

NEUJAHRSBLOTT 2001
FÜR
WANGEN-BRÜTTISELLEN

FLUGZEUGE ÜBER WANGEN-BRÜTTISELLEN



NEUJAHRSLATT 2001
FÜR
WANGEN-BRÜTTISELLEN

FLUGZEUGE ÜBER WANGEN-BRÜTTISELLEN



INHALT

Geleitwort
Kultur-Kreis Wangen-Brüttisellen
Von der Liebe zur Hassliebe

Kurt Schmid
Peter Beglinger
Albert Grimm

Flugzeuge über Wangen-Brüttisellen

Albert Grimm

- Der Flugplatz entsteht
- Betrieb im Luftraum über Wangen
 - Zeppeline über Wangen-Brüttisellen
 - Die Pionierflüge von Walter Mittelholzer
- Die Swissair in Wangen
 - Von Wangen in die Stratosphäre
 - Das Stationsgebäude des Flugplatzes
- Gefahr aus der Luft
- Immer mehr Lärm
 - Die Tante Ju

Fluglärm in Wangen-Brüttisellen

Kurt Pfefferkorn

Flugkorridore über Wangen-Brüttisellen

Daniela Mettler

Die Gemeinde kämpft gegen den Fluglärm

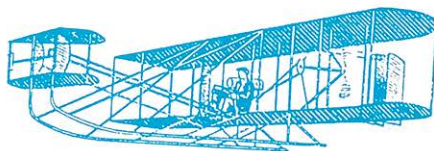
Peter Dillier

Gemeindechronik

Barbara Munz

Unsere ältesten Einwohnerinnen und Einwohner
Gönnerliste
Quellenverzeichnis

Gemeindeverwaltung



Neujahrsblattkommission des
Kultur-Kreises Wangen-Brüttisellen

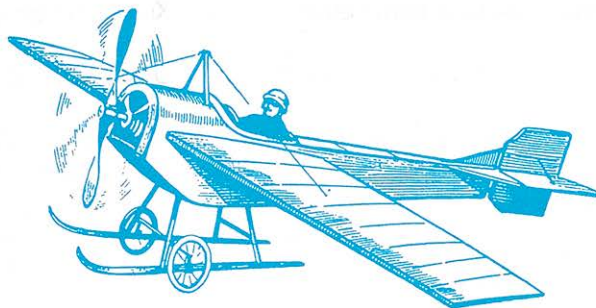
Peter Beglinger
Doris Betz
Daniel Bölsterli
Albert Grimm
Gaudenz Hübscher
Willi Weber
Albert Grimm
Willi Weber Wangen
Hostettler Buchdruck
Offsetdruck AG, Wallisellen

Konzept und Redaktion:
Grafik und Gestaltung:
Druck:

GELEITWORT

Liebe Einwohnerinnen und Einwohner von
Wangen-Brüttisellen

Vor nicht ganz 100 Jahren hat der Traum vom Fliegen Flügel bekommen. Das Ried zwischen Wangen und Dübendorf eignete sich vorzüglich für den Bau eines Flugplatzes. Im Handumdrehen hatte unsere Gemeinde einen Flughafen, die Begeisterung der Bevölkerung war gross. Die Faszination des Fliegens, die Freude an der Technik und die Verbindung mit der grossen weiten Welt liessen Angst und Skepsis in den Hintergrund treten. Die Fliegerei entwickelt sich rasant und der Flugplatz in Wangen - Dübendorf wird der zivilen Aviatik zu eng. Die Swissair zieht



nach Kloten um und das Militär hat wieder den ganzen Platz für sich. Grössere und schnellere Düsenflugzeuge lösen die sympathisch tönenden Propellermaschinen ab und die Beanspruchung des Luftraums durch Flugzeuge nimmt täglich zu. Allmählich erhalten Faszination und Freude einen anderen Stellenwert, sie treten in den Hintergrund und es stellt sich die Frage nach dem Wieviel, nach der Lebensqualität und nach der wirtschaftlichen Notwendigkeit.

Im Namen des Gemeinderates entbiete ich Ihnen die besten Wünsche zum Jahreswechsel.

Kurt Schmid, Gemeindepräsident

KULTURKREIS WANGEN-BRÜTTISELLEN

Liebe Leserinnen, liebe Leser

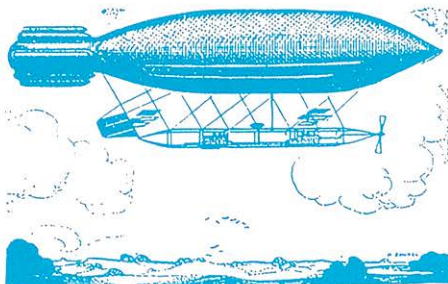
Vielfach aktuell präsentiert sich das diesjährige Neujahrsblatt. Wohl noch nie haben wir in unserer Gemeinde den Flugverkehr so «hautnah» empfunden wie in letzter Zeit. Und den Titel dieser Ausgabe «Flugzeuge über Wangen-Brüttisellen» könnten wir alle mit eigenen Erfahrungen anreichern. Wenn Flugplätze sich neue Ziele geben, wenn sie neue Wege gehen, wird oft vergessen, dass jeder der vorwärts geht, auch von irgendwo rückwärts herkommt. Ich freue mich, wenn Ihnen dieses Rückwärts mit vielen Anekdoten und Bildern Spass und Freude bringt.

14 Jahre hat Gaudenz Hübscher die Neujahrsblatt-Kommission geleitet und zusammen

mit seinen Kommissionskolleginnen und -kollegen ein Stück Wangen-Brüttiseller Geschichte geschrieben. Seit Frühjahr ist er nun ins zweite Glied der Kommission getreten. So ganz los lassen kann man seine Liebe eben nicht. Ich danke Gaudenz, sicher auch in Ihrem Namen, liebe Leserin, lieber Leser, für seine Hingabe und das gute Stück Geschichte, das er für uns mit aufbereitet hat.

Viel Vergnügen, für einmal mit ganz ruhigen «Flugzeugen über Wangen-Brüttisellen».

Für die Neujahrsblattkommission
Peter Beglinger, Präsident



VON DER LIEBE ZUR HASSLIEBE

Von Albert Grimm

Noch bis in die Zwanzigerjahre des letzten Jahrhunderts gehörte es zum guten Ton, in die Foto eines Dorfes ein Flugzeug einzukopieren und das ganze als Postkarte zu verschicken. Selbst Dörfer, die kaum etwas mit dem Flugverkehr zu tun hatten, taten dies. Man war stolz, wenn ein Flugzeug über dem Dorf erschien, irgendwie glaubte man, so am Duft der grossen weiten Welt teilhaben zu können. Wenn eine Gemeinde dazu das Recht gehabt hätte, dann wäre dies Wangen gewesen. Über diesem Dorf erschien so ziemlich alles, was fliegen konnte: Seien es der erste Zeppelin von 1908, die fliegende Kiste von Blériot, die Fokkers, Junkers und Douglas, die Moranes, Venoms und Mirages, die zerschossenen Bomber des 2. Weltkriegs, die Helikopter der Rega, alle tauchten irgendwann am Himmel über Wangen auf, selbst ein Stratosphärenballon fehlte nicht.

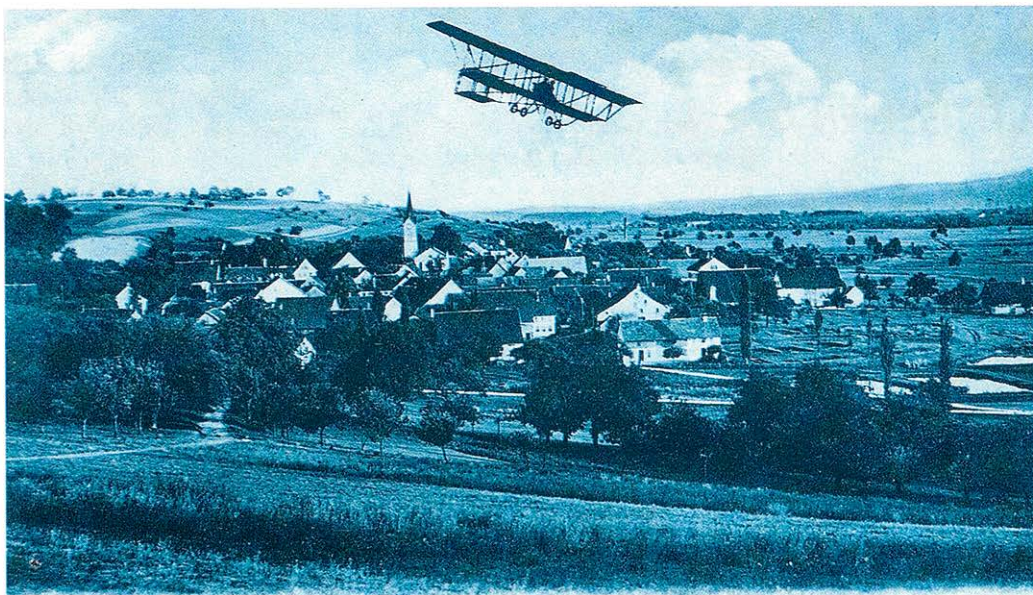
Die Begeisterung der Wangemer für den Flugplatz war anfänglich enorm. Besonders den Buben hatten es die wagemutigen Flieger angetan, deren fliegende Kisten sie beim Starten am Schwanz halten durften, bis der Motor die nötige Tourenzahl erreichte. Da nahmen sie sogar Prügel in Kauf, wenn sie zu spät nach Hause kamen. Und als erst die Swissair mit ihrem Stationsgebäude in die Nähe des Dorfes rückte, liebten die Wangemer den Flugplatz: Man war dabei.

Einen ersten Dämpfer brachte die Zeit des 2. Weltkriegs. Jetzt merkte man, welches Risiko der Flugplatz bedeutete: Rundum fielen die Bomber vom Himmel oder landeten kreuz und quer. Aber nichts desto trotz: Als der Flugplatz nach Kloten verlegt werden sollte, waren die Wangemer mehrheitlich dagegen. Doch es nützte nichts: Der Zivilflugplatz zog aus, das Militär blieb.

Und wie! Dröhnende Düsenantriebe ersetzen gar bald tuckernde Propeller, die Flugzeuge wurden grösser, schneller und vor allem lauter. Damit hatte man nicht gerechnet. Und dann kamen noch die Klotener dazu. Entgegen den Abmachungen überflogen sie

beim Starten Brüttsellen oder sogar Wangen. Das grosse Feilschen um Lärmgrenzwerte und Flugzeiten begann. Wangen hatte Pech: Im Gegensatz zum zivilen war der militärische Lärm lange Zeit geheim. Man hätte ja auf die Stärke der schweizerischen Luftwaffe schliessen können. In Dübendorf formierten sich «Bürger gegen den Fluglärm», im Kanton und in Bern gab's zu reden, man trat dem Flughafenschutzverband bei und im Vorfeld zur Abstimmung über die 5. Ausbautappe in Kloten hielt der Gemeindepräsident eine flammende Rede wider den Fluglärm. Genützt hat es nicht viel, ganz wenige Häuser werden saniert, im Übrigen ist Lärm über dem Immissionsgrenzwert zu erdulden, sagt das Bundesamt für Betriebe der Luftwaffe.

Aber seien wir ehrlich: Auch wenn wir den Luftverkehr verdammen möchten, missen wollten wir ihn doch nicht. Wir sind immer noch dabei, die Nähe zu Kloten bringt Vorteile und diejenige zu Dübendorf Arbeitsplätze. Sogar der Rega hat die Gemeinde Wangen-Brüttsellen schlussendlich bewilligt, in der Nähe eine Basis zu erstellen. Eine richtige Hassliebe!

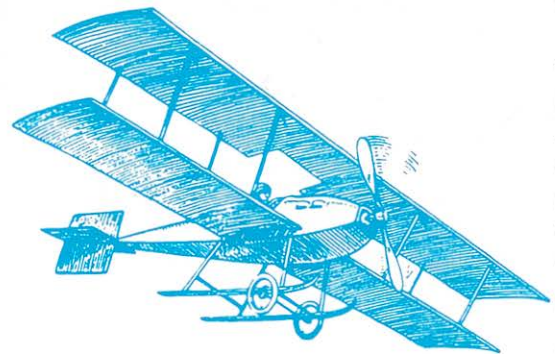


Gruß aus Wangen

FLUGZEUGE ÜBER WANGEN - BRÜTTISELLEN

Von Albert Grimm

DER FLUGPLATZ ENTSTEHT



Am Anfang stand ein Franzose

Am Anfang stand ein Franzose: Reymond Jaboulin, Kaufmann, von Arc les Gray, Hte Saône. 1909 teilte er in der Zürcher Presse mit, dass er durch die kantonale Militärdirektion ermächtigt worden sei, auf der Zürcher Allmend einen Flugzeugschuppen zu errichten. Drei Jahre vorher hatte in Europa der erste Propeller eines Flugzeugs gesurrt – Santos Dumont flog in Frankreich in einem kontrollierten Flug 25 Meter weit –, in Schaufliegen zeigten hierauf waghalsige Piloten ihre Künste und manch ein Kaufmann witterte in der aufkommenden neuen Volksbelustigung ein einträgliches Geschäft. Aber Jaboulin wurde ziemlich skeptisch begrüsst, besonders als er in ständiger Begleitung seines Dolmetschers Gustav Iseli von der Firma «Exotische Hölzer» in Zürich daran ging, in der Umgebung der Stadt ein geeignetes Gelände zur Anlage eines «Aerodrom», eines Flugplatzes, zu suchen. Sein treffsicherer Instinkt liess ihn die Gegend zwischen Wangen und Dübendorf wählen, stand doch dort ein mehrere hundert Hektaren umfassendes Riedland zur Verfügung, das ausser für die Torf- und Streueproduktion kaum genutzt wurde.

Wie würden sich wohl die Landbesitzer, die Bauern von Wangen und Dübendorf zu dem phantastisch anmutenden Projekt von Jaboulin verhalten? Konnten nicht begründete Zweifel an den Entwicklungsmöglichkeiten eines so völlig neuen und unerwarteten Unternehmens überwiegen? Immerhin war ja die weitere Entwicklung des Flugwesens in sportlicher, verkehrstechnischer und militärischer Hinsicht noch in keiner Weise vorauszusehen. So beeindruckt sicher die Tatsache, dass sich in Wangen wie in Dübendorf massgebende Persönlichkeiten und eine breite Schicht der Bevölkerung unternehmensfreudig und wagemutig für die neue Sache einsetzten. Am 27. November 1909 fand im «Sternen» in Wangen die erste Grundbesitzer-Versammlung

statt. Herr Jaboulin hielt einen Vortrag, Herr Iseli übersetzte. Darin hob er die wunderbar günstige Lage des Terrains hervor: Die Nähe zum Bahnhof, denn die Flugzeuge mussten noch mit der Eisenbahn herangebracht werden, die Nähe von Zürich, im Zentrum der dichtbevölkerten Ostschweiz, ferner das wunderbare Panorama, die Schneeberge, welche den Fliegern als Zielpunkte dienen, die Strassen ringsherum ohne irgendwelches Wegrecht, ohne Drähte. Der Nachteil, die Versumpfung, würde mit verhältnismässig wenig Kosten zu beheben sein, so dass schon im Laufe des kommenden Jahres Schaufliegen abgehalten werden könnten. Eine «Schweizerische Flugplatz-Gesellschaft» sollte von kapitalkräftigen Leuten gegründet werden, die von den Grundbesitzern das Land in Pacht nehmen und alsdann die Anlage des Platzes durchführen müsse.

Aerodrom - eine Flugrennbahn

Die ersten Flugzeuge konnten sich nur kurze Zeit in der Luft halten. Um diesen Versuchen zuschauen zu können, stellte man sich eine Art Flugrennbahn, ein so genanntes Aerodrom, vor. Mit Holzwänden sollte der Blick für nicht zahlende Zuschauer verwehrt werden.

In Dübendorf-Wangen erstellte man eine 2,5 Meter hohe Holzwand längs der Wangenerstrasse. «Fliegt ihr so weit unten?» fragten Spassvögel. Damit es nicht zu Zusammenstössen kam, musste im Gegenührzeigersinn geflogen werden.

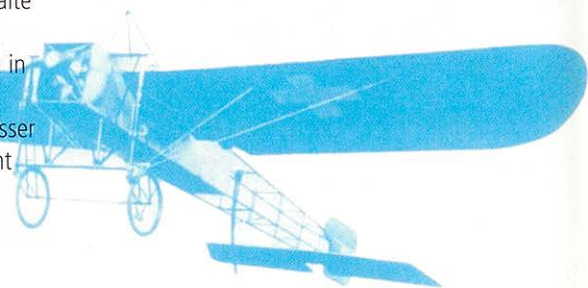
Ein folgenschwerer Tag für die Zukunft von Wangen

Trotzdem lief nicht alles rund: Manchem Bauern kam die erteilte Lehre über den Wert seines von den Vätern ererbten Landes aus dem Munde eines in fremder Zunge sprechenden Ausländers etwas verdächtig vor. Das Grosskapital beteiligte sich nur mässig, da die Erkenntnis durchdrang, dass die Welle der Schauliegen nur von kurzer Dauer sein würde. Intrigen über die Frage, ob der Platz nur verpachtet oder verkauft werden sollte, schieden die Landbesitzer und auch die Zinsen (20 bis 100 Franken pro Juchart und Jahr) oder Verkaufspreise (9 bis 45 Rappen pro Quadratmeter) je nach Qualität des Landes gaben zu reden. Der Präsident der Verhandlungskommission, Gemeinderat Arnold Weber aus Wangen, hatte in den fast täglich stattfindenden Sitzungen alle Hände voll zu tun, um all den Versuchen, dem ganzen Unter-

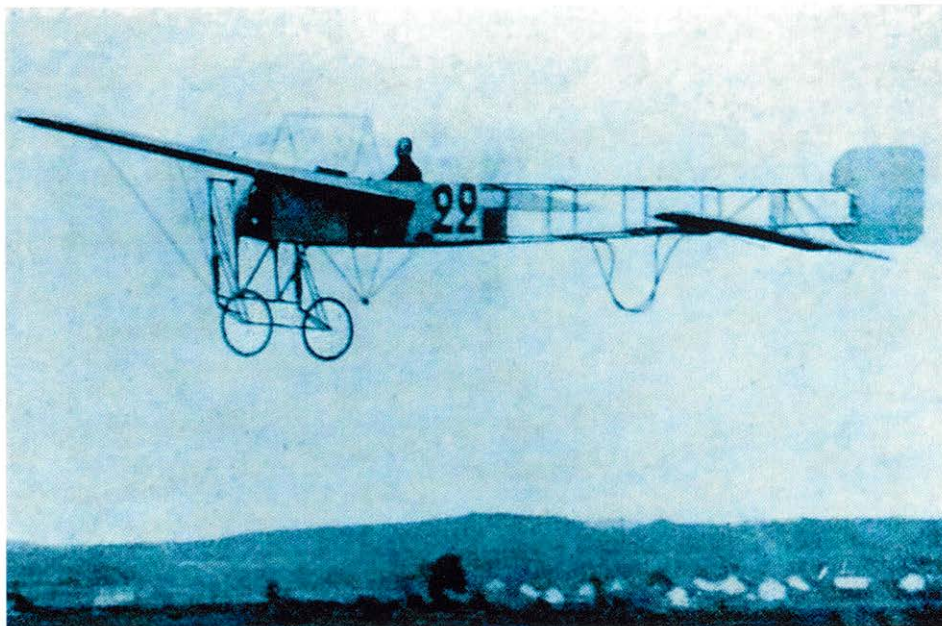
nehmen irgendwie ein Bein stellen und es zu Fall bringen zu können, zu begegnen. Doch am 14. März 1910 war es soweit: Eine ausserordentliche Grundbesitzer-Versammlung im Wangener «Sternen» entschied fast einstimmig, auf einen Vertrag einzutreten. Dieser Tag sollte für die Zukunft von Wangen und Dübendorf von folgenschwerer Bedeutung werden.

Im Sommer 1910 begannen die ersten Vorarbeiten zur Herrichtung des Flugfeldes. Man verzichtete einstweilen auf die 160 Jucharten von Wangen und legte den Platz in die Nähe des Bahnhofes Dübendorf. In einem neu gegrabenen Bett wurde das Wasser des Krebschüsseli-Baches abgeleitet und das alte Flussbett trocken gelegt und ausgefüllt. Zum allgemeinen Erstaunen verschwanden in kurzer Zeit alle Wassertümpel, und schon bei geringer Tiefe des Grabens floss das Wasser ab, obschon das Niveau desselben gar nicht

hoch lag. Auch lief erstaunlich wenig Wasser weg, es sickerte also in den Boden hinein. Je weiter man Seitengräben auftat, desto mehr erkannte man, dass das ganze Flugfeld nur eine Oberschicht von Torf enthielt und darunter soviel guter Kies vorhanden war, dass man darauf eine ganze Stadt hätte bauen können. Bereits bereuten viele Bauern ihre Zustimmung zum Pachtvertrag. Sie sahen ein, dass man mit wenig Geld Hunderte von Jucharten billiges und gutes Land hätte schaffen und Kies ausbeuten können. Baumeister Bonaldi kratzte sich hinter den Ohren beim Anblick von soviel schönem Kies.



