aarau» 1913



mit 900 Franken, auf einer Originalkarte gar mit 1000 Franken angegeben, wie aus dem Zumstein-Briefmarkenkatalog zu ersehen ist. Zur Erinnerung an das epochale Ereignis von 1913 gestatteten die PTT 1938 im Rahmen der Nationalen Briefmarkenausstellung in Aarau zwei Sonderflugpost-Beförderungen, eine mittels Gasballon (Landung in Hornussen im Fricktal) und eine per Flugzeug nach Bellinzona und zurück.

Nicht durchgeführt werden konnten am 6. April 1913 in Aarau trotz prachtvollem und schon fast sommerlichem Wetter die vorgesehenen Passagierflüge. Dass die Pioniere der Lüfte ihr Leben aufs Spiel setzten, zeigte Emilio Taddeoli, der am 24. Mai 1920 bei Romanshorn in den Bodensee stürzte und starb. Das gleiche Schicksal hatte bereits am 7. Juli 1919 Oskar Bider ereilt, der während eines Akrobatikfluges mit seinem Jagdeinsitzer in Dübendorf tödlich abstürzte.

Militärischer «Exerzierplatz» in Aarau

Nach dem Ersten Weltkrieg etablierte sich die zivile und militärische Aviatik. Sichtbare Zeichen waren die gut ausgebauten Flugplätze von Basel-Mühlhausen, Genf-Cointrin, Lausanne-Blécherette und Zürich-Dübendorf. Die Fliegertruppen

³ Schweizer Flugpost-Vorläufer «Start Aarau» vom 6. April 1913.

⁴ Offizielle Postkarte «Flugspende für die Schweizerische Militäraviatik», Bazar und Flugtag Aarau vom 4. bis 7. April 1913.

blieben «landgestützt» mit den Schwerpunkten in Dübendorf, Thun, Payerne und Lausanne. Daneben gab es dezentrale «Flugfelder», unter anderem in Aarau. Auf der einstigen Allmend im Schachen befand sich ein «nichtständiger Exerzierplatz»⁸ oder Fliegerstützpunkt, wobei 1923 der Bau von zwei Hangars im nordwestlichen Bereich (beim heutigen Schwimmbad) aktenkundig ist.⁹ Im weiteren Dispositiv der Luftwaffe nach 1930 spielte Aarau aber bereits keine Rolle mehr.

«Graf Zeppelin» am Morgenhimmel

Attraktionen ganz neuer Art waren in den 1920er-Jahren am Himmel die Luftschiffe aus der Zeppelin-Werft im deutschen Friedrichshafen. Am 27. September 1929 erschien die berühmte «Graf Zeppelin» auf ihrer zweiten Schweizer Fahrt über Aarau. «Es war morgens um 9 Uhr, und das ganze Volk starrte wie im Rasierstuhl dem silberglänzenden Himmelsdampfer nach, bis er hinter den Wipfeln des Hungerbergwaldes in die weite Ferne tauchte»,¹⁰ berichtet Gustav Aeschbach, der das Ereignis als 9-jähriger Schüler wohl miterlebt hatte. Seine blumige Schilderung entsprach allerdings nicht ganz der Wahrheit,¹¹ denn der Zeppelin war «im ersten grösseren Aarauer Herbstnebel nicht sichtbar», man hörte lediglich «das Surren der Maschinen». Ein kritischer Zeitgenosse bezeichnete das Geräusch gar als «teutonisches Gebrumm». ¹² Zudem war der Überflug erst auf den späteren Nachmittag auf dem Rückweg an den Bodensee angekündigt, wegen einer Routenänderung wurden die «gwundrigen» Aarauerinnen und Aarauer samt dem damaligen Lokalredaktor aber zeitlich überrascht.

Flugversuche im «Luegisland»

In den Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg kam als weitere Disziplin der Segelflug hinzu. Die ersten Versuche in Aarau unternahmen wagemutige

