

Sokrat Newsletter No. 01

Zofingen, 1. April 2023

Daniel Steffen (d-steffen@bluewin.ch)

Es beginnt ganz harmlos. Beat Jäggi erwähnt am 1. Mai 2021 in einem Nebensatz, dass auf Ricardo ein Sokrat ausgeschrieben sei. Der Verkäufer wisse vermutlich nicht, was er anbiete. Ich erinnere mich, dass das Segelflugmodell Sokrat in den 1970er-Jahren in der Modellfluggruppe Strengelbach beliebt und verbreitet war. Es war quasi das Clubsegelflugmodell.



Bild 01: Auf Ricardo angebotenes Segelflugmodell

Nachbarschaftlicher Streit

Wir Zofinger Modellflieger standen mit den Strengelbachern nach einem gemeinsamen Flugtag vom 31. August 1975 auf Kriegsfuss. Diverse Punkte – unter anderem die Aufteilung des Gewinns – führten zu einem Streit zwischen den beiden nachbarschaftlichen Vereinen. Obwohl ich als Neumitglied der Fluggruppe Zofingen nicht direkt in den Streit involviert war, wusste ich ab diesem Zeitpunkt, dass aus dem Umfeld der Modellfluggruppe Strengelbach nichts Sinnvolles hervorgehen konnte. Entsprechend war der Sokrat für mich ein hässliches, viel zu schweres Segelflugmodell, das mit Sicherheit schlecht fliegt.

Meines Wissens wurde der Sokrat von Hugo Amsler (14.08.1928 – 28.02.2019) konstruiert und mehrheitlich gebaut. Amsler wohnte wie ich in Oftringen - doch ich kannte ihn nur vom Sehen. Er trug 1975 einen Bürstenschnitt (Kurzhaarfrisur) - ich hatte fast schulterlange Haare. Hugo Amsler war ein SAC-Kollege meines Vaters. Der Schweizer Alpen-Club gehörte

damals zu den wohl staubigsten Organisationen, die ich mir vorstellen konnte. Kurz und bündig: Ich lebte als 17-Jähriger auf einem anderen Stern als der 47 Jahre alte Hugo Amsler - und dennoch im gleichen Dorf.

Oftringen

Ein paar Worte und Bilder zu Oftringen, das allgemein bekannt ist, waren doch kurz vor dem Zweiten Weltkrieg sämtliche Schweizer Segelflugrekorde in den Händen von Oftringer Piloten. Zudem kreuzen sich hier die Hauptstrassen von Basel nach Luzern und von Zürich nach Bern. Trotz zentraler Lage gelang es den Oftringern nicht, ein richtiges Dorfzentrum zu schaffen. So steht die 1933/34 erbaute Kirche im Abseits. Der moderne Kirchturm wurde hinter verborgener Hand als Zahnstocher bezeichnet. Mir gefällt er. Leider verstarb der Architekt Karl Indermühle (Leiter Bauhütte Berner Münster) noch vor dem Baubeginn.



Bild 02: Oftringer Kirchturm; 750 Meter von Hugo Amslers Haus entfernt

Die Aufbruchstimmung in den 1960er-Jahren brachte den Oftringern viele innovative Projekte wie zum Beispiel die Autobahn N1, die Kehrichtverbrennungsanlage, das Segelflugmodell Sokrat und das erste und bisher einzige Hochhaus (Bild 3). Mit 67 Metern ist das ab 1970 erstellte Hochhaus höher als der Kirchturm, was den Oftringer Pfarrer ärgerte. Der Tych versorgte als Parallelkanal zur Wigger Getreidemühlen und mechanisierte Kleinbetriebe mit Wasserkraft. Seit dem Autobahnbau Mitte der 1960er-Jahre fließt der Tych auf einer Brücke über die N1/A1. Anfangs der 1970er-Jahre entstand die Kehrichtverbrennungsanlage; vorher wurde der Oftringer Kehricht in ausgebeuteten Kiesgruben knapp über dem Grundwasser deponiert. Das 2015/16 erbaute Hydrosalat-Gewächshaus bezieht seine Energie aus der Kehrichtverbrennungsanlage. Bild 4 zeigt den Tych, die Autobahn, das Gewächshaus, die Kehrichtverbrennungsanlage sowie einen Strommast – alles Oftringer Schönheiten.