Der erste Flug über Zürcher Land. Legagneux auf seinem nach heutigen Begriffen recht gebrechlichen «Blériot» am 22. Oktober 1910. Im Hintergrund ist Wangen zu erkennen.



Die erste Flugwoche vom 22. bis 26. Oktober 1910

Kaum jemand glaubte, dass es möglich sei, schon im Herbst 1910 das versprochene Flugmeeting abzuhalten. Das ganze war wohl für die kleinen unbedeutenden Gemeinden eine Nummer zu gross: Es wurden immerhin Zehntausende von Zuschauern erwartet. Zudem stand man in Konkurrenz zu Spreitenbach, wo billigeres Terrain angeboten wurde. Doch mit vereinten Kräften von Herrn Jaboulin und begeisterter Einwohner sowie einer Finanzspritze des Geldgebers G. Schnetzer gelang es, den Anlass auf die Beine zu stellen. Man habe vom Zirkus Barnum gelernt, wie man es anstellen müsse, hiess es. Vorerst sollten vier Flieger engagiert werden, wovon einer einen weltberühmten Namen tragen musste (Legagneux). Dann hatte man eine 2500 Meter lange und 2 Meter hohe Bretterwand zu errichten und einen 1000 Meter langen Hag zu erstellen, um das Publikum zurückzuhalten und nichtzahlenden Besuchern eine zu nahe Sicht der Dinge zu verwehren. Dazu war eine Festhütte für 2400 Personen geplant. Zwei Tage lang konnte in Dübendorf niemand mehr telefonieren, das Flugmeeting nahm die Zentrale völlig in Anspruch und auch der Telegraf funktionierte fortwährend.

Doch es klappte: Mit der Bahn erschienen drei Flugzeuge, wurden ausgeladen und in der Seilerei Jucker in Dübendorf zusammen gesetzt. Unplanmässig hob sich Legagneux bereits am Samstagmorgen, 22. Oktober 1910, um halb elf Uhr in die Luft. Ein Augenzeuge berichtet: «Ich war gerade auf dem Weg ins Büro, als ich auf einmal ein mir fremdes, ohrenbetäubendes Surren hörte. Doch es war nicht nötig, lange zu fragen, woher es kam. Denn schon schwirrte es direkt über mir vorbei. Diese Überraschung werde ich nie vergessen. Jetzt sah ich mit eigenen Augen einen Menschen fliegen! Ich stand völlig gebannt da: Furcht, Staunen und Bewunderung erfüllten mich. Ich hatte

das Gefühl, dies sei der grösste Wendepunkt in der Weltgeschichte und war nicht wenig stolz, diesen erlebt und gesehen zu haben. So mag es einst den Menschen ergangen sein, an denen das erste Mal ein Eisenbahnzug vorbeisauste.»

Legagneux war der Held der Flugwoche. Dreimal stieg er am Samstagnachmittag in die Luft, zuerst 200 Meter, dann 500 Meter hoch. Beim dritten Fluge machte er einen kleinen Abstecher nach Zürich. Am Sonntagnachmittag flog er bei herrlichem Flugwetter nach Uster und gewann damit den von Dübendorf für diese Flugleistung ausgesetzten Preis von 1000 Franken. Er bewältigte die 19 Kilometer betragende Strecke Dübendorf Uster und zurück in 13 Minuten. Auch der 1999 im Alter von 102 Jahren verstorbene Wangemer Emil Isler, der als Sohn eines Landbesitzers unter den Ehrengästen weilte, durfte dem Piloten zu seiner grossen Leistung gratulieren.

Die Anteilnahme der Bevölkerung war gewaltig. Allein von Zürich her beförderten sieben Extrazüge und vier planmässige Züge etwa 25 000 Personen nach Dübendorf. Tausende kamen per Rad und zu Fuss aus allen Richtungen herbeigepilgert. Für den Heimtransport der Menschenmassen am Abend mussten 21 Züge eingesetzt werden. Insgesamt besuchten über 100'000 Schaulustige die Flugwoche.

Flieger und Organisatoren der 1. Flugwoche von 1910. Von links nach rechts: Pilot Chailly, Flugfelderbauer Jaboulin, die Piloten Legagneux, André und Bianchi, der 120 kg schwere Passagier und Geldgeber Schnetzer.



Die erste Bruchlandung

Von den drei Flugzeugen konnte sich eigentlich nur der «Blériot» von Legagneux richtig in die Luft erheben. Die Motoren der anderen waren zu schwach. Trotzdem bestanden einige flugbegeisterte Zuschauer darauf, einmal als Passgier mitfliegen zu dürfen. Sie waren bereit, recht viel dafür zu bezahlen. Dem Franzosen André war es dann doch gelungen, sich am Sonntagabend mit seinem «Farman» und Passagieren für kurze Zeit vom Boden abzuheben. Nun wollte auch noch ein beliebter Velohändler aus Zürich mit. Der Pilot winkte angesichts der Leibesfülle ab, liess sich aber schlussendlich

doch zu einem Versuch überreden. Und es kam, wie es kommen musste: Das Flugzeug erhob sich keinen Zentimeter in die Luft, raste ans Ende des Flugfeldes und stürzte in einen Wassergraben, in welchem auch der Velohändler kopfvoran landete. Glücklicherweise kam nur der Flugapparat zu Schaden. Gross war aber die Aufregung des Publikums, das alle Schranken durchbrach und zur Unfallstelle eilte. Ein Ackergaul musste das Wrack abschleppen. Der Velohändler hatte für Spott nicht zu sorgen; für den nächsten Flug wird er sich vorher sicher um eine Diät bemüht haben.

Der erste Bruch auf dem Flugplatz: Andrés «Farman» konnte sich unter der schweren Last seines Passagiers nicht erheben und brach am Ende des Flugfelds auseinander.



BETRIEB IM LUFTRAUM ÜBER WANGEN



Das Militär nimmt vom Flugplatz Besitz

Damit war die Idee eines Flugplatzes im Ried zwischen Dübendorf und Wangen bestens gestartet. Kurz nach der Flugwoche wurde das Flugfeld auch auf Wangemer Boden ausgeweitet. Am 28. April 1911 konnte der Pachtvertrag zwischen der 1910 geschaffenen «Schweizerische Flugplatzgenossenschaft» und der örtlichen Terraingenossenschaft genehmigt werden, womit Dübendorf offizieller Flugplatz wurde. Im Mai 1911 eröffnete Geldgeber Schnetzer eine Fliegerschule, anfänglich mit einem einzigen Fluglehrer. Zwei Jahre später kam es leider zum ersten tödlichen Unfall: Pilot Ernst Rech stürzte mit seiner Maschine auf das Flugfeld ab.

Entwicklungen in anderen Ländern Europas und – wegen massiver Aufrüstung grosser Nationen – ein drohender Krieg, liessen den Gedanken aufkommen, die neue technische Errungenschaft auch militärisch zu nutzen. Im Jahre 1913 sandte die Terraingenossenschaft, unterstützt durch den Gemeinderat, eine Denkschrift an die Eidg. Kommission für Militäraviatik mit dem Aufzeigen von Möglichkeiten, in Dübendorf-Wangen die Ausbildung von Militärpiloten zu stationieren und einen Militärflugplatz zu eröffnen. Man bemühte sich also aktiv, die Militärfliegerei herzuholen und war stolz darauf, wenn es klappen würde.



So sah der Flugplatz im Jahre 1915 aus: Das Flugfeld ist bis Wangen erweitert worden, eben werden neue Holzhangars erstellt.

Am 3. Dezember 1914, vier Monate nach Ausbruch des 1. Weltkrieges, konnten mit dem Bund ein Kauf- und Pachtvertrag abgeschlossen und das Terrain zu einem eidgenössischen Flugplatz erklärt werden. Schon fünf Tage später trafen die ersten drei schweizerischen Militärflieger per Flugzeug ein und am Anfang des Jahres 1915 begann die militärische Fliegerschulung. Man muss sich das sehr einfach vorstellen: Die Flugzeuge waren von schwacher Leistung, sehr zerbrechlich, stürzten oft ab und besaßen anfänglich kaum einen Kampfwert. Schon im Juni 1916

musste ein Fliegerdenkmal zu Ehren abgestürzter Piloten eingeweiht werden. Einer der bekanntesten Piloten, Oskar Bider, Chefpilot der Fliegertruppe, führte 1917 einen ersten militärischen Geschwaderflug von Dübendorf nach Lausanne durch. Voller Stolz wohnte sogar General Wille dem Start bei. Leider stürzte Oskar Bider am 7. Juli 1919 anlässlich eines Akrobatikfluges in der Nähe des Stigenhofs zwischen Wangen und Hegnau selber ab und konnte nur noch tot aus den Trümmern seines Nieuport-Jagddoppeldeckers geborgen werden.

Grosse Verluste

Während des 1. Weltkriegs von 1914 bis 1918 führte die Schweizer Fliegertruppe 40 100 Flüge durch. 98 Flugzeuge stürzten ab, wobei 12 Besatzungen tödlich verunfallten.

Staffelflug von «Nieuport 28 C-1» Doppeldeckern in Dübendorf-Wangen 1922. 1920 hatte die Bundesversammlung den Kauf von 12 Flugzeugen bewilligt. Ein solches Flugzeug kostete damals 60 000 Franken. Der Blickrichtung der Offiziere nach ist anzunehmen, dass sich die anderen sieben Flugzeuge der Zwölferstaffel links oben befinden.



ZEPPELINE ÜBER WANGEN-BRÜTTISELLEN

Fast alle Versuche, Ballone lenkbar zu machen, waren aus militärischen Gründen erwirkt und finanziert worden. Der deutsche Reitergeneral Ferdinand Graf von Zeppelin (1838–1917) vervollkommnete das Prinzip, und bald galten seine fliegenden Zigarren als Begriff für Sicherheit und Zweckmässigkeit. Am 1. Juli 1908 startete in Friedrichshafen am Bodensee das Luftschiff LZ 4 unter Führung des alten Grafen und überquerte in einem zwölfstündigen triumphalen Nonstop-Flug die ganze Ost- und Zentralschweiz, wobei auch Zürich und Winterthur besucht wurden. Der damals elfjährige Emil Isler aus Wangen beschrieb dem Berichterstatter das Ereignis:

«Kurz nach drei Uhr überflog der Zeppelin, von Dübendorf her kommend, Wangen in einer Höhe von etwa 200 Metern. Deutlich sah ich die beiden weissglänzenden Aluminiumgondeln und hörte das laute Geräusch der Propeller. Für mich war es das erste Mal, dass ich ein Ding über mir in der Luft sah, und erst noch so ein gewaltiges. Trotz heftigen Gegenwinden schwebte der Zeppelin Richtung Winterthur weiter.»

Am 22. September 1912 landete der erste Zeppelin, ein «Parsival VI» auf dem Feld zwischen Wangen und Dübendorf. Er war von Luzern gekommen und wurde um zwölf Uhr bei heftigen Gegenwinden verankert. Die nötigen Haltevorrichtungen waren vorher gebaut worden, und die Feuerwehr Dübendorf half bei der Landung. In der Zeitung waren zuvor 100 kräftige Leute aus Dübendorf und Wangen gesucht worden, um den Sicherheits- und Wachtdienst zu übernehmen. Auch Emil Isler hatte sich dazu gemeldet.

Höhepunkt eines Zeppelinbesuches war aber wohl am 2. November 1929, ein Tag, an den sich einige ältere Wangemer und Brüttiseller/innen noch gut erinnern können: LZ 127 «Graf Zeppelin» landete vor den Häusern Wangens. Von Bülach her kommend und von einem Auto angekündigt, das mit grossen Plakaten an allen vier Seiten in der Stadt Zürich herumfuhr, erreichte er mit einem grossen Bogen über Rapperswil das Flugfeld, wo ihn über 40 000 Menschen begeistert begrüsst. Das vom Himmel herabgestiegene Phantom brachte etwa drei Dutzend Passagiere mit, die zum Teil ihre Fahrt hier beendeten. In wohl gesetzter Ansprache hiess Re-

gierungsrat Wettstein den «Graf Zeppelin» mit einem Glas Champagner auf Schweizer Boden willkommen und feierte das Luftschiff als grosse technische Errungenschaft. Ein kleiner Kreis von Erwählten, vor allem Presseleute und Fotografen, bekam die Erlaubnis, bis dicht an den Flugriesen heranzutreten. Schwere Postsäcke mit fast 30 000 Postkarten wurden ausgeladen, andere wurden herangeschafft. Passagiere stiegen aus, andere ein. So verstrich die halbe Stunde, die für den Aufenthalt vorgesehen war, im Nu. Nach dem Kommando: Loslassen und einer Ehrenrunde entschwand der Zeppelin über Brüttisellen Richtung Bodensee.

Dübendorf. Aufgebot

Für Sonntag den 22. d. M., anlässlich des Besuchs des
Postballonluftschiffes benötigen wir für den Sicherheits- und
Wachtdienst

zirka 100 junge, kräftige Leute
die sich für diesen Tag freiwillig und unentgeltlich zur Ver-
fügung stellen.

Interessenten sind eingeladen, sich zur Einsperrung und
Entgegennahme näherer Instruktionen heute Freitag, abends
8 Uhr im Gasthof zum «Köler» einzufinden.

Die Sportkommission der T. G. D.

Zeitungsinserat in den
«Dübendorfer Nachrichten» 1912.



«Graf Zeppelin» am 2. November 1929 vor Wangen. Man beachte den Grössenvergleich mit den Häusern Wangens.



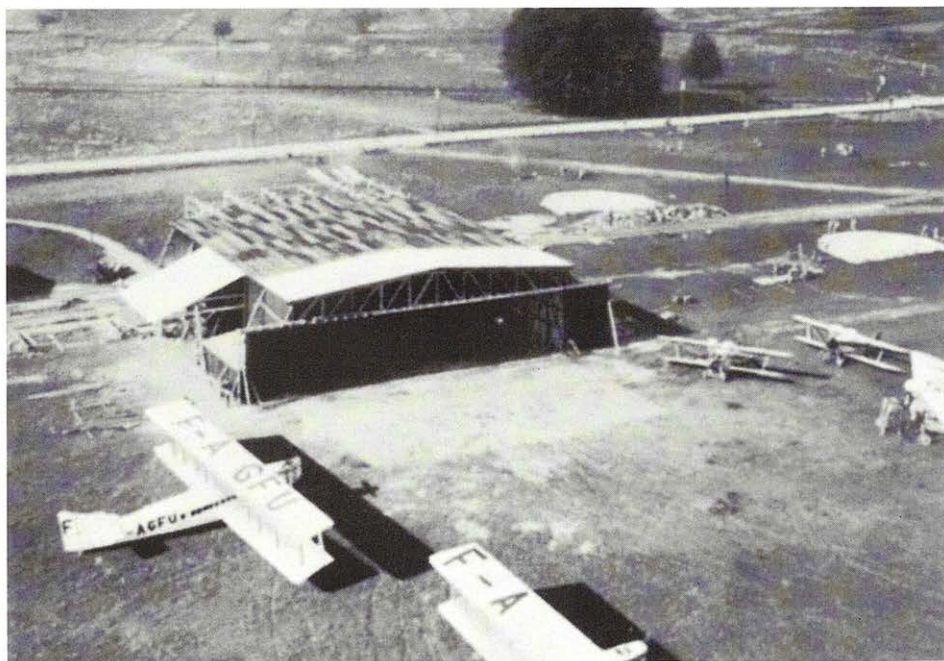
«Graf Zeppelin» 1929 über der Dorfstrasse von Brüttisellen.

Das Flugzeug wird auch zivil genutzt

Nach dem Ende des 1. Weltkriegs erkannte man, dass sich die Flugzeuge auch für anderes als vor allem zu Kriegszwecken gebrauchen liessen. Am 8. Januar 1919 nahm ein Militärflugzeug das erste Mal Post nach Bern mit. Hierauf wurde versuchsweise ein Postkurierdienst von Dübendorf nach Lausanne, immer noch mit Militärflugzeugen, eingerichtet. Jedermann konnte nun mit einem Zuschlag von 50 Rappen seinen Brief auf dem Luftweg befördern lassen. 1920 wurde Dübendorf zum Zivilflugplatz 1. Klasse erklärt.

Die Ad Astra, eine 1919 gegründete Luftverkehrs AG mit Sitz in Zürich, verfügte 1920 über zwölf Wasserflugzeuge, vier Landflugzeuge sowie sieben Piloten und richtete ständige Flugstationen u.a. in Zürich-Schwamendingen und in Zürichhorn ein. Auch von Dübendorf aus führte sie mit einmotorigen Flugzeugen vom Typ Häfeli DH-3 Touristikflüge durch. Der Passagier musste sich im Beobachtersitz «einnisten». Um sich vor Wind und grellem Sonnenschein zu schützen, schlüpfte er in einen Lederanzug, verbarg seinen Kopf in einer Pilotenhaube und seine Augen hinter einer riesigen Fliegerbrille. Vor dem Start hatte er sich unterschriftlich zu verpflichten, bei einem Unfall keinerlei Schadenersatzansprüche zu stellen. Technische Störungen traten sehr häufig auf – und gar oft endete der Flug auf halber Strecke inmitten einer aufgeschreckten Viehherde oder in den Furchen eines Ackers. Man reparierte, so gut es ging und versuchte aufs Neue zu starten. Andernfalls marschierte man zur nächsten Bahnstation und setzte die Reise mit dem Zug fort. Inzwischen zerlegten die Mechaniker das Flugzeug und luden es auf einen Karren.

Unter solchen Umständen war der finanzielle Misserfolg des Unternehmens nicht verwunderlich. Auch die unerwartet rasche Abnutzung der Wasserflugzeuge trug dazu bei. Erst mit Hilfe der deutschen Firma Junkers gelang eine finanzielle Erholung, wodurch vier moderne Junkers-Ganzmetall-Verkehrsflugzeuge für fünf Passagiere übernommen werden konnten. Am 1. Juni 1922 startete der flugplanmässige Betrieb auf der Linie Genf–Zürich/Dübendorf–Nürnberg, der bis zum 30. September eine Regelmässigkeit von 74,3 % erzielte. Ein Flug nach Genf kostete damals Fr. 110.– und dauerte zwei Stunden. Schon 1923 konnte die Linie nach München verlängert werden und im gleichen Jahr eröffnete eine englische Gesellschaft einen dreimal wöchentlichen Betrieb auf der Strecke London–Paris–Basel–Zürich. Mit dem Auftauchen von ausländischen Flugzeugen über dem Himmel von Wangen-Brüttisellen war für das Dorf wohl endgültig das Zivilflugzeitalter angebrochen.



Flugzeuge einer französischen Fluggesellschaft 1925 auf dem Flugfeld Wangen-Dübendorf. Im Hintergrund ist die Strasse von Wangen nach Dübendorf erkennbar.

DIE PIONIERFLÜGE VON WALTER MITTELHOLZER

Der St. Galler Walter Mittelholzer (1894–1937) spielte für die Entwicklung der schweizerischen Luftfahrt, aber auch für Wangen, eine besondere Rolle. Als Fotograf und Passagier in den ersten Flugzeugen hat er schon anfangs der Zwanzigerjahre bestechend scharfe Luftaufnahmen, u.a. auch von Wangen, gemacht, die noch heute viele erfreuen. Später flog er die Maschinen selber und vermittelte Tausenden das Wunder eines Alpenfluges. Noch als Direktor der Swissair (1931–1937) verschmähte er es nie, die harte und verantwortungsvolle Pflicht eines Linienpiloten stets wieder auf sich zu nehmen. Ihm ist es zu verdanken, dass die «Swissair-Navigation» zu einem Begriff wurde.

Von 1930 an lebte er mit seiner Familie in der «Mittelholzer-Villa» am Wangenerberg am Chilerai 46. Eine seiner Sekretärinnen, welche heute in Brüttisellen wohnt, schildert ihn als einen zuvorkommenden, stets zu Spässen aufgelegten Mann. Leider ist er am 9. Mai 1937 während einer Bergtour in der Steiermark tödlich abgestürzt.

Berühmt geworden ist Mittelholzer aber durch seine Pionierflüge, zu welchen er in den meisten Fällen in Wangen startete. So flog er im Winter 1924/25 über Neapel–Athen–Konstantinopel–Bagdad nach Teheran und im Winter 1926/27 mit einem Wasserflugzeug in der ersten Nord-Süd-Durchquerung Afrikas nach Kapstadt. 1929 überflog er den Kilimandscharo (6010 m), den höchsten Berg Afrikas, und überquerte 1930 die Sahara bis zum Niger. 1934 startete Mittel-

holzer in Zürich zu einem Flug nach Addis Abeba, wo er dem letzten Kaiser von Abessinien, Hailé Slassié ein Fokker-Flugzeug abzuliefern hatte. Ende 1934 flog er nach Südamerika und im Herbst 1936 schliesslich nach Nordamerika, wo er von Kalifornien aus den ganzen Kontinent bis nach New York überquerte.

