

Vor 90 Jahren landete das erste Flugzeug

Die Gründungszeit des Flughafens Grenchen im Spiegel des «Grenchner Tagblatts» von 1931.

Peter Brotschi

Heute vor genau 90 Jahren landete das erste Flugzeug auf dem neu gegründeten Flugplatz Grenchen. Vielleicht war es ein Zeichen für die nach dem Zweiten Weltkrieg eintretende Bedeutung des Grenchner Anschlusses an die dritte Dimension, dass bereits die erste Landung ein internationaler Flug war: Ernst Knab (1904–1998) und sein Mitflieger Marco Tettamanti (1891–1966) überführten das neue Flugzeug von der Fabrik in London nach Grenchen. Tettamanti war damals Wirt des Restaurants Metzgerhalle in Grenchen und im Ersten Weltkrieg Pilot der italienischen Luftwaffe. Knab war Militärpilot und arbeitete als Techniker in der Grenchner Uhrenindustrie.

Zwischenlandung in Paris

Am 9. April 1931 starteten die beiden in London, flogen nach Croydon und von dort über den Ärmelkanal nach Saint-Inglevert. Von da ging es gleich weiter nach Paris-Le Bourget. Offenbar gefiel es den beiden Grenchnern in der Metropole an der Seine, da sie den ganzen 10. April in Paris blieben. Anderntags ging es mit einer Zwischenlandung in Romilly zum Flugplatz Sternfeld bei Basel, wo sie erneut übernachteten. Am Sonntag, 12. April, startete das Duo um 13.20 Uhr in Basel, flog über den Oberen Hauenstein (Knab stammte aus Waldenburg) und landete pünktlich um 14 Uhr auf dem neuen Flugplatz, wo ein grosses Empfangskomitee bereitstand.

Am Montag schrieb der damalige Redaktor Walter Leuenberger im «Grenchner Tagblatt»: «Die Klubmaschine C. H. 220, ein Havilland Doppeldecker 100 PS, ist gestern Sonntag-nachmittag Punkt 2 Uhr, gesteuert von Herrn Oberlieutenant



Das Gründerkomitee des Aero-Clubs Grenchen vor dem neu eingetroffenen Flugzeug am 12. April 1931. In der Mitte das Ehepaar Lili und Adolf Schild sowie Pilot Ernst Knab.

Bild: zvg

Knab, von London herkommend via Paris-Basel, und nachdem sie einige Begrüssungsschleifen sowohl über der Residenz wie auch über Grenchen gezogen hatte, glatt auf unserem Flugfeld gelandet.» Leuenberger beschrieb auch das neue Flugzeug: Die «Grenchener Motte» (die Flugzeugbezeichnung lautet korrekt De Havilland DH.60 Moth) sei ein solides und dabei «handwerkliches» Flugzeug, das bei verhältnismässig geringem Motorengeräusch nur so daherzuschweben komme und für jede Sicherheit Gewähr zu leisten scheine. Die Zeitung verwies darauf, dass Pilot Knab noch am gleichen Tag die ersten Passagierflüge ausführte: Laut Flugreisebuch des Flugzeugs, das im Grenchner Stadtarchiv aufbewahrt wird, waren dies Fabrikant Sallaz, Fotograf Roth, Prokurist Schweingruber, Fabrikant Jean-

nerat sowie – die erste Passagierin – Frau L. Schild-Zappelloni. So die Originaleinträge von Ernst Knab. Vornamen führte man damals noch nicht gerne auf: Titel, Beruf und militärischer Grad waren wichtiger.

Das «GT» war von Beginn an mit dabei

Das «Grenchner Tagblatt» begleitete schon die Vorarbeiten zur Gründung des Flugplatzes. So wurde in der Ausgabe vom 25. Februar 1931 berichtet, dass im Hotel Löwen unter dem Vorsitz von Fabrikant Adolf Schild die definitive Gründungsverammlung der Sektion Grenchen des Aero-Clubs der Schweiz stattgefunden habe. «Die Liste verzeichnet bereits 50 Aktiv- und etliche Passivmitglieder, ein Resultat, das genug vom Interesse am Flugsport zeigt und dem Verein die absolute Lebensfähigkeit gibt.» Im

