

Maurmer Neujahrs-Blätter 2010

Luft

The background of the page is a photograph of a clear blue sky filled with numerous small, white, fluffy clouds. The clouds are scattered across the entire frame, creating a bright and airy atmosphere.

Maurmer Neujahrs-Blätter 2010

Inhalt

Zum Thema der Maurmer Neujahrs-Blätter 2010 <i>Hermann Landolt</i>	5
Aus der Luft gegriffen <i>Ulrich Knobel</i>	7
Luft – ein schützender Schleier <i>Elsbeth Stucky</i>	13
Ein luftiger Besucher – Lothar, der Orkan <i>Thomas Brender</i>	19
«Lothar» aus der Sicht des Gemeindeförsters <i>Urs Kunz</i>	22
Wie ich den Sturm Lothar erlebte <i>Walter Zollinger</i>	27
Vögel – Bewohner der Luft <i>Karin Perrot</i>	29
Säugetiere der Luft: Fledermäuse <i>Elisabeth Urech</i>	46

B-17-Bomber «Little Chub» <i>Ulrich Knobel</i>	54
Angriffe aus der Luft – Ziele im Greifensee <i>Christian Feuz</i>	68
Ferngesteuert in der Luft <i>Hans-Peter Schefer</i>	77
Südanflüge – Rechtsstaat oder Luftschloss? <i>Thomas Morf</i>	90
Maurmer Chronik <i>Susanne Graf</i>	101
Impressum	111

Zum Thema der Maurmer Neujahrs-Blätter 2010

Liebe Leserin, lieber Leser

Die diesjährigen Neujahrs-Blätter widmen sich dem Thema Luft. Die Auseinandersetzung mit «Luft», einer alltäglichen Lebensselbstverständlichkeit, hat in den letzten Jahren zugenommen und wird in breiten Kreisen aus verschiedener Sicht diskutiert. So wird etwa «Luft» als lebenswichtiges Element mit den verschiedensten Schadstoffen bedrohlich belastet. Die schädlichen Auswirkungen fordern zum Handeln auf. Und notwendige Massnahmen müssen ergriffen werden. «Luft» als stürmischer Wind kann uns aber auch in Unruhe und Angst versetzen. Orkanartige Stürme, die über unser Land und unsere Gemeinde hinwegfegen, zeigen immer wieder, mit welcher Gewalt diese Naturphänomene unsere Lebenssituation bedrohen können. «Luft» wiederum erfreut uns als Lebensraum der Vögel und anderen Getiers, deren Flug wir verfolgen. Das Fliegen an sich beeindruckte den Menschen schon immer, sodass er den Traum vom Fliegen schon seit langem verwirklichen wollte. Mit den mannigfaltigsten Fluggeräten ist es uns gelungen, den Luftraum zu erobern. «Luft» beinhaltet also die vielfältigsten Facetten. Mit einem ausgesuchten Teil davon beschäftigen sich die Beiträge der vorliegenden Neujahrs-Blätter.

Wie breit uns «Luft» im sprachlichen Alltag berührt, zeigt U. Knobel. Verdeutlicht wird dies u.a. durch die vielen Aussprüche, die wir umgangssprachlich laufend verwenden. So haben wir etwa auch unser Thema nicht einfach nur «aus der Luft gegriffen».

Wie E. Stucky schreibt, ist der «schützende Schleier», der unseren Planeten umgibt, inzwischen auch zum globalen Thema geworden. Während unsere Vorfahren u.a. noch anhand der Luft tägliche Wetterregeln ableiteten, ist es heute vor allem der Zustand der Luft, der uns beschäftigt. Giftige Gase und Feinstaub belasten unser lebenswichtiges Gut und schaden unserer Gesundheit.

Mit dem Sturm Lothar – einer beängstigenden Situation von «Luft» – beschäftigen sich die Beiträge von Th. Brender, U. Kunz und W. Zollinger. «Lothar», der seinen Ausgangspunkt in der Biscaya hatte, fegte

am 26. Dezember 1999 durch unser Land und richtete in unseren Wäldern riesige Schäden an. Bäume wurden wie Zündhölzer umgelegt und unerwartete Mengen von Fallholz blieben liegen.

Einem erfreulicheren Inhalt, den Vögeln als den Bewohnern der Luft, wendet sich K. Perrot zu. So verbringen z.B. die Mauersegler 90% ihres Lebens in der Luft. Der Mauersegler ist eine der 60 Vogelarten, die in Maur leben. Einzelne Vogelarten verschwinden plötzlich aus unserem Gebiet, während andere unerwartet hier wieder eine Heimat finden.

Die nachtaktiven Säugetiere, die fliegen können, die Fledermäuse, stellt E. Urech vor. Von den 30 Fledertierarten in der Schweiz können in Maur drei geschützte Zwergfledermausarten beobachtet werden.

Neben den Vögeln fliegen in Maur aber auch Flugzeuge durch die Luft. U. Knobel berichtet vom amerikanischen B-17-Bomber «Little Chub», der von der Schweizer Luftwaffe 1944 abgeschossen wurde und in den Greifensee stürzte.

Über militärische Angriffsziele im Greifensee schreibt Ch. Feuz. Die Gemeinde Dübendorf, das Militär und der Greifensee hatten schon lange fliegerische Bedeutung. Ab 1930 diente der Greifensee als Bombentrainingsziel. 1975 wurde der Schiessplatz Greifensee aufgegeben.

Unbeschwert wird zurzeit unser Luftraum von Modellfliegern benutzt, wie H.-P. Schefer in seinem Beitrag zeigt. Die handwerklich geschickten hobby-mässigen Flugzeugbauer beeindrucken mit Kunstfiguren, die sie mit ihren Modellflugzeugen in die Luft malen.

Ganz anders sieht es jedoch mit den Passagierflugzeugen aus, die jeden Morgen über unsere Gemeinde hinwegdonnern. Th. Morf hält zum Abschluss fest, wie die Südanflüge unsere Bewohner und Bewohnerinnen verärgern und unser Empfinden für den «Rechtsstaat» beim Missbrauch unseres Luftraums und der damit verbundenen Luftverschmutzung erschüttern.

Viel tut sich in unserer Luft. Sie ist für uns lebenswichtig. Nutzen wir sie also auch entsprechend, indem wir ihr Sorge tragen!

Hermann Landolt

Aus der Luft gegriffen

Es war einmal ein Redaktionsteam, das bemühte sich Jahr für Jahr, in den Neujahrs-Blättern über Themen zu schreiben, von denen angenommen werden durfte, sie seien nicht aus der Luft gegriffen und würden eine rege Leserschaft finden.

Die sechs Mitglieder dieses Redaktionsteams – zwei weibliche und vier männliche – dachten, dass ihnen die Luft nie ausgehen würde. Sie wohnten nicht hinter den sieben Bergen und Luftschlösser wollten sie auch nicht bauen.



Stefan Schätti: *Luftschlösser bauen.*

Ihre Beiträge waren noch nie in der Luft zerrissen worden. Und dennoch: Etwas Unbestimmtes lag in der Luft. Einen Hinweis sollte die Anzahl der verkauften Exemplare geben.

«Wie viele?» – «Nur so viele, das ist ja enttäuschend. Das hätte ich mir nie gedacht», meinte ein Vertreter der Luftfraktion. Ihm blieb im wahrsten Sinne des Wortes die Luft weg.

Nicht dass bei den sechs Mitgliedern dicke Luft herrschte, aber ihrer Enttäuschung machten sie Luft und suchten nach Lösungen. Und an Ideen fehlte es nicht, auch wenn einige sich in Luft auflösten.

Man gelangte an einen international renommierten Spezialisten, der bei den steinernen Brücken wohnte und schon viele Steine aus dem Weg geräumt hatte. Der meinte: «Mit Indianern wird nicht lange gefackelt. Wählt mich zu eurem General, ich setze dann meine Kavallerie ein und ihr habt wieder frische Luft.»



Stefan Schätti: *Frische Luft*.

Die gute Fee, die alles mit angehört hatte, holte tief Luft und rief: «Glaubt dem nicht, der soll Luft für euch sein, der will ja nur von seinen eigenen Problemen ablenken. Was er sagt, ist nur heiße Luft. Ein andermal hat er von Zuckerbrot und Peitsche gesprochen. Aber das ist ein untaugliches Mittel. Und nebenbei gesagt: <Zuckerbrot und Peitsche> ist eine geläufige Redewendung, bei der kein vernünftiger Mensch an Patisserie und Folterwerkzeuge denkt. Wer davor warnt, das Kind mit dem Bade auszuschütten, kämpft ja auch nicht gegen die Misshandlung Neugeborener. Ihr solltet auch wissen, dass die Kavallerie nicht immer siegreich war. Das 7. US-Kavallerie-Regiment

unter George A. Custer wurde 1876 in der Schlacht am Little Big Horn in Montana von den Indianern vernichtend geschlagen. Indianer sind mir eindeutig sympathischer als eingebildete preussische Junker. Ich rate euch ...»

Alle atmeten auf und dachten, nicht mehr unter Druck zu sein, sondern wieder Luft zu haben. Den Ratschlag konnten sie leider aber wegen landender Flugzeuge nicht mehr hören. «Die Verantwortlichen für die Südanflüge sollte man an die frische Luft befördern, dann könnte frische Luft ins Flugregime gebracht werden», meinte ein weiterer Vertreter der Luftfraktion.

Der erste Teil der Botschaft der guten Fee wirkte überzeugend. Ein anderer Weg musste gefunden werden, aber welcher? Schade, dass der zweite Teil der Botschaft, der Ratschlag, im Fluglärm untergegangen war. Lange starrten alle Löcher in die Luft. In die Luft ging aber niemand, das bringt ja in der Regel auch nichts.

Plötzlich sagte ein Vertreter der Bodenfraktion: «Haltet die Luft an, ich hab's gefunden: Wenn die Leute als Käufer nicht zu uns kommen, müssen wir als Verkäufer zu ihnen gehen.»

Und so gingen 4 Männer – in Worten vier – an die Gemeindeversammlung und verkauften 5 Exemplare – in Worten fünf. Kein umwerfender Erfolg! Und dabei hatte der Gemeindepräsident noch die Werbetrömel gerührt! Eine Rekordbeteiligung war übrigens auch nicht an der Gemeindeversammlung. Da hatten sie schon ganz anderes gesehen. Aber das ist eine ganz andere Geschichte.



Stefan Schätti: *Frische Luft schnappen.*

Guter Rat war nun teuer. Der Ratschlag der guten Fee hatte sich nicht in Luft aufgelöst – er war ja nicht spurlos verschwunden. Er konnte nur nicht vernommen werden, aber lag irgendwie in der Luft. Und plötzlich meinte eine Vertreterin der Bodenfraktion: «Ich habe etwas mit Luft gehört. Ich weiss nicht: <Geht an die frische Luft! Geht frische Luft schnappen!> Einen Versuch wäre das wert.»

Und so gingen alle an die frische Luft. Zurück kamen sie nicht mit der Lösung des Problems, aber mit einer Idee, die sie in den nächsten Neu-jahrs-Blättern umsetzen wollten. Sie waren aufs Thema gekommen: Luft. Jemand von der Bodenfraktion meinte zwar noch: «Oder der Himmel bringt uns eine viel bessere Lösung», aber das wurde in der Begeisterung überhört. Alle waren Feuer und Flamme, der Wind war ihnen nicht mehr aus den Segeln zu nehmen.



Stefan Schätti: *Feuer und Flamme*.

Die Luftfraktion frohlockte: «Wir verkaufen 1200 Exemplare. Davon sind wir fest überzeugt. Das ist zu schaffen, wir wissen das. Wir hängen nicht in der Luft!»

Warum die gesamte Luftfraktion auf diese Zahl gekommen war, das weiss nicht nur der Himmel. Die Bodenfraktion dachte lange Zeit nach und dann ging ihr ein Licht auf. In der Dreifachturnhalle Looren sahen sie die sitzenden und stehenden Stimmberechtigten und in ihrer Vorstellung stimmten 1200 von 1223 nicht Nein, sondern winkten triumphierend mit den Maurmer Neu-jahrs-Blättern.

Ulrich Knobel

Der Künstler hat das Wort:

Schätti

Stefan Schätti, geb. 25.02.1965



Beim Malen spüre ich das Gefühl, Dirigent und Komponist zugleich zu sein. Zwischen Büchern, Farbe und Erinnerung suche ich in der heutigen Gegenwart nach der Zukunft. Es ist wie ein ständiger Prozess. Dies seit 1989. Meine Schulen besuchte ich in Maur. Das KV machte ich bei einer Speditionsfirma und wechselte danach für zwei-einhalb Jahre in ein Treuhand- und Wirtschaftsbüro.