Zwischenlandung Mittelholzers 1934 in Kassala auf dem Flug nach Addis Abeba, wo er dem Kaiser von Abessinien die Fokker Nr. 92 abzuliefern hatte.

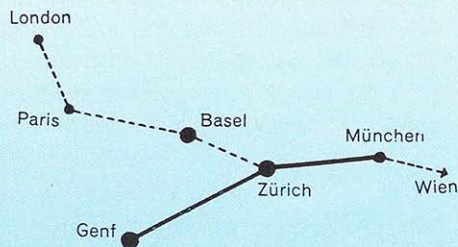


Der Zivilflugverkehr entwickelt sich

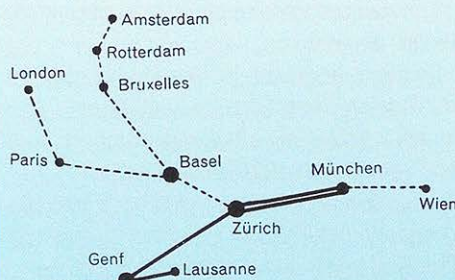
Aus der Darstellung ist ersichtlich, dass in den Jahren 1923 bis 1930 das Streckennetz erheblich vergrössert wurde.

Zürich und die Schweiz waren bald eine «Dreh-scheibe des europäischen Luftverkehrs.

1923: 1158 zahlende Passagiere



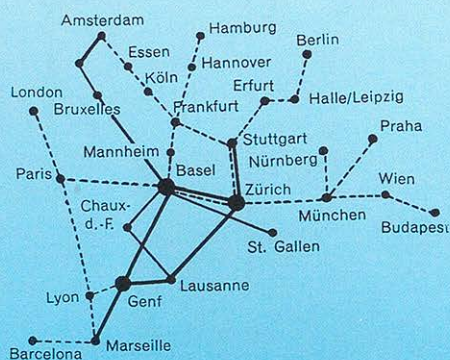
1924: 3299 zahlende Passagiere



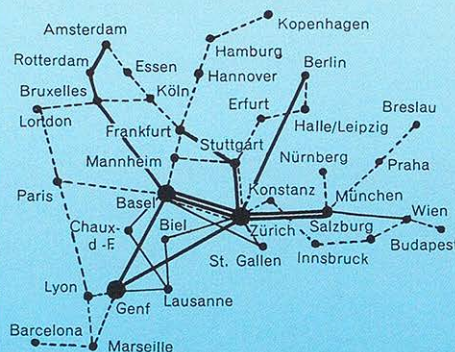
1925: 7870 zahlende Passagiere



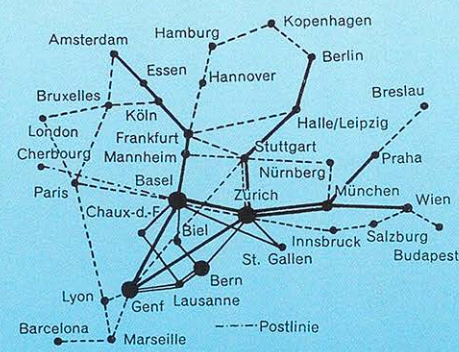
1927: 11 341 zahlende Passagiere



1928: 16 156 zahlende Passagiere



1930: 19 147 zahlende Passagiere



Am 1. Juni 1926 konnte auf dem Zivilflugplatz das erste Flugpostbüro eingerichtet werden. Es befand sich in einer Militärbaracke, eine Schaltereinrichtung fehlte, der Abschluss bestand aus einer Barriere. Die Offenhaltung des Flugplatz-Postbüros war nur während der Flugsaison in den Sommermonaten geplant. Ab 1927 besorgte ein Zubringerauto im Pendelverkehr die Auswechslung der Post von und nach dem Flugplatz. Fräulein Knüsli, die Posthalterin von Wangen,

freute sich über den internationalen Postverkehr, der nun durch ihre Hände ging, wenn das Postbüro des Flugplatzes geschlossen war. Vor allem Telegramme, die über die Post Wangen aufgegeben wurden, mussten die Flüge der Swissairmaschinen begleiten, sei es beim Start oder zu ihrer Ankunft. Für kurze Zeit schnupperte man also im Postbüro Wangen den Duft der grossen weiten Welt.



DIE SWISSAIR IN WANGEN

Ad Astra und Balair werden zur Swissair

Was heute gang und gäbe ist, machten Luftverkehrsgesellschaften schon in den Dreissigerjahren: Sie fusionierten. 1931 vereinbarten die Ad Astra und die 1925 in Basel gegründete Balair, sich zur Schweizerischen Fluggesellschaft Swissair zusammenzulegen. So liessen sich der Betrieb der Fluglinien rationalisieren und die finanziellen Mittel zusammenfassen. Der Flugzeugpark der mit 800 000 Franken Kapital dotierten Aktiengesellschaft umfasste 6 dreimotorige Fokker, 2 Dornier-Merkur, 1 einmotorigen Fokker, 1 Messerschmitt M 18d

und 1 Comte AC-4. Das fliegende Personal setzte sich aus 9 Piloten, 4 Funkern und 8 Mechanikern zusammen. Die Piloten Balz Zimmermann und Walter Mittelholzer wurden zu Direktoren der Swissair ernannt. Auf der Wangener Seite des Flugplatzes entstand 1932 ein modernes Aufnahmegebäude mit Funk, einem Frachtraum und einem Grossrestaurant mit Gartenanlage, dem später noch Hangars und Werfthallen folgten. Auch die Direktion der Swissair fand im neuen Gebäude Platz.

Linienflug Genf – Zürich – Nürnberg am 1. Juni 1922. Zwischenlandung in Dübendorf beim Eröffnungsflug, rechts Henri Pillichody (der spätere technische Direktor der Swissair) vor einer Junkers-Maschine F-13. Eben hat Briefträger Weber die Post eingeladen.



Zwei Wangemerinnen vor ihrem ersten Flug 1930 mit einer Junkers-Maschine.



Das ist die Kabine für 8 Passagiere einer dreimotorigen Fokker, Baujahr 1929. Die Korbstühle galten als Spitzenleistung im Reisekomfort.

Wettbewerbsvorteil mit modernen Flugzeugen

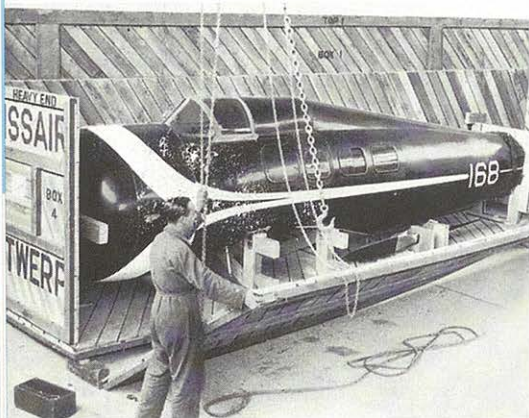
Als erste Fluggesellschaft in Europa führte die Swissair mit dem amerikanischen Lockheed Orion ein Flugzeug ein, das die durchschnittliche Fluggeschwindigkeit mit einem Schlag um 100 Kilometer pro Stunde erhöhte. Die reine Flugzeit von Zürich nach Wien betrug so nur noch 170 Minuten statt vorher sechs Stunden. Damit schuf sich die Swissair einen gewaltigen Wettbewerbsvorteil, hatte doch der Flugverkehr gegenüber der Bahn noch keine grosse Zeitersparnis gebracht. Walter Mittelholzer achtete darauf, durch Propagandaktionen das Interesse für die schweizerische Luftverkehrsgesellschaft zu wecken und aufrechtzuhalten. So startete er am 20. Mai 1933 mit einem Orion in Wangen, flog nach Tunis und über Rom wieder zurück. In 8 3/4 Flugstunden legte er 2680 Kilometer zurück. Allerdings hatte das neue Flugzeug auch Nachteile: Es verfügte nur über einen Motor, hatte keine Radioinstallation und bot nur vier Personen Platz.

1934 wandte sich die Swissair einem weiteren Typ amerikanischer Herkunft zu, dem 15plätzigen Curtiss Condor. Am 11. April wurde er in Dübendorf abgeliefert, konnte aber seinen Dienst nicht lange versehen: Am 27. Juli stürzte er auf einem Flug von Zürich nach Berlin bei Tuttlingen ab. Die neun Passagiere, der Pilot, der Mechaniker und die Stewardess Nelly Diener fanden den Tod. Nelly Diener, die erste schweizerische Stewardess, war wenige Monate vorher für diesen Dienst an Bord des Condor engagiert worden. In der ganzen Schweiz wurde dieser Unfall tief bedauert, war es doch die erste Katastrophe seit Bestehen der schweizerischen Zivilluftfahrt.

Gegen Ende des Jahres 1934 reiste Direktor Zimmermann nach Amerika, wo ein neuer Name Grosses versprach: Douglas. Die Douglas-Flugzeugwerke hatten die Produktion eines 14plätzigen Ganzmetallflugzeuges, der DC-2 aufgenommen. Von diesem Typ erwarb die Swissair 1935 vier Flugzeuge, die sie auf der ersten direkten Linie zwischen Zürich und London einsetzte. Die Flugzeuge starteten in Dübendorf, machten in Basel einen kur-

zen Zwischenhalt und steuerten darauf direkt die englische Hauptstadt an. Die Linie wurde zu einem vollen Erfolg. Auf einer Amerika-reise bestellte Walter Mittelholzer deshalb 1936 zwei Douglas DC-3-Flugzeuge, die noch grösser, schneller und komfortabler waren als die DC-2. Das Vertrauen in die Douglas-Flugzeuge erwies sich als gerechtfertigt.

1932 entstand auf der Wangemer Seite des Flugfeldes ein modernes Stationsgebäude mit angegliedertem Restaurant. Ennet der Strasse ist das Wohnhaus von Emil Islers Vater zu erkennen, das er 1932 nur widerstrebend dem Kanton verkaufen musste. Die Betreiber befürchteten, ein Bauernbetrieb direkt unter den Rädern der landenden Flugzeuge sei doch gar etwas zu exponiert. Im Hintergrund sieht man die Gebäude der Funk-installationen.



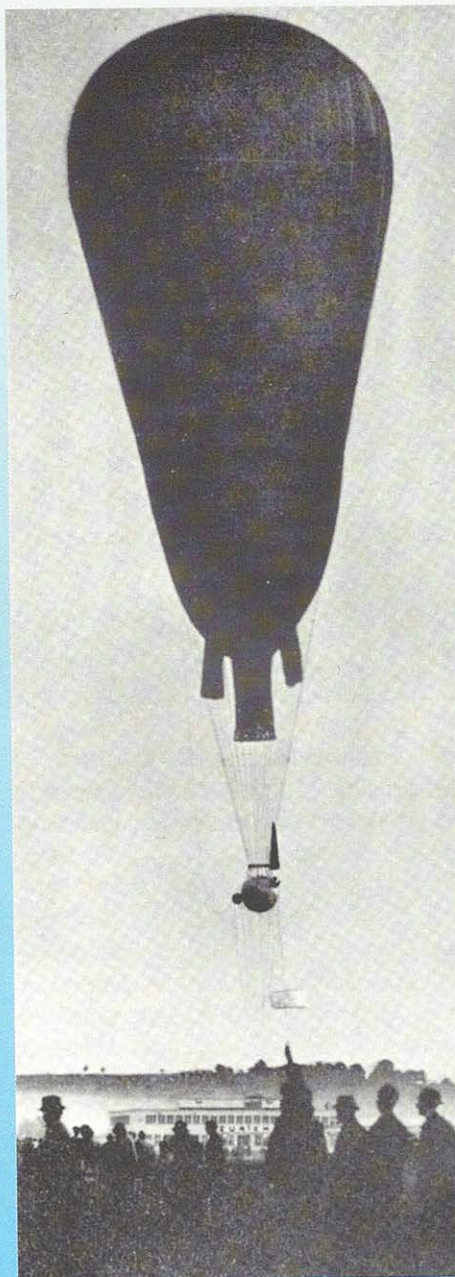
Als Flugzeuge noch in Kisten geliefert wurden: Der Lockheed Orion wird ausgepackt.



VON WANGEN IN DIE STRATOSPHERE

Einen Glanzpunkt für die Aeronautik in der Schweiz brachte zu Beginn der Dreissigerjahre der Vorstoss in die Stratosphäre durch den Schweizer Professor Auguste Piccard, dem Grossvater von Bertrand Piccard, der 1999 als erster die Erde in einem Ballon umrundete. Höher als bis 8 Kilometer war bis anhin noch kein Flugzeug geflogen: Piccard wollte nun erforschen, was den Menschen im nahezu luftleeren Raum der Stratosphäre erwartete. Wegen der grossen Druckunterschiede konnte der Flug nur mit einer stabilen Kugel, getragen von einem mit Wasserstoffgas gefüllten Ballon, einem so genannten Aerostaten, gelingen. Nach einem ersten verunglückten Startversuch am 14. September 1930, bei dem die Gondel beschädigt wurde, gelang es Piccard, am 27. Mai 1931 von Augsburg aus in 28 Minuten eine Höhe von 15 781 Metern zu erreichen. Allerdings entwich durch undichte Stellen die Luft aus der Kapsel, dazu riss die Ventilleine. Piccard trieb führerlos bis ins Tirol. Er wollte es nochmals versuchen.

In der Morgenfrühe des 8. August 1932 startete er auf dem Flugfeld vor Wangen zu einem zweiten Versuch. In der Nacht war die Ballonhülle mit Wasserstoffgas gefüllt worden. Der Ballon erreichte eine Höhe von 16 940 Metern. Damit war der Höhenweltrekord von 1931 übertroffen. Nach einer grandiosen Fahrt über die Bündneralpen ging der Aerostat bei Desenzano in Italien nieder. Über dem Luftraum von Wangen hatte ein weltgeschichtliches Grossereignis seinen Anfang genommen.



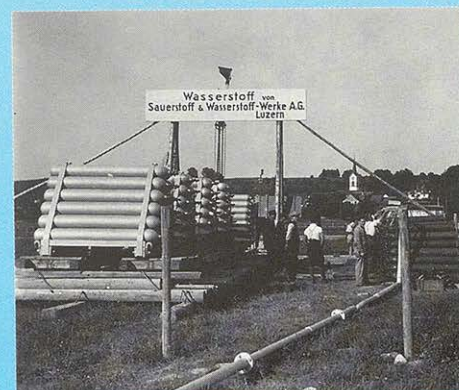
Start des Ballons in der Morgenfrühe.
Im Hintergrund ist das neuerstellte Stationsgebäude der Swissair sichtbar.

Stratosphäre

Die Stratosphäre ist eine Schicht der Atmosphäre, der Gashölle der Erde. Sie liegt zwischen etwa 10 und 35 Kilometer über der Erdoberfläche. Weil die Luft sehr dünn ist, hat es praktisch keine Wolken mehr. Die Temperatur beträgt um -50 bis -60 Grad Celsius. Da der Luftdruck in 16 Kilometer Höhe schon auf einen Zehntel des Bodenwertes gesunken ist, ist ein Flugverkehr in diesen Höhen nur mit druckdichten Kabinen möglich.



Professor Piccard prüft auf dem Wangemer Flugfeld das Ventil.



Wasserstoffgasflaschen vor dem Kirchturm von Wangen.

DAS STATIONSGEBÄUDE DER SWISSAIR IN WANGEN

Das 1932 von der Swissair in Wangen erstellte Stationsgebäude. Vor dem Gebäude werden gerade die berühmte Lockheed Orion der Swissair und eine Junkers aus Deutschland startklar gemacht.



Mit Eröffnung am 16. Juli 1932 hatte die Swissair auf der Wangemer Seite des Flugplatzes ein modernes Stationsgebäude mit zusätzlichen Flugzeughallen (Werften) erbaut. Der Flugplatz hätte nun eigentlich Zürich-Wangen heissen müssen. Aber man blieb beim schon lange gewohnten Zürich-Dübendorf und schmückte sich so eigentlich mit fremden Federn. Doch was soll's? Das Stationsgebäude wurde zum begehrten Ausgangspunkt und Ausflugsziel von Tausenden von Reisenden und Zuschauern: Wangen und sein Kirchturn wurden in der halben Welt bekannt.

Da der Kanton Zürich als Flugplatzunternehmer galt, hatte er die Verpflichtung, für die nötigen Bauten zu sorgen. Eine erste Vorlage mit Kosten von 3,6 Millionen Franken wurde nach einem zäh geführten Abstimmungskampf am 14. September 1930 vom Zürcher Volk aber mit 75 165 Nein gegen 43 018 Ja deutlich abgelehnt. Auf Druck des Eidgenössischen Luftamtes, das den Regierungsrat daran

erinnerte, dass er die Verpflichtungen als Konzessionär zu erfüllen habe, kam es dann aber trotz heftigster Opposition zur Ausarbeitung eines neuen Projekts und zur Gründung einer Flugplatzgenossenschaft. Diese hatte 1,5 Millionen Franken der Kosten zu tragen. So kam auf halbprivater Basis doch noch eine Lösung zustande.

Die Architekten Karl Kündig und Heinrich Oetiker – beide 1939 massgeblich am Bau der Landesausstellung in Zürich beteiligt – mussten mit den ökonomischen Mitteln sparsam umgehen. Aufbau und Materialien sind deshalb einfach und zweckmässig. Diese Bescheidenheit schadete aber dem Ganzen nicht: Im Gegenteil kam sie dem Zeitgeist mit dem neuen Bauen, der vom Bauhaus in Dessau/Deutschland – wo sich übrigens die Junkers-Flugzeugwerke befanden – ausgehenden neuen Architektur- und Formensprache bestens entgegen.



Ein Busbetrieb sicherte die Verbindung mit dem Hauptbahnhof Zürich.

Das Aufnahmegebäude bestand und besteht heute noch aus einem zweigeschossigen Hauptgebäude mit Innenhalle, einem eingeschossigen Restaurant und einer grossen Zuschauerterrasse. Im Erdgeschoss befanden sich die Räumlichkeiten für die Abfertigung der Passagiere, im Obergeschoss die Büroräume der Swissair, Meteoräume und auf dem Dach eine Kommandokanzel sowie eine Wetterstation. Die Staffelnung des Restaurantgrundrisses ermöglichte maximal 130 Gästen einen ungehinderten Blick auf den Flugbetrieb. Die Wände im Restaurant waren mit noblem Birkenholztafer verkleidet, die Halle in den Zürcher Farben blau und weiss gestrichen. Eine grosse Vorfahrrampe auf der westlichen Seite gab dem in Weiss strahlenden Gebäude ein grosszügiges Gepräge.

Samstags und sonntags rückten die Menschen aus allen Gegenden an. Das grosse Flugplatzrestaurant erwies sich bald als zu klein. Der Restaurateur Karl Fürst, ehemaliger Wirt vom «Augustiner» in Zürich, meisterte den Betrieb grossartig. Die Angestellten bezogen ihr Logis zum Teil in Wangen. Ebenfalls aus Wangen stammten die ersten Luftboys Husner und Irminger mit ihren attraktiven Uniformen. Vor allem bestaunt wurden aber die in- und ausländischen Piloten, besonders die eleganten Franzosen in ihren weissen, goldbetressten Monturen.

Das Haus hat all die Jahre überlebt, obschon es nur 16 Jahre seinem eigentlichen Zweck diente. Nach der Verlegung des Zivilflugplatzes nach Kloten wurde es vom Militär übernommen und dient heute dem Kommando des Überwachungsgeschwaders. Die originalen Räume wurden möglichst erhalten, in den letzten Jahren sorgfältig restauriert und das Ganze zum Schutzobjekt von kantonaler Bedeutung erklärt.



Blick in die Abfertigungshalle.

Der Wangemer Emil Isler hatte zum Haus eine besondere Beziehung

Der 1999 verstorbene Emil Isler wohnte von 1926 bis 1932 im schönen Riegelbau neben dem Stationsgebäude und erlebte dessen Bau aus nächster Nähe mit. In den Vierzigerjahren wirkte er als Mitglied der Startmannschaft der Flugzeuge und half beim Verladen des Gepäcks. Später übernahm er das Amt des Hauswarts. In dieser Eigenschaft bereitete er 1948 den Umzug nach Kloten vor, wobei man vergass, ihm den Hausschlüssel abzunehmen. Er behielt ihn bis zu seinem Tode. 1994 besuchte der Berichterstatter zusammen mit Emil Isler dessen alte Wirkungsstätte, die er seit über 45 Jahren nicht mehr betreten hatte. Emil Isler zog zur Feier des Tages seine alte Swissairuniform an und erstaunte damit manchen smarten Mirage-Piloten, die zufälligerweise gerade im Haus weilten. Welch ein Gegensatz!



Der 97jährige Emil Isler 1994 in seiner braunen Swissair-Uniform vor dem Ausgang zu den Flugzeugen.