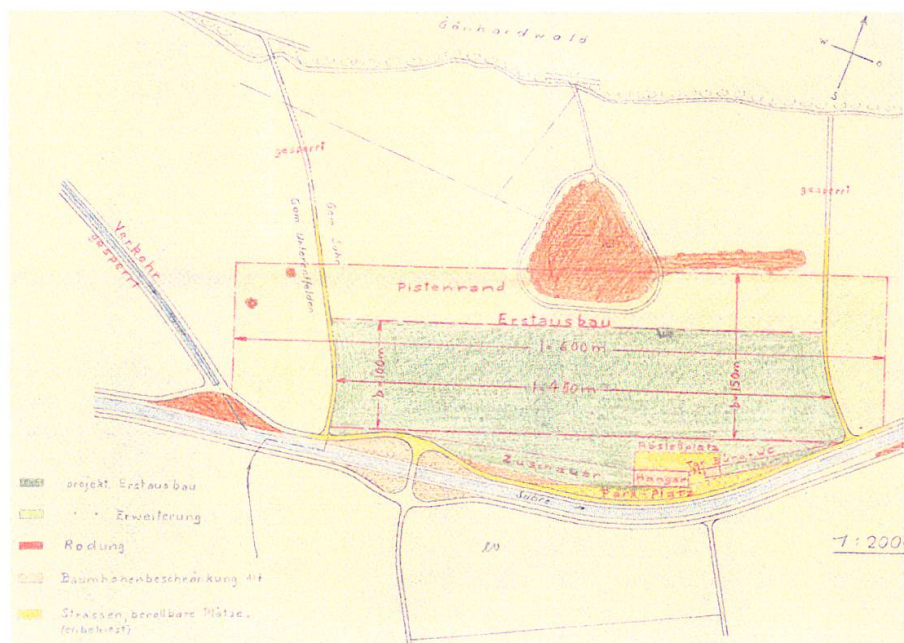
Männer mit einem «Zögling», das heisst mit einer einfachen Konstruktion, die mit Gummiseilen in die Luft katapultiert wurde. Vom «Luegisland» im oberen Binzenhof konnte man mit etwas Glück bis gegen 500 Meter weit Richtung Entfelderstrasse gleiten, über damals noch offenes Feld. Anschliessend musste das Flugobjekt wieder an den Start hinauf geschleppt werden, vorzugsweise mit einem Radwagen.¹³ «Das kostete Schweisstropfen, und nicht wenige Spaziergänger, die das Treiben beobachteten, schüttelten über diese «Spinner» verständnislos die Köpfe»,¹⁴ hielt ein Zeitzeuge fest.

Ein kritischer Zeitgenosse bezeichnete das Geräusch gar als «teutonisches Gebrumm».

Aufregung gab es in der Stadt einen Monat nach Kriegsende, als in den Morgenstunden des 5. Juni 1945 auf der Allmend von Aarau im Schachen ein amerikanisches Verbindungsflugzeug landete, dessen Pilot sich «verirrt» hatte. Laut einer amtlichen Mitteilung wurde die Maschine «nach Feststellung der näheren Umstände wieder freigelassen und konnte nach kurzer Zeit unser Land wieder verlassen».

Die Segelfluggruppe wird aktiv

Im gleichen Jahr, 1945, gründeten angefressene Aviatiker die Segelfluggruppe Aarau. Am Anfang musste man leihweise auf das Material der Sektion Aargau des Aero-Clubs der Schweiz oder auf jenes der Nachbargruppe Gränichen zurückgreifen. Es war denn auch der Aero-Club, der am 23. und 24. März 1946 einen Flugtag im Aarauer Schachen veranstaltete, «unter reger Beteiligung zu Land und in der Luft», wie in der Chronik der Aarauer Neujaarsblätter 1947 nachzulesen ist. Doch rasch wuchs in der Segelfluggruppe Aarau der Wunsch nach eigenen Fluggeräten und nach



einem Start- und Landeplatz in der Kantons-hauptstadt. Um die nötigen Geldmittel zu be-schaffen, organisierte der Verein 1949 den ersten einer ganzen Reihe von Flugtagen. Das geplante Datum fiel wegen einer Scharlachepidemie ins Wasser, im zweiten Anlauf, am Wochenende vom 8. Mai, klappte es: Zum fulminanten Auftakt donnerten drei Vampires, die neusten Jagdflug-zeuge der Armee, über das Aaretal, Segelflug-zeuge begeisterten mit ihren Volten das entzückte Publikum. Für Nervenkitzel sorgte Hans Walti, ein weitherum bekannter Zimmermann aus Un-terentfelden, mit seiner Trapezakrobatik am flie-genden Objekt. Er hing lediglich mit dem Knie-gelenk in gut 500 Metern Höhe an einer Stange, was unten auf dem sicheren Boden manchem einen gehörigen Schrecken einjagte.