Bild 03: Hochhaus (eo = Einkaufszentrum Oftringen); 1'330 Meter v. Amslers Haus entfernt.



Bild 04: Ein idyllischer Ort in Oftringen; 700 Meter von Hugo Amslers Haus entfernt.

Eine gänzlich veränderte Einschätzung

Beat hat mit seinem Nebensatz (Seite 1) meine Neugierde geweckt. Ich schaue mir den angebotenen Sokrat auf Ricardo an. Als hässlich würde ich das orange/gelbe Modell heute nicht mehr bezeichnen. Der Rumpf erinnert mich an ein manntragendes Segelflugzeug aus den 1950er/1960er-Jahren. Das Rumpfvorderteil ist so schlank, dass der Pilot (der Frauenanteil im Segelflug beträgt ca. vier Prozent) in eine extrem liegende Position gezwungen wird. Die flache, lange Kabinenhaube erstreckt sich von der Rumpfnase bis zum Flügelansatz. Typisch für die Zeit ist das stark gefeilte Seitenleitwerk. Der elegant geschwungene, grosszügig dimensionierte Hecksporn verspottet das Hebelgesetz, wonach soweit vom Schwerpunkt entfernt jedes Gramm doppelt zählt. Das Höhenleitwerk ist hinter dem Seitenleitwerk angeordnet. Die tiefen (breiten) Flügel sind leicht gefeilt und haben Endleisten-Querruder, die praktisch über die ganze Spannweite verlaufen. Die V-Form ist erstaunlich gross für ein um drei Achsen gesteuertes Segelflugzeug.

Abend für Abend schaue ich auf Ricardo nach, ob jemand den Mindestpreis von CHF 80.00 geboten hat. Das wäre die Aufgabe eines Mitglieds der Modellfluggruppe Pfaffnau – wie die Modellfluggruppe Strengebach heute heisst – denke ich. Auf dem linken Flügel ist ein alter Kleber der Modellfluggruppe Strengebach zu erkennen. Er zeigt einen Adler im Angriff – ein Sujet aus einer anderen Zeit.



Bild 05: Ein Abziehbild im Design der 1960er-Jahre

Auf Ricardo tut sich nichts. Das gibt mir Zeit zum Nachzudenken: Der Sokrat ist vermutlich Ende der 1960er oder Anfangs der 1970er-Jahre entstanden und war mit seinem GFK-Rumpf und den mit Abachi beplankten Sagex-Flügeln topmodern. Ich wäre damals nicht in der Lage gewesen, ein Segelflugmodell von Grund auf zu konstruieren. Zudem fehlt mir das handwerkliche Geschick, um einen GFK-Rumpf von A bis Z (Holzpositiv, GFK-Negativ-Formen und GFK-Positiv) selber zu bauen. Meine Sokrat-Kritik vor 47 Jahren war überheblich und undifferenziert! Müsste ich zur Wiedergutmachung meiner Jugendsünde diesen Sokrat nicht kaufen, restaurieren und wieder in die Luft bringen? Vor meinen Augen sehe ich

den orange/gelben Sokrat bereits im Hangaufwind des Strengelbacher Weissbergs segeln. Dann wüsste ich auch wie ein Sokrat tatsächlich fliegt.

Ricardo verwarnt mich

Ich entschliesse mich, einen Ricardo-Account zu eröffnen. Als «User» von Ricardo schreibe dem «Blanik62» in der Rubrik Fragen, dass ich keinen Sokrat brauche, das Modell aber kaufen würde, falls sich niemand anderes meldet. Prompt kommt eine Warnung von Ricardo, dass diese Nachricht nicht erlaubt sei. Liest ein Ricardo-Mitarbeiter sämtliche Einträge? Oder hat mich die künstliche Intelligenz ertappt?