Aufschwung und Unglück vor dem Krieg

1937 sollte für die Swissair zu einem Trauerjahr werden: Innerhalb weniger Monate verlor sie ihre beiden Direktoren. Walter Mittelholzer stürzte bei einer Bergtour in der Steiermark zu Tode und Balz Zimmermann verschied nach längerer Krankheit. Die beiden Direktoren hatten sich auf beste Weise ergänzt – Mittelholzer in technischer und Zimmermann in organisatorischer Hinsicht – und viel zum Anfangserfolg der Swissair beigetragen. Trotz der drohenden Wolken internationaler Konflikte entfaltete die Swissair eine rege Tätigkeit. Die Zahl der beförderten Passagiere stieg von 10 282 (1931) auf 32 554 (1938), die Einnahmen stiegen von 1,1 Millionen auf 3,4 Millionen Franken.

Doch die Monate vor dem Ausbruch des zweiten Weltkriegs warteten mit neuen schweren Schlägen für die Gesellschaft auf: Am 7. Januar 1939 fanden durch einen Unfall in der Nähe von Paris zwei Passagiere und die drei Besatzungsmitglieder den Tod. Ein weiterer Absturz ereignete sich am 20. Juli 1939 bei Konstanz am Bodensee. Ausser den vier Passagieren und dem Funker verlor auch der bekannte Flugkapitän und Schriftsteller Walter Ackermann das Leben.

Rumpfbetrieb während des Krieges

Sechs Wochen nach dieser Katastrophe brach der Krieg zwischen den europäischen Nationen aus. Dadurch wurde die Tätigkeit der Swissair nahezu vollständig lahmgelegt. Es gelang ihr allerdings, bis 1944 noch die eine oder andere Linie nach Deutschland, Italien oder Spanien aufrechtzuerhalten; ihre Leistungen waren aber im Jahre 1944 gegenüber dem letzten Vorkriegsjahr auf einen Fünftel zusammengeschrumpft. Nur ein kleiner Kern des Personalstabes konnte beibehalten werden, dem die Betreuung des Flugzeugparks oblag. Die meisten unter den Angestellten der Swissair standen im Militärdienst oder erfüllten verschiedene Aufgaben in der Kriegswirtschaft. In Wangen wurde es ruhig.



Eine Douglas DC-3, vor dem Kriege das modernste Flugzeug, vor dem Stationsgebäude.



Glück im Unglück: Eine Douglas DC-2 der Swissair stellte sich am 7. August 1939 bei der Landung wegen durchweichendem Boden auf die Nase. Die zwölf Passagiere wurden durcheinandergeschüttelt.

Nur noch drei Jahre in Wangen

Sogleich nach Ende des Krieges war die Swissair in der Lage, ihre Tätigkeit wieder aufzunehmen. Die Flugzeuge waren in bestem Zustand. Im Hinblick auf zukünftige Aufgaben hatte man den Bestand an fliegendem Personal vermehrt. Am 1. August 1945 konnte die Linie Zürich–Paris wieder eröffnet werden. Die Luftfahrt stand vor grossen Möglichkeiten: Die militärischen Bedürfnisse hatten noch grössere und schnellere Flugzeuge hervorgebracht, Hunderte von Flugzeugen hatten im letzten Kriegsjahr den Atlantik überquert. Der Weg für interkontinentale Fluglinien war gebahnt. Die leitenden Organe der Swissair trafen die notwendigen Massnahmen, um der Schweiz eine angesehene Stellung in der Weltluftfahrt zu sichern: Das Kapital wurde auf 20 Millionen Franken erhöht.

Unter den Neuerwerbungen stachen vier Langstreckenflugzeuge vom Typ Douglas DC-4 hervor. Die Organisation eines Langstreckenverkehrs erforderte aber noch grosse Arbeit: Piloten, Funker, Navigatoren und Bordmechaniker mussten für Flüge über Ozeane ausgebildet werden. Der Ausbau der Flugdienste brachte eine beträchtliche Vergrösserung des Personalbestandes: Hatte er 1939 noch 150 Personen umfasst, so waren es 1950 bereits 1500. Das Streckennetz dehnte sich von 4 512 Kilometer auf 33 000 Kilometer aus. Neue Linien wurden eröffnet: Sie verbanden die Schweiz direkt mit Kairo, Tel-Aviv, Athen, Istanbul. Sonderflüge und Versuchsflüge führten nach Buenos Aires, Johannesburg, Bombay und New York. Die Linie Schweiz – New York wurde 1949 definitiv in das Flugprogramm der Swissair aufgenommen.

Von Wangen nach Kloten

Aber was schon Jahre vorher geahnt wurde, trat ein: Der Flughafen in Wangen und der Flugplatz Dübendorf sollten sich in Anbetracht der zu erwartenden Passagierzahlen als zu klein und nicht mehr ausbaubar erweisen. Schon während des Krieges hatten sich die Regierung und die Swissair nach einem Gelände umgesehen, das sich für den Bau eines schweizerischen Grossflughafens eignen würde. Sie fanden es im zweiten grossen Ried im Glatttal: Bei Kloten. Da der Boden dort zum grössten Teil schon dem Militär gehörte, hatten sich die Verantwortlichen nicht so lange wie seinerzeit 1919 in Wangen mit den Landesbesitzern herumzuschlagen. Dafür mussten Konkurrenzprojekte in Bern-Belpmoos oder sogar auf dem Neuenburgersee bekämpft werden. Nach einer Volksabstimmung am 5. Mai 1946, in welcher das Zürcher Volk dem Bau eines Flughafens mit 105 703 Ja gegen 29 372 Nein bei Kosten von fast 70 Millionen Franken zugestimmt hatte, konnte im Sommer 1946 mit den Arbeiten begonnen werden. Wangen-Brüttisellen lehnte den Bau des Flughafens Kloten mit 235 Nein gegen 138 Ja deutlich ab. Wollte man den Flughafen in der Nähe behalten? Lärm war anscheinend hier noch kein Thema.

Am 14. Juni 1948 konnte die Westpiste in Kloten dem Verkehr übergeben werden, der am 17. November des gleichen Jahres die Blindlandepiste folgte. Am gleichen Tag schloss der Flughafen in Wangen seine Tore und siedelte in behelfsmässige Baracken am Rande der Piste in Kloten über. Der gesamte Linienverkehr wurde von Wangen nach Kloten verlegt: Eine grosse Aera war für Wangen zu Ende gegangen. Vielleicht gut so, denn die Lärmprobleme, die ein internationaler Flugverkehr auf dem Flugplatz Dübendorf geschaffen hätte, liessen sich kaum vorstellen.

Philatelistische Andenken



Swissair-Erstflug Schweiz–New York 2. Mai 1947



Mittelholzer-Afrika-Gedenkflug 1927–1977



50 Jahre Stratosphärenflug, Prof. Auguste Piccard 18. August 1982



75 Jahre Aviatik Flugplatz Dübendorf-Wangen, Airbus Sonderflug Dübendorf–Kloten, 24.8.1985

ÜBERSICHTSPLAN des FLUGPLATZES

Dübendorf

1:5000



Eine Horror-Vision!

Schon während des 2. Weltkrieges war klar geworden, dass der Luftverkehr nach dem Ende des Krieges eine gewaltige Steigerung erfahren würde. Es wurden Pläne zum Ausbau des Flugplatzes Dübendorf zu einem Gross-flughafen erstellt. Zum Glück zeigte es sich aber, dass das Gebiet für eine Weiterentwicklung zu klein war.

Das vorliegende Projekt aus dem Jahre 1944 hätte neben der bestehenden Piste West-Ost noch eine neue Piste Nord-Süd quer über die Usterstrasse und die Eisenbahnlinie, vom Stigenhof nach Hermikon, vorbei an Gfenn, vorgesehen. Bei einem Left-turn wären die Abflüge ziemlich genau über Wangen erfolgt. Lärmprobleme standen da noch nicht zur Diskussion.

GEFAHR AUS DER LUFT

Dramatische Ereignisse

Besonders zu Beginn des 2. Weltkriegs musste mit einem deutschen Überfall auf den Flugplatz Dübendorf gerechnet werden. Wie schon während des 1. Weltkriegs verstärkte man die Bewachungstruppen um den Platz, versah die Piste mit Minen und verordnete

den umliegenden Dörfern eine nächtliche Verdunkelung, d.h. kein Lichtschein durfte mehr nach aussen fallen. Das Stationsgebäude erhielt einen hässlichen grünen Tarnanstrich. Bei nahender Gefahr ertönten die Sirenen und die Bevölkerung hatte die Luftschutzkeller aufzusuchen.



Der erste amerikanische Bomber landet am 17. August 1943 wegen Motordefekts. Vor der Landung wurden alle Waffen und Sendeanlagen über Bord geworfen. Da der Elektromotor für das rechte Fahrwerk ausgefallen ist, erfolgt eine Bauchlandung. Die Besatzung kommt nicht mehr dazu, den Bomber in Brand zu stecken.



Dieser Liberator kommt am 18. März 1944 von Angriffen auf Ziele in Süddeutschland und wird von schweizerischen Einsatzstaffeln zur Landung gezwungen. Dabei wird das Bugrad abgeknickt, weil dessen Luftschlauch durch einen Schuss unbrauchbar wurde. Das Flugzeug wird zu 50 Prozent beschädigt.



Eine Motorpanne hat diese Boeing zur Notlandung gezwungen. Durch die Bauchlandung werden der untere Teil des Rumpfes eingedrückt und die Propeller verbogen. Über 100 Einschüsse von Kanonen und Maschinengewehren sind an dieser Maschine festzustellen.

Obschon die Schweiz von einmarschierenden Truppen verschont blieb, kam es im Luftraum Wangen-Brüttisellen zu vielen dramatischen Ereignissen, die in Zusammenhang mit dem Krieg standen: Schweizerische Militärflugzeuge stürzten bei Übungsflügen ab oder wurden von fremden Flugzeugen irrtümlicherweise beschossen. Auf dem Flugfeld landeten zu bestimmten Zeiten reihenweise havarierte Bomber, welche von Kampfeinsätzen in Deutschland in die Schweiz einflogen oder stürzten, oft führerlos, in der Nähe des Flugplatzes ab. 1944 kam es gar zu einer geheimnisvollen Sprengung eines deutschen Nachtflugzeuges am Rande der Piste und selbst nach Abschluss des Krieges stürzte noch ein amerikanischer Bomber in den Ägertwald. Er hatte Ersatzteile zur Reparatur der havarierten Flugzeuge und den Zahltag für die amerikanischen Techniker bringen wollen. Die Zahltags-täschchen fand die Brüttisellerin Louise Renschler in der Nähe ihres Hauses wieder. Für eine ausführliche Darstellung all dieser dramatischen Ereignisse sei auf das Neujahrsblatt 1990 für Wangen-Brüttisellen verwiesen.

Nicht ungefährlich

Ungefährlich war die Sache nicht! Abgesehen davon, dass manche der «Fliegenden Festungen» noch ihre gesamte Bombenlast (Ein Liberator z.B. 10 Sprengbomben à 227 kg, 5 500 Stahlkernpatronen) an Bord trugen, war auch mit den Besatzungen nicht zu spassen. Oft glaubten sie, in Feindesland zu landen, steckten ihre Flugzeuge in Brand oder liessen sich nur widerstrebend festnehmen. Besonders die Bomberlandungen im Jahre 1944 waren aber für die Bevölkerung trotzdem ein riesiges Spektakel. Statt wie vorgeschrieben beim Ertönen der Sirene die Luftschutzkeller aufzusuchen, strömte Jung und Alt zu Fuss, per Velo oder mit dem Zug zum Flugplatz. Sogar aus Zürich kamen die Leute hergefahren. Am 18. März 1944 kam es zu einem grässlichen Unfall: Bei der Landung einer havarierten, kaum mehr steuerungsfähigen Maschine quer zum Platz streifte ein ausgefahrenes Bugrad ein Hochspannungskabel, welches riss, durch die Luft sauste und einen auf einem Zaun sitzenden Knaben aus Wallisellen tötete, einen anderen aus Dübendorf schwer verletzte.

Am 18. März 1944 wartet eine Menschenmasse am Bahnhof Dübendorf auf den Rücktransport nach Zürich. Bei der Landung von zwölf amerikanischen Bombern war ein 15jähriger Knabe aus Wallisellen ums Leben gekommen.



Flugzeugabstürze in und um Wangen-Brüttisellen

Am **8. Mai 1943** stürzte ein schweizerisches **Morane**-Kampfflugzeug während eines Übungsfluges in der Nähe des Schützenhauses Wangen ab. Der Pilot war sofort tot.

Am **24. April 1944** wollte ein havariierter **B-17 Bomber** der US-Luftwaffe zur Landung ansetzen, als er steuerungsunfähig wurde und knapp über Brüttisellen fliegend hinter dem Büelacker bei Baltenswil zu Boden stürzte. Die gesamte Besatzung von sieben Mann verbrannte.

Am **20. Juli 1944** blockierten bei einem amerikanischen **B-24 Bomber** die Höhensteuer. Die zehn Männer der Besatzung spran-

gen über Brüttisellen mit dem Fallschirm aus dem Flugzeug und gingen auf den Feldern hinter dem Bahndamm nieder. Das führerlose Flugzeug kreiste hierauf während einer halben Stunde im Raum Dübendorf – Wangen – Effretikon, wurde dann von einem schweizerischen Jagdflugzeug in Brand geschossen, explodierte und fiel neben der Strasse Lindau – Tagelswangen zu Boden.

Am **5. September 1944** gerieten schweizerische **Messerschmitt** – Jagdflieger in einen Luftkampf mit zwei USA – Mustang – Begleitjägern. Die Schweizer wurden über Brüttisellen angegriffen. Ein Oberleutnant stürzte, tödlich getroffen, ab.

Am **30. September 1944** wurde ein von

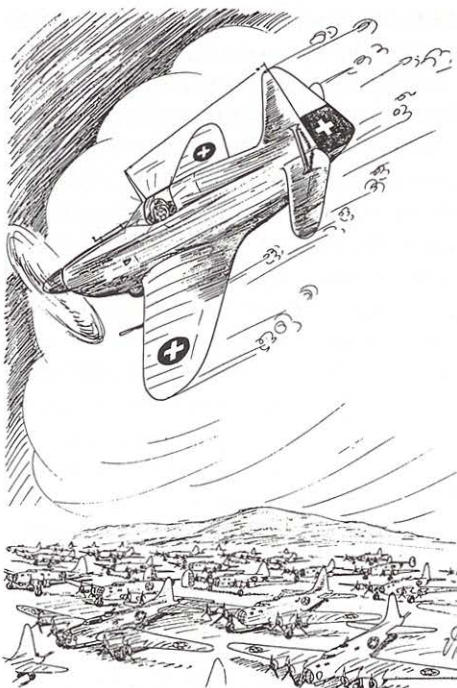
Schaffhausen her einfliegender britischer **Mosquito** zwischen Hegnau und Wangen von der schweizerischen Luftabwehr abgeschossen. Bei der Bauchlandung wurde er vollkommen zerstört, die beiden Besatzungsmitglieder wurden verletzt.

Am **18. August 1945** wollte ein umgebauter **Liberatorbomber** auf dem Flugplatz zur Landung ansetzen, schoss aber über die Piste hinaus, startete durch und fiel, knapp über die Hallen fliegend, in den Ägertwald. Drei Mann waren sofort tot, drei wurden schwer verletzt. Das Flugzeug hatte Reparaturteile und den Zahltag für die amerikanischen Techniker, welche die havarierten Bomber reparieren sollten, an Bord.

Eine einmalige Ausstellung

Von 1939 bis 1945 landeten insgesamt hundert fremde Flugzeuge auf dem Flugfeld. Die meist grossen Bomber wurden auf der Wangemer Seite des Flugplatzes aufgestellt und konnten dort, natürlich von ausserhalb der Flugplatzumzäunung, besichtigt werden. Da kam es zu einem gefährlichen Zwischenfall, der glücklicherweise glimpflich endete: Ein Passant aus Schwamendingen sah einen Schweizer Soldaten, der den Auftrag hatte, die abgestellten Bomber zu bewachen, in einem Liberator-Bomber verschwinden. Kurz darauf peitschte eine Maschinengewehrsalve in Richtung des verdutzten Passanten, der sich nur durch ein sofortiges Flachlegen auf den Feldweg schützen konnte. Der Soldat hatte aus Versehen eine der noch geladenen Bordkanonen berührt.

Karikatur aus dem «Nebelspalter» 1944



Hee — wo söll dänn eusereis na lande?



Ein geheimnisvoller Knall

Am 19. Mai 1944 kam es in der Nacht am Rande des Flugfeldes zu einem geheimnisvollen Knall, der einige Wangemer aufwachen liess. Was war geschehen? In der Nacht vom 27. auf den 28. April 1944 war ein deutsches Nachtflugzeug vom Typ Me 110 nach Notsignalen wegen Benzinmangels gelandet. Zu seinem Erstaunen wurden aber der deutsche Pilot sofort interniert und das Flugzeug beschlagnahmt. Da es über eine höchst geheime Funkapparatur — man munkelte vom ersten Radar — verfügte, verlangte der deutsche Luftattaché aber eine sofortige Freigabe. Die Schweiz weigerte sich aus neutralitätspolitischen Gründen. Erst nach zähen Verhandlungen, die bis nach Berlin führten, konnte eine Vereinbarung geschlossen werden. Danach musste die Schweiz das Flugzeug im Beisein von deutschen Vertretern zerstören, konnte dafür aber zwölf der neusten Messerschmitt — Jäger vom Typ 109G kaufen. Dies erwies sich jedoch nachträglich als Reifall: Sechs der angeblich neuen Maschinen stammten aus dem Afrikafeldzug von General Rommel und waren voller Sand.

Die während des Zweiten Weltkrieges auf dem Flugfeld gelandeten Bomber wurden auf der Wangemer Seite des Flugplatzes aufgestellt, wo sie von ausserhalb der Flugplatzumzäunung aus besichtigt werden konnten.

IMMER MEHR LÄRM

Dübendorf wird Zentrum der Flugwaffe

Nach dem Auszug des Zivilflugverkehrs 1948 hatte auf dem Flugfeld wieder das Militär Oberhand. Es würde im Rahmen des Themas «Flugzeuge über Wangen-Brüttisellen» zu weit führen, an dieser Stelle nun die ganze Geschichte der Schweizerischen Flugwaffe, die ja eng mit Dübendorf und Wangen verbunden ist, darzustellen. Wir beschränken uns deshalb darauf, vor allem davon zu berichten, was man sah und hörte.

Am 7. Oktober 1936 hatten die Eidgenössischen Räte eine neue Truppenordnung gutgeheissen. Darin stand unter anderem: Der Schweiz obliegt die Pflicht, die Neutralität des schweizerischen Luftraumes aus eigenen Kräften zu wahren. 1938 erliess deshalb der Bundesrat eine Verordnung über die Organisation des militärischen Flugwesens und stimmte 1939 der Schaffung eines Überwachungsge-

schwaders (UeG) zu. Die Flugwaffe samt Pilotenausbildung, Rekrutenschulen, Milizbetrieb sowie den nötigen Werkstätten und Kasernen wurde in Dübendorf domiziliert, das Kommando des Überwachungsgeschwaders zog 1948 in das ehemalige Stationsgebäude der Swissair in Wangen ein. Während des Zweiten Weltkriegs kamen ausschliesslich Propellerflugzeuge zum Einsatz. Die bekanntesten Jagdflugzeuge waren die französischen Moranes und die deutschen Messerschmitts.

Lärmesswerte in dB (A)

Flugzeugtyp	Start	Überflug	Landung
Mirage	100	70	90
Tiger	98	69	87
F/A 18	98	75	86

Die Schweizer Flugwaffe befand sich zu Beginn des Zweiten Weltkriegs in einem desolaten Zustand: Für die veralteten Flugzeuge fehlten sogar die Ersatzteile. Im Mai 1940 stehen die Morane D-3801 abflugbereit auf dem Flugfeld, um auf die Kriegsflugplätze und westschweizerischen Ausbildungsplätze zu dislozieren.



Ein neues Zeitalter: Die Düsentriebwerke

Schon bald nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs begann das Zeitalter der Jetflugzeuge. Mit dem Vampire wurde 1947 das damals modernste strahlgetriebene Kampflugzeug beschafft. Sein Turbostrahltriebwerk hatte eine Schubkraft von 1 520 kgp: In Wangen begann man aufzuhorchen, mit seinen zwei charakteristischen Trägern des Seitenleitwerks fiel er aber auch am Himmel auf. Der Vampire stand am Anfang einer Flottenpolitik von Kampfjets, die vorerst von Grossbritannien geprägt wurde. Es folgten aus dem Hause De Havilland der Venom und schliesslich von Hawker der Hunter. Mit der Beschaffung der Mirage 1964 kam ein französisches Produkt in die Schweiz, das auch den damaligen Höchststand der militärischen Flugtechnik darstellte. Während die älteren Strahlflugzeuge die Überschallgeschwindigkeit (Mach 1) nicht erreichten, überstieg der Hunter diese Marke, die Mirage sogar 2,3 mal. Mit einem Schub von 6 000 kgp war die Mirage unüberhörbar. Sogar in Brütisellen hätte man jeweils genau um halb zwei Uhr nachmittags die Uhren stellen können, wenn man hörte, wie die Triebwerke angeworfen wurden. Der Kauf der Tiger von Northrop leitete über zu den Kampfjets aus den USA, was mit dem Kauf von McDonnell Douglas F/A 18 eine Fortsetzung fand.