Während einer Wintersaison als Barman in Arosa und einem Aufenthalt in Paris brach die künstlerische Kreativität, das «Creatife», mehr und mehr durch. Ein Werber sah dann Fotos meiner ersten Bilder. Seine Reaktion: «Sie sind gut, begehen Sie konsequent einen Weg in der Kunst.» Ich kündigte und begann, was ich seither als Berufung erlebe.

Meine Bilder entstehen aufgrund eigener Inspiration oder sie wachsen aus Gesprächen. Herausforderungen gehe ich gerne an, wenn die gegenseitige Chemie gut ist. So lebe ich einen tollen und äusserst «creatifen» Weg. Ich spüre, das zu tun, was ich bin. Ich lasse Geschehnisse auf mich zukommen, kreise die Ziele dann ein und definiere diese, indem ich agiere. Offenheit und Spontaneität möchte ich weiterhin bewahren. So finden meine Werke vor allem bei Privatpersonen und Firmen ihren Platz. Mit meinen Bildern möchte ich Räume bereichern. Meine Werke sollen wirken, Freude bereiten und natürlich auch ein Innehalten auslösen.

Stefan Schätti

Luft – ein schützender Schleier

Eine zarte Hülle aus Gas und Staub schenkt uns die Luft zum Atmen, sie macht den Himmel blau, zaubert nach einem Gewitterschauer Regenbögen in den Himmel und sie hält das Leben in Gang. Luft macht möglich, dass Flugzeuge fliegen können, und bringt Kometen zum Glühen. Wir Menschen betrachten die Lufthülle über uns und denken, sie reiche ins Unendliche. Schaut ein Astronaut nieder auf unsere Erde, präsentiert sich ihm hingegen ein hauchdünner Schleier, der die Erde zartblau ummantelt. Wäre die Erde so gross wie ein Apfel, die Atmosphäre hätte gerade mal die Dicke seiner Schale.

Luft ein globales Thema

Die Luft kennt keine Grenzen. Die Luftqualität betrifft jedes einzelne Lebewesen auf unserem Planeten, das Thema ist global. Und global will man es angehen. So wurde zum Klimaschutz von den Vereinten Nationen am Weltklimagipfel in Kyoto 1997 beschlossen, gemeinsame Sache zu machen, Ziele zu setzen für die Reduktion von Treibhausgasen. Der Erfolg des Abkommens ist aber bisher noch eher bescheiden: weil einerseits wichtige Staaten wie die USA dieses nicht ratifiziert haben und andererseits Staaten, die sich zum Protokoll verpflichtet haben, den Zielen hinterherhinken.

Winde sind bewegte Luft

Aufmerksam verfolgten schon unsere Vorfahren das Wettergeschehen. Unter dem Begriff Wetter versteht man das kurzfristige Verhalten der Atmosphäre, das in der Temperatur, den Wolken, den Niederschlägen und im Wind zum Ausdruck kommt. Sie alle stellen Vorbo-

ten der Wetterentwicklung dar. Um Aussaat und Ernte planen zu können, um zu wissen, wann sie das Heu einbringen und die Tiere von der Weide holen mussten, brauchten die Menschen Zeichen: Tau am Morgen bedeutete einen sonnigen Tag, Ameisen, die sich plötzlich verkrochen, deuteten dagegen auf schlechtes Wetter hin. Viele dieser Hinweise waren zuverlässig und wurden von Generation zu Generation weitergegeben. Wetterregeln wurden in Versen festgehalten, einfach zu merken und oft bewahrheitet:

*Das Wetter erkennt man am Winde
wie den Herrn am Gesinde:
Ostwind bringt Heuwetter,
Westwind Krautwetter,
Südwind Hagelwetter
und Nordwind Hundewetter.*

Smog, Feinstaub und Ozon belasten die Luft

Das Wort «Smog» ist ein Kunstwort, zusammengesetzt aus den englischen Wörtern «Smoke» (Rauch) und «Fog» (Nebel). Es bedeutet stark erhöhte Immissionen über meist dicht besiedeltem Gebiet. Bei windschwachen und stabilen Hochdruckwetterlagen im Winter ist die Luft angereichert mit Schadstoffen. Eine solche Glocke aus Schadstoffen kann während Tagen und Wochen über den Städten hängen. Permanent stossen weitere Luftschadstoffe dazu und die Feinstaubkonzentration erhöht sich, bis ein gnädiger Wind sich erbarmt, die Schichten auseinandertreibt und über das Land verteilt.

Feinstaub hat sehr direkte Auswirkungen auf den Menschen. Die Partikel des Feinstaubes sind sehr klein, sie können deshalb von den Schleimhäuten der oberen Atemwege nicht gestoppt werden und gelangen in die Lunge und bis in die Lungenbläschen. Von dort können sie sogar in die Blutbahn aufgenommen werden.

Ozon kommt in der Natur vor, in Bodennähe allerdings nur in sehr geringen Konzentrationen. Stark erhöhte Ozonwerte sind die negative Seite von sommerlichen Schönwetterperioden. Das bodennahe Ozon bildet sich während des Transports mit der Luft aus den Vorläu-

ferschadstoffen; deshalb sind verkehrsexponierte Orte meist weniger stark belastet als Gegenden weitab der Quellgebiete. Der motorisierte Strassenverkehr spielt eine entscheidende Rolle bei der Ozonproduktion.



Die Bauernregel «Morgenrot – Schlechtwetter droht» hat immer noch seine Gültigkeit. Das intensive Morgenrot zeigt an, dass die Luft viel Wasserdampf enthält und Regen am Nachmittag oder Abend über das Land kommt. Elsbeth Stucky

Die Luft über Maur ist im hellgrünen Bereich

Messungen des Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) des Kantons Zürich zeigen: Maur liegt im hellgrünen Bereich. Hellgrün = sehr gut. Obwohl die Luft keine Grenzen kennt, hat die Stadtluft schlechte Karten, sich über Maur auszudehnen. Sie wird in Schach gehalten vom Zürichberg und dem Uetliberg. So sucht sich die Luft den Weg des geringsten Widerstandes, kanalisiert sich über dem Zürichsee und bewegt sich Richtung Rapperswil. Die Schadstoffe, die die Luft mit sich trägt, werden in grösseren Luftmengen verteilt, ver-

dünnen sich weiter und weiter. Aber das heisse nicht, dass sich Schadstoffe aus der Atmosphäre verabschieden, erklärt Roy Eugster, stellvertretender Sektionsleiter «Immissionen» des Kantons Zürich. Ein Teil der Reinigungsarbeiten der Luft übernehmen die Bäume, Kleinstteile kann der Regen wegwaschen, Kleinstteilchen schliessen sich wieder zu grösseren Partikeln zusammen, die für den Menschen ungefährlicher sind. Aber alles schafft die Natur nicht, darum heisst es für den Menschen Verantwortung übernehmen, egal wo er wohnt.



Ein Regenbogen ist das Zusammenspiel von Wassertropfen und Licht.

Elsbeth Stucky

Luft ist nicht nichts

Wir sehen sie nicht, wir atmen sie gedankenlos ein, rund 23 000-mal täglich, rund 10 000 Liter. Geht uns die Luft aus, haben wir noch einige schwierige Minuten vor uns. Luft, Sonne, Erde, Wasser, ohne diese vier geht gar nichts, fehlt eines, ist Leben unmöglich. Alles, was uns und unsere Erde ausmacht, ist aus kleinen Teilen zusammen-

gefügt. Auch die Luft besteht aus unvorstellbar kleinen Teilchen: aus Atomen beziehungsweise Molekülen. Ein Leben spendender Cocktail, bestehend aus Stickstoff (78%), Sauerstoff (21%) und etwas weniger als ein Prozent des Edelgases Argon. Der winzige Rest sind Spurengase. Durch die Erdanziehungskraft sind diese Gasteilchen an die Erdoberfläche gebunden. Sie stehen in steter Wechselwirkung mit der Erdkruste, den Ozeanen, Seen und Flüssen und allen Lebewesen.



Als Wolke wird der Wasserdampf sichtbar.

Elsbeth Stucky

Die Luft geht uns alle an

Der kleine Prinz bei Saint-Exupéry sagt:

*Wir erben nicht das Land unserer Väter,
wir borgen es uns von unseren Kindern.*

Im Moment sei Phase Stagnation angesagt, meint Roy Eugster. Es sei eine Sisyphus-Arbeit. «Wir messen und messen und kommen nicht dorthin, wo wir möchten.» Die guten Beispiele vergangener Jahre,

wie die Einführung des Katalysators, die sanierten Grossfeuerungen und Kehricht-Verbrennungsanlagen sowie die Verwendung von schwefelarmem Heizöl, zeigen, dass es sich gelohnt hat, hartnäckig daran zu bleiben. Es brauche nochmals einen rechten Schritt für weitere Verbesserungen.

Als Forstingenieur denke ich in Generationen. Heute den Keim setzen für die Zukunft, es lohnt sich (Roy Eugster).

Nicht alle Interessengruppen ziehen am gleichen Strick. Aufklärung tut not. Politik, Wirtschaft, Umweltschutz, jeder Einzelne ist gefragt. Alle tragen die Verantwortung, unserer Luft Sorge zu tragen. Ob in Maur oder in China. Denn Ströme von Luft bewegen in hohen atmosphärischen Lagen die Luft um den Erdball, von China via Pazifik oder von Amerika Richtung Europa. Und es ist durchaus möglich, dass wir uns durch Luft bewegen, die kürzlich über Amerika schwebte. Es ist durchaus möglich, dass wir Luft einatmen, die übermorgen vielleicht schon in Russland ist.

Tipps, die jeder privat berücksichtigen kann:

- kurze Strecken zu Fuss oder mit dem Velo zurücklegen
- wenn möglich öffentliche Verkehrsmittel benützen
- elektrische Gartengeräte statt Geräte mit Zweitaktmotoren benützen
- lokal erzeugte Nahrungsmittel einkaufen
- lösungsmittelarme Reinigungsmittel oder Farben kaufen
- beim Anfeuern das Holz von oben nach unten anzünden
(So verbrennen Gase vollständig!)

Elsbeth Stucky

Quellen

Roy Eugster: Messdaten, Faktenblätter und mündliche Informationen.
Broschüre «Es liegt etwas in der Luft», Lungenliga und Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich.

Ein luftiger Besucher – Lothar, der Orkan

Am späten Vormittag des 26. Dezember 1999 fegte der Orkan Lothar von der Biskaya über grosse Teile Europas hinweg und richtete grosse Sturmschäden an. Maur war von seiner Verwüstungskraft stark getroffen.



«Lothar»-Schneise.

Beatrice Weyerich/Archiv Ortsgeschichte Maur

Orkan wird ein Sturm genannt, der Windgeschwindigkeiten von über 64 Knoten (= 117,7 km/h) erreicht. «Lothar» erfüllte diese Bedingung mit Leichtigkeit. Herrührend von einem Tief, das sich über der Biskaya entwickelt hatte, zog er in nordöstlicher Richtung über West- und Mitteleuropa hinweg. Die Schweiz traf der Sturm in ihrer ganzen Länge.

Vom Jura herkommend, zog er in etwa zweieinhalb Stunden von 10.00 Uhr bis 12.30 Uhr über das Mittelland hin zur Nordostschweiz, während der Süden verschont blieb.

Im Kanton Zürich hat «Lothar» quer über das Kantonsgebiet drei Schneisen der Verwüstung hinterlassen, wobei er am schlimmsten in der südlichsten Schneise, in den Bezirken Uster und Pfäffikon, wüthete.

Den Höhepunkt erreichte der Orkan in unserem Gebiet kurz vor 12 Uhr. Da wurden an den permanenten Messstationen auf dem Uetliberg Böenspitzen von 241,2 km/h gemessen, am Zürichberg bei Meteo Schweiz von 157,7 km/h und auf dem Hörnli von 208,1 km/h. Das Besondere an der Gewalt und den Windgeschwindigkeiten des Orkans Lothar war in der extrem schnellen Änderung des Luftdruckes begründet. Innerhalb von nur 6 Stunden zeigte die Kurve eine Druckänderung von 30 Hectopascal (hPa), bestehend aus einem gewaltigen und plötzlichen Druckabfall und einem Druckanstieg von jeweils 15 hPa. Das zeigt an, dass der in einer starken Westströmung eingelagerte Sturm, dessen Name uns noch lange in Erinnerung bleiben wird, das mitgeführte Tief sehr rasch auffüllte; deshalb auch seine kurze, aber heftige Lebensdauer. Dieser Express-Vorgang führte zu einer plötzlichen Verstärkung der Windgeschwindigkeit und besonders auch der Böigkeit des Windes. In dieser Böigkeit des Sturms finden auch die viel grösseren Schäden an Bauwerken und Baumbeständen ihre Begründung.

