

Die "PIPER - HB-OIO - SAGA"

Man schrieb das Jahr 1946, der 2. Weltkrieg war seit einem Jahr zu Ende. In Amsterdam, auf dem Flugplatz Schiphol, standen reihenweise fast neue Kleinflugzeuge vom Typ PIPER-Cub, J3C/L4, bemalt mit einem düsteren, militärischen Tarnanstrich. Kriegsmaterial der Amerikaner, das diese möglichst nicht mehr nach Hause zurücknehmen wollten und deshalb zum Verkauf bereitgestellt hatten.

Willy Farner, Flugpionier, Flugzeugkonstrukteur und Inhaber eines Flugzeugwerks in Grenchen, hatte kurz entschlossen zwei Dutzend dieser Piper zu einem äusserst günstigen Preis gekauft und liess diese durch eine Schar Schweizer Piloten, die eigens dafür per Autobus nach Holland gereist waren, nach Grenchen überfliegen. Der heute noch in Schaffhausen lebende, ehemalige Militärpilot Ulrich Naef war einer dieser "Holland-Fahrer", welche im Juni 1946 die Flugzeuge in mehreren Etappen via Eindhoven - Maastricht - Lüttich - Strassbourg - Basel nach Grenchen überflogen hatten.

Eines dieser ehemaligen Kurierflugzeuge ist unser PIPER HB-OIO. Zusammen mit dem neuen Eigentümer, dem damaligen Aktuar der Segelfluggruppe Schaffhausen (SGS), Herbert Meyer-Klopstock, der selber kein Motorpiloten-Brevet besass, überflog H.P. Häberlin am 20. Juli 1946 das Flugzeug nach Dübendorf, wo es im Sportflug-Hangar des Zivilflugplatzes untergebracht wurde.

Bereits zwei Monate später übersiedelte das nun in der gelben Originalfarbe lackierte Flugzeug auf den Flugplatz Schmerlat bei Neunkirch. Am 20. Oktober des gleichen Jahres wurde ein kleiner Flugtag organisiert, der gegen 600 Neugierige zu einem Ausflug auf den Schmerlat lockte. Angesagt waren Passagierflüge mit dem Piper und, als besondere Attraktion, wurde der erste Flugzeugschleppversuch im Kanton Schaffhausen erfolgreich durchgeführt.

Mit dieser Bestätigung als Schleppflugzeug erwies sich der PIPER bald darauf als "Retter in der Not" für den Flugplatz Schmerlat, wie auch für den Fortbestand der SGS. Keinen Quadratmeter eigenes Land besitzend, war man in jenen Anfangsjahren für die Durchführung des Flugbetriebs auf den Goodwill unzähliger Landeigentümer angewiesen, benötigte man doch für die bis anhin praktizierte Startart mit einer Autowinde etwa 1'200 Meter Seilauszug. Eines schönen morgens war ein schmaler Streifen, quer durch das Fluggelände, umgepflügt und in einen Acker verwandelt. Windenbetrieb war nicht mehr möglich. Die ganze Zukunft der SGS hing buchstäblich an der Schleppklinik des kleinen Motorflugzeuges.

Bereits 1947 wollte der Besitzer das Flugzeug wieder verkaufen. Er hatte eingesehen, dass seine Stärken nicht im Motorflug lagen und die Schulung aufgegeben. Grosse Bestürzung im Lager der Segelfluggruppe. Der PIPER darf auf keinen Fall vom Schmerlat verschwinden! Die Gruppe wurde aktiv. Der Kaufpreis von Fr. 6'500.-- schien für die Gruppenkasse unerschwinglich hoch, doch dank eines zinslosen Blankokredits des Privatbankiers Dr. von Ziegler in Schaffhausen, Vater eines Nachwuchspiloten der SGS, konnte der Kauf im Jahre 1948 glücklich abgewickelt werden.

Soweit die Chronik. Der PIPER HB-OIO, ein mittlerweile historisches Fluggerät mit Baujahr 1944, auf dem Schmerlat beheimatet seit 1946 und seit 1948 im Besitz der SGS, hat in all den Jahrzehnten treu und zuverlässig -zigtausende von Starts und tausende von Flugstunden unter seine Flügel gebracht. Was keinem Segelflugzeug gelang, ist diesem kleinen, gelben Motorflugzeug gelungen. Es verkörpert heute noch in weiten Kreisen der Schaffhauser Bevölkerung schlicht und einfach den Flugplatz Schmerlat / Neunkirch.