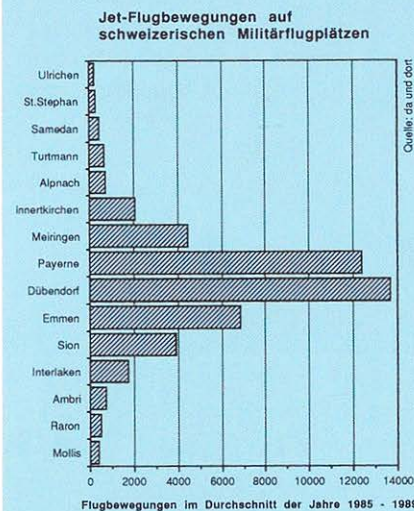
Politische Umwälzungen verändern den militärischen Flugbetrieb

Vom Venom, Vampire, Hunter und zuletzt noch Tiger wurden grosse Stückzahlen beschafft, auch die Mirage gab es – trotz Kostenskandal – noch in einer Anzahl von rund 60 Exemplaren. Rein von der Zahl der geflogenen Flugstunden her zeigt sich, dass ab beginnenden Sechzigerjahren bis Ende der Achtzigerjahre die Jeteinsätze in etwa gleich geblieben sind, gesamtschweizerisch ungefähr 30 000 Stunden pro Jahr. Ab 1990 ging die

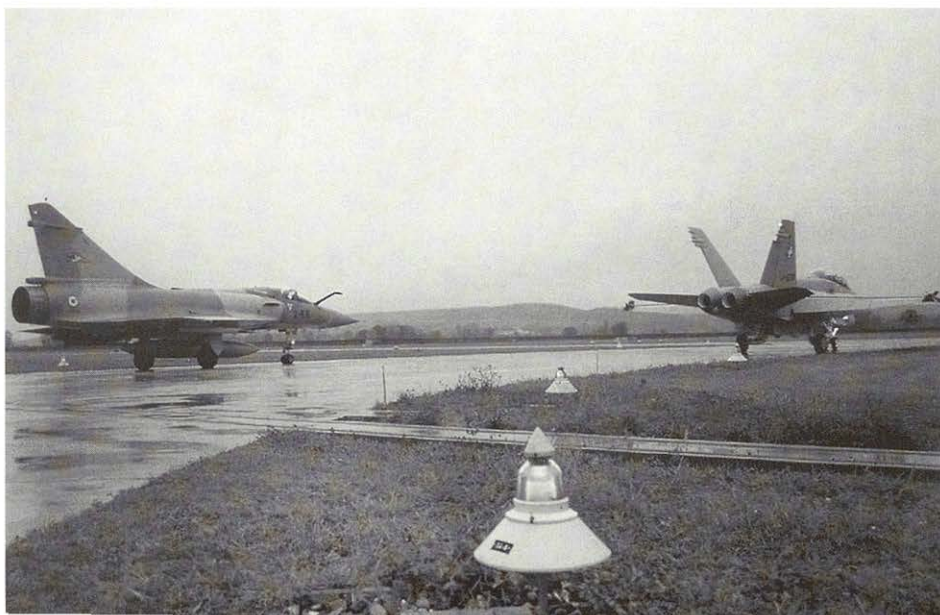
Flugstundenzahl im Gefolge der politischen Umwälzungen durch den Zusammenbruch der Sowjetunion drastisch zurück, in dem sie sich sogar innert weniger Jahre halbierte. Neue Trainingsmethoden an Flugsimulatoren und polyvalent einsetzbare Maschinen trugen das ihre dazu bei. Während des Krieges zählte man in der Schweiz nicht weniger als zwölf Militärflugplätze mit Jetflugbetrieb. Auch diese Zahl hat sich halbiert und mit dem Ausscheiden der Mirages ab dem Jahr 2000 dürfte es nochmals ein Flugplatz weniger werden. Es ist übrigens in den Neunzigerjahren eine weltweit zu beobachtende Entwicklung, dass bei den Luftstreitkräften grosse Teile still gelegt werden. Auch in der Struktur der Schweizer Luftwaffe hinterliess diese Verringerung ihre Spuren: Ursprünglich waren die Jetflugplätze mit den Bodenformationen und den Geschwadern in drei Regimenter eingeteilt; seit dem Ausscheiden des Hunters sind es nur noch deren zwei. Aufgaben konnten von Dübendorf abgezogen, aufgehoben oder in andere Flugplätze wie Emmen oder Payerne verlegt werden. In Wangen wird es ruhiger, dafür nimmt der Fluglärm der in Kloten startenden Flugzeuge zu.

Jet-Flugbewegungen auf schweizerischen Militärflugplätzen

Im Durchschnitt der Jahre 1985–89



Eine Mirage und ein F/A 18 starten unüberhörbar auf der Dübendorfer Piste



Spektakel auf dem Flugplatz

Die Tradition der Schaufliegen oder Flugmeetings begann schon zur Zeit der Pioniere und wurde bis in unsere Tage fortgeführt. Als Beispiele seien die Flugmeetings von 1927, 1956 und 1985 vorgestellt.

Nach der Opposition gegen die Flugschauen wurde in den letzten Jahren nur noch eine verkleinerte Version im Rahmen der jeweils im August stattfindenden Flugmeisterschaften durchgeführt. Vom 16. bis 18. Juni 2000 feierte man das Jubiläum «90 Jahre Aviatik Aero Club Zürich» mit einem Flugfestival. Da man aber die durch die Schliessung der Westpiste in Kloten geplagte Bevölkerung nicht mit einem zusätzlichen Lärmteppich eindecken wollte, startete kein einziges Flugzeug mit Strahltriebwerk. Obschon auch die Propaganda für den Anlass eher verhalten durchgezogen wurde, erschienen dennoch an den drei Tagen insgesamt 100 000 flugbegeisterte Zuschauer, gleich viel wie anno 1910.

Programm 1927

- Internationale Geschwindigkeitskonkurrenz
- Mademoiselle Blainville auf dem Tragdeck eines Flugzeugs
- Ehrenrunde der Sieger
- Drei Fallschirmkünstler
- Ballon-Jumping
- Demonstrationsfliegen fremder Piloten
- Akrobatik über dem Kleinflugzeug
- Das Schleppflugzeug
- Abschuss eines Fesselballons
- Corso sämtlicher Flugzeuge

Programm 1956

- Start des Freiballons Helvetia
- Vorführung modernster Segelflugzeuge
- Vorführung von Modellflugzeugen
- Vorführung diverser Militärflugzeuge, wie Vampire, Venom, Mystère, Vautour
- Caravelle (Düsenverkehrsflugzeug)
- Magister (Düsentrainer)
- Djinn (Düsenhelikopter)
- Minijet (Düsen Sportflugzeug)
- Hunter Staffellakrobatik
- Valiant (Langstreckenbomber)
- Fokker (Düsentrainer)

Programm 1985

- Ausstellung im Schurterhaus Wangen mit alten Dokumenten
- Fallschirmabsprünge, Rekordversuch
- Ju-52 Flüge
- Landung eines Airbus aus Kloten
- Durchstart Caravelle und Fairchild
- Rettungsflugwacht
- Start Heissluftballon
- Diverse Flugvorführungen
- Oldtimer wie Blériot, Mustang, B-17
- Bucker Kunstflug
- Helikopter
- Vorführung Patrouille Suisse
- Meisterschaft der Fliegertruppen

1963 fand auf dem Flugplatz das letzte grosse Defilée der Schweizer Armee statt.



Eine nachgebaute Blériot fliegt wieder wie 1910 (Siehe Seite 6). Im Hintergrund ist diesmal allerdings Brüttisellen zu erkennen.





Kampf gegen den Fluglärm

1980 donnerten jährlich über 14 000 Kampffjets vom Militärflugplatz in die Luft. Eine Opposition gegen diesen infernalischen Krach gab es praktisch nicht. Einige Menschen vor allem am Wangemer Berg begannen physisch und seelisch zu leiden. Als dann 1981 noch so genannte Dämmerungsflüge am Abend eingeführt wurden, platzte mehreren Anwohnern der Kragen: In Dübendorf entstand eine Bürgerinitiative gegen die Dämmerungsflüge. Sie sollte später in einen «Verein Bürgerinnen und Bürger gegen Fluglärm (BgF)» übergehen. Auch die alljährlich stattfindenden Flugmeisterschaften verärgerten immer mehr Anwohner. «Wer war vorher da, die Flugzeuge oder ihr?» fragten genervte Flugplatzbefürworter. «Ist ein Jetflugplatz mitten in einer dicht bevölkerten Agglomeration überhaupt noch tragbar?» konterten die Gegner. 1986 eskalierte die Auseinandersetzung: Die BgF forderten einen Verzicht auf die Flugmeisterschaften und eine drastische Reduzierung der Starts. Der Stadtpräsident von Dübendorf setzte sich aber klar für die Beibehaltung der Meisterschaften ein und argumentierte vor allem mit deren Nützlichkeit für die Wehrbereitschaft. Daneben wies er auf die Bedeutung der durch den Betrieb des Flugplatzes geschaffenen tausend Arbeitsplätze hin. Der Gemeinderat von Wangen-Brüttisellen blieb unverbindlich, redete von Militärfluglärm allgemein, verzichtete aber auf Äusserungen zur Wehrbereitschaft. Fazit der teils recht emotional geführten politischen Auseinandersetzung: Die BgF errang kleine Teilerfolge, die Fluglärmbelastung ging aber aus anderen, bereits erwähnten Gründen zurück.

An der Flugschau 2000 starteten aus Lärmgründen nur Propellerflugzeuge: Nicht weniger spektakulär, wie diese Aufnahme über dem Kirchturm von Wangen zeigt.

DIE TANTE JU

Ein robustes Flugzeug

Das wohl legendärste Flugzeug, das auf dem Flugplatz startete und landete – und übrigens auch allen Lärmdiskussionen trotzte – ist die Tante Ju, oder die Junkers-52 (Ju-52), wie sie mit richtigem Namen heisst. In den Dreissigerjahren hatten die Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG in Dessau/Deutschland mehr als 4 000 Flugzeuge von diesem Typ erbaut, der sich bald als einer der robustesten und sichersten erweisen sollte. Er kann auch ohne laufende Motoren segeln. Anfangs 1939 kaufte die Schweizerische Luftwaffe drei Maschinen für den Einsatz als fliegende Klassenzimmer für die Ausbildung der Luftbeobachter. Dazu wurden in der Dämmerung in fast allen Gebieten des Landes Fallschirmpuppen abgeworfen, um den eigenen Bodentruppen feindliche Fallschirmjägerlandungen zu simulieren. Nach dem Kriege war das Flugzeug auch für die verschiedensten Aufgaben gut genug: Im Lawinenwinter 1951 flogen die drei Ju-52 Einsätze zugunsten der Bergbevölkerung, 1956 flog die Ju mit Blutplasma und Wolldecken an Bord Richtung Ungarn und transportierte in ihrem Bauch Vampiretriebwerte von England in die Schweiz. In ihrer langen Karriere kam sie auch zu Filmeinsätzen: Für den Kriegsfilm «Hunde, wollt ihr ewig leben» erhielt sie den originaldeutschen Tarnanstrich aufgemacht; in der Fernsehserie «Die himmlischen Töchter» mit Ingrid Steger lieferte sie eher unfreiwilligen Humor.

Die Nostalgiefluggesellschaft Ju-Air

Anfangs der Achtzigerjahre nahmen immer noch Fallschirmgrenadiere die Dienste der Grossmütter in Anspruch. Bis zu 20 Mann konnten pro Flug in die Höhe befördert werden, die dann oft über dem Flugfeld wieder in die Tiefe sprangen. Aber der Zahn der Zeit nagte an den Maschinen – vor allem die Motoren waren Sorgenkinder – und Ersatzteile wurden nicht mehr hergestellt. Die Armee wollte die Maschinen abstossen oder verschrotten. Viele Techniker und Liebhaber konnten sich mit dem Verschwinden der geliebten Maschinen aber nicht anfreunden und planten einen Zivilflugbetrieb. Um das nötige Betriebskapital zu sammeln, führte der

Verein der Freunde des Museums der Schweizerischen Fliegertruppen am 11. September 1982 in Zusammenarbeit mit Radio DRS und Fernsehen eine grossangelegte Sammelaktion durch, die ein starkes Echo bei der Bevölkerung fand. Kurz danach konnte unter der Firmenbezeichnung Ju-Air der regelmässige Rundflugbetrieb aufgenommen werden, der sich zeitweise so grosser Beliebtheit erfreute, dass der Verkauf von Billetts eingestellt werden musste. Wenn an Mittwochnachmittagen, Samstagen und Sonntagen die Ju-52 über die Dächer von Wangen-Brüttisellen tuckert, fühlt man sich in die Zeiten zurückversetzt, als noch die Swissair in Wangen beheimatet war.

Die Nostalgieflüge mit der Tante Ju erfreuen sich grosser Beliebtheit.



Haben Sie die Geschichte der Flugzeuge über Wangen-Brüttisellen interessant und spannend gefunden? Dann besuchen Sie doch einmal das Fliegermuseum in Dübendorf. Sie werden dort noch Vieles entdecken können.

Was wäre wenn?

1992 stellte eine überparteiliche Organisation aus linken Parteien und Umweltschutzverbänden einen Ideenwettbewerb für die Nutzung des Flugplatzareals nach dessen Schliessung vor. Die Reaktion der Flugplatzbefürworter war gereizt: Das Bundesamt für Militärflugplätze stellte klar, dass keine Absicht bestehe, den Flugplatz zu schliessen, der Dübendorfer Stadtrat distanzierte sich und legte ein weiteres Bekenntnis zur Landesverteidigung ab. Und die Pioniere von 1910 hätten sich wohl im Grabe umgedreht, hätten sie die Kunde vernommen. Aber die Präsidentin der Jury meinte, dass die Träume der Menschen in einem der am dichtesten besiedelten Gebiete der Schweiz eigentlich alle interessieren müssten. Die Ideen der 22 Teilnehmer für die Umnutzung des 2,5 Quadratkilometer grossen Gebietes reichen von der Wiederherstellung des früheren Moores zum Natur-

schutzgebiet, der Schaffung eines künstlichen Sees, dem Bau eines Solar-Wohndorfes, der Errichtung eines riesigen Vergnügungsparkes bis zur Nutzung für den Zivilluftverkehr. Eine Klasse aus Brüttisellen kreierte einen hitverdächtigen Song: «Sörfe uf em Flügisee». Vorherhand waren es Träume. Im Gegenteil: Kloten platzte aus allen Nähten, 1998 schlug der Verwaltungsratspräsident der Swissair eine Auslagerung des Sportflugverkehrs oder sogar des Charterflugverkehrs nach Dübendorf vor. Ein Schrei des Entsetzens hallte durch die Agglomeration. Nicht einmal die Schweizerische Rettungsflugwacht (Rega) konnte die geplante Verlegung ihrer Basis nach Dübendorf auf Anhieb bewerkstelligen. Der Gemeinderat Wangen-Brüttisellen war anfänglich dagegen. Ja also, was ist denn nun? Lieben die Wangemer-Brüttiseller die Flugzeuge oder hassen sie sie?



Der Flugplatz bietet rund 800 Arbeitsplätze. 200 Wangemer verdienen dort ihren Lebensunterhalt. Blick in die Flugzeugwerkstätten.

FLUGLÄRM IN WANGEN- BRÜTTISELLEN

Entwicklung, Konsequenzen und Zukunftsaussichten

Von Kurt Pfefferkorn

Wer schon vor 1947 in unserer Gemeinde wohnte, wird den damals vorhandenen Fluglärm wohl kaum so störend empfunden haben wie die heutige Belastung. In Dübendorf verkehrten seinerzeit ausschliesslich Flugzeuge mit Propellerantrieb, die wesentlich weniger laut waren als die heutigen Jets, und von Starts ab Kloten wurden unsere Wohngebiete erst später belärmt.



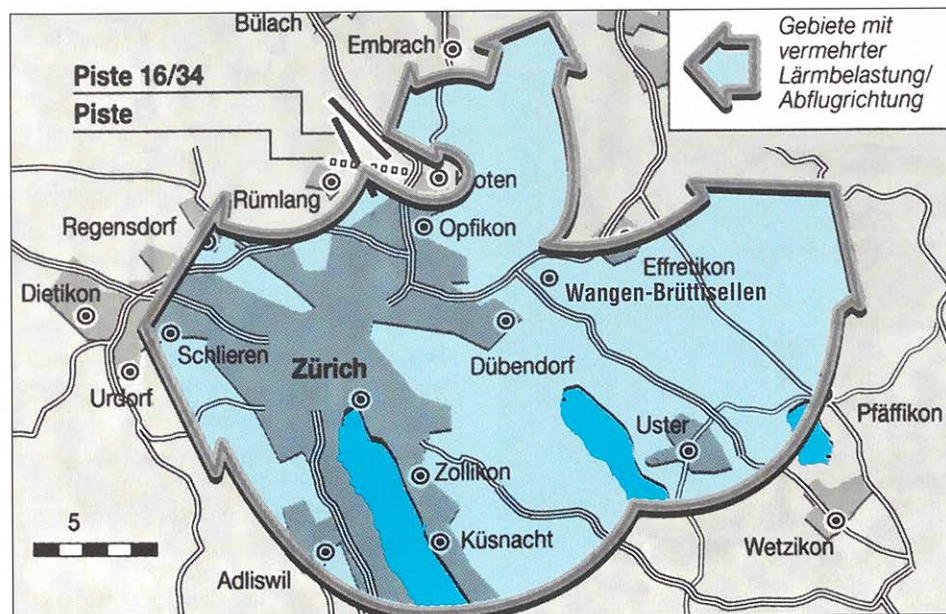
Wesentliche Veränderungen

1947 wurden in Dübendorf die ersten Vampires stationiert, gefolgt von Venoms, Hunters, Mirages, Tigers und F/A-18; alles Maschinen mit Jetantrieb, die wesentlich mehr Lärm verursachen als Propellerflugzeuge. Am meisten Jetbewegungen in der Vergangenheit haben im Jahr 1985 stattgefunden: 15 593 Starts und Landungen. Seither haben sie kontinuierlich abgenommen. 1999 waren es noch je 6 165 Bewegungen; 60 Prozent weniger als 14 Jahre zuvor.

Andererseits hat der Lärm durch Zivilflugzeuge zugenommen, weil in Kloten immer mehr Maschinen ab Piste 16 nach Süden starten und dabei oft auch Wohngebiete unserer Gemeinde tangiert werden. 1985 wurden 15 732 solcher Starts verzeichnet. 1999 waren es 37 224 Maschinen, die nach Süden abflogen; 136 Prozent mehr als 14 Jahre zuvor.

Ausnahmesituation im Jahre 2000

Vom 29. Mai bis 31. Juli 2000 war die Piste 10–28 in Kloten wegen dem Bau des Tunnels zum neuen Dock Midfield gesperrt. In dieser Zeit erfolgten sämtliche Starts ab Piste 16 nach Süden; ein Teil mit bisher üblicher Linkskurve, ein Teil mit Rechtskurve und ein Teil geradeaus Richtung Greifensee. Vom Lärm der Starts geradeaus wurde unsere Region hundertprozentig betroffen; pro Tag im Durchschnitt 178 Mal. Dazu kamen noch die Störungen durch jene Flugzeuge, die in Kloten mit Linkskurve starteten, aber nicht über den Hardwald hinweg abdrehten.



Während der Schliessung der Westpiste wurde das Abflugverfahren geändert: Die Lärmbelastung in weiten Gebieten südlich des Flughafens Kloten stieg.

Zeitliche Beschränkung des Militär-Flugbetriebes

Im Gegensatz zum Zivilflughafen Kloten wird auf dem Militärflugplatz Dübendorf nicht alle Tage des Jahres von frühmorgens bis spätabends gestartet und gelandet. Wenn geflogen wird, beschränkt sich der Betrieb in der Regel auf die Zeit von 8 bis 17 Uhr, mit einer Pause von 12 bis 13.30 Uhr. Nach 17 Uhr finden keine Flüge statt, mit Ausnahme so genannter Dämmerungsflüge, die einmal pro Woche – im März und Oktober von 18 bis 20 Uhr und im November bis Februar bis 18 Uhr – durchgeführt werden. Am Samstag und am Sonntag, sowie an allgemeinen Feiertagen ist der Betrieb eingestellt, mit Ausnahme von samstäglichen JU-Flügen und dann, wenn ein ausserordentlicher Anlass stattfindet, wie beispielsweise das 90 Jahr-Jubiläum des Aero-Club Zürich 2000.