Rasch musste entschieden werden, wie vor allem im Wald die Sturmschäden zu bewältigen waren, ob das Sturmholz liegen gelassen werden konnte oder weggeräumt werden musste, denn auch im Wald verfügt die Natur über eine grosse Selbstheilungskraft. «Lothar» – wie der frühere Wintersturm Vivian im Jahr 1990 – haben die Forschung über Windwurfereignisse jahrelang beschäftigt. Obschon der Orkan 13,8 Mio. m³ Holz geworfen hatte, entsprach dies nur knapp 4 Prozent des schweizerischen Holzvorrates, welcher in rund anderthalb Jahren wieder nachwächst. Trotzdem sanken die Holzpreise plötzlich und massiv. In Maur fiel wegen des Orkans das Fünffache einer Jahresnutzung des Waldes als Fallholz an. Der Gemeinderat und die Stimmbürger der Gemeinde fühlten sich angesichts des enormen Schadens mit den Waldbesitzern solidarisch. Der Gemeinderat bewilligte in eigener

Kompetenz den Beizug von Holzern aus dem Unterengadin, die Errichtung eines Holzschnitzzellagers und eines Nutzholzlagers, dies im Umfang von insgesamt rund 75 000 Franken. Die Gemeindeversammlung ihrerseits bewilligte am 5. Juni 2000 einen Kredit von 160 000 Franken, um den Preiszerfall auf dem Holzmarkt für die Waldeigentümer teilweise aufzufangen. Dieser Kredit stand unter dem Motto des Gemeinderates, unsere «grüne Lunge» am Leben zu erhalten. Auch aus dem eidgenössischen Fonds für nicht versicherbare Elementarschäden flossen rund 30 000 Franken an die Waldbesitzer von Maur. Narben in den Waldbeständen unserer Gemeinde werden noch lange sichtbar bleiben. Rund 3000 Bäume wurden in den Jahren nach «Lothar» gepflanzt und wildgeschützt. Der Grossteil der Waldbestände – rund 90% – wurde naturverjüngt und nur der Rest aufgeforstet. Gemäss Vorgaben des Kantons, der diese Wiederaufforstung finanziell ebenfalls unterstützte, galt es, die Artenvielfalt (Mischwald) herzustellen und von den bisher bevorzugten Monokulturen abzusehen.

Die Waldschäden sind heute – nach 10 Jahren – noch immer gut sichtbar. Erfreulicherweise hat die Verjüngung bereits grosse Fortschritte gemacht. Die gepflanzten Bäume haben fast ausnahmslos überlebt. Daneben haben vor allem Brombeeren und Himbeeren sowie Farn einen hohen Bodendeckungsgrad erreicht, eine beliebte Nahrung des Wildes, das sich der neuen Freiflächen gerne angenommen hat. Nicht nur Narben werden unsere Generation noch lange an den Orkan Lothar erinnern. Im Sinne eines weiteren symbolischen Aktes bewilligte die Gemeindeversammlung am 4. Dezember 2000 einen Kredit von 370 000 Franken zur Errichtung des Lotharhauses in Binz, einer Mischung aus moderner Glas- und Holzarchitektur, dessen Holz Zeuge des Wurfes vom 26. Dezember 1999 ist. Auch die Waldhütte Stuhlen der Holzkorporation Maur wurde nach ihrem Brand im Jahr 2000 aus Lotharholz 2001 wieder aufgerichtet.

Thomas Brender

«Lothar» aus der Sicht des Gemeindeförsters

Der Sturm Lothar fegte mit einer riesigen Wucht über ganz Mitteleuropa. Die starken Winde verursachten im Wald grosse Schäden. Die darauf folgenden Arbeiten brachten manchen Förster an die Grenze seiner Belastbarkeit.

Maurmer Wald

Der Wald in der Gemeinde Maur ist zum grössten Teil in Privatbesitz. Von den 350 ha Wald gehören 37 ha der Korporation Maur und 34 ha der Korporation Aesch-Forch. Etwa 3 ha sind im Eigentum der Politischen Gemeinde und etwa gleich viel gehört dem Kanton Zürich. Die restlichen 273 ha sind auf 180 Eigentümer mit sehr unterschiedlicher Herkunft und unterschiedlichen Interessen aufgeteilt.

Als Förster bin ich zuständig für die Betreuung des ganzen Waldes und die Beratung aller Waldbesitzer. Neben meiner Tätigkeit in der Gemeinde Maur betreute ich zu diesem Zeitpunkt auch die Waldungen in den Gemeinden Fällanden und Gossau, das heisst weitere 380 ha Wald mit etwa 350 Eigentümern. Auch in diesen Gebieten war der Wald vom Sturm Lothar arg in Mitleidenschaft gezogen worden.

«Lothar» braust über unsere Gegend

Wie so mancher hatte ich am 26. Dezember vor, den Tag zusammen mit meiner Familie zu verbringen. Im Radio hörte man bereits am Morgen von umgeknickten Bäumen und Hochspannungsmasten in Frankreich. Mit ungunstigen Gefühlen wartete ich die weitere Entwicklung ab. Kurz vor Mittag brauste der orkanartige Wind mit voller Wucht über

unsere Gegend. Bald ertönte der Alarmpager der Feuerwehr. Bis der Sturm sich nach etwa zwei Stunden etwas gelegt hatte, konnte niemand viel ausrichten. Einzig das Absperrern der Strassen, welche durch den Wald führen, konnte veranlasst werden. Sobald sich die Situation etwas beruhigt hatte, konnte an der Öffnung der wichtigsten Verkehrswege gearbeitet werden. Angestossene oder angebrochene Bäume, welche die Sicherheit auf den Strassen gefährdeten, mussten zu Boden gebracht werden. Anschliessend wurde auch in den Quartierstrassen wieder für ein Durchkommen gesorgt. Dank dem grossen, fachlich einwandfreien Einsatz der Feuerwehrleute konnten diese Arbeiten ohne Unfall und in einigermassen akzeptabler Zeit bewältigt werden.

Als Nächstes versuchte ich, einen Überblick über die Schäden im Wald zu erhalten. Ich konnte aber beinahe nirgends auf einer Wald-



Sturmschäden im Herrenholz/Binz. Beatrice Weyerich/Archiv Ortsgeschichte Maur

strasse in den Wald hineinfahren. Zu Fuss und mit viel Klettern musste ich grosse, noch nie da gewesene Schäden feststellen. Strom- und Telefonleitungen durch den Wald waren meist unterbrochen. So waren beispielsweise Bäume in die Hochspannungsleitung gefallen und auch das Wasserreservoir Feumet hatte keinen Strom mehr.

Nach wenigen Tagen verlangte das Kantonale Forstamt einen Situationsbericht. Ich konnte mir aber selber noch gar kein richtiges Bild machen. Auch die aktiven Waldeigentümer wollten von mir bald einmal wissen, wie sie das Sturmholz aufrüsten und verwerten sollten. Aber kein Käufer wollte vorpreschen und eine Aussage betreffend Abnahme oder Preis machen.

So fühlte ich mich ohnmächtig und wie ein «geschlagener Hund». Angesichts der Eindrücke und der zu erwartenden Aufgaben konnte ich nicht mehr richtig schlafen. Es folgten über mehrere Monate hinweg Arbeitstage mit 12 bis 15 Stunden. Auch arbeitsfreie Wochenenden gab es keine mehr. Zum Glück konnte ich meinen Vorgänger, den pensionierten Förster Ernst Trüb, um Hilfe bitten. Auch von den Gemeinden erhielt ich – wo immer möglich – Unterstützung.

Sturmholz

Nach etwa einem Monat zeigte sich wenigstens ein Weg, wie das Holz vermarktet werden konnte. Das Kantonale Forstamt richtete hierzu eine Sturmholzzentrale ein. Die Zentrale schloss mit grossen ausländischen Sägewerken Verträge ab. Auch wurden auf diesem Weg ausländische Forstunternehmungen angeworben, die mit sogenannten Vollerntern die grossen Schadenflächen maschinell aufrüsteten. Die Förster und Waldbesitzer konnten über diese Stelle ihr Holz aufrüsten lassen und absetzen. Dank diesen Verträgen und den darin abgemachten Preisen wurde es möglich, auch mit den angestammten Käufern wieder ins Gespräch zu kommen. Diese sagten uns zu, die doppelte Menge des bisher gekauften Holzes zu übernehmen. Die Preise wurden dem internationalen Markt angepasst. Im Gegenzug wurden zum Teil sehr langfristige Zahlungsmodalitäten vereinbart. Die Sturmholzzentrale ermöglichte es uns Förstern und den Waldbesitzern, das Holz möglichst werterhaltend zu lagern. Zu diesem

Zweck wurden grosse Polter gebildet, die mit einer riesigen Plastikfolie eingepackt wurden. So konnten Holzschädlinge und Pilze das Holz weniger befallen.

Engadiner Forstarbeiter helfen

Im Kanton Graubünden richtete der Sturm nur sehr wenig Schaden an. Die Bündner Förster stellten ab sofort ihre Holzschläge ein. Es machte für sie keinen Sinn, weiteres Holz zu schlagen und zu sehr niedrigen Preisen auf den Markt zu werfen. Die Forstleute hatten so plötzlich keine Arbeit mehr. Sie boten ihre Hilfe den Unterländer Förstern an. Auf diese Weise konnte ich von Forstleuten aus dem Engadin profitieren. Da Maur die Gemeinde Lavin beim Bau des Schulhauses finanziell unterstützt hatte, kamen die dortigen Forstarbeiter zu uns, um tatkräftig bei den Aufräumarbeiten zu helfen. Es wurde ihnen von unserer Gemeinde ermöglicht, im Pfadiheim zu übernachten und sich im Zollingerheim zu verpflegen. Neben der sehr wertvollen Hilfe brachte der Förster von Lavin aber noch seine Holzkäufer aus Italien mit. Sie kauften nicht nur das Holz, welches von den Engadiner vor dem Sturm bereitgestellt worden war, sie erwarben auch einen grossen Teil des angefallenen Sturmholzes. Mit der Bezahlung klappte es dann allerdings nicht sonderlich gut. Am Ende hat jeder Waldbesitzer sein Geld aber erhalten.

Vermarktung des Sturmholzes

Leider zeigte sich ein weiteres Problem bei der Vermarktung. Das Holz wurde in kurzer Zeit und in grossen Mengen an der Waldstrasse zur Abfuhr bereitgestellt. Nun hätte es möglichst schnell zur Sägerei transportiert werden sollen und möglichst viel Holz hätte hierfür mit der Bahn ins nahe Ausland geliefert werden müssen. Die SBB sprachen zu Beginn von einer beinahe unbeschränkten Kapazität. Bestellte Bahnwagen wurden aber sehr selten bereitgestellt. Bahnwagen, welche mit Holz ins Ausland fuhren, kamen erst nach langer Zeit zurück. Sie wurden erst für eigene Transporte in unseren Nachbarländern be-

nutzt. Das gerüstete Holz wurde vor allem während der Sommermonate dadurch nicht besser. Pilz- und Insektenbefall waren die Folge. Viel Holz musste dann per Lastwagen abtransportiert werden. Von Nachbarförstern hörte ich auch, dass Holz ohne Lieferschein und ohne Bezahlung aus dem Wald verschwand. Es brauchte grosse logistische Aufwendungen. Am Ende konnte aber mit allen Waldeigentümern und Holzern sauber abgerechnet werden.