längeren Artikel wird darauf verwiesen, dass man sich auf die Beschaffung eines De-Havilland-Doppeldeckers einigte. Nicht unerwähnt blieb, dass der Motor dieses Flugzeugs mit Magneten der Firma Scintilla aus Zuchwil ausgerüstet sei. Zudem erfuhr man, dass das Baugesuch für den Hangar eingereicht worden sei. Redaktor Leuenberger meinte im gleichen Beitrag noch vorausschauend, dass der Flugsport unzweideutig eine grosse Entwicklung erleben werde. Und: «Der Aero-Club Grenchen, diese erste derartige Vereinigung im Kanton Solothurn, ist sich dessen bewusst und hofft, stets nur zum Nutzen und Ansehen unserer Ortschaft zu handeln.»

Zwei grosse Anlässe folgten der Flugplatzgründung. Am Sonntag, 10. Mai 1931, fanden die feierliche Flugplatzweihe und die Taufe des Flug-

zeugs statt. Das «Grenchner Tagblatt» schrieb am anderen Tag aktuell über das Ereignis: «Eine gewaltige Menschenmenge hatte sich bei herrlichem Frühlingswetter auf dem Flugplatz eingefunden.» Vertreter des Militärs waren anwesend wie auch der Flugplatzdirektionen von Dübendorf und Bern.

Als Taufpatin für das Flugzeug amtierte Lili Schild, die Ehefrau von Flugplatzgründer Adolf Schild. Anwesend war auch Alfred Comte aus Delémont, einer der ersten Schweizer Militärpiloten, der 1919 zusammen mit Walter Mittelholzer die erste Schweizer Flugverkehrsgesellschaft gründete und am Zürichsee einen Flugzeugaufbau betrieb.

10 000 kamen sogar mit Extrazügen zum Flugtag

Mitten im Hochsommer, am 26. Juli 1931, lud der Aero-Club Grenchen zum ersten Flugtag

ein. Das «Grenchner Tagblatt» schrieb am darauffolgenden Tag in einem grossen Artikel über diese Ereignis, das 10 000 Menschen auf dem Flugplatz versammelte. Extrazüge fuhren von Solothurn und Delémont. Die meisten dürften wohl zum ersten Mal Fallschirmsprünge gesehen haben, was damals noch sehr neu war.

Der Unteroffiziersverein Grenchen half mit bei der Sicherung des Flugplatzes und der Verkehrsverein unter dem Vorsitz von Leo Wullimann (heute Grenchen Tourismus) bei der Organisation des Anlasses.

Die Luftwaffe schickte drei fabrikneue Dewoitine D.26 nach Grenchen, die im Einzel- und Formationsflug die Massen begeisterte. Originalton «Grenchner Tagblatt»: «Das war grossartig, was diese Künstler alles ausführten. In einem Zug tief über das Publikum (Anmerkung des Autors: Heutzutage streng verboten!) hinauf in die Lüfte zur Ausführung von Looping, dann das Überschlagen wie ein Wasserrad, der Sturz in die Tiefe, die sog. Wille, und das Gleiten und Schwenken hinauf und hinab, zeigte die zuverlässige und meisterhafte Handhabung unserer Schweizer Flugzeuge Dewoitine durch die schwindelfreien Fliegeroffiziere unserer Armee.»

Auch Frauen waren willkommen

In einer Notiz schrieb das «Grenchner Tagblatt» am 17. März, dass sich der Aero-Club Grenchen auch mit der Ausbildung von Flugschülern befassen werde. Fluglehrer sei der Flieger-Oberlieutenant Knab. Fluglernbegierige, auch Damen, seien herzlich willkommen. Man könne sich an den Präsidenten, Fabrikant A. Schild, wenden.

Belastetes Sediment wird abgesaugt

Startschuss für umfangreiche ökologische Massnahmen in der Aare beim Attisholz-Areal in Riedholz.

Einige Äste im Stillwasser hinter der Spundwand reichen der Ente. Sie hat bereits begonnen, zwei, drei Meter vom Ufer entfernt ein Nest zu bauen. Aber sie wird ein neues Nest bauen müssen. Hier wird bald eine grosse Maschine auffahren und mit Quecksilber belastetes Sediment in der Aare absaugen. Die Halter AG als Eigentümerin des Attisholz-Areals in Riedholz setzt zwischen Mai und September gemeinsam mit spezialisierten Unternehmen verschiedene ökologische Massnahmen im Uferbereich der Aare um. Da-bei steht die rund 600 Meter lange Spundwand längs des linken Flussufers im Zentrum der Arbeiten.