Beat erklärt mir, wie Ricardo funktioniert: Ich gebe ein Maximalangebot von CHF 122.00 ins System ein und warte gespannt, was nun passiert. Meine Zugabe von 52,5 Prozent verdeutlicht, wie mein Sokrat-Interesse Tag für Tag gestiegen ist. In der Zwischenzeit wäre ich schwer enttäuscht, wenn ein Strengelbacher oder Pfaffnauer mich überbieten würde.

NO NAME

Im entscheidenden Moment bin ich abwesend. Doch Ricardo schreibt mir, dass ich für CHF 80.00 ein Segelflugmodell gekauft hätte und ich mich mit dem Verkäufer in Verbindung setzen solle. Hinter «Blanik62» steckt Rolf Mösch. Rolf empfängt mich am Montag, 10. Mai 2021, um 19.00 Uhr in Hühnenberg sehr freundlich. Leider kann er mir zum Verkaufsobjekt nicht viel erzählen.



Bild 06: Rolf Mösch besitzt einen Sokrat mit dem Namen «NO NAME».

Rolf hat zwei ihm unbekannte, ähnliche Segelflugmodelle von Adolf Amrein in Willisau erworben. Rolf verkauft mir das «angeschlagene» Exemplar, während er in das besser erhaltene Modell bereits eine aktuelle RC-Anlage eingebaut hat. Da Rolf die Sokrats - wie

Beat richtig vermutete - nicht kannte, hat er sein unbekanntes Segelflugmodell mit «NO NAME» angeschrieben.

Der um zwei Achsen gesteuerte NO NAME Sokrat hat etwas mehr Spannweite und einen geschlossenen GFK-Rumpf mit seitwärts angesteckten Sagex-Flügeln. Bei meinem Sokrat werden die Flügel direkt zusammengesteckt und von oben auf den offenen Rumpf geschraubt. «NO NAME» entspricht noch deutlicher meinen Sokrat-Erinnerungen. Schade, dass Rolf seinen Sokrat behalten will - obwohl ich ihm sagenhafte CHF 200.00 biete.

Erhard Kunz

Zuhause finde ich in meinem Sokrat auf der Innenseite der Kabinenhaube folgenden eingeklebten Zettel:



Bild 07: Das erste Rätsel ist gelöst: Mein Sokrat gehörte Erhard Kunz.

Ich erinnere mich an Erhard Kunz (24.9.1937 – 24.6.2017). Er gehörte wie Hugo Amsler zum harten Kern der Modellfluggruppe Strengelbach. Kunz arbeitete meines Wissens als Lehrlingschef in der Grapha AG; einer angesehenen Maschinenbau-Firma in der Region Zofingen. Meinem Bruder gelang es, bei der Grapha AG eine Lehrstelle als Mechaniker zu ergattern. Ich hatte keinen Kontakt zu Erhard Kunz – er war ja Mitglied der verfeindeten Modellfluggruppe Strengelbach!

Mein Sokrat befindet sich in einem schlechteren Zustand, als ich aufgrund der Ricardo-Fotos erwarten durfte: Der zwischen Flügel und Leitwerk gebrochene Rumpf wurde auf nicht sehr elegante Weise mit einer Manschette wieder zusammengefügt – und unverschiffen mit roter Farbe übermalt. Gute Tarnung. Die linke, vordere Flügelbefestigung hatte sich vermutlich bei einem heftigen Aufschlag gelöst – der gespaltene Flügel wurde mit viel Araldit wieder

zusammengeklebt. Ob die GFK-Verstärkung im Flügelwurzelbereich nach diesem Absturz angebracht wurde, ist mir nicht klar. Die auf der Flügelunterseite an mehreren Stellen verletzte Abachi-Schale wurden «geflickt», indem man reichlich Araldit über die betreffenden Stellen kleckerte – ohne vorher ein Zierklebeband zu entfernen. Der ursprünglich vermutlich durchsichtige Zweikomponentenkleber hat sich zwischenzeitlich in ein hässliches Braun verfärbt. Das Höhenleitwerk (ebenfalls Schaumstoff-Abachi-Schalenbauweise) ist teilweise eingedrückt. Die Kabinenhaube schliesst schlecht; der eingearzte Druckknopf-Verschluss muss ersetzt werden. Das ausgeräumte Rumpffinnere wirkt sehr schmutzig; ich vermute, dass es sich um einen Polyester-Rumpf handelt.

Immerhin kann ich das Rätsel um die grosse V-Form lösen: Beim Zusammenfügen der beiden Flügel muss man die beiden gebogenen Stahlband-Verbindungsstücke mit der V-Form nach unten einsetzen, womit der Flügel eine kleine V-Form nach oben erhält. So passen auch die Flügel besser zusammen.



Bild 08: Querruder-Sokrat mit der korrekten V-Form.

Beat erklärt mir, wie ich bei einem Modell mit gepfeilten Flügeln den Schwerpunkt grob bestimmen kann. Ausgehend von diesem Schwerpunkt ermittelte ich ein mutmassliches Fluggewicht von ca. 2,3 kg. Das erscheint mir recht hoch zu sein; doch der Flächeninhalt ist mit 73 dm² ebenfalls grosszügig bemessen. 32 Gramm/dm² ist für ein Segelflugmodell mit 2,6 m Spannweite heute ein akzeptabler Wert. Auch dieser Kritikpunkt war unberechtigt.

Wie weiter? Einen defekten Rippenflügel könnte ich aus jeder noch so hoffnungslosen Situation heraus neu aufbauen – aber wie repariert man einen angeschlagenen Sagex-Abachi-Schalen-Flügel? Ohne die orange gebeizte Abachi-Oberfläche optisch zu beeinträchtigen? Einen komplett neuen Flügel zu bauen, wäre eine Option, doch das habe ich noch nie gemacht. Zudem fehlt mir ein Sagex-Schneidegerät. Habe ich mich mit diesem

Sokrat-Kauf zu weit aus dem Fenster hinausgelehnt? Endet hier eine hoffnungsvoll begonnene Geschichte? Wird es keinen Sokrat-Newsletter No. 2 geben?

Anstelle einer Restauration beginne ich mit Recherchen zum Sokrat. Im Internet finde ich ausser den Todesanzeigen von Hugo Amsler und Erhard Kunz keine Informationen, die im Zusammenhang mit dem Segelflugmodell Sokrat stehen.

Urs Holderegger und Willy Siegenthaler

Urs Holderegger – meine erste Anlaufstation - erinnert sich nur vage an den Sokrat, kann sich aber gut an Erhard «Jonny» Kunz erinnern. Spontan taufe ich meinen Sokrat «Jonny». Urs verweist mich an Willy Siegenthaler, Präsident der Modellfluggruppe Pfaffnau. Doch Willy reagiert nicht auf meine E-Mail.

Fredy Kunz

Bei Fredy Kunz, Sohn von Erhard Kunz, habe ich mehr Glück. Er gibt mir am 18. Mai 2021 am Telefon folgende Auskünfte:

Flugtag vom 31. August 1975 im Hard, Strengelbach: Als ehemaliges Mitglied der Modellfluggruppe Strengelbach ist Fredy Kunz noch heute felsenfest davon überzeugt, dass die Fluggruppe Zofingen beim gemeinsamen Flugtag mit gezinkten Karten spielte. 47 Jahre reichten nicht aus, um Fredys Emotionen in dieser Sache abzukühlen. Hoffentlich kann der Umstand, dass sich nun ein Zofinger für ein Strengelbacher Modell interessiert, bei Fredy einen Versöhnungsprozess einleiten.

Querruder-Sokrat: Dieses Modell wurde tatsächlich von Fredys Vater gebaut. Erhard (Jonny) Kunz habe seine Modell-Rümpfe gerne «postgelb» eingefärbt. Die Querruder-Version war eine Idee von Jonny, doch das Modell war kaum steuerbar. Fredy habe den «Problem»-Sokrat von seinem Vater übernommen und gebändigt, indem er die V-Form verringerte. Dazu hatte er die beiden ursprünglich geraden Stahlbänder in kaltem Zustand mit roher Gewalt hochkant verbogen. Bis heute haben die malträtierten Stahlbänder gehalten.

Hugo Amsler war handwerklich geschickt: Fredy bestätigt mir, dass die Sokrat-Segelflugmodelle von Hugo Amsler konstruiert und mehrheitlich gebaut wurden. Hugo war Schreiner und handwerklich sehr geschickt. Er habe im Laufe der Zeit diverse Sokrat-Versionen konstruiert und erfolgreich geflogen. Erhard und Fredy Kunz haben Hugo Amsler beim Laminieren der Rümpfe teilweise geholfen – und selber mehrere Sokrats für sich gebaut. Fredy glaubt sich erinnern zu können, dass Hugo Amsler in grösseren Stil (rund hundert Stück) Sokrat-Modelle für die lokalen Modellbaugeschäfte herstellte. Das kann mir Peter Hochuli (Hope Modellbau) nicht bestätigen. Bei Gloor + Amsler in Rapperswil kennt man das Segelflugmodell Sokrat nicht. Dagegen erzählt mir Christian Reck, dass er damals bei Gloor und Amsler ein Sokrat-Modell kaufte.

Modellflugzeugpark nach Willisau verkauft: Fredy erzählt mir weiter, dass er den Modellflug aufgegeben hätte (es macht keinen Spass mehr) und er seinen ganzen Flugzeugpark «en bloc» an Adolf Amrein in Willisau verkauft habe – zu einem viel zu tiefen Preis. Fredy freut sich, dass zumindest einer seiner Sokrats via Willisau und Hühnenberg zurück in die Region gekommen ist. Fredy motiviert mich, die Restauration anzugehen – es lohne sich. Er hätte bei sich zu Hause noch weitere Stahlbänder, die er für meinen Sokrat verbogen hatte.

Heinz Buchmüller

Heinz Buchmüller, Brittnau, ist ebenfalls ein langjähriges Mitglied der ehemaligen Modellfluggruppe Strengelbach. Er erzählt mir am 10. Juni 2021 am Telefon, dass er bis zum heutigen Tag einen elektrifizierten Sokrat fliegt. Der Motor steckt in der Nase; ich darf seinen Sokrat jederzeit besichtigen. Ansonsten weiss Heinz nur wenig über die Sokrats und Hugo Amsler zu berichten. Er glaubt nicht, dass Hugo Amsler die Sokrats in einer grossen Anzahl gebaut hat. Das waren eher Einzelstücke.

Ursula Gutteck

Ursula Gutteck – Tochter von Hugo Amsler – freut sich, dass sich jemand für die Modellflugzeuge ihres Vaters interessiert. Sie selber besitzt keine Unterlagen zu den Modellen. Sie verspricht mir, nach Fotos zu suchen. Hugo Amsler pflegte in seiner Freizeit neben dem Modellflug und dem Alpinismus auch die Fotografie. Ursula Gutteck gibt mir den Tipp, bei Franz Walti nachzufragen. Ihr Vater habe ihn beim Bau seiner Jet-Modelle unterstützt.

Sokrat Newsletter No. 2

Das Erscheinungsdatum des Sokrat Newsletters No. 2 ist noch nicht bestimmt. Unklar ist auch, wie viele Sokrat Newsletter es geben wird. Der aktuell vorhandene Schreibstoff sollte mindestens für ein halbes Dutzend reichen.

Im Moment (1. April 2023) besitze ich nur zwei Fotos von Hugo Amsler. Sie stammen aus einem Fotoalbum der Modellfluggruppe Olten, das mir freundlicherweise Peter Ringier zur Archivierung übergeben hat. Hugo Amsler war in jungen Jahren offensichtlich aktives Mitglied der Modellfluggruppe Olten.



Bild 09: Modellfluggruppe Olten, ca. 1960. Hugo Amsler ist der Fünfte von rechts.