Aufforstung

Bei der Aufforstung wurden die Waldbesitzer und ich vom Zivilschutz stark unterstützt. Schlagflächen und Wiesen wurden geräumt, Hunderte von Bäumchen gepflanzt und geschützt. Am Ende war ich froh, dass der Alltag sich nach etwa 6 Monaten wieder normalisierte. Der Wald hat sich seit dem Sturm gut erholt. An den neuen Rändern leiden zwar viele Bäume unter der starken, ungewohnten Sonneneinstrahlung. Vor allem Buchen haben wegen ihrer feinen Rinde oft mit Sonnenbrand zu kämpfen. Auf den eigentlichen Sturmflächen hat sich eine schöne Verjüngung eingestellt. Die jungen Bäume, meist Laubholz, sind inzwischen 3 bis 5 Meter hoch. Pflegeeingriffe sind nun dringend nötig, eine Arbeit, die nur Kosten verursacht und keinen Erlös bringt. Holz kann erst durch die nächste Generation wieder kostendeckend geerntet werden. Um einen gesunden und stabilen Wald zu erhalten, müssen die defizitären Arbeiten aber dennoch ausgeführt werden. Auch unsere Nachkommen sollen von einem vielfältigen, naturnahen und interessanten Wald mit all seinen verschiedenen Funktionen profitieren können.

Dank

Bei dieser Gelegenheit möchte ich allen Betroffenen und Beteiligten meinen Dank für die Unterstützung und das entgegengebrachte Verständnis und Vertrauen aussprechen. Ich hoffe, solch einen Sturm nie mehr erleben zu müssen.

Urs Kunz, Gemeindeförster

Wie ich den Sturm Lothar erlebte

Am Stephanstag, 26. Dezember 1999, zirka um 12 Uhr sass ich mit meiner Familie in Maur beim Mittagessen, als von Westen her plötzlich stockdunkle Wolken aufzogen. Dann, etwa 15 Minuten später, setzte sehr schnell ein starker Sturm ein, vermischt mit Schneeregen, wie ich dies bestimmt in meinem ganzen Leben noch nie erlebt habe. Von meinem Sitzplatz am Mittagstisch aus konnte ich genau beobachten, wie sich oben im Loorenholz die Baumgrenze durch fallende Bäume veränderte.

Ich war sicher, dass dieser Sturm, dem man später den Namen Lothar gegeben hat, in vielen Gebieten in unserer Gemeinde grosse Schäden an Wald und Gebäuden anrichten würde. Der ganze Spuk



Zersplitterte Bäume.

Beatrice Weyerich/Archiv Ortsgeschichte Maur

dauerte nur rund eine Viertelstunde, danach herrschte sofort beängstigende und gespenstische Ruhe, in welcher man nicht sicher war, ob nun alles vorbei war oder nicht.

Kurz nach dem grössten Sturmstoss ging bei mir der Alarm der Feuerwehr ein mit der Meldung, die Zürichstrasse nach Ebmatingen sei durch gefällte Bäume blockiert. Meine Vermutung war also bestätigt. Ich rückte sofort ins Feuerwehrlokal aus. Von den Feuerwehrkollegen vor Ort erfuhr ich bei deren Rückkehr, dass im Wald Richtung Ebmatingen/Looren eine grosse Fläche entwurzelter Bäume lag. Mich interessierte, wie es auf anderen Waldflächen aussah, und so setzte ich mich am nächsten Tag in ein Fahrzeug. An ein Durchkommen war aber in den meisten Waldstrassen nicht zu denken. Kreuz und quer lagen die Bäume auf den Wegen. Also musste ich über die Bäume klettern. Beim Anblick meiner eigenen Sturmholzflächen kam bei mir für einen kurzen Moment die Ratlosigkeit auf: Wie weiter? Der darauf folgende Schnee deckte das grosse Problem fürs Erste einmal zu. Sehr rasch wurde eine gut funktionierende Organisation für die Aufräumarbeiten unter den geschädigten Waldbesitzern, den Förstern und den Holzabnehmern aufgegleist. Obwohl die Aufräumarbeiten zum Teil sehr schwierig und auch gefährlich waren, war bis Ende Winter 2001 in unserer Gemeinde das meiste aufgeräumt. Nutzholz wurde zu Tiefstpreisen für den Export nach Österreich und Italien abtransportiert, vieles wurde unter immensen Plastikfolien für eine spätere Verwertung gelagert. Die Gemeinde setzte sich stark für uns Waldbesitzer ein und leistete Kostenbeiträge für Lagerung und Aufräumarbeiten. Mit der Hilfe des Zivilschutzes wurden grosse Schadenflächen wieder bepflanzt.

Seit dem Jahrhundertsturm Lothar sind zehn Jahre vergangen und die geschädigten Waldparzellen sind mit dem Jungwuchs schon wieder etwas zugewachsen.

Walter Zollinger

Vögel – Bewohner der Luft

Der Vogel ist von alters her ein Symbol der körperlosen Seele, aber auch ein Zeichen für Hoffnung und Zuversicht. Einige Vogelarten werden mit bestimmten Eigenschaften in Verbindung gebracht. So steht die Eule für Weisheit, der Adler für Unsterblichkeit, Mut und Kraft und der Pfau für Eitelkeit. Und die weisse Taube symbolisiert für die Christen den Heiligen Geist.



Turmfalke.

Marcel Ruppen

Vielleicht waren deshalb Vögel für den Menschen schon immer ein Anknüpfungspunkt für Naturbeobachtungen. Heute weiss man zudem, dass die in einer Gegend angesiedelten oder gar neu zu beobachtenden Vogelarten etwas aussagen über die Siedlungsräume und den Zustand der Landschaft.

Die systematische Erfassung der Brutvogelbestände im Kanton Zürich begann mit dem Ornithologischen Inventar 1975/1976, das der Zür-

cher Vogelschutz im Auftrag des Amtes für Raumplanung, Fachstelle Naturschutz erstellte. Dafür wurden in unterschiedlichen Lebensräumen rund 70 Brutvogelarten erfasst, die sogenannten Indikatorarten. Von 1986 bis 1988 wurde der Bestand aller Brutvögel im ganzen Kanton Zürich ermittelt. Die damals erhobenen Daten wurden 1991 in gebundener Form unter dem Titel *Brutvögel im Kanton Zürich* publiziert.

In den Jahren 2006 bis 2008 wurde die Zählung der Vögel auf die gleiche Art wiederholt wie zwanzig Jahre zuvor. Das Avimonitoring ist ein Projekt des Zürcher Vogelschutzes, der heute unter der Bezeichnung *ZVS/BirdLife Zürich, Verband der Naturschutzvereine in den Gemeinden* auftritt. Alle Arbeiten, welche nicht ehrenamtlich ausgeführt werden konnten, übernahm die Firma Orniplan, das Ökobüro des Schweizer Vogelschutzes/BirdLife Schweiz und des Zürcher Vogelschutzes ZVS/BirdLife Zürich. Bei der Feldarbeit waren hauptsächlich Freiwillige im Einsatz.

Welche Vögel sind schon da?

Wer hat sich nicht schon einmal gefragt, welcher Vogel bereits zwitschert, bevor der Morgen graut? Oder woher an einem ruhigen Sonntagnachmittag die schrillen Pfiffe aus der Luft kommen? Und woher weiss man so genau, welche Vogelarten in unserer Gegend leben und wie gross deren Bestand ist?

Der Bestand und die Verbreitung der Brutvögel lässt sich erstaunlich genau mit vergleichsweise geringem Aufwand zählen. Vögel sind zur Brutzeit an ihr Nest gebunden. Der nähere und weitere Nestbereich wird bei den meisten Arten mit lautem Gesang verteidigt (Revierverteidigung). Da der Gesang der Vögel über recht weite Distanzen hörbar ist, lässt sich die Anzahl der Reviervögel relativ rasch ermitteln. Auf einer Exkursion, die idealerweise am frühen Morgen stattfinden sollte, schreitet ein Mitarbeiter eine vorgegebene Route ab und zählt dabei alle Vögel, die er singen hört, und die Vögel, die er sehen kann. Aus solchen Feldprotokollen lässt sich der Brutvogelbestand gut ermitteln.

Zur Festlegung der Routen wurden die 1729 km² des Kantons Zürich in 431 Rasterquadrate von 2 auf 2 Kilometer Grösse unterteilt. In jedem dieser Quadrate wurden anschliessend fünf Arten von Landschaftsräumen abgegrenzt: Siedlung, Kulturland, Wald, Feuchtgebiet oder «gemischte» Fläche. Diese weitere Unterteilung ermöglicht es, die Vogelarten getrennt nach Landschaftsraum zu erfassen. Für jedes Rasterquadrat wurden fünf verschiedene Feldbegehungen geplant, die entlang einer vorgegebenen Strecke durch alle im Quadrat vorkommenden Landschaftsräume führen. Ziel war es, die Zahl der brütenden Paare pro Art in jedem Rasterquadrat zu ermitteln.

Rosette Chaudhuri aus Maur, die sich im Natur- und Vogelschutzverein Maur engagiert, hat gemeinsam mit ihrem Ehemann ein Rasterquadrat des Gemeindegebiets von Maur bearbeitet. Sie erzählt über die Mitarbeit bei diesem Projekt:

«Da sich noch nicht genügend Freiwillige für die Kartierung gemeldet hatten, erklärte ich mich bereit, die Vögel in einem Rasterquadrat meiner Wohngemeinde zu zählen. An einer Einführungs-Exkursion wurde das Vorgehen im Feld erklärt; die feldornithologischen Kenntnisse und die Fertigkeit, sich auf einer Landkarte zu orientieren, musste man mitbringen. Alle Freiwilligen erhielten eine schriftliche Anleitung zur Feldarbeit, die fünf Routenpläne für das zugeteilte Gebiet und dazu die Beobachtungslisten, auf welchen unter anderem auch angegeben war, welche Vogelarten bei der Kartierung vor 20 Jahren gefunden werden konnten. Die fünf vorgegebenen Routen mussten zwischen dem 20. März und dem 30. Juni begangen werden und zwischen zwei Begehungen sollten mindestens sieben Tage liegen. Die Exkursionen für die Kartierung sollten möglichst an schönen Tagen durchgeführt werden, da die Vögel dann deutlich mehr singen. Bereits am Abend zuvor haben wir jeweils den richtigen Routenplan, alle benötigten Beobachtungslisten, Schreibunterlage und Schreibzeug und natürlich einen Feldstecher bereitgelegt. Start für den Kartierungsspaziergang war etwa 45 Minuten vor Sonnenaufgang, also zwischen fünf und sechs Uhr morgens.

Im Routenplan sind die für die Zählung zu begehenden Strecken rot markiert. Sie führen durch alle im Quadrat vorkommenden Landschaftsräume. Wir konnten selbst entscheiden, wo wir starten wollten und in welcher Reihenfolge die einzelnen Strecken begangen wer-

Routenplan

Begehung Nr. 5 (11.6.–30.6.)

Datum: 24.6.07

Zeit von: 5:00 bis: 10:30

Allfällige Abweichungen von der Route (Wege nicht vorhanden, nicht begehbar, gefährlich, Betretverbot, Naturschutzgebiet, Privateigentum) mit **BLAU** korrigieren.

Falls Begehungstrecken fehlen, melden Sie sich bitte bei Ornplan.