Die Spundwand wurde 1973 für die Prozesswasserentnahme aus der Aare erstellt. Damit gelangte das manchmal verschmutzte Wasser der

Emme nicht mehr in die Produktion der Cellulose AG, wie Rolf Peruzzo von der Halter AG vor Ort erklärt. Die Spundwand wurde deshalb bereits vis-à-vis der Emmemündung in die Aare gesetzt.

Sauberes Wasser der Aare zur Cellulosefabrik geleitet

Das von der Cellulose AG genutzte Wasser wurde bis 1975 hinter der Spundwand wieder in die Aare eingeleitet, ungefiltert dort, wo heute zwischen dem oberen und unteren Bereich unterschieden wird (siehe Abbildung), und führte im unteren Bereich der Spundwand auf einem Abschnitt von rund 200 Metern zu einer Verschmutzung der Sedimente.

Mit der Transformation des Attisholz-Areals von einem Industriegebiet in ein Wohn- und Arbeitsgebiet wird die Spund-

wand nicht mehr benötigt und kann rückgebaut werden. Beim Verkauf des Areals verpflichtete sich die Halter AG zu dieser Massnahme.

Quecksilber in den Sedimenten der Aare

Nun ist es so weit, alle involvierten Stellen beim Kanton haben die Bewilligung erteilt für den nicht einfachen Rückbau. Denn vorgängig müssen die von der Verschmutzung betroffenen Sedimente entfernt und fachgerecht entsorgt werden. Verschmutzt ist das Sediment mit Quecksilber, wie Martina Sommer von der Firma Arcadis, welche die Bauleitung ausübt, erklärt. Angenommen wird, dass rund 20 Kilogramm Quecksilber in den Sedimenten gebunden sind. Mit der Entnahme von Sediment, die vom Ufer aus

mit einem «grossen Staubsauger» erfolgt, bedarf es gleichzeitig umfangreicher Böschungssicherungsmassnahmen, um die Sedimententnahme zu kompensieren. Die Menge des Sediments, das abgesaugt wird, entspricht ungefähr hundert Lastwagenladungen.

Mit der Spundwand entstand im oberen Bereich an der Aare ein wertvoller Lebensraum für Vögel und Fische. Letztere erhielten einen Unterschlupf und die Vögel einen längeren Bereich mit Stillwasser, der sich beispielsweise für die Brut eignet. Dies im Perimeter eines nationalen Zugvogelreservats. Deshalb werden im Zuge der Arbeiten auf dem rund 400 Meter langen Uferabschnitt im oberen Bereich verschiedene ökologische Massnahmen zur Erhaltung

und Aufwertung der Stillwasserzone unternommen. «Wir wollen einen gleichwertigen Ersatz leisten», sagt Peruzzo. Während der Planungsphase wurden die zuständigen Ämter und Naturschutzorganisationen miteinbezogen. Kiesschüttungen und Totholzstrukturen (Totholzinseln, Raubäume und eingebaute Wurzelstöcke) werden teilweise über den Wasserspiegel ragen und den Wasservögeln als Ruheplätze sowie diversen Fischarten als Unterstände dienen. Alle Strukturen werden im Aarebett oder an der Uferböschung fixiert. Die Bucht beim Einlass der Spundwand wird mit Kiesschüttungen beibehalten, wobei diese mit der Zeit mobilisiert und abgetragen werden. Weiter werden auf der gesamten Länge strömungslenkende Struk-

turen errichtet, um das Wasser stellenweise zum Ufer zu lenken. In diesem Uferabschnitt werden sämtliche Arbeiten auf dem Wasser von einer schwimmenden Plattform aus verrichtet, um das Waldareal und die Uferzone so gering wie möglich in Anspruch zu nehmen.

Die Arbeiten dürfen zum Schutz der Tiere nur zwischen Mai und September durchgeführt werden. Gestartet wird im oberen Bereich mit der Entnahme der Spundwand und gleichzeitig im unteren Bereich mit dem Absaugen der Sedimentschicht. Gerechnet wird mit Kosten von zwei bis drei Millionen Franken. Mit 80 000 Franken leistet der Fonds «Nature-made Star» einen willkommenen Beitrag.

Urs Byland