Der Flugtag von 1950 im Schachen

Erholen konnte sich die Menge bei einer Flug-zeugtaufe, erhielt doch ein Segler vom Typ «Meise» den Namen «Aarau». Später trugen auch zwei Düsenjets der Swissair und der Swiss die Marke Aarau in die weite Welt hinaus. 1950 doppelte die von der Lokalpresse als «rührig» be-zeichnete Segelfluggruppe Aarau mit einem weiteren Flug-Event nach. Als «Sensation» be-rührte bei dieser Gelegenheit erstmals ein Heli-kopter den Boden des Aarauer Schachens. Wegen eines schweren Hagelwetters musste der Anlass am 22. und 23. April allerdings vorzeitig abgebro-chen und um eine Woche verschoben werden. Im Programm von 1950 enthalten war auch ein Aufstieg des Ballons «Zodiac». Nach Stillstands-versuchen über der Heimwehfluh entschwand er

⁵ Flieger-Lieutenant Oskar Bider am 1. Juni 1915 bei einem Zwischenhalt in Aarau. (Foto Sammlung Stadt-museum Schlössli Aarau.)

⁶ Originalplan als Anhang zur Eingabe für einen Aarauer Flugplatz zwischen Unterentfelden und Suhr aus dem Jahr 1949.

endlich aus dem Blickfeld des Publikums und trieb Richtung Zürich. Doch am Abend tauchte der Ballon plötzlich von Osten her wieder über der Stadt auf und landete ohne Komplikation auf einem Feld in den Goldern. Der Ballonflug von Aarau nach Aarau ist verdientermassen als Unikum in die Geschichte eingegangen.

Die finanziellen Aufwendungen für den Unter-halt der kleinen Aarauer Segelfluggruppe waren enorm. Denn bevor sich auch nur ein einziger Pilot in die Lüfte schwingen durfte, mussten zahl-reiche Bewilligungen (bei der Stadt, beim Waf-fenplatzkommando und beim eidgenössischen Luftamt in Bern) eingeholt werden. Die Frauen der Segelflieger verkauften Eintrittsbillete und erhielten dabei Unterstützung durch den Skiclub Buchs. Als weitere Geldquelle dienten während der Pausen Promotionsflüge, die von lokalen Be-trieben wie dem Kleidergeschäft Leutwyler oder der Firma Teppich Hassler zu Werbezwecken ge-nutzt wurden. Trotz allen Anstrengungen stieg der finanzielle Aufwand stetig an. Und obwohl man beim OK weder Mühe noch Aufwand scheute und teilweise mit Lautsprecherwagen durch die Dörfer der Region fuhr und so Propaganda für die «Flugshow» in Aarau machte, sank der Rein-gewinn von Jahr zu Jahr.

Für Nervenkitzel sorgte Hans Walti mit seiner Trapezakrobatik am fliegenden Objekt.

1953 waren dennoch wieder Propellergeräusche über der Stadt zu hören. Bei prächtigem Früh-lingswetter hielten gegen 5000 Zuschauerinnen und Zuschauer den Atem an, als ein Kunstflieger zu einer halsbrecherischen Tiefflugakrobatik an-setzte. Und Fallschirmspringer Hans Walti, in-zwischen Weltmeister seines Fachs, vollführte mit seiner Ehegattin einen Doppelabsprung. Im

Vorfeld musste aus Sicherheitsgründen die nahe SBB-Oberleitung abgeschaltet werden, weil ja niemand wissen konnte, wohin der Wind die Springer trieb.

Hans Walti als Luftakrobat

Der Draufgänger Hans Walti riskierte gegen Abend des Aarauer «Grossflugtages» vom 18. April auch noch den «Gump» mit einem neuen russischen Gerät, dessen Schirm sich nicht wie bisher gewohnt rund, sondern viereckig präsentierte. Tatsächlich glückte der Sprung mit dem «aufgespannten Nastuch», ein lebhafter Abendwind trieb den unerschrockenen Walti aber stark gegen Norden ab und zwang ihn zur Landung hinter einer Blende des (inzwischen aufgehobenen) Militär-Schiesstandes. Ein anderer Springer landete nicht programmgemäss in einem Schrebergarten. Dort sass ein Hobbygärtner mit seiner Familie beim «Zvieri». Als man den vom Himmel Gefallenen aus einem Gewirr von Tomaten, Bohnenstauden und Fallschirmleinen ausgewickelt hatte, servierte man ihm noblerweise Tee.¹⁵