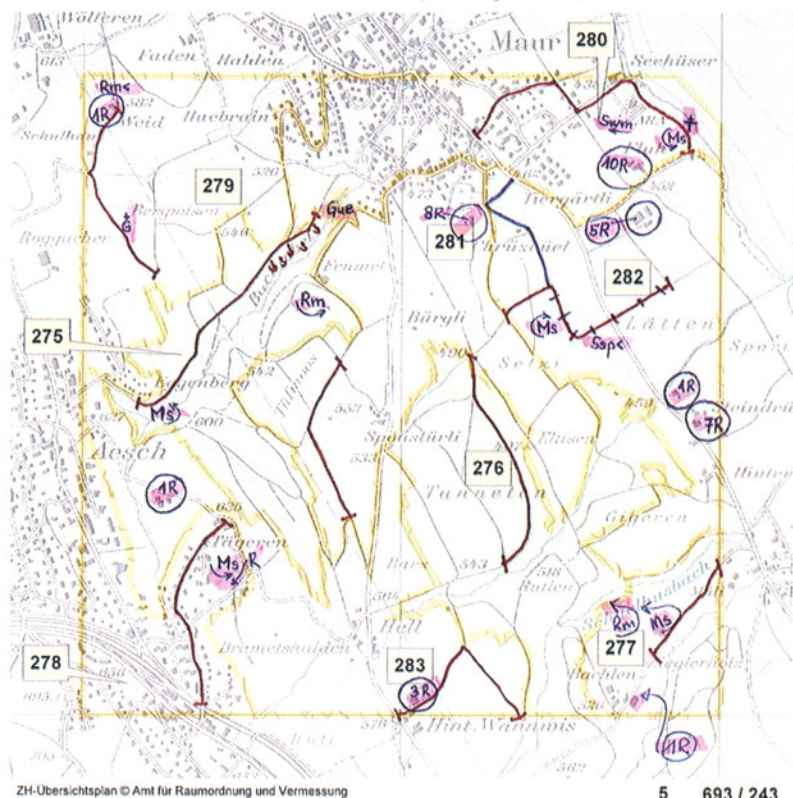
Bitte folgende Zeichen für das Verhalten der Vogel bei Planeinträgen benutzen:

Ġ	Goldammer singend
Gc	Goldammer ruhend
Fi Fi	Zwei gleichzeitig singende Feldlerchen
Fi ~ Fi	Gleiche Feldlerche singt an zwei Orten
Ni	Neuntöber Männchen
Nf	Neuntöber Weibchen
Gü (12 R)	1 Grünspechtöhle, 12 Rauchschaubernerster
Sp	Spezter überfliegt in Pfeilrichtung

Landschaftsraumnummern in diesem Rasterquadrat:

275	Wald	40 ha
276	Wald	54 ha
277	Wald	18 ha
278	Siedlung	24 ha
279	Kulturland	46 ha
280	Kulturland	51 ha
281	Kulturland	59 ha
282	Kulturland	55 ha
283	Kulturland	57 ha

Alle Beobachtungen einzeichnen, die in der Beobachtungsliste haben.
 Bitte auch Beobachtungen von Feldhase (FH) eintragen und Wiesen mit zirpenden Feldgrillen (IIIIII) schraffieren.



Routenplan Nr. 5 für ein Rasterquadrat des Gemeindegebiets Maur. Die für die Vogelzählung zu begehenden Strecken sind rot markiert. ZVS/BirdLife Zürich

den. Vom Startpunkt der Strecke aus schritten wir die vorgegebene Route langsam ab, jedoch ohne stehen zu bleiben. Alle Vögel, die sich durch revieranzeigendes Verhalten bemerkbar machen, also singende Tiere, Vogelpaare und Nestfunde, wurden mit einem Strich bei der entsprechenden Vogelart erfasst, andere Vogelbeobachtungen wie rufende oder stumme Vögel mit einem Punkt. Auf dem Weg zur nächsten rot markierten Strecke wurden keine Vogelbeobachtungen festgehalten. Jede Exkursion dauerte etwa drei bis fünf Stunden und erforderte vor allem Konzentration, um all die Vogelstimmen zu identifizieren, und auch etwas Kondition.»

Und übrigens: Der Frühaufsteher unter den Vögeln ist der Hausrotschwanz, er singt bereits vor Sonnenaufgang, und der schrille, langgezogene «Hiäh»-Pfiff stammt vom Rotmilan.



Rotmilan.

Silvia Orlando Akagi

Auswertung

Für das Erstellen der Verbreitungskarte wurden anschliessend alle Angaben pro Rasterquadrat aufgearbeitet. Zur Ermittlung von Absolutzahlen werden von jeder Vogelart die Anzahl Registrierungen pro 100 Meter Wegstrecke mit einem Umrechnungsfaktor multipliziert. Jede Vogelart hat einen «eigenen» Umrechnungsfaktor, dieser ergibt sich aus Absolutzählungen und Vergleichskartierungen und hängt auch zusammen mit der Lautstärke des Gesangs. Bei Vogelarten mit einem leisen Gesang muss mit einem höheren Umrechnungsfaktor gerechnet werden als bei Vögeln mit einem lauten Gesang.

Im Vergleich zu 1988 ergibt sich folgendes Bild: In der Gemeinde Maur werden 60 Brutvogelarten festgestellt, eine Vogelart weniger als bei der letzten Erhebung. Neun Arten, die vor 20 Jahren noch gezählt werden konnten, wurden 2007 nicht mehr gefunden. Erfreulicherweise konnten dafür acht Vogelarten neu gezählt werden. Und von etlichen Arten gibt es mehr Vögel als noch vor 20 Jahren, so von den Kohlmeisen, Rabenkrähen, Buntspechten, Grünfinken, Elstern und den Zaunkönigen.



Grünspecht.

Marcel Ruppen

Übersicht über die Veränderung der Vogelarten in der Gemeinde Maur

	Brutvogelatlas 1988	Brutvogelatlas 2008
Anzahl Brutvogelarten im Kanton Zürich	135	140
Anzahl Brutvogelarten in der Gemeinde Maur	61	60
Häufigste sechs Arten	Buchfink Amsel Haussperling Mönchsgrasmücke Kohlmeise Star	Amsel Buchfink Kohlmeise Haussperling Mönchsgrasmücke Rotkehlchen
Festgestellt, aber selten	Kleinspecht* Rohrhammer Hänfling* Bekassine* Neuntöter* Feldlerche* *20 Jahre später nicht mehr gezählt	Turmfalke° Kuckuck Gimpel Fichtenkreuzschnabel° Kernbeisser Rohrhammer °vor 20 Jahren noch nicht gezählt
Nicht mehr gezählt		Bekassine, Kleinspecht, Feldlerche, Bergstelze, Gartenrotschwanz, Waldlaubsänger, Fitis, Neuntöter, Hänfling
Neu festgestellt		Rotmilan, Turmfalke, Grünspecht, Schwarzspecht, Drosselrohrsänger, Schwanzmeise, Haubenmeise, Fichtenkreuzschnabel



Schwanzmeise.

Marcel Ruppen



Haubenmeise.

Marcel Ruppen

Interpretation des Brutvogelbestandes von Maur

Im Vergleich zur Gemeindegrösse ist Maur durchschnittlich artenreich. Bedeutende Lebensräume sind heute vor allem das Greifensee-Ufer (Drosselrohrsänger, Haubentaucher) und das filigrane Netz von Hecken, Waldrändern und Windwurf Flächen (Goldammer). Seltene Arten des Kulturlandes (Feldlerche, Gartenrotschwanz, Neuntöter) sind in Maur in den letzten zwanzig Jahren verloren gegangen. Im Rällikerried sind Fitis und Bekassine verschwunden. In Ebmatingen fehlen auf weite Strecken Gebäudebrüter wie Segler und Schwalben. Aus naturschützerischer Sicht kommt der Erhaltung der naturnahen Uferbereiche grösste Bedeutung zu. Im Kulturland sind Fördermassnahmen angezeigt; Gartenrotschwanz, Neuntöter und Feldlerche sollten dort Zielarten von Lebensraumförderungen sein.

Ernst Kistler, Geschäftsführer ZVS/BirdLife Zürich

24 Stunden in der Luft – der Mauersegler

Der Mauersegler verbringt fast 90% seiner Lebenszeit in der Luft. Sein stromlinienförmiger Körper mit den sichelförmigen Flügeln ist optimal angepasst für das Leben im Dauerflug, er macht ihn zu einem gewandten und schnellen Flieger. Im Flug holt der Vogel sich seine Nahrung, im Flug paart er sich und im Flug schläft er. Sah man früher in der Dämmerung Mauersegler höher und höher kreisen, dachte man, sie kehrten in der Dunkelheit zurück und würden die Nacht im Nest verbringen. Heute weiss man, dass die Vögel auch die Nacht in Höhen zwischen 1000 und 3000 Meter in der Luft verbringen, wobei sie ab und zu mit den Flügeln schlagen, um nach einem leichten Absinken wieder Höhe zu gewinnen.



Ein Schwarm Mauersegler in der Luft.

Eric Soder

Der Mauersegler gehört zu den letzten Zugvögeln, die bei uns eintreffen, ihre markanten «Sriiiihh»-Rufe sind um den 1. Mai zu hören, und er zieht drei Monate später anfangs August als einer der Ersten wie-

der weg. Er ist ein Langstreckenzugvogel und überwintert im südlichen Afrika. Mit etwa 8000 Kilometer pro Weg ist der Mauersegler zusammen mit dem Neuntöter Rekordhalter unter den in der Schweiz vorkommenden Vogelarten. Aber auch im südafrikanischen Winterquartier bleibt er nur etwa drei Monate und fliegt auch in dieser Zeit weite Distanzen. Da in Afrika die Regenzeit mit dem höchsten Sonnenstand wandert und da Wasser Nahrung und deshalb auch Leben bedeutet, folgt der Mauersegler der Wanderung der Sonne auf der Suche nach Fluginsekten. Die restliche Zeit des Jahres, also fast 6 Monate, beanspruchen Weg- und Heimzug. Der Mauersegler brütet in ganz Europa ausser in den nördlichsten Gebieten. Ursprünglich ein Felsenbrüter, nistet er heute hauptsächlich an Gebäuden in Mauerlöchern, unter Dächern oder in Spalten und nur noch selten an Felsen oder in alten Bäumen. Für den Nestbau sucht er geeignete, dunkle Hohlräume, die idealerweise etwa 6 bis 30 Meter über dem Boden liegen und die direkt angefliegen werden können. Nistplätze findet man deshalb an Wohnhäusern, Bahnhöfen, Kirchtürmen und Fabrikgebäuden. Obwohl die Vögel in Kolonien brüten, beansprucht jedes Mauersegler-



Mauersegler am Nistkasten. Die langen, sichelförmigen Flügel sind gut sichtbar.
Eric Soder

paar eine eigene Nisthöhle. Die Vögel sind nestplatztreu und führen während der Brutzeit eine monogame Ehe, mindestens für eine Saison, wahrscheinlich aber für viele Jahre. Der Nestbau erfolgt durch beide Partner und kann schon einen Tag nach der Paarung beginnen. Das Nistmaterial wird im Flug gesammelt und im Schnabel transportiert. Aus umherwirbelnden Materialien wie z.B. Gras, Federn, Blätter, Haare und Papierfetzen und anderem wird ein Nestkranz geformt, eine Art «unordentliche» flache Schale mit einer zentralen Vertiefung, und mit klebrigem, rasch härtendem Speichel überzogen. In der Regel wird ein Nest vom gleichen Paar viele Brutperioden nacheinander benutzt und alljährlich nur ergänzt und neu eingespeichelt. Kopulationen finden sowohl in der Bruthöhle als auch in der Luft statt. Das Gelege besteht aus zwei bis drei Eiern, die Brutzeit beträgt 18 bis 20 Tage; das Männchen und das Weibchen wechseln sich beim Brüten ab. Die Nestlingszeit dauert rund sechs Wochen und die Jungen wachsen in völliger Dunkelheit auf. In den ersten Tagen sitzen die Eltern immer auf dem Nest, später dann nur noch während der Nacht. Während der Nestlingszeit werden die Jungen gefüttert; die Nahrung für die Jungen, die aus lebenden Insekten besteht, wird von den Eltern im Kehlsack gesammelt und mit Speichel zu einer haselnussgrossen Kugel geformt. Die Eltern füttern die Jungen anfangs etwa einmal pro Stunde, später dann nicht mehr so oft. Die Nahrungsbeschaffung ist nicht so einfach, da sich Mauersegler nur von fliegenden Insekten ernähren und Insekten nur bei trockenem Wetter fliegen. Bei schlechtem Wetter machen sie deshalb Ausweichflüge von mehreren hundert Kilometern und kehren erst an den Brutplatz zurück, wenn das Wetter wieder besser ist, was manchmal mehrere Tage bis über eine Woche dauern kann. Die Jungen können diese Zeit ohne Nahrung überstehen, weil sie einerseits einen Hungerschlaf (Torpor) machen können, sie reduzieren die Körpertemperatur und die Atemfrequenz, um Energie zu sparen, und andererseits, weil sie vom «Babyspeck» zehren können. Ein Jungvogel wiegt nach etwa drei Wochen zwischen 50 und 60 Gramm, beinahe das Anderthalbfache eines adulten Mauerseglers.

Etwa eine Woche bevor der Jungvogel das Nest verlässt, verweigert er die Nahrung und erreicht so wieder das ideale Erwachsenengewicht. Der junge Mauersegler verlässt seine Nisthöhle, ohne vorher

Flugübungen gemacht zu haben, er steigt hoch in die Luft und fliegt dann fast zwei Jahre lang ununterbrochen. Erst im übernächsten Jahr wird er geschlechtsreif und wird dann eine Nesthöhle suchen, um selbst zu brüten.



Mauersegler fliegend.

Eric Soder

Die Zeit als Jungtier im Nest oder als Brutvogel auf dem Nest sind die beiden einzigen Lebensphasen, die Mauersegler mit «Boden unter den Füßen» verbringen.