Ausgerechnet am ersten Tag der Schliessung der Westpiste in Kloten, am 29. Mai 2000, musste wegen zu starkem Nordwestwind auch noch von

Lärm von Jets-Starts

Dies ist der auffälligste Lärm in unserer Region. Obwohl im Einzelfall nur während relativ kurzer Zeit hörbar, wird er als besonders störend empfunden. Messungen haben ergeben, dass beim Dorfschulhaus Wangen ein F/A-18 in der Startphase einen Lärm unter 75 dB(A) erzeugt. In einzelnen Fällen kann er allerdings 90 dB(A) betragen, wobei zu beachten ist, dass eine Zunahme von 10 dB(A) eine Verdoppelung des Lärmeindrucks bedeutet. Bei diesen Angaben handelt es sich um den in Dezibel gemessenen und entsprechend der Empfindlichkeit des menschlichen Gehörs mit der A-Filterkurve bewerteten Schallpegel.

Süden her gelandet werden. 135 Maschinen flogen ungewohnt nah und tief über Wangen-Brüttisellen.

Militärfluglärm-Belastung

Seit April 1990 ist auf dem Militärflugplatz Dübendorf eine Fluglärmüberwachungs-Anlage in Betrieb, welche eine kontinuierliche Information über das Ausmass der Lärmmissionen durch den Militärflugbetrieb ermöglicht. Rund um den Flugplatz sind an zehn Standorten Mikrofone installiert, von wo aus die gemessenen Werte via Telefonleitungen an einen Computer auf dem Flugplatz übermittelt werden. Aufgrund neuester Resultate ergibt sich am Messpunkt 10 (Dorfschulhaus Wangen) pro Betriebstag des Flugplatzes Dübendorf eine durchschnittliche Fluglärm-Belastung von rund 60 dB(A).

Auswirkungen auf die Grundstück-Nutzung

Fluglärm ist nicht nur mehr oder weniger störend; als Konsequenz der 1986 erlassenen Lärmschutzverordnung (LSV) beeinflusst er auch die Grundstück-Nutzung. Ausscheidung von Bauzonen, Erschliessung bestehender Bauzonen, Nutzungsänderungen, Neubauten usw. sind nur noch möglich, wenn die für die betreffenden Gebiete gültigen Belastungsgrenzwerte nicht überschritten werden. Für unsere Gemeinde sind der Lärmbelastungskataster Militärflugplatz Dübendorf (LBK) und die in der LSV festgelegten Belastungsgrenzwerte für den Lärm des Verkehrs auf den Militärflugplätzen behördenverbindlich. Die im LBK eingezeichneten Lärmkurven basieren auf dem für den Lärm von Militärflugplätzen gültigen Beurteilungspegel Lr. Die Angaben berücksichtigen alle lärmrelevanten Faktoren, die auch in den nächsten Jahren zu erwarten sind und entsprechen dem durchschnittlichen Lärm an einem Tag mit durchschnittlichem Betrieb. Die von den Behörden zu berücksichtigenden Belastungsgrenzwerte variieren je nach Empfindlichkeitsstufen I–IV zwischen 50 und 75 Lr in dB(A).



Zukunftsansichten

Aus heutiger Sicht dürfte sich die Lärmbelastung von Wangen-Brüttisellen durch Militärflugzeuge in den nächsten Jahren nicht wesentlich verändern. Anders sieht es betreffend die Belärmung durch Zivilflugzeuge aus. Hier ist mit einer Zunahme zu rechnen; insbesondere dann, wenn Anflüge aus Süden über unsere Region hinweg in Kauf genommen werden müssten.

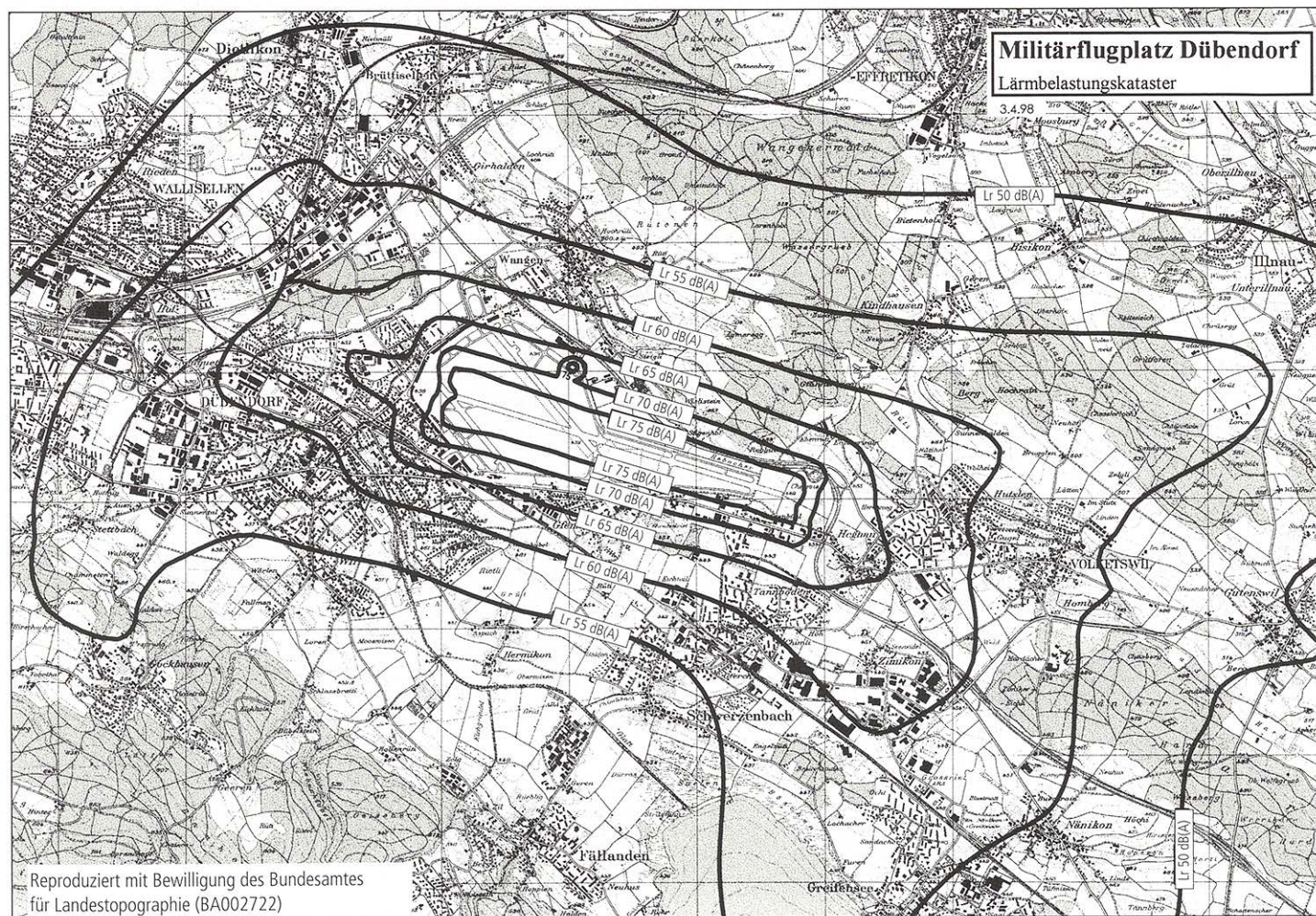
Kataster ohne Zivil-Fluglärm

Im behördenverbindlichen Lärmbelastungskataster Militärflugplatz Dübendorf ist der ebenfalls vorhandene Lärm von Zivilflugzeugen nicht enthalten. Würde auch diese Belastung berücksichtigt, ergäbe dies einen andern Verlauf der Lärmkurven mit entsprechend andern Entscheiden bezüglich Grundstücknutzung.

Belastungsgrenzwerte für den Lärm von Militärflugplätzen

ES	Planungswert Lr in dB (A)	Immissionsgrenzwert Lr in dB (A)	Alarmwert Lr in dB (A)
I	50	55	65
II	60	65	70
III	60	65	70
IV	65	70	75

ES = Empfindlichkeitsstufe (Art. 43 LSV)



FLUGKORRIDORE ÜBER WANGEN- BRÜTTISELLEN

Von Daniela Mettler

Daniela Mettler (Flugverkehrsleiterin), wohnhaft in Brüttsellen, arbeitet im Flughafen Kloten in der Luftstrassenkontrolle.

Die Piloten müssen sich an die Vorschriften halten

Ein Pilot kann mit seinem Flugzeug nach dem Start in Kloten nicht so fliegen, wie er will. Er hat sich an die Abflugverfahren zu halten und sich nach den Anweisungen der Flugverkehrskontrolle zu richten. Für unsere Gemeinde ist in diesem Zusammenhang das Abflugverfahren RNAV SID RWY 16 von Belang. So wird beim Start auf der Piste 16 in Kloten bei schlechten Sichtbedingungen gefordert, dass das Flugzeug beim Passieren einer Höhe von 2 400 Fuss (= 720 m/M) oder bei einer Entfernung von 2.4 Meilen (= 4,536 km) vom Funkfeuer Kloten – welche zuerst erreicht wird – nach links zu drehen hat. Da die Steigeigenschaften der Flugzeuge von vielen Faktoren, wie z.B. Flugzeugtyp, Abfluggewicht, Temperatur usw. abhängig sind, entsteht eine breite Streuung der Abflüge über unseren Dörfern. So werden beim Left-turn der Hardwald und Dietlikon, oft aber auch Brüttsellen und gar Wangen überflogen.

Fluglärm sollte verteilt werden

Während der Sperrung der Westpiste im Sommer 2000 mussten nahezu alle Starts auf der Piste 16 nach Süden abgewickelt werden. Der Vergleich der geflogenen Abflugrouten vor der Schliessung mit jenen während der Schliessung ergibt ein interessantes Bild, wie automatisch erfasste Karten zeigen: Unser Gemeindegebiet wird im Normalfall viel mehr direkt überflogen als während des Ausnahmefalls. Dafür sind die vielen geradeaus nach Süden startenden Flugzeuge – welche nicht direkt über unsere Köpfe fliegen – von Wangen aus sehr gut zu sehen und auch zu hören.

Eine neue Situation könnte durch die Kündigung der Verwaltungsvereinbarung zwischen Deutschland und der Schweiz betreffend die Zahl der Flugbewegungen im Norden des Flughafens entstehen: Es könnte zu vermehrten Starts nach Süden und eventuell sogar zu Landungen über unsere Gemeinde – wie am 29. Mai 2000 – kommen.

Ausschnitt aus dem den Piloten abgegebenen Manual für das Abflugverfahren ab Piste 16 nach Süden Richtung Bodensee.

RNAV SID RWY 16

BODAN THREE UNIFORM DEPARTURE

PROCEDURE DESIGN GRADIENT (PDG) 5.8% to 2200FT.

Climb straight ahead.

- If in Visual Conditions, turn left as soon as possible, out not before ZH518/D1 KLO (MAX IAS 210kt during turn). Maintain visual ground contact to 2800ft.
- If in IMC, turn left at 2400ft or D2.4 KLO, whichever is earlier (MAX IAS 210kt during turn). Earliest turning point ZH518/D1 KLO.

Proceed via DALIK, ZUE to BODAN.

Overlay of NON RNAV PROC based on KLO and ZUE up to BODAN.

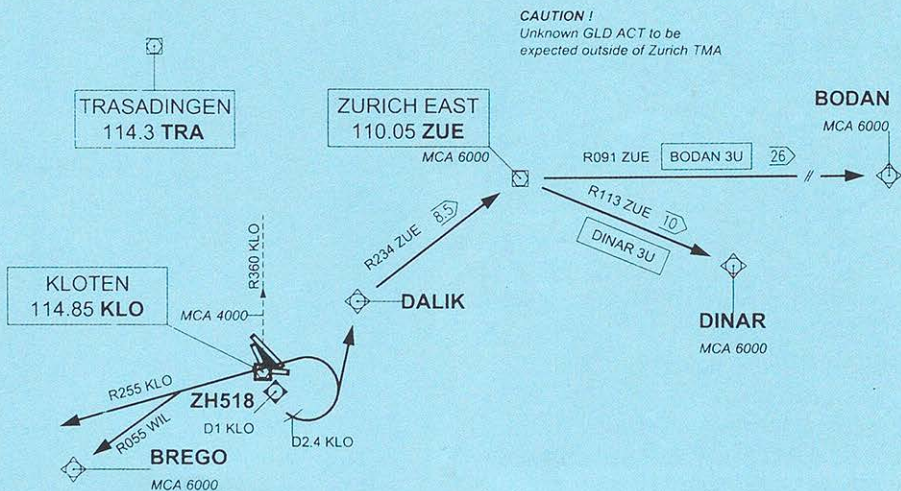
Cross ZUE at 6000ft or above.

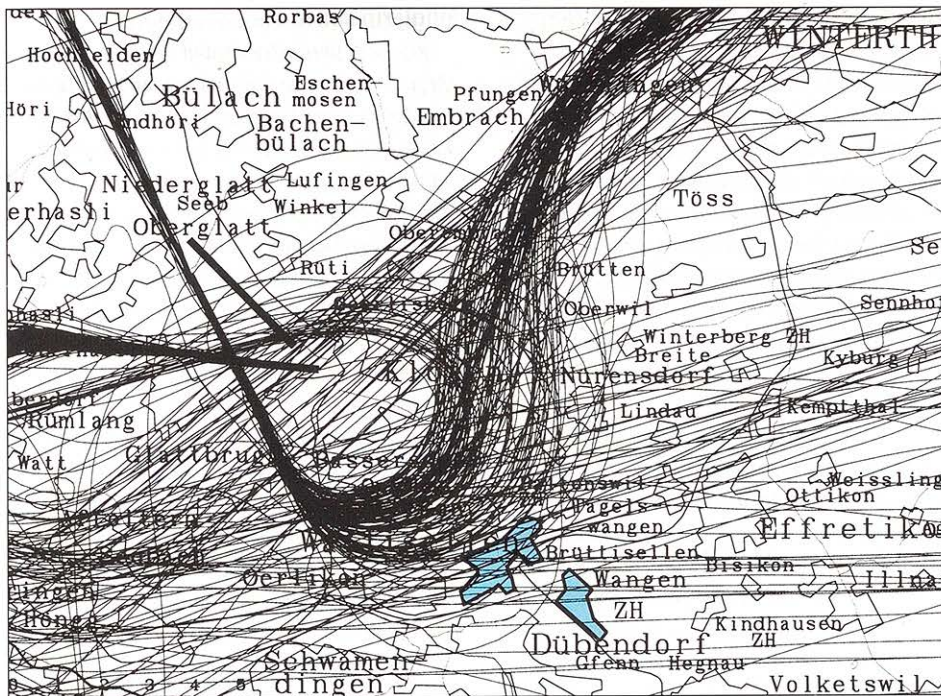
INITIAL CLIMB CLEARANCE 5000ft.

When instructed contact Zurich DEP 125.950.

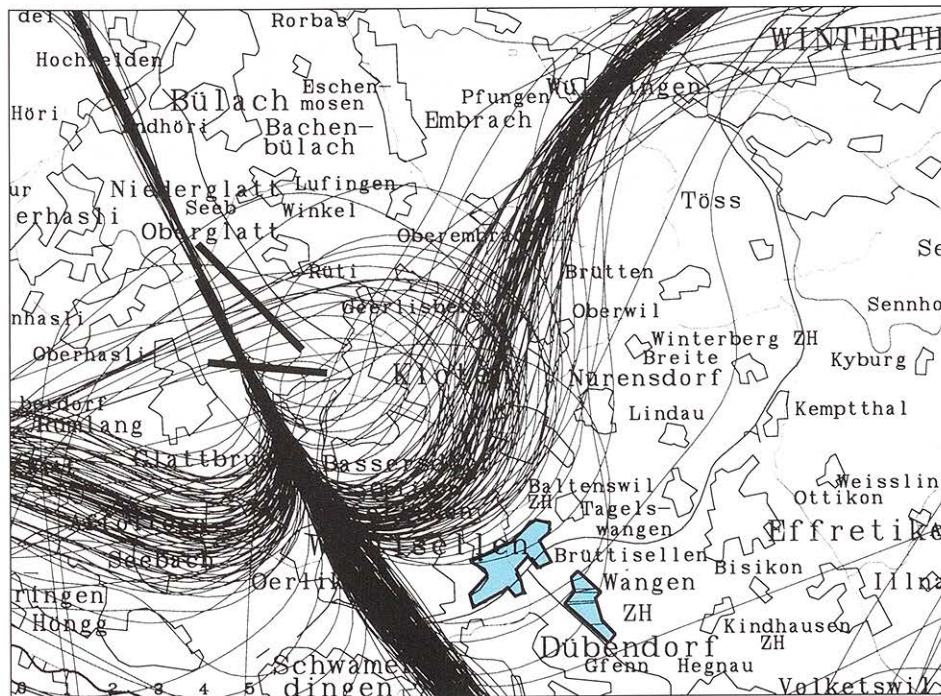
For routing after BODAN: see LSZH AD 2.24.6-1.

Caution! Unknown GLD ACT to be expected outside of Zurich TMA





Geflogene Abflugrouten am 20. Mai 2000
(vor der Pistenschliessung)



Geflogene Abflugrouten am 27. Juli 2000
(während der Pistenschliessung)

DIE GEMEINDE KÄMPFT GEGEN DEN FLUGLÄRM

Von Peter Dillier

Von Schall und Lärm

Lärm ist Schall, der stört. Und da nicht jeder Schall stört, ist auch nicht alles, was ziemlich laut daher kommt, Lärm. Schall ist objektiv messbar, Lärm dagegen ist ein subjektives Empfinden. Was die einen sogar als angenehm bezeichnen, ist für die anderen bereits ein Fall für den Ohrenstöpsel. Zumindest bis zu einem gewissen Grad dürfte dies sogar für den von Düsenflugzeugen über unseren Dörfern abgeladenen Schall zutreffen. Liegt er für die Einen durchaus noch im Streubereich zwischen nicht störend und auszuhalten, so ist er für andere bereits unerträglich. Nun, in unserer Gemeinde dürften sich die meisten doch wohl zu den «Andern» zählen – zumindest, wenn sie nicht gerade selber die grenzenlose Freiheit über den Wolken geniessen und einem sonnigen Ferienort entgegen düsen. Deshalb leiste ich mir die physikalische Unkorrektheit, auch nachfolgend bei allem, was die Luftfahrzeuge über unseren Gemarungen an Hörbarem hinterlassen, von Fluglärm zu sprechen.

Der Gemeinderat muss sich mit dem Fluglärm befassen

In früheren Zeiten, als die skurrilen Dinger am Himmel umher surrten und von männiglich bestaunt wurden, war der Fluglärm an den Sitzungen der kommunalen Obrigkeit wohl kaum je ein Thema. Man muss in den Protokollen des Gemeinderats schon bis weit hinein in die Sechzigerjahre blättern, bis man in dieser Richtung fündig wird. Das ist eigentlich recht erstaunlich, denn bereits Ende der Vierzigerjahre starteten auf dem Militärflugplatz die ersten Jets und liessen in der nahen Umgebung die Hauswände erzittern. Aber wie alles Neue, überwog am Anfang wohl die Faszination, und irgendwie war man vermutlich sogar ein bisschen stolz darauf, dass die kühnen Männer vom Grund und Boden der eigenen Gemeinde aus in die Lüfte brausten.

Nun, das sind für den Gemeinderat Wangen-Brüttisellen längst Tempi passati. Ungefähr ab Beginn der Sechzigerjahre bildete der Jetlärm auf und über dem Militärflugplatz mit schöner Regelmässigkeit immer wieder ein Thema zwischen den Behörden und den Flugplatzverantwortlichen. Und die Diskussionen waren entgegen anders lautender Unkenrufe recht oft erspriesslich. Wie sonst wäre es zu erklären, dass die Jet-Starts ständig abnehmen, und dass seit vielen Jahren am Samstag nicht mehr geflogen wird.

Ab Mitte der Neunzigerjahre wurde die Diskussion um den Militärfluglärm plötzlich in den Hintergrund gedrängt. Sie verlagerte sich auf die zivilen Jets, die nach und nach immer häufiger über unseren Dörfern dröhnten. Seither füllen die Unterlagen über die negativen Auswirkungen des Flughafens Kloten auch in unserer Gemeinde mehrere Bundesordner. Der Gipfel des Papierkriegs und des behördlichen Sitzungstourismus rund um den Fluglärm wurde schliesslich bei der vorübergehenden Sperrung der Westpiste in den Monaten Mai bis August 2000 erreicht.

Wirtschaft und Lebensqualität

Wer in und um Zürich lebt, profitiert von vielen Vorteilen, vorab vom attraktiven Wirtschaftsstandort. Der Flughafen trägt zweifellos zu dieser Attraktivität bei – eine Attraktivität, die unseren Wohlstand fördert und damit auch ein Bestandteil unserer Lebensqualität ist. Demgegenüber stehen auch einige Nachteile – einer davon ist sicher der vergleichsweise hohe Lärmpegel in der Flughafenregion. Das gilt es bis zu einem gewissen Grad zu akzeptieren, denn es wäre zweifellos widersprüchlich, die Vorzüge der Ballungszentren zu geniessen und gleichzeitig die «Ruhe auf der Alp» zu reklamieren.