1960 war endgültig Schluss

Man hatte sich in der Stadt und Region bereits an die regelmässige Abfolge von aviatischen Leckerbissen gewöhnt und strömte jeweils in Scharen in den Schachen. Kaum einer der vielen Tausend Zuschauer ahnte am 21./22. Mai 1955, dass diese Tradition bald ein Ende haben könnte. Passagierflüge, Segelflug-Demonstrationen und der Start eines Fesselballons wechselten in bunter Reihenfolge, obwohl die Witterungsverhältnisse vor allem am ersten Tag nicht ideal waren. Erneut und zum letzten Mal im Mittelpunkt stand der Unterentfelder Hans Walti. Er hängte sich gleich drei Fallschirme um, öffnete den ersten und kappte die Leinen, öffnete den zweiten und kappte die Leinen und öffnete schliesslich den dritten, an

dem er zum Erstaunen des Publikums heil landete. Es war quasi der Auftakt zur spektakulären Schlussrunde der Aarauer Flugtage, an die sich die ältere Generation noch lebhaft und ein wenig wehmütig erinnert. Allerdings fand der Anlass

Der Erstausbau erlaubte den Verkehr von Motorflugzeugen bis zum Abfluggewicht von 1,2 Tonnen.

(in der achten Auflage) am 25./26. Mai 1957 noch einmal statt. Der damalige Buchser Viert-Bezler Erich Gandet gab im Aargauer Tagblatt seine Erinnerungen wieder: «Höhepunkt des Tages war ein Helikopter Bell 47 G der Heli-Swiss, der unter ungeheurem Lärm im Schachen zur Landung ansetzte». Das Flugzeug stand anschliessend für Rundflüge zur Verfügung, der Preis für sechs Minuten betrug 20 Franken. Der allerletzte Aarauer Flugtag datiert vom 7. Mai 1960, dann hatte die Herrlichkeit definitiv ihr Ende gefunden.

Eingabe für ein Aarauer Flugfeld

Ende des Jahres 1949 sah die Segelfluggruppe Aarau unter Führung ihrer treibenden Kraft in der Person von Obmann Alfred «Guzzi» Wernli, Turnlehrer an der Kantonsschule, die Zeit gekommen, für den künftigen Aarauer Flugplatz Nägel mit Köpfen zu machen. Mit einer schriftlichen Eingabe an den Gemeinderat Aarau hofften die Initianten, dass die Behörde für das erklärte Ziel «den Weg zur Verwirklichung ebnen werden». Denn die Kantonshauptstadt Aarau mit sehr günstigen Verkehrsverhältnissen und einer industriereichen Umgebung besitze «heute kei-

⁷ Eine Beechcraft Bonanza am Aarauer Flugmeeting vom 28. Mai 1955. (Foto Erich Gandet, Privatbesitz.)

⁸ Eigenbau-Flugzeug Typ Stark-Turbulent aus Deutschland an einem der letzten Aarauer Flugevents vom 7. Mai 1960. (Foto Erich Gandet, Privatbesitz.)



nen permanenten Flugplatz, da der Schachen dafür nicht mehr und auch nie mehr in Frage kommt».

Deshalb schlug die Gruppe als Start- und Landeplatz die der Stadt Aarau gehörende Brüelmatten zwischen Unterentfelden und Suhr vor. Es gehe um die Schaffung eines «Flugsport- und Touristikzentrums» für Stadt und Region, das im Lauf der Jahre zu einem (kommerziellen) Regionalflugplatz ausgebaut werden könnte. Die Piste umfasste gemäss einem Lageplan unmittelbar nördlich der Suhre eine Breite von 150 und eine Länge von 600 Metern, die später auf 750 Meter verlängert werden könnte. Der Erstausbau erlaubte den Verkehr von Motorflugzeugen bis zum Abfluggewicht von 1,2 Tonnen und damit primär den Flugsport. Die Segelfluggruppe annoncierte die Bereitschaft, den Betrieb vorerst «selbständig und durch ehrenamtliche Leistungen ihrer Mitglieder zu gewährleisten», der öffentlichen Hand entständen «somit für den Flugbetrieb weder Kosten noch Pflichten», versicherte man der Behörde in der Eingabe und verwies im Übrigen auf einen durchaus wohlwollenden Expertenbericht des Eidgenössischen Luftamtes in Bern.