Mauersegler sind das ganze Jahr über gesellig und leben zur Brutzeit fast immer in Kolonien. Bei gutem Wetter finden vorwiegend abends Flugspiele statt, die von lauten Rufen begleitet sind. Dabei bilden die Vögel einen mehr oder weniger geschlossenen Schwarm, der zeitweilig in grosser Höhe kreist und wiederholt mit rasanter Geschwindigkeit dicht an den Nistplätzen vorbeifliegt. Daran beteiligen sich alle Vögel der Kolonie, auch die Brutvögel, und im Spätsommer die flüggen Jungen. Bei diesen Flugspielen sind sehr komplexe Flugmanöver zu sehen. Auf diese Aktivitäten folgt oft unmittelbar das Aufsteigen zur Nächtigung in der Luft.

Mauersegler werden oft mit Schwalben verwechselt, was in den je nach Region üblichen Bezeichnungen Spirschwalbe, Turmschwalbe oder Mauerschwalbe zum Ausdruck kommt. In der Schweiz und im Tirol wird der Mauersegler auch als Spyr oder Spire bezeichnet. Mauersegler werden jedoch nicht zu den Schwalben gerechnet, sondern sie gehören zu den Seglern und sind auch keine Singvögel. Charakteristisch sind die im Vergleich zum Körper langen, sichelförmigen, schmalen Flügel und der relativ kurze, gegabelte Schwanz. Mauersegler haben einen flachen Kopf, grosse Augen, einen breiten, kurzen schwarzen Schnabel und kurze, befiederte Beine mit vier Zehen. Das Gefieder ist fast schwarz, mit Ausnahme des grauweissen Kehlflecks, der im Flug allerdings schwer zu erkennen ist. Die adulten Vögel wechseln ihr Gefieder einmal pro Jahr vollständig. Die Mauser zieht sich schrittweise über 6 bis 7 Monate hin, die Vögel bleiben so immer flugfähig. Männchen und Weibchen sind nicht unterscheidbar. Obwohl der Mauersegler derzeit nicht in seinem Bestand bedroht ist, wurde die Art im Jahr 2003 zum Vogel des Jahres gewählt. Der Mauersegler als Gebäudebrüter sollte dabei auf die Probleme seines Lebensraums aufmerksam machen. Neubauten und renovierte Altbau-



Mauersegler beim Trinken.

Eric Soder

	Mauersegler	Rauchschwalbe	Mehlschwalbe
Silhouette	lange, sichelartige Flügel, Ankerform Schwanz eher kurz, gegabelt 	Schwanz mit langen Schwanzspiesen 	Schwanz kurz, gegabelt 
Farbe Unterseite	dunkel (heller Kehlfleck fast nicht sichtbar)	beige-weiss rötliche Kehlfarbe	weiss weisser Bürzel
Länge	16–17 cm	19–22 cm (mit Schwanzspitzen)	13 cm
Spannweite	40–44 cm	32–34 cm	26–29 cm
Laut	schriller, lang gezogener Schrei «Sriiiihh»	«Dswit-dswit-dswit»	«Trii-triit-trii»
Flug	lange Gleitphasen	flattrig, wirkt «tänzelnd»	

Steckbrief: der Mauersegler

Art	Apus apus
Familie	Apodidae (Segler)
Gewicht	40–50 g
Körperlänge	16–17 cm
Brutzeit	Mai bis Juli
Brutdauer	18–20 Tage
Aufzuchtzeit	36–48 Tage
Fluggeschwindigkeiten	auf dem Zug bis 40 km/h bei Flugspielen 100 km/h
Lebensdauer	durchschnittlich 4,5 bis 5 Jahre (bis 21 Jahre)
Nahrung	ausschliesslich lebende Fluginsekten

ten lassen oft keinen Raum mehr für Brutgelegenheiten. Dabei gibt es einfach zu realisierende, architektonisch interessante Lösungen, die dem faszinierenden Vogel – und einem der saubersten Nistplatzbewohner – Nistmöglichkeiten ermöglichen und erhalten.

Margrit Gadola, eine Waisenmutter der Mauersegler

Es gibt verschiedenen Gründe, weshalb junge Mauersegler die Nisthöhle verlassen, obwohl sie noch nicht flugfähig sind. Die Nestlinge können zu hungrig sein oder ihre Nisthöhle unter dem Dach ist zu heiss oder zu kalt geworden. Sie krabbeln deshalb zum Einflugloch und stürzen ab. Aus dem ganzen Zürcher Oberland werden solche «gefallenen Segler», die alleine noch nicht überleben können, zu Margrit Gadola gebracht. Die kleinsten Waisenvögel sind nur um 20 g schwer, 12 cm lang und haben eine Flügellänge von 11 cm. Um aber in den Süden fliegen zu können, sollten die Vögel 40 g schwer sein und eine Flügellänge von 17 cm haben.

Die Nestlinge bekommen bei Margrit Gadola ein dunkles Plätzchen und vor allem Nahrung. In der ersten Zeit wird tagsüber alle 20 Minuten gefüttert. Auf dem Menüplan stehen Bienenmaden und Grillen, und in der Nacht gibt es für die kleinsten Pfleglinge eine wärmende Bettflasche. In der Phase, in der sie sich den «Babyspeck» anfressen, öffnen die kleinen Vögel den breiten Schnabel so weit wie möglich, sobald sie am Köpfchen berührt werden. Alle paar Tage werden sie gewogen und gemessen. Nach zwei bis vier Wochen zeigen die jungen Vögel dann durch Nahrungsverweigerung, dass die Zeit im Nest zu Ende geht, und auch Waage und Messband deuten darauf hin, dass der Nestling bald flügge wird. Wenn für ein paar Tage gutes Wetter angesagt ist, lässt Margrit Gadola den Vogel gegen Abend frei. Aus der dunklen Nistkiste kommt er auf die flache Hand, stösst sich ab, steigt hoch in die Luft und zieht bald darauf mit andern Mauerseglern in den Süden. Und wenn dann die letzten Spyren die Schweiz verlassen haben, freut sich Margrit Gadola schon auf den nächsten Mai, wenn sie wiederkommen, wiederkommen an den Ort, wo sie freigelassen worden sind.



Ein ganz kleiner Pflegling.

Margrit Gadola



Ein Mauersegler kurz vor dem Wegflug. Der weiße Saum an den Federn zeigt, dass es sich um einen Jungvogel handelt.

Margrit Gadola



Sind die Flügel schon lange genug für den grossen Flug?

Margrit Gadola

Karin Perrot

Quellen

Martin Weggler: Verbreitungsatlas Brutvögel im Kanton Zürich.
Herausgegeben vom Züricher Vogelschutz (ZVS), Zürich 1991.

Ernst Kistler, Geschäftsführer ZVS/BirdLife Zürich.

Mauersegler – das Wichtigste in Kürze. Ein Merkblatt des
Schweizerischen Vogelschutzes SVS/BirdLife Schweiz, Zürich.

Schweizer Vogelschutz SVS/BirdLife Schweiz – www.birdlife.ch.

Schweizerische Vogelwarte Sempach – www.vogelwarte.ch.

Wikipedia – www.wikipedia.

Rosette Chaudhuri, Maur.

Margrit und Hanspeter Gadola, Egg.

Säugetiere der Luft: Fledermäuse

Die Fledermäuse sind die einzigen nachtaktiven, insektenfressenden Säugetiere, die fliegen können. Diese Fähigkeit des Fliegens setzt Umgestaltungen im Körperbau eines Säugetiers voraus, die zoologisch gesehen als so bedeutend zu betrachten sind, dass für diese Spezies eigens die Ordnung der *Fledertiere* (Chiroptera, auch Handflügler oder Flattertiere) geschaffen wurde.

Körperbau – Orientierung

Die auffälligsten Veränderungen im Körperbau haben die Vorderbeine erfahren. Sie bilden den Hauptteil der Flügel. Eine elastische Flughaut erstreckt sich über die verlängerten Fingerknochen und Fussdauern bis zur Schwanzspitze. Die Hinterbeine sind in Anpassung an das Flugvermögen verdreht. (Die Fusssohlen sind von der Bauchseite her gesehen sichtbar.)

Wenn die Tiere den Tag durch kopfüber hangend in ihrer Ruhestellung verharren, kommt ihnen eine Besonderheit zugute, welche das Zurückgleiten der Sehnen verhindert, damit sie nicht ermüden. In dieser für uns ungewohnten Lage lassen Fledermäuse ihre Körpertemperatur stark abfallen und sind motorisch nur beschränkt reaktionsfähig. Während der Nachtzeit sind die Tiere aktiv und orientieren sich am Echo ihrer Ultraschallrufe, die sie im Kehlkopf erzeugen. Das Echo empfangen sie über die Ohren. Die Ultraschallrufe bewegen sich oberhalb des menschlichen Hörbereichs. Diese Echoortung erlaubt den Tieren, nur Momentaufnahmen zu machen, denn Ruf und Echo geben nur einen kurzen zeitlichen Ausschnitt aus der Umwelt wieder. Bei Annäherung an ein Beuteobjekt erhöhen die Tiere die Ruffolge drastisch, um möglichst kontinuierliche Informationen zu erhalten. Die

zunehmend rasche Ruffolge endet mit dem sogenannten «Finalbuzz», kurz bevor die Fledermaus die Beute packt.

Diese Orientierung mit Ultraschall gehört zu den grossartigsten Sinnesleistungen im Tierreich. Fledermausschützer/-innen können mittels eines Echolotgeräts die Peilrufe orten und so die verschiedenen Fledermausarten erkennen.



Zwergfledermaus.

Manuel Werner, Nürtingen

(Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz Baden-Württemberg)

Über 1000 Arten von Fledertieren

Weltweit sind über 1000 Arten von Fledertieren bekannt. Sie bilden somit nach den Nagetieren die zweitgrösste Säugetierordnung. Man zählt etwa 150 Arten zu der Gattung der Flughunde und den Rest zu den Fledermäusen. Noch heute werden immer wieder neue Fledertierarten entdeckt.

Was die Schweiz betrifft, so gibt es bei uns 30 Arten Fledermäuse. Sie alle sind Insektenfresser und ernähren sich von Mücken, Spinnen, Nachtfaltern, Maden usw. Um überleben zu können, fressen die Tiere pro Nacht eine erhebliche Menge, die rund 1/3 ihres Körpergewichts entspricht. (Zum Vergleich: Auf den Menschen umgesetzt, müsste ein 60 kg schwerer Erdenbürger täglich 20 kg Verpflegung

zu sich nehmen.) Auf die Jagd nach Nahrung begeben sich die Fledermäuse bei früher oder später Dämmerung. Sie nutzen zielstrebig oftmals gleiche Routen und kehren erst bei Tagesanbruch in ihre Quartiere zurück.

Als Unterschlupf dienen den Fledermäusen Baumhöhlen, Estriche, Kirchtürme und Höhlen. Sie hängen sich aber auch in Ritzen und Spalten hinter Holzverschalungen, suchen Schutz in Holzstössen oder nehmen gar Quartier in Storenkästen. Letzteres wird von den Hausbewohnern nicht immer geschätzt. Doch zu deren Beruhigung sei gesagt: Fledermäuse sind problemlose Untermieter, nagen keine Installationen an und tragen auch kein Nistmaterial an ihren Hangplatz. In ihren Quartieren brauchen die Tiere Geborgenheit und einigermaßen Ruhe, sonst schauen sie sich schnell nach einem neuen Hangplatz um. Vor allem Fledermäuse, die aus dem Norden kommen, überwintern bei uns, während einheimische Arten den Winterschlaf lieber in südlichen Gebieten verbringen.

Wenn die einheimischen Fledermäuse im Frühling zu uns zurückkehren, suchen sie sich in der Regel denselben Hangplatz aus, was die meisten Besitzer von Fledermausquartieren freut. Es ist aber auch nicht ungewöhnlich, wenn Fledermäuse ihren angestammten Hangplatz während des Sommers wechseln. Die Gründe dafür sind vielfältig. Manchen Tieren wird es an ihrem Standort zu heiss, andere wechseln ihr Quartier aus Platzmangel, weil unzählige Weibchen in sogenannten Wochenstuben ihre Jungen aufziehen müssen.

Ein Jahr im Leben der Fledermäuse

Nachdem die Männchen der meisten Arten die Sommermonate als Einzelgänger verbracht haben, finden sie sich im Herbst mit den Weibchen zusammen, um sich zu paaren, wobei keine Befruchtung der Eizellen stattfindet. Die Weibchen speichern nämlich in der Winterschlafzeit die Spermien in der Gebärmutter, bis es im Frühling zum Eisprung kommt. Während des Winterschlafs werden alle Stoffwechselfunktionen gedrosselt – im Extremfall treten Atempausen von mehr als 60 Minuten auf. Die Herzschlagfrequenz reduziert sich von 600 Herzschlägen (Wachzustand) auf 5 bis 20 Schläge pro Minute. Die

Tiere sind in ihrer Lethargie jedoch «hellwach». Jede noch so geringe Störung, z.B. Höhlenbesuche mit Taschenlampe, führt zur sofortigen Steigerung der Herzfrequenz und kann den Aufwachvorgang unaufhaltsam in Gang setzen. Jeden Winter verenden zahlreiche Tiere an Unterkühlung, weil sie im Winterschlaf gestört wurden. In den Unterschlüpfen darf die Temperatur nicht unter 5° C fallen, sonst überleben die Tiere den Winter nicht.

Im Frühling fliegen die Fledermäuse aus ihren Winterquartieren und bevölkern wieder sichtbar oder unsichtbar die Umgebung. Wann die Fledermäuse vom Süden zu uns zurückkehren, hängt von den klimatischen Bedingungen ab. Und dann, im April oder Mai, werden beim Eisprung die gelagerten Spermien aktiviert. Im Verlauf des Juni kommen ein bis zwei Jungtiere mit den Füßen voran zur Welt. Die Jungen sind flugunfähig, blind und fast nackt. Sie haben aber bereits Milchzähne, mit denen sie sich an einer der beiden Milchzitzen, die sich unter den Achseln der Mütter befinden, gleich festbeissen. Die Säugezeit dauert drei bis zehn Wochen.

Während die Mütter auf nächtliche Insektenjagd gehen, schliessen sich die Jungtiere zu Gruppen zusammen und warten ungeduldig auf deren Rückkehr. Sie wollen gesäugt werden.

Die Mütter unterbrechen pro Nacht mehrmals ihre Jagd, um ihre Jungen zu versorgen.

Nach der Säugezeit beginnt die Entwöhnungszeit und nach und nach lösen sich die Wochenstubenverbände auf. Jetzt müssen die Jungen selber schauen, wie sie mit noch unsicherem Flug über die Runden kommen. Das ist nicht einfach, manchen gelingt es, doch viele schaffen es nicht. Die, die es nicht schaffen, findet man tagsüber hilflos auf dem Boden liegen, wo sie oft und gerne von Katzen, Krähen oder ande-



Junge Zwergfledermaus.

www.fledermausschutz.ch

rem Getier gefressen werden. Wer einen solchen Winzling findet, soll der Fledermaus-Schützerin der Gemeinde telefonieren. So kann Leben gerettet werden.

Ruf der Fledermäuse

Die Fledermäuse haben seit jeher einen schlechten Ruf. Sie gelten als unheimlich, als Dämonen der Nacht, als Ausgeburt der Hölle, weil sie lautlos im Zickzackflug durch die Nacht flattern. Wer einer Fledermaus einmal ins Gesicht blicken kann, ist entsetzt über ihr hässliches Aussehen. Zoologen und Tierfreunde haben viel unternommen, um Fledermäuse in sympathischerem Licht erscheinen zu lassen. Die Abscheu vor den Flattertieren sitzt jedoch beim Menschen derart tief, dass falsche Meinungen heute noch kursieren. Wo immer man Fledermäuse fand, verfolgte man sie und rottete sie aus. Viele Leute glauben immer noch an Schauer geschichten, in denen sich Fledermäuse in den Haaren von Menschen verfangen oder ungeniert den Menschen Blut absaugen. Die Geschichte über das Hängenbleiben der Tiere in den Haaren konnte aus der Welt geschafft werden, seit man weiss, dass die Fledermäuse mit Echolotorientierung durch die Nacht jagen und sich dabei kaum in einen nächtlichen Spaziergänger verfangen können.

Die Geschichte über die Vampire als Blutsauger hingegen ist echt. Diese Fledermausgattungen ernähren sich tatsächlich von Blut. Sie lecken Blut bei Tieren an schlecht erreichbaren Stellen und werden somit auch Krankheitsüberträger. Auf unserem Kontinent kommen Vampire nicht vor; sie leben nur in Mittel- und Südamerika.

Fledermäuse in unserer Gemeinde

In unserer Gemeinde gibt es folgende bekannte Fledermausarten:

Die Zwergfledermaus: Spannweite 18–20 cm, Gewicht 5 g

Die Zwergfledermaus, die kleinste Art der Fledermäuse, kommt in unserer Gemeinde am häufigsten vor. Sie sucht ihre Hangplätze mit Vor-

liebe in Ritzen und Spalten, hinter Holzverschalungen und nicht selten in Storenkästen. Sie fliegt in der frühen Dämmerung aus und jagt nach Insekten. Sofern es die Witterung zulässt, legt sie jeden Abend weite Strecken zurück. Man sieht sie oft im Licht von Strassenlampen.

Die Wasser- und die Rauhaufledermaus: Spannweite 24–28 cm, Gewicht 6–15 g

Diese Fledertiere sind schlecht zu beobachten, denn sie fliegen erst bei völliger Dunkelheit aus und sind von den Zwergfledermäusen schwer zu unterscheiden, da sie auf fast der gleichen Schallwelle ihre Peilrufe aussenden.

Die Wasserfledermaus sucht ihr Quartier in Baumhöhlen in der Nähe von Wasserstellen, wo sie über dem Wasser nach Fressbarem jagt. Die Rauhaufledermaus sucht bei uns hauptsächlich ein geeignetes Winterquartier.



Rauhaufledermäuse. www.fledermausschutz.ch

Das Braune Langohr: Spannweite 32–40 cm, Gewicht 5–11 g



Braunes Langohr. www.fledermausschutz.ch

Diese sehr possierlichen Nachtfliieger mit grossen Ohren fliegen in der späten Dämmerung aus und hausen gerne in Dachstöcken, Estrichen und Baumhöhlen. Sie lesen im Rüttelflug Maden, Nachtfalter und sonstige Kerbtiere von den Substraten ab und fressen die Beute an ihrem Hangplatz. Unter dem

Hangplatz findet man immer Überreste von Flügeln und Beinen ihrer Opfer. Diese Überreste sind ein sicherer Beweis, dass in diesem Quartier Braune Langohren hausen. Momentan weiss ich von einem einzigen Langohrquartier in unserem Gebiet, es liegt im Ortsteil Binz. In unserer Gemeinde sind mir insgesamt 19 Fledermausquartiere bekannt. Wenn ich ein neues Quartier an die kantonale Fledermausstelle melde, brauche ich nebst dem genauen Standort, den ich mit Koordinaten versehe, handfeste Beweise. Diese Beweise liefert mir das Vorhandensein von Kot («Chegeli») der Tiere.

Oft bekomme ich Telefonate von Maurern und Mauermerinnen, die mir melden, dass sie jeden Abend Fledermäuse um ihre Liegenschaft flattern sehen, und glauben, dass ihr Haus Fledermäuse beherbergt.



Kleiner Abendsegler.

www.fledermausschutz.ch

Doch solange sich keine «Chegeli» finden, gibt es keinen sicheren Hinweis auf ein Quartier. Das allabendliche Geflatter, das die Leute wahrnehmen, sind Fledermäuse, die auf dem Weg zu ihren Jagdgründen sind und fast immer dieselbe Route wählen.

Wenn Einwohner/-innen unserer Gemeinde «Chegeli» finden oder ein Problem mit Fledermäusen haben, bitte ich sie, sich bei mir zu melden. Falls bei Umbauten ein Fledermausquartier gefunden wird, gebe ich gerne Ratschläge, damit das Austreiben der Tiere verhindert werden kann. Fast immer findet sich eine tragbare Lösung.

Da können Zwergfledermäuse beobachtet werden

In der Gemeinde Maur gibt es zwei Standorte, wo man Zwergfledermäuse besonders gut beim Ausfliegen beobachten kann:

Familie Jud, alter Seeweg 3, Maur

Die Zwergfledermäuse fliegen gut sichtbar aus dem Expansionsgefäss über dem Wohntrakt.

Familie Harbach, alter Seeweg 18, Maur

Die Zwergfledermäuse fliegen sowohl auf der Ost- wie auf der Westseite unter dem Giebel aus.

Die Harbachs beherbergen schon seit einigen Jahren Fledermäuse unter ihrem Dach. Sie freuen sich darüber, dass Fledermäuse bei ihnen wohnen. Bei guter Witterung flitzen am Abend Tiere in stattlicher Anzahl aus ihrem Quartier, fliegen um die Liegenschaft herum und machen sich auf den Weg in ihr angestammtes Jagdgebiet. Die Fledermausweibchen haben unter dem Dach der Harbachs Wochenstuben eingerichtet, in denen es nicht immer ruhig zu und her geht.

Frau Harbach meint: «Man hört sehr wohl das ‹Gefiser› der Tiere, wenn man es hören will. Mich stören diese Geräusche aber überhaupt nicht, im Gegenteil, ich finde sie schnusig.»

In der Schweiz sind die Fledermäuse geschützt. Bitte helfen Sie mit, den Säugetieren der Luft den benötigten Lebensraum zu lassen.

Elisabeth Urech

Kantonale Fledermausschützerin für die Gemeinde Maur:

Elisabeth Urech

Bergwissenstrasse 17

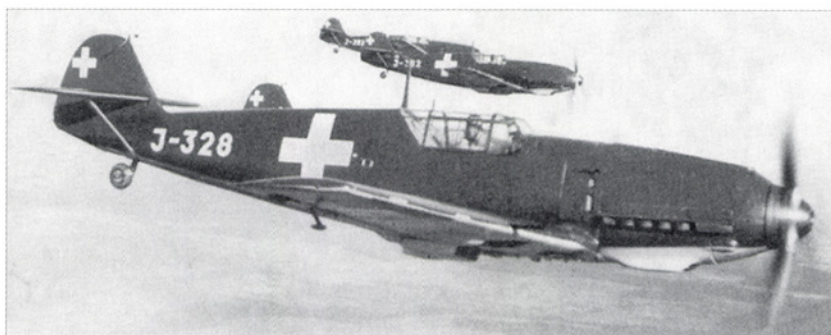
8123 Ebmatingen

Tel. 044 980 25 26

B-17-Bomber «Little Chub»

Der Luftkrieg über der Schweiz 1939–1945

Die Schweizer Flieger- und Fliegerabwehrtruppen mobilisieren am 28. August 1939, drei Tage vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs. Sie verfügen über 86 Jagd- sowie 121 Beobachtungs- und Erdkampf-Flugzeuge. Von den 21 Fliegereinheiten gelten nur deren 3 als kriegstüchtig; 5 haben überhaupt keine Flugzeuge. Während des Kriegs wird die Lücke sukzessive geschlossen: Weitere Messerschmitt-Maschinen werden gekauft und Morane-Jäger – in Frankreich entwickelt – in Lizenz gefertigt. 1943 nimmt das Eidgenössische Flugzeugwerk Emmen seinen Betrieb auf. Im gleichen Jahr kann das 1941 gegründete Überwachungsgeschwader aktiv eingreifen. Ende 1945 verfügt die Flugwaffe dann über rund 500 Flugzeuge, bis auf die deutschen Messerschmitt Me-109 alle aus Schweizer Produktion.



Messerschmitt Me-109 E.

Bibliothek am Guisanplatz, Bern

Me-109 E (schweizerische Bezeichnung)

Abmessungen	Spannweite: 9,90 m; Länge: 8,70 m; Höhe: 3,43 m; Flügelfläche: 16,40 m ²
Gewichte	Rüstgewicht: 1855 kg; Zuladung: 730 kg; max. Ab- fluggewicht: 2585 kg
Triebwerk	Daimler-Benz flüssigkeitsgekühlter 12-Zylinder-V-Mo- tor mit max. 1100 PS Startleistung bei 2500 U/min
Bewaffnung	MG, Kanone, Bomben, Raketen
Flugleistungen	max. Geschwindigkeit: 570 km/h; max. Steigleistung: 14,00 m/sec; Dienstgipfelhöhe: 10 100 m ü.M.; Flugdauer: 1 Std. 45 Min.; Reichweite: 600 km
Besatzung	1 Pilot

In den ersten Kriegsmonaten kommen die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen nur sporadisch zum Einsatz. Erst als am 10. Mai 1940 die deutsche Offensive gegen Westen und damit in der Schweiz die zweite Generalmobilmachung ausgelöst wird, mehren sich die Grenzverletzungen. Die Luftwaffe schießt über dem Jura im Luftkampf mehrere deutsche Maschinen ab. Am 20. Juni 1940 verbietet General Henri Guisan dann auf Druck Nazideutschlands den Luftkampf über der Schweiz – das Verbot wird im November 1943 aufgehoben. Auch



7.5-cm-Fliegerabwehrkanone Mod. 1938.

Bibliothek am Guisanplatz, Bern

die Fliegerabwehr (Flab) hat anfangs wenig zu tun. Später ist der Einsatz, insbesondere der schweren Fliegerabwehr, ausgesprochen reg. Bei Kriegsende zählt die Flab 2000 Kanonen (274 7,5-cm, 278 34-mm, 1448 20-mm).

Besondere Bedeutung kommt dem Fliegerbeobachtungs- und Meldedienst (FIBMD) zu. Als einzige Nachrichtenquelle für Luftwaffe und Flab steht er auch für Wetter- und Erdbeobachtungen zur Verfügung. Während des Zweiten Weltkriegs werden 6501 Luftraumverletzungen gezählt. 198 fremde Flugzeuge landen auf schweizerischem Hoheitsgebiet, 56 stürzen ab, 16 werden abgeschossen. Durch Bomben der Alliierten sterben insgesamt 84 Personen, meist Zivilisten.

24. April 1944 – Fremde Geschwader in der Luft

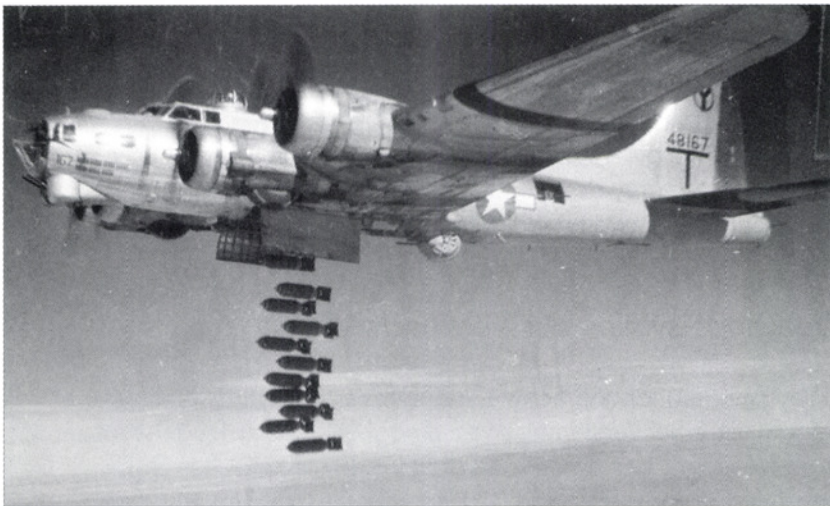
Es ist ein strahlender Frühlingstag. Die Fernsicht ist aussergewöhnlich. Auf dem Militärflugplatz in Dübendorf herrscht Alarmstimmung, denn aus den Grenzgebieten wird der Anflug grösserer fremder Geschwader gemeldet. Da heult um 12.20 Uhr die Alarmsirene. Kurz vorher sind in nördlicher Richtung Rauchfahnen – wahrscheinlich von zwei im deutschen Grenzgebiet abgestürzten Flugzeugen – und Fallschirmabsprünge beobachtet worden. Um 12.27 Uhr und um 12.30 Uhr können zwei weitere Flugzeugabschüsse jenseits der Grenze gesichtet werden. Und dann erscheint der erste Bomber in grosser Schleife über dem Militärflugplatz Dübendorf. Er wird zum Landen aufgefordert. Um 12.37 Uhr erscheint ein weiterer Bomber; er wird von schweizerischen Jägern begleitet und schickt sich zum Landen an. Der zuerst gesichtete Bomber scheint zu landen, doch unerwartet zieht er das Fahrgestell ein und verschwindet in einer Staubwolke, aus der ein Rad über den Platz rollt.

Der gelandete Bomber ist schwer beschädigt: Ein linker Motor ist weggeschleudert, die Propeller sind verbogen, die Besatzung aber überlebt. Um 13.14 Uhr ist über dem Pfannenstiel ein weiterer Bomber in Sicht. Weitere Maschinen werden aus Landquart in Richtung Zürich gemeldet. Um 14.09 Uhr wird die Landung eines weiteren Bombers in Altenrhein bekannt.

Beobachtungsstand in luftiger Höhe

Zu dieser Zeit sind der sechsjährige Erwin Heusser – der nachmalige Brunnenmeister von Maur – und sein Bruder auf dem Dach der elterlichen Scheune und werden Zeugen eines verhängnisvollen Missverständnisses. «Es war Samstag, Fliegeralarm war ausgelöst, aber Angst hatten wir keine», meint Erwin Heusser, «zu Hause hatten wir nämlich gehört, die Nazis führten wie immer ein grosses Maul und die Franzosen hätten sowieso nur Sägespäne in den Patronen.»

Everett L. Bailey, der Pilot des amerikanischen B-17-Bombers mit dem Kennzeichen JD*M und dem Übernamen Little Chub (kleiner Döbel [karpfenähnlicher Süsswasserfisch]) hat mit seiner Besatzung einen Angriff auf die Dornier-Werke und das Flugfunk-Forschungsinstitut Oberpfaffenhofen in der Nähe von München hinter sich.



Flying Fortress beim Bombenabwurf über Deutschland.

Wikipedia

Über Stuttgart wird «Little Chub» von deutschen Jägern angegriffen. Zwei der vier Motoren fallen aus, der Bug der Maschine ist schwer beschädigt, Bombardier Jesse L. Greenbaum ist im Gesicht schwer verletzt, und der linke Rumpfschütze Richard M. Sandleback hat ein

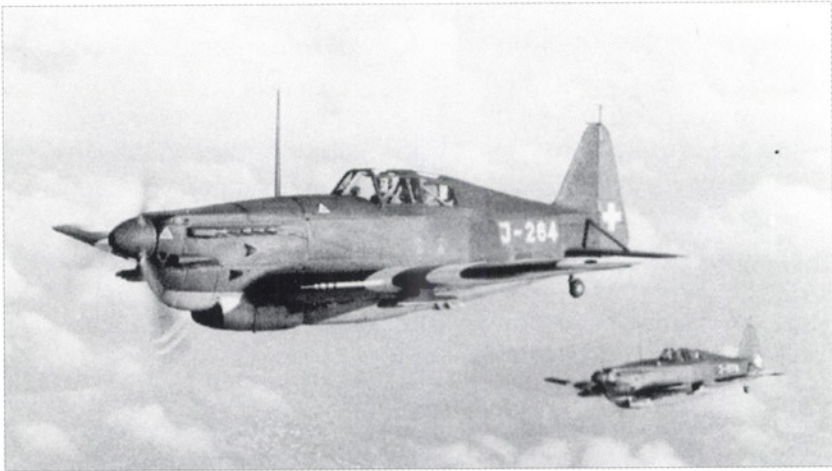
Bein gebrochen. Das berichtet nach dem Krieg neben anderem Engineer Raymond A. Newall.

Everett L. Bailey löst sich um 14.05 Uhr von der Formation und nimmt Kurs auf die Schweiz. Über Schaffhausen, wo drei Wochen zuvor – am 1. April – die Alliierten Spreng- und Brandbomben abgeworfen haben, nehmen sechs Abfangjäger – Me-109 E – die Flying Fortress in Empfang und eskortieren sie nach Dübendorf. «Wir sahen den grossen Bomber in unsere Richtung brummen. Dagegen wirkten die Schweizer Jäger wie «Rossbrämen», wie quirlige Quälgeister, die den Ochsen umschwirren», erinnert sich Erwin Heusser. «Dieses Bild habe ich noch heute vor Augen.»

Im Funkraum der Fliegenden Festung wird das gebrochene Bein des linken Rumpfschützen Richard M. Sendleback verarztet und im Cockpit der verletzte Bombenschütze gepflegt. Das Flugzeug ist in Schwierigkeiten: Die leckgeschossenen Flügeltanks verbreiten Benzindämpfe im Bombenschacht. Ein Fahrwerk kann nicht ausgefahren werden. Der Kugelturm am Bauch der Maschine kann weder ausgeklinkt noch eingezogen werden, was für eine Notlandung unerlässlich wäre. Während die Crew mit Spezialwerkzeug am Kugelturm arbeitet, zieht der Pilot eine Schlaufe über Gossau–Stäfa–Zürich. Er beabsichtigt, nach Abwurf des Kugelturms auf dem Greifensee zu wassern. Erste Schlaufe, zweite Schlaufe.

Verhängnisvolles Missverständnis in der Luft

Weil Amerikaner und Schweizer über verschiedene Funksysteme verfügen, ist eine Verständigung unmöglich. Durch Flügelwackeln fordern die Jäger den amerikanischen Eindringling auf, in Dübendorf zu landen. Erfolglos. Everett L. Bailey will Zeit gewinnen und setzt zu einer dritten Schlaufe an. Die zentrale Leitstelle interpretiert das als Fluchtversuch und gibt den Abschuss des B-17-Bombers frei. Drei Morane-Jäger greifen an. Hauptmann Fritz Kolb feuert zwei Signalaraketen ab, was ergebnislos bleibt, der Bomber brummt unbeirrt weiter. Über dem Zürichsee – auf 300 Meter Höhe – feuert Kolb in den linken Flügel der Flying Fortress: ein Feuerstoss aus dem MG – getroffen! «Little Chub» steht in Flammen. Kurzer Luftkampf!



Morane D-3801 im Einsatz.

H.U. Jost

Beim Beschuss werden Jesse L. Greenbaum (Bombenschütze), Richard M. Sendleback (linker Rumpfschütze), James E. Burry (Copilot) und Sidney J. Pratt (Heckschütze) tödlich verletzt. Der Kugelturmschütze kann sich befreien. Everett L. Bailey, der Pilot, gibt der restlichen Besatzung den Befehl zum Aussteigen.

Morane D-3801

Abmessungen	Spannweite: 10,62 m; Länge: 8,17 m; Höhe: 3,40 m; Flügelfläche: 18,00 m ²
Gewichte	Rüstgewicht: 2125 kg; Zuladung: 730 kg; max. Ab- fluggewicht: 2725 kg
Triebwerk	Hispano-Suiza flüssigkeitsgekühlter 12-Zylinder-V-Mo- tor mit max. 1000 PS Startleistung bei 2500 U/min
Bewaffnung	MG, Kanone, Bomben, Raketen, Signalaraketen
Flugleistungen	max. Geschwindigkeit: 535 km/h; max. Steigleistung: 16,20 m/sec; Dienstgipfelhöhe: 10 800 m ü.M.; Flugdauer: 1 Std. 35 Min.; Reichweite: 600 km
Besatzung	1 Pilot

«Als die Maschine zum dritten Mal in Richtung Greifensee flog, sahen wir, wie die Besatzungsmitglieder absprangen. Für mich sah es aus wie grosse Seifenblasen, fünf waren es. Die Motoren von «Little Chub» waren stumm, und die Flying Fortress stürzte mit brennendem Motor Nr. 2*, eine lange Rauchfahne hinter sich lassend, in den Greifensee, etwa 300 Meter vom nördlichen Ufer entfernt. Ein Flügel ragte noch lange aus dem Wasser», erzählt Erwin Heusser. Mit Ruderbooten seien die Bewohner der umliegenden Dörfer zu Hilfe geeilt. «Unser Nachbar, der die englische Sprache beherrschte, hat mir gesagt, dass die Überlebenden grosse Angst hatten, da sie nicht sofort realisierten, dass sie in der Schweiz waren.»

Der Aufschlag zertrümmert das Flugzeug vollständig. Von der zehnköpfigen Besatzung überleben vier Männer, fünf können nur tot geborgen werden und ein Mann wird vermisst. Die Überlebenden werden interniert und die Leichen dem Territorialkommando übergeben. Am 5. Mai 1944 werden die Suchaktionen abgebrochen. Die Überreste der Flying Fortress bleiben bis 1953 im Schlamm des Greifensees gefangen.

*Motoren von links nach rechts gezählt – vom Cockpit aus gesehen