Nun gibt es aber einige Orte bzw. Regionen, denen man eine Kumulation von Lärmquellen zumutet. Dazu gehört sicher Wangen-Brüttisellen. Neben Militärjets und Zivilflugzeugen aus Kloten sind vor allem die A1 und die Oberlandautobahn zu erwähnen. Der Gemeinderat vertritt deshalb die Ansicht, das bisher noch einigermaßen vorhandene Gleichgewicht zwischen Vor- und Nachteilen werde mit einer weiteren Zunahme der Lärmbelastung bzw. einer Abnahme der Luftqualität empfindlich gestört. Er wehrt sich deshalb gegen die drohende Entwicklung – teils mit eigenen Anstrengungen, grösstenteils aber in Zusammenarbeit mit verschiedenen überkommunalen Gremien und Nachbargemeinden.

Die Frage nach dem geringeren Übel

Bei seinen «Abwehrbemühungen» ist sich der Gemeinderat durchaus bewusst, dass die Medaille zwei Seiten hat. Er kann seine Sichtweise aber nicht nur auf die Anliegen der Wirtschaft im Allgemeinen und des Luftverkehrs im Besonderen fokussieren. Vielmehr ist er – soweit dies in seinem Einflussbereich liegt – für alle Aspekte der Lebensqualität der Einwohnerschaft mitverantwortlich. Eine florierende Wirtschaft und ihre positiven Auswirkungen auf unseren Geldbeutel sind – wie bereits erwähnt – zweifellos ein Bestandteil der Lebensqualität – aber eben nicht der einzige.

Inzwischen bahnt sich ein Trend an, der uns mit ernster Sorge erfüllen muss. Bei dieser Sorge steht der Luftverkehr im Moment im Vordergrund, er ist aber im Zusammenhang mit anderen Entwicklungen zu sehen, insbesondere mit den ständig zunehmenden Verkehrsproblemen auf der Strasse. Unsere Region, unser Lebensraum droht in einem eigentlichen Schneeballeffekt ausser Rand und Band zu geraten. Wenn diese Entwicklung nicht gebremst werden kann, wird das Wohnen in unserer Gegend dereinst unzumutbar. Nahezu alle anderen Aspekte der Lebensqualität müssten damit dem Wirtschaftswachstum und dem Drang nach grenzenloser Mobilität geopfert werden. Damit würden die Gemeinden in der Flughafenregion in ihrer eigentlichen Existenz als funktionierende, sozial durchmischte Gemeinschaft bedroht – eine Entwicklung, die letztlich auch nicht im Interesse der Wirtschaft sein kann.

Angesichts dieses Bedrohungspotentials stellt sich deshalb schlicht und ergreifend die Frage nach dem geringeren Übel: Allenfalls eine gewisse Verschlechterung der Rahmenbedingungen für die Wirtschaft in Kauf nehmen oder die Wohnqualität in unserer Region schleichend opfern?

Bei dieser Frage müssen wir uns allerdings im Klaren sein, dass der Fünfer und das Weggli kaum zu haben sind. Zwar ist selbst in Wirtschaftskreisen die Behauptung umstritten, wonach sich ein Bremsmanöver bei der Zahl der Flugbewegungen wirtschaftlich zwingend negativ auf die Region auswirken werde. Wer Recht hat, wissen wir nicht – wenn wir das Bremsmanöver fordern oder unterstützen, müssten wir aber bereit sein, die andere Seite der Medaille zu akzeptieren.

Und auch sonst sollten wir nicht nur über den Flughafen und die Strassen wettern, sondern auch unser eigenes Verhalten kritisch hinterfragen. Wenn wir mehr Ruhe und saubere Luft fordern und gleichzeitig die eigene Freiheit in Sachen Mobilität voll auskosten wollen, dann dürften wir beim Vorwurf der Widersprüchlichkeit wohl ziemlich rasch in einen Argumentationsnotstand geraten.

Die Basis der Schweizerischen Rettungsflugwacht (Rega) auf dem Dach des Kinderspitals in Zürich wird, nach anfänglicher Opposition, nun doch auf den Flugplatz Dübendorf verlegt.

Rega ja, mehr Lärm nein

Die Rega rettet Leben, deshalb ist sie sicher eine Institution, die grundsätzlich Unterstützung verdient. Trotzdem hatte sich der Gemeinderat angesichts der geschilderten Sorge anfänglich auch gegen die Einrichtung einer Heli-Basis auf dem Flugplatz Dübendorf gewehrt. Nach dem Motto «Rega ja, mehr Lärm nein» erwartete er zuerst die Prüfung von Alternativstandorten sowie gegebenenfalls eine anderweitige Kompensation für den zu erwartenden zusätzlichen Lärm.

Nach langwierigen Verhandlungen und nachdem der Gemeinde einige Zugeständnisse gemacht wurden, gab die Behörde ihren Widerstand auf. Dies wurde ihr dadurch erleichtert, dass es offensichtlich nicht im Sinne der Mehrheit der Gemeindebevölkerung gewesen wäre, der Rega-Basis in Dübendorf weiterhin im Weg zu stehen. Der Gemeinderat hat aber gleichzeitig klar zum Ausdruck gebracht, dass der Miliärflugplatz nicht für eine weitere zivile Nutzung geöffnet werden darf.



Forderungen

Zusammen mit anderen Gemeinden in der Flughafenregion mündet die Haltung des Gemeinderats in Sachen Fluglärm in folgende Forderungen:

- Die Prioritäten müssen neu überdacht und die sowohl in Flughafenkreisen als auch beim Regierungsrat und Bundesrat offenbar als sakrosankt geltende uferlose Ausdehnung der Flugbewegungen grundsätzlich in Frage gestellt werden.
- Ein mindestens 7-stündiges Nachtflugverbot ist gesetzlich zu verankern.
- Die Grenzwerte in der Lärmschutzverordnung müssen erhöht werden.
- Die noch verbleibende Belastung muss gerecht verteilt und dabei auch die bereits anderweitig bestehende Beeinträchtigung der Wohnqualität berücksichtigt werden.
- Der Flugplatz Dübendorf darf nicht für den zivilen Luftverkehr geöffnet werden.

Der Gemeinderat ist sich durchaus der Gefahr bewusst, dass er sich beim Einsatz um die Erhaltung der Wohnqualität zum Teil in Widersprüche zu anderen politischen Zielen verwickeln könnte – zum Beispiel bei den Bemühungen, attraktive Unternehmen für die Gemeinde zu gewinnen oder hier zu halten. Letztlich geht es somit wie bei allem im Leben darum, mit vernetztem Denken ein möglichst ausgewogenes Mass zu finden.

Weissbuch gegen den Fluglärm

Um «konstruktiven Widerstand» gegen die Ausweitung des Flugbetriebes in Kloten leisten zu können, stellte der Gemeindepräsidentenverband des Bezirkes Uster am 22. August 2000 ein Weissbuch vor. Darin werden Gründe dargelegt, warum die Wachstumsregion des mittleren Glattales nicht noch mehr belastet werden dürfe. Mit dem Militärflugplatz Dübendorf und den bereits heute über Bezirksgebiet stattfindenden 120 zivilen Flugbewegungen täglich habe der Bezirk

Uster schon genug zu tragen. Die Zahl der Starts und Landungen in Kloten soll auf je 420 pro Tag limitiert, die Lärmgrenzwerte verschärft und ein absolutes Nachtflugverbot zwischen 22 Uhr und 6 Uhr verankert werden. Ausserdem sollen die Abgasvorschriften verschärft und Anreiz für Flughafenbetreiber wie -benützer ausgearbeitet werden, weniger Fluglärm zu verursachen. Das Weissbuch wird der Flughafendirektion, dem Regierungsrat und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt vorgelegt.



Die vier Gemeindepräsidenten (von links nach rechts) Peter Roesler (Greifensee), Viktor Baumann (Egg), Heinz Jauch (Dübendorf) und Kurt Schmid (Wangen-Brüttisellen) stellen an der Pressekonferenz vom 22. August 2000 das Weissbuch des Gemeindepräsidentenverbandes des Bezirkes Uster vor.

GEMEINDECHRONIK VON AUGUST 1999 BIS JULI 2000

Von Barbara Munz

August

Noch ist Ferienzeit, doch im Circus Pipistrello wird hart gearbeitet: Kinder aus Wangen-Brüttisellen üben während einer Woche unter Anleitung von erfahrenen Artisten und Artistinnen ein Programm ein, das am 15. August zur Premiere gelangt – dies dank der Aktion «Zäme läbe», die mit ihrem Engagement diese Vorstellung erst ermöglicht.

Unter dem Motto «Frisch druf los» laden zwei Wangemer Hobby-Künstlerinnen zu ihrer ersten Ausstellung ein. Mima Schwarz und Ruth Wernli Pilcher begrüßen ein zahlreiches Publikum an der Hegnastrasse 18, was beweist, dass sich nicht nur Kunst von international Renommierten zeigen lässt!

Wegen der grossen Anzahl Kindergartenkinder in Wangen muss auf Beginn des Schuljahres 1999/2000 ein dritter Kindergarten eröffnet werden. Wie bereits vor drei Jahren wird dieser im Dachstock des Schurterhauses eingerichtet.

Die Zivilvorsteherschaft lädt zum Einweihungsfest des um- und neugestalteten Vitaparcours ein...



September

... und der Gemeinderat hingegen zur Einweihung des neu gestalteten Dorfplatzes in Wangen. Das «Rahmenprogramm» dazu stellt der Kulturkreis mit seinem «Musig uf äm Dorfplatz», das heuer schon zum dritten Mal stattfindet.

Nach menschlichem Ermessen sollten beim Jahrtausendwechsel keine einschneidenden Probleme auftauchen. So lautet das Fazit der Gemeindeverwaltung zu einem gemeindeinternen «Millenium Check-up». Diese Prognose hat sich übrigens als richtig erwiesen und der gefürchtete «Milleniums-Bug» hat keinen Schaden angerichtet.

«Full house» im Gsellhof, so wie es sich für einen prominenten Gast gebührt: Christoph Blocher besucht unsere Gemeinde und referiert über die wichtigsten Wahlkampfthemen seiner Partei.

Rekordverdächtige Gemeindeversammlung: Nur gerade 15 Minuten brauchten die 42 Stimmberechtigten, um dem Planungskredit von 165 000.– für die Sanierung und Umnutzung des Gemeindehauses zuzustimmen.



Der am 14. April 1999 im 102. Lebensjahr verstorbene Emil Isler hat für die Geschichte der Gemeinde Wangen-Brüttisellen wichtige Dokumente dem Neujahrsblatt vermacht. Darunter findet sich auch der Schlüssel zum Stationsgebäude der Swissair in Wangen aus den Dreissigerjahren.

Oktober

Der Gemeinderat erteilt die Baubewilligung zur Erstellung einer Mobilfunkantenne beim Reservoir Hochrüti.

Mit einem grossen «Chilefäscht» wird der 125ste Geburtstag der «alten Lady», genauer das Bestehen des heutigen Kirchenraumes, der am 1. November 1874 eingeweiht wurde, gefeiert. Dazu gehört der Bazar am Samstag, der oekumenische Gottesdienst sowie das Konzert des Kirchenchores am Sonntag. Und natürlich das von Pfarrer Josef Hürlimann eigens zu diesem Anlass verfasste, über 300 Seiten starke «Chilebuech», das von der bewegten Geschichte der gesamthaft gesehen 900 Jahre alten Kirche in Wangen berichtet. Übrigens: Dieses Buch ist nicht nur für «Chilefans» lesenswert, sondern für Alle eine wahre Fundgrube heiterer und ernster sozial-politischer Geschichte über unsere Dörfer.



Der Sturm «Lothar» vom 26. Dezember 1999 fordert nicht nur im Wald seine Opfer: Beim Schulhaus Bruggwiesen fällt eine grosse Pappel.

November

Das Theater des Kantons Zürich gastiert mit dem Stück «De Tod vom Verträger Willi Lehme» im Gsellhof.

In diesem Monat zählt unsere Gemeinde genau 6000 Einwohner.

In der kantonalen Abstimmung über die Privatisierung des Flughafens Kloten unterliegen die Anwohnergemeinden dem Mehr aus dem übrigen Kantonsteil. Ebenfalls angenommen wird die Abschaffung der Erbschaftssteuer.

Nach längerer Pause ist das Trio Eugster wieder vermehrt auf der Bühne anzutreffen und gastiert am Hugo Looser Musik-Matinée im Gsellhof.



Dezember

Internetauftritt der Gemeinde noch vor Ende Jahr: Eine gemeinsame Plattform der Gemeinde, Schul- und Zivilgemeinde sowie des Gewerbevereins präsentiert unsere Dörfer (fast) lückenlos.

Auch die Vereine haben, dank dem Gewerbeverein, die Möglichkeit, sich on-line darzustellen.

Die ersten Erfahrungen mit den Sicherheitspatrouillen in unseren Dörfern sind positiv. Der Erfolg ist zwar schwierig abzuschätzen, doch wird von der Gemeindeversammlung dem Kredit von 70 000.– für ein weiteres Jahr zugestimmt.

Die LdU-Ortsgruppe Wangen-Brüttisellen löst sich an einer ausserordentlichen Generalversammlung mit einstimmigem Beschluss ersatzlos auf. Das noch vorhandene Parteivermögen wird Jugendsportvereinen unserer Gemeinde gespendet.

Orkan «Lothar» richtet am Stefanstag auch in unseren Wäldern verheerende Schäden an.

Auf dem Dorfplatz in Wangen wird «Mille-nium» gefeiert. Der Vorstand des Frauenvereins Wangen lädt zur Begegnung an diesem Jahrtausendwechsel ein.



Januar

Der aus Privatinitiative neu gegründete «Verein Mittagstisch» betreut schulpflichtige Kinder je dienstags und donnerstags von 10 bis 14 Uhr.

An der Schulgemeindeversammlung wird der von der Schulpflege beantragte Baukredit von 13,6 Millionen für den Erweiterungsbau des Schulhauses Oberwisen zwar angenommen, doch meldet ein Stimmbürger gegen die Versammlungsführung Rekurs an. Zudem reicht er bei der gleichen Instanz Beschwerden gegen den Gemeindeversammlungsbeschluss ein.



Februar

Wenn auch nicht auf unserem Gemeindegebiet, so sei's der plakativen Wirkung wegen hier doch erwähnt: Die Einkaufsmeile hat eine weitere Attraktion, nämlich einen Beate Uhse Erotikmarkt.

Auch das Glattzentrum steht nicht auf «unserem» Boden, doch ist sein Einfluss und seine Signalwirkung auf die Entwicklung unserer Gegend nicht zu unterschätzen. Heuer wird es 25 Jahre alt.

März

Der Lindenbuckweg, die kurze Fussverbindung zum Bahnhof Dietlikon, wird saniert. Er erhält einen Hartbelag mit sogenannter «Schottertränkung» und eine durchgehende Beleuchtung. Diese Qualitätsverbesserung wurde mehrfach gefordert und jetzt sehr begrüsst.

Der Baukredit von 2,1 Millionen Franken für den Erweiterungsbau des Primarschulhauses Oberwisen in Wangen wird an der Gemeindeversammlung bewilligt.

Zur Nachfolge des aus gesundheitlichen Gründen demissionierenden Alex Rüegg wird an der ausserordentlichen Generalversammlung des Fussballclubs Brüttisellen ein Dreier-Interimspräsidium gewählt.

April

Der Spatenstich für den Erweiterungsbau des Oberstufenschulhauses Bruggwiesen ist erfolgt, die Gemeindebeschwerde eines Stimmbürgers wurde durch den Bezirksrat abgelehnt. Doch der Initiant zieht seine Beschwerde an den Regierungsrat weiter. Auch ist weiterhin ein Rekurs gegen das Protokoll der Schulgemeindeversammlung hängig, sowie eine Aufsichtsbeschwerde.

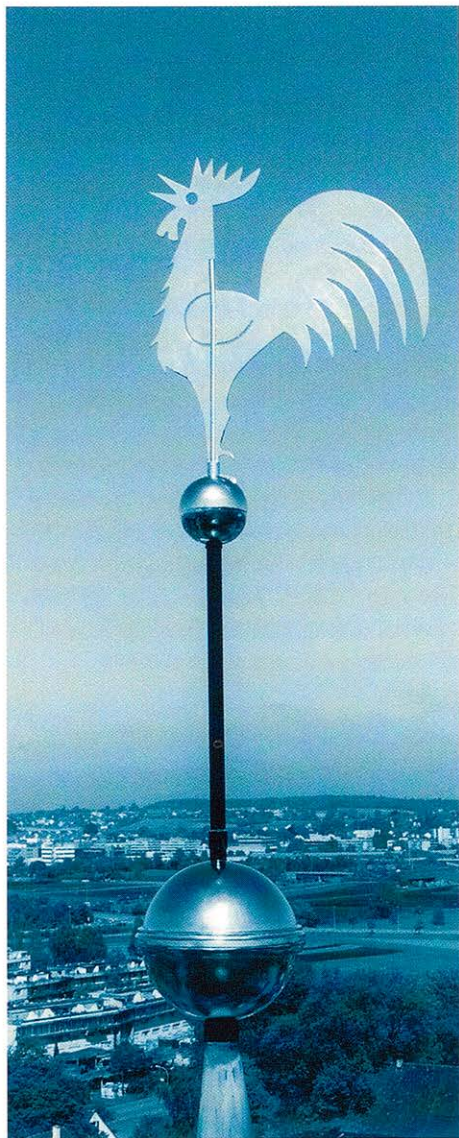
Die Philharmonic Brass Band Luzern lädt zum Konzert in den Gsellhof. Ein Ereignis der musikalischen Sonderklasse, organisiert durch den Kulturkreis, finanziell unterstützt durch die Hugo-Looser-Stiftung und andere Sponsoren.

An der Zürichstrasse in Brüttisellen saniert die Zivilgemeinde die Wasserleitungen.

Dem Dauerbrenner «Schulraumnotstand» fällt auch die Bibliothek zum Opfer. Sie muss eine Hälfte ihres Bibli-Pavillons der Schule für ein weiteres Klassenzimmer abtreten.

Was der Sturm nicht fertig bringt, schafft der Mensch: Trotz drohendem Bauverbot beginnt Ende April 2000 der Ausbau des Schulhauses Bruggwiesen. Die Bäume fallen.





Stolz präsentiert sich der nach den Schäden vom Sturm «Lothar» frisch restaurierte Hahn auf dem Kirchturm von Wangen.

Mai

Die Kirche Wangen hat ihr Wahrzeichen wieder. Der vergoldete Wetterhahn, der vom Sturm «Lothar» arg beschädigt worden war, wurde repariert und zusammen mit den beiden gleichfalls restaurierten Kugeln wieder auf die Turmspitze gehievt.

Am Abstimmungssonntag gelangt eine Einzelinitiative zur Abstimmung, die die Kompetenzen der Schulgemeinde, analog der Kompetenzen der politischen Gemeinde, auf eine Million beschränken will. Über höhere Beträge soll künftig an der Urne abgestimmt werden. Gegner dieser Vorlage geben zu bedenken, dass diese Fragen anlässlich der bereits initiierten Gesamtorganisation der Gemeindeverordnung «Vision 2000» zu behandeln sind. Die Initiative wird jedoch angenommen.

Ebenfalls angenommen wird die eidgenössische Vorlage über die bilateralen Verträge mit der EU.

Die Sperrung der Kindhausenstrasse ist offensichtlich ein langgehegter Wunsch der Wangemer Bevölkerung. Diese Idee gewinnt nun auch in Kindhausen Freunde, denn die Volketswiler Planungskommission schlägt eine solche Sperrung vor.

Das Primarschulhaus Massjuchert feiert seinen 100sten Geburtstag – und mit ihm die Schüler und Lehrer von heute und von gestern.

Einen Tag gratis S-Bahn fahren: Das ist das Geschenk zum 10-Jahr-Jubiläum der Zürcher S-Bahn.

An der Kirchgemeindeversammlung Ende des Monats wird unter anderem über eine Revision der Läuteordnung abgestimmt. Nachdem eine Immissionsklage eingegangen ist, stellt der Gemeinderat den Antrag auf deren Aenderung. Dass für die meisten Wangemer das Kirchengeläut kein störender Faktor ist, zeigt die Ablehnung des Antrages, der die Verschiebung des Morgengeläuts von 6 Uhr auf 7 Uhr vorgesehen hätte.

Seit 25 Jahren arbeitet Erwin Bertschinger bei den Gemeindewerken der Zivilgemeinde.

In Wangen gibt es dank Eigeninitiative neu einen Jugendtreff mit dem einfachen und ebenso treffenden Logo «Zäme».

Das Schulhaus Massjuchert wird 100 Jahre alt. Anlässlich der offiziellen Feier am 27. Mai 2000 tragen die Schülerinnen und Schüler vor dem hübsch dekorierten Schulhaus einen extra komponierten Brüttiseller Song vor.