Klares Nein aus dem Rathaus

Doch nicht einmal dieser Trumpf stach. Die Antwort aus dem städtischen Rathaus erreichte den Absender der Eingabe Ende Mai 1950. Sie war für die Initianten niederschmetternd, hatte doch der Stadtrat beschlossen, «auf das Gesuch der Segelfluggruppe Aarau nicht einzutreten».¹⁶ Die Behörde verschloss sich zwar der wachsenden Bedeutung der Luftfahrt auch im regionalen Bereich nicht, von «höchster Bedeutung» war aber «die Frage einer eventuellen Verwendung des Grundwasser-Fassungsgebietes als Flugplatzanlage». Die städtische Regierung schloss sich mit ihrem Nein der ablehnenden Haltung der kantonalen Abteilung für Gewässerschutz an, weil auf

den Brüelmatten «ein grosses öffentliches Interesse auf dem Spiel steht». Vehement dagegen äusserte sich auch die kantonale Kommission für Natur- und Heimatschutz, wären doch laut Projekteingabe vereinzelte Rodungen und Baumhöhenbeschränkungen nötig gewesen.

Damit blieb der Traum von einem eigenen Aarauer Flugfeld Vision.

Ins gleiche Horn stiess die Direktion der Industriellen Betriebe der Stadt Aarau: Man habe «die primäre Pflicht, den Bewohnern hygienisch einwandfreies Wasser abzugeben». Eine Flugplatzanlage gefährde aber «in qualitativer Beziehung das Grundwasser [mit dem der Gönhardstollen gespiesen wurde] in hohem Masse». Damit blieb der Traum von einem eigenen Aarauer Flugfeld Vision, weitere Anläufe wurden als zwecklos erachtet, die entsprechenden Pläne verschwanden in der Archivschublade.

Postflug der Antonov von 2001

Immerhin kam es im Schachen auch weiterhin zu vereinzelt Aussenlandungen von Segelflugzeugen, die wegen fehlendem Aufwind den Stützpunkt Birrfeld nicht mehr erreichten und in Aarau strandeten. Dies geschah zum Beispiel kurz vor dem Zweiten Weltkrieg, am 27. Mai 1938, als ausgerechnet ein deutscher Segelflieger notfallmässig in Aarau niedergehen musste. Ganz offiziell aber stattete eine moderne Antonov AN-2 am Samstag, 28. April 2001, dem Schachen einen Besuch ab. Der einmotorige Doppeldecker gehörte zu den Attraktionen des Jubiläums «800 Jahre Stadt Olten» und beförderte philatelistische Post von der Dreitannen-Stadt nach Aarau und zurück. Mit an Bord befanden sich auch die beiden Stadtoberhäupter Marcel Guignard und Ernst Zingg.¹⁷

Hermann Rauber, Journalist und langjähriges Mitglied der Redaktionskommission der Aarauer Neujahrsblätter, lebt in Aarau.

Anmerkungen

- 1 Ernst Wyler: Chronik der Schweizer Militäraviatik. Frauenfeld 1990, 7.
- 2 Aargauer Nachrichten vom 13. März 1883.
- 3 Elsasser, Theo; Erismann, Paul: Das alte Aarau. Aarau 1970, 84.
- 4 Aargauer Tagblatt vom 20. Mai 1912.
- 5 Ruoss, Hugo: 100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz. Giebenach 2012, 129.
- 6 Erismann, Paul: Kindheit in Aarau. In: Aarauer Neujahrsblätter (1991), 4.
- 7 Details für Philatelisten bei Kohl, Roland F.: Postgeschichte von Aarau. Aarau 1988, 150f.
- 8 Hildebrand, Manfred: Militärische Denkmäler im Bereich der Luftwaffe, herausgegeben vom VBS. Bern 2008, 5.
- 9 Wyler 1990, 76.
- 10 O'Neill-Aeschbach, Isabelle: Gustav Aeschbachs Aarau. Aarau 1994, 62.
- 11 Aargauer Tagblatt vom 28. September 1929.
- 12 Erismann, Paul: Kleine Aarauer Chronik. Aarau 1951, 89.
- 13 Felber, Daniel: Historia am Georgen-Bott der Heinrich Wirri-Zunft Aarau 1999 zum Thema «Ein Flugplatz in Aarau und die städtischen Flugtage», unpubliziert. Der Autor dankt Daniel Felber für die freundliche Überlassung des Manuskriptes.
- 14 Maurer, Kurt: Fliegen Sie mit! Rombach 1987, 18.
- 15 Maurer 1987, 24.
- 16 Protokoll des Gemeinderates der Stadt Aarau vom 25. 5. 1950, Gegenstand Flugwesen, Akten-Nr. 2062.
- 17 Oltner Tagblatt vom 30. April 2001.