Juni

«Unique» heisst er nun und beschäftigt gleichermassen lesende und schreibende Politiker und Nichtpolitiker jeder Couleur. Erst recht wieder seit der wegen Umbauten geschlossenen Piste 10–28. So werden statt 120 jetzt 480 Flugzeuge in unserer Richtung abheben und, je nach Witterung, auch welche zum Landeflug ansetzen. Dies zwar nur für etwa drei Monate, doch für Wangen-Brüttisellen ist das keinesfalls tröstlich, denn wir haben bekanntlich nicht nur einen Flughafen, nein, unsere Gemeinde liegt im «Sandwich» zwischen dem Flughafen Kloten und dem Militärflugplatz in Dübendorf, wo die REGA übrigens nun doch ihre Startbasis erhält. Wirklich «unique»?

Der Einführung der Blockzeiten ab Schuljahr 2001/02 wird an der Gemeindeversammlung zugestimmt und die Rechnung 1999 abgenommen, die uns der Entschuldung der politischen Gemeinde ein Stück näher bringt. Hier noch eine interessante Zahl aus dem Bereich «soziale Wohlfahrt»: Die Kosten sind erfreulicherweise im letzten Jahr nicht weiter angestiegen, doch wenden wir immer noch 39% unseres Steuerfrankens dafür auf.

15 Jahre sind zwar kein «offizielles» Jubiläum, aber Zeit genug, Engagement und Höhepunkte der «Aeggschen für d'Chind» – «Aeggschen» Revue passieren zu lassen. Zum festen Programm gehört z. B. die Schülerdisco, die Velobörse oder das Weihnachtsbasteln, an dem allein letztes Jahr 160 SchülerInnen teilnahmen.



Kaum erstellt, wird die neue Lärmschutzwand mit den Sonnenkollektoren an der Autobahn N1 durch Graffiti «verziert». Die Wände sind übrigens wahrlich keine Zierde der Landschaft.

Die Verfassungsratswahlen haben, trotz ihrer Wichtigkeit für unsere Zukunft, keine grossen Wellen geworfen.

Der Lärm über den vermehrten Fluglärm ist im Blätterwald unüberhörbar geworden. Im Kurier erscheint ein «offener Brief» an Bundesrat Moritz Leuenberger. Absender: Die Gemeindebehörden. Es werden Reaktionen der Bevölkerung gesammelt, und ein Formular zu Forderung nach Fluglärm-Entschädigung wegen Wertverlust der Liegenschaften kann eingereicht werden.

Bei strahlendem Hochsommer-Wetter geht das Dorfstrassen-Fest in Brüttisellen mit einer sympathischen Aktion in eine weitere Runde: Unter dem Motto «Old-time is good time» sind etwa 35 Oldtimer und Traktoren ab dem Jahrgang 1924 zu bewundern.

Juli

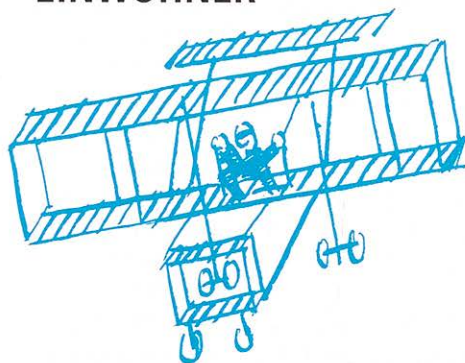
«So warm wie noch nie» heisst es noch anfangs Juli, «die Schweiz hat im ersten Halbjahr die wärmsten sechs Monate seit Beginn der Messungen 1864 erlebt. Im Durchschnitt war es drei Grad wärmer als üblich. So fand dieses Jahr der längere Kälteeinbruch Mitte Juni, die sogenannte Schafskälte, überhaupt nicht statt.» Dafür gleicht der Monat Juli die Temperaturrechnung wieder kräftig aus. Dazu noch strömender Regen, so dass zwischen- durch sogar geheizt werden muss.

Die ausserordentliche Schulgemeindeversammlung schickt die Einzelinitiative bachab, die vorsah, den Schulhausneubau Bruggwisen mit drei zusätzlichen Schulzimmern zu erstellen. Die Initianten wollten, «dass man aus vergangenen Fehlern lernt» und frühzeitig genügend Schulraum schafft.

Mit einem umfassenden Projekt sollen die gesamten Strukturen und Prozesse in der Gemeinde Wangen-Brüttisellen überprüft werden. Nach dem offiziellen Projektstart im Mai hat sich die Kommission in diesem Monat zur ersten Sitzung getroffen, sich einen Namen gegeben («BEAM» – soviel wie Behörden, Amtstellen, Miliztauglichkeit), Arbeitsgruppen formiert und den Mitgliederstab um drei Frauen erweitert. In einem Jahr werden erste Resultate erwartet.



UNSERE ÄLTESTEN EINWOHNERINNEN UND EINWOHNER



Meyer-Nadler Hermann, Roswis 617, 8602 Wangen	06.03.1905
Jucker-Torgler Hermine, Strehlgasse 16, 8602 Wangen	09.12.1905
Heiniger-Lörscher Paulina, Altersheim Hofwiesen, 8305 Dietlikon	25.02.1906
Böhm-Steiner Bertha, Zürichstrasse 33, 8306 Brüttisellen	02.09.1906
Bigger-Meier Luise, Haldenstrasse 50, 8306 Brüttisellen	26.09.1906
Nadal Mombiola Pilar, Im Bungert 14, 8306 Brüttisellen	16.02.1907
Allioni-Indlekofer Anna, In Hätzelsweissen 12, 8602 Wangen	02.03.1908
Wolf-Bratschi Otto, Schüracherstrasse 38, 8306 Brüttisellen	29.03.1908
Von Arx Luise, Altersheim Hofwiesen, 8305 Dietlikon	11.09.1908
Hostettler-Kappeler Elsa, Altersheim Hofwiesen, 8305 Dietlikon	04.12.1908
Guggenbühl Hulda, Altersheim Hofwiesen, 8305 Dietlikon	05.02.1909
Hüppi-Fleischmann Martha, Altersheim Hofwiesen, 8305 Dietlikon	05.08.1909
Lichtensteiger Max, Altersheim Hofwiesen, 8305 Dietlikon	08.08.1909
Wettstein-Keller Maria, Krankenhaus Rotacher, 8305 Dietlikon	19.08.1909
Ruchti-Wyssa Gustav, Im Obstgarten 4, 8602 Wangen	16.01.1910
Jäggi-Wettstein Ruth, Altersheim Hofwiesen, 8305 Dietlikon	22.02.1910
Aeppli-Gomiero Maria, Im Fasnachtbuck 20, 8602 Wangen	09.12.1910
Städli Gertrud, Krankenhaus Rotacher, 8305 Dietlikon	09.04.1911
Gelling-Berbig Lotte, Im Fasnachtbuck 1, 8602 Wangen	19.04.1911
Grünenfelder-Frizzi Dionigia, Haldenstrasse 47, 8306 Brüttisellen	06.12.1911
Dobi Herbert, Riedmühlestrasse 12, 8306 Brüttisellen	26.02.1912
Grünenfelder-Frizzi Emil, Haldenstrasse 47, 8306 Brüttisellen	27.03.1912
Fischbacher-Sommerhalder Robert, Schüracherstrasse 37, 8306 Brüttisellen	16.04.1912
Tognetti-Blöchliger Irma, Altersheim Hofwiesen, 8305 Dietlikon	04.05.1912
Remy-Goldinger Cyprian, Haldenstrasse 41, 8306 Brüttisellen	05.06.1912
Wächter Hermann, Altersheim Hofwiesen, 8305 Dietlikon	05.08.1912
Wyder-Schlatter Hans, Im Bäumlacher 1, 8602 Wangen	26.09.1912
Izzo-Laurenza Rosa, Zürichstrasse 50, 8306 Brüttisellen	10.10.1912
Geisser-Winkler Martha, Stationsstrasse 13, 8306 Brüttisellen	02.01.1913
Wiedersheim-Gross Hedwig, Obere Wangenstrasse 17, 8306 Brüttisellen	25.03.1913
Langenegger-Kleiner Anna, Lindenduckweg 11, 8306 Brüttisellen	24.04.1913
Hitz Hermann, In Hätzelsweissen 16, 8602 Wangen	08.07.1913
Hänseler-Maag Anna, Winterthur	29.07.1913
Erdin Hohann, Haldenstrasse 33, 8306 Brüttisellen	04.08.1913
Grob-Durrer Anna, Altersheim Hofwiesen, 8305 Dietlikon	05.08.1913
Scherrer-Ott Elsa, Schüracherstrasse 41, 8306 Brüttisellen	06.08.1913
Burri Alexander, Altersheim Hofwiesen, 8305 Dietlikon	02.12.1913
Friedli-Hänsenberger Berta, Schüracherstrasse 28, 8306 Brüttisellen	06.12.1913
Vögeli-Bäninger Bertha, Rütihof 191, Wangen	03.01.1914
Bieri Hans, Haldenstrasse 10, 8306 Brüttisellen	26.04.1914
Bosshard Doris, Schüracherstrasse 43, 8306 Brüttisellen	26.04.1914
Howald-Kellerhals Agnes, Altersheim Hofwiesen, 8305 Dietlikon	23.07.1914
Aebi-Siegenthaler Elsa, Altersheim Hofwiesen, 8305 Dietlikon	22.08.1914
Maurer-Widmer Emma, Schüracherstrasse 40, Brüttisellen	02.09.1914
Jimenez Angela, Birkenstrasse 24, 8306 Brüttisellen	15.10.1914
Würmli-Frei Lina, Haldenstrasse 20, Brüttisellen	20.10.1914
Vaclavik Jaroslav, Eichstrasse 15, 8306 Brüttisellen	05.01.1915
Stauffer Ernst, Stationsstrasse 19, 8306 Brüttisellen	22.02.1915
Studer-Sorge Hildegard, Chilerai 21, 8602 Wangen	09.03.1915
Rathgeb-Hauser Elsa, Dübendorfstrasse 9, 8602 Wangen	22.04.1915
Kaul-Hofmann Ella, Chilerai 25, 8602 Wangen	16.05.1915
Fankhauser-Ganz Margaretha, Unterdorfstrasse 5, 8602 Wangen	25.08.1915
Wegmann Edwin, Haldenstrasse 25, 8306 Brüttisellen	18.09.1915
Simonetto Tranquillo, Stationsstrasse 29, 8306 Brüttisellen	25.09.1915
Albrecht Julius, Im Talacher 27, 8306 Brüttisellen	11.10.1915
Wagner Walter, Haldenstrasse 3, 8306 Brüttisellen	15.11.1915
Jucker-Bumann Cäzilia, Ringstrasse 14, 8306 Brüttisellen	22.11.1915

GÖNNERLISTE

Die Herausgabe des Neujahrsblattes 2000 haben 389 (1999: 390) Gönner mit insgesamt Fr. 16 706.- unterstützt (Vorjahr Fr. 13 667.50). Sämtliche 389 Spender überwiesen Fr. 10.- oder mehr.

Fr. 1500.- spendete Hostettler Buchdruck Offsetdruck AG, Wallisellen; Fr. 1000.- spendete die Firma Walim AG Brüttisellen; Fr. 500.- spendete die Reformierte Kirchgemeinde Wangen-Brüttisellen.

Allen Spendern und speziell den grosszügigen Spendern ein herzliches Danke!

Fr. 50.- und mehr spendeten:

Achermann-Renner U. + L., Brüttisellen; Anawa Trading, Wangen; Antonietti Reto + Ursula, Brüttisellen; Avanzino Jean-Pierre, Brüttisellen; Baer Hanna, Wangen; Balmer René Architekturbüro, Dübendorf; Berchtold R. + R., Brüttisellen; Blöchliger Hansruedi, Wangen; Böhm H. + E., Brüttisellen; Bosshard-Kuhn Doris, Brüttisellen; Bozzzone Pierre, Wangen; Bräm-Oeschger Martin, Wangen; Brüderlin, Wangen; Brumann Urs, Brüttisellen; Brüngger Margrith, Wangen; Brunner Peter, Wangen; Cosentino Giuseppe, Brüttisellen; Da Rugna Romeo, Zürich; Derungs-Winkler Margrit, Malans; Dr. iur. Maurer Hans, Brüttisellen; Dr. med. Canonica, Wangen; Dr. med. dent. Buder Wolfgang, Brüttisellen; Druck Sprint AG, Wangen; Dünki Hanna, Brüttisellen; Dürst-Weber Balthasar, Wangen; Eglin Jakob, USA-Des Moines; Erdin H., Brüttisellen; Erni Willi + Velia, Brüttisellen; Ernst Ramseier AG; Faisst Bruno, Brüttisellen; Flück Bernhard + Elisabeth, Brüttisellen; Flück Holzbau Zürich AG, Zürich; Frieden-Blumen, Wangen; Gartensiedlung Hätzelnwisen, Wangen; Geisser Felix, Brüttisellen; Gerber-Hess Maja, Wangen; Geser Partner Bauingenieure, Brüttisellen; Gessat Sybille u. Rainer, Dessau/Deutschland; Giannini Walter, Zollikerberg; Graf Möbelschreinerei, Wangen; Gremminger-Schweizer Marta, Zumi-kon; Habermacher Anton, Gärtnerei, Wangen; Haller Jürg, Wangen; Hänseler H. Bäckerei, Brüttisellen; Hänseler-Balmer E., Brüttisellen; Häusler Elisabeth, Brüttisellen; Herrmann Erwin, Brüttisellen; Hodosy-Aebi Hans + Theres, Brüttisellen; Huber H. M., Wangen; Hufschmid Andreas, Lenzburg; Hürlimann J. + M., Wangen; Kahn-Engi Erhard, Wangen; Känzig Sandra + Werner, Brüttisellen; Kelhofer Dora + Rene, Brüttisellen; Keller-Kurt Bernhard + Susanne, Brüttisellen; Kern Treuhand AG, Ebmatingen; Keusch-Cometto, Wangen; Klaus-Keller Jürg + Silvia, Brüttisellen; Klein-Brauch Walter + Nelly, Wangen; Kuhn Martin, Wangen; Kümin Peter, Wangen; Kuster Bruno,

Wangen; Lago, Brüttisellen; Lamparsky Axel, Wangen; Lamprecht Adolf, Brüttisellen; Lamprecht Martin, Gordevio; Lamprecht-Looser Max, Brüttisellen; Landert E., Brüttisellen; Leimgruber Josef, Wangen; Lichtensteiger Max, Dietlikon; Locher Rudolf, Wangen; Luna Giancarlo, Brüttisellen; Maler Steinauer, Wangen; Meier Ruth, Brüttisellen; Meier Sascha, Wangen; Merki Heinrich, Brüttisellen; Müller-Zumbrunnen Markus + Doris, Brüttisellen; Novello, Wangen; Oetli Alex, Wangen; Paul Grob AG, Wallisellen; Pauli Rudolf, Brüttisellen; Peter Rolf + Silvia, Wangen; Pferd-Vitex (Schweiz AG), Brüttisellen; Rebsamen-Schumacher Emil + Pia, Brüttisellen; Ruchti Gustav, Wangen; Sanitär Krucker, Brüttisellen; Schaad Otto, Wangen; Schaffner-Germann J., Zürich; Schenk Dora, Brüttisellen; Schmid-Schuler Kurt, Brüttisellen; Schneider-Zeller Harry, Wangen; Schor Fritz, Wangen; Sonderegger Josef, Wangen; Spoerri-Frei Hugo, Dübendorf; Städeli E., Wangen; Studerus Rolf, Brüttisellen; Stutz Marcel, Wangen; Suter Werner, Wangen; Suter-Keller Alfons, Brüttisellen; Tepe-Schmidt Jan + Marianne, Brüttisellen; Vogel Karl + Hedi, Brüttisellen; Vogel Walter Chaussures, Brüttisellen; Vögele Rudolf, Wangen; Vollenweider Jürg + Elisabeth, Wangen; Vollenweider-Zwicky F., Wangen; Wälchli-Nikol Anny, Thun; Walder Hans-Peter, Brüttisellen; Walter Martha, Wangen; Weber-Keller Arnold, Wangen; Weber-Piccirilli Arnold + Sandra, Wangen; Weber-Wehrli Ulrich, Wangen; Wertli Alfred, Wangen; Wiedersheim Jolanda, Wangen; Wiedersheim Markus, Brüttisellen; Wiedersheim-Gross Walter + Hedwig, Brüttisellen; Wyder Werner, Wangen; Wyder-Schlatter Hans, Wangen; Wyder-Schmid H., Wangen; Zeller W. + S., Wangen; Zellweger-Weber Rolf + Heidi, Wangen; Züger Daniela, Brüttisellen; Zwicky Esther, Wangen.

Es wurden Zahlungen berücksichtigt bis Ende August 2000.



Quellenverzeichnis

Folgenden Personen und Institutionen danken wir für Auskünfte und zur Verfügung gestellte Unterlagen:

- Emil Isler †, Wangen
- Maria Isler-Vorburger †, Wangen
- Louise Renschler †, Brüttisellen
- Hedi Wiedersheim, Brüttisellen
- Velia Erni, Brüttisellen
- Willi Erni, Brüttisellen
- Erika Montel-Schumacher, Zürich
- Harry Schneider, Wangen
- Ruedi Glauser, Dübendorf
- Kurt Pfefferkorn, Dietlikon
- Daniela Mettler, Brüttisellen
- Irene Keller, Unique Zurich Airport
- H. Ross, Anzeiger von Uster
- Fotodienst, Rega, Kloten
- Kurt Ruggli, BABLW, Dübendorf



Verwendete Literatur:

- Zur Geschichte der Entstehung des Eidg. Flugplatzes Dübendorf, Albert Spörri, Dübendorf 1924
- Auf 16'000 Meter, Auguste Piccard, Schweizer Aero-Revue AG, Zürich 1932
- Protokoll 25 Jahre Flugplatz 1910–1935, Dübendorf 1935
- 20 Jahre Schweizerischer Luftverkehr, Swissair, Zürich 1939
- Schweizer Flugchronik 1909–1914, W. Eckinger, Dübendorf 1940
- Swissair 1931–1951, Swissair, Zürich 1951
- Bider der Flieger, Otto Walter, Walter Verlag Olten 1963
- Defilée FAK 2 1963, Verlag Meier, Schaffhausen 1963
- 50 Jahre Schweizer Flugwaffe, EDMZ, Bern 1964
- Swissair, Curt Riess, Schweizer Verlags-haus AG, Zürich 1966
- Wangen einst und jetzt, Maria Isler-Vorburger, Wangen 1973
- Heimatbuch Dübendorf, Heimatbuch-kommission, Dübendorf 1948, 1949, 1950, 1954, 1974, 1979, 1963, 1983, 1987, 1992, 1997
- Schweizer Luftfahrt damals, Eugen Dietschi, Pharos-Verlag Basel 1976
- Die Schweizer Flieger- und Fliegerab-wehrtruppen, Werner Rutschmann, Ott-Verlag Thun 1989
- Neujahrsblatt für Wangen-Brüttisellen, Kulturkreis Wangen-Brüttisellen, 1989, 1990, 1995
- Militärflug-Lärm, Peter Anderegg, Realotopia, Zürich 1994
- Die Swissair 1939–1945, Alfred Muser, Schück-Verlag Adliswil 1996
- Inventarisationsbericht Aufnahme-gebäude Wangen, Pit Wyss, Dielsdorf 1996
- Jets über der Schweiz, Peter Brotschi, Schück Verlag, Adliswil 1998
- Chlebuech Wangen-Brüttisellen, Josef Hürlimann, Wangen 1999

Quellen:

- Archiv der Gemeinde Wangen-Brüttisellen
- Fliegermuseum Dübendorf: Berichte über die Flugzeugabstürze während des Aktivdienstes

Fotonachweis:

- Albert Grimm, Brüttisellen: 4, 9, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 34, 41, 43, 44, 45
- Heimatbuch Dübendorf 1950: 6, 7, 8
- Schweizer Luftfahrt damals: 10, 15
- Heimatbuch Dübendorf 1979: 11
- Chlebuech Wangen-Brüttisellen: 11
- 20 Jahre Schweizerischer Luftverkehr: 12, 13, 14, 16, 19
- Auf 16 000 Meter: 17
- Erika Montel, Zürich: 17
- Inventarisationsbericht Aufnahme-gebäude Wangen: 18
- Heimatbuch Dübendorf 1989: 20
- Heimatbuch Dübendorf 1974: 23, 24, 25
- 50 Jahre Schweizer Flugwaffe: 26
- Jets über der Schweiz: 27, 32
- Militärflug-Lärm: 27
- Defilée FAK 2 1963: 28
- Dr. Roman Bühler, Zürich: 29
- Flugfestival Dübendorf 2000: 29
- Willi Weber, Wangen: 30
- Heimatbuch Dübendorf 1983: 31
- Zürcher Unterländer, 29.6.2000: 33
- Bundesamt für Landestopographie, Wabern: 35
- Unique Zurich Airport: 36, 37
- Schweiz. Rettungsflugwacht Kloten: 39
- Anzeiger von Uster, 23.8.2000: 40
- Barbara Munz, Brüttisellen: 42
- Michael Grimmer, Dietlikon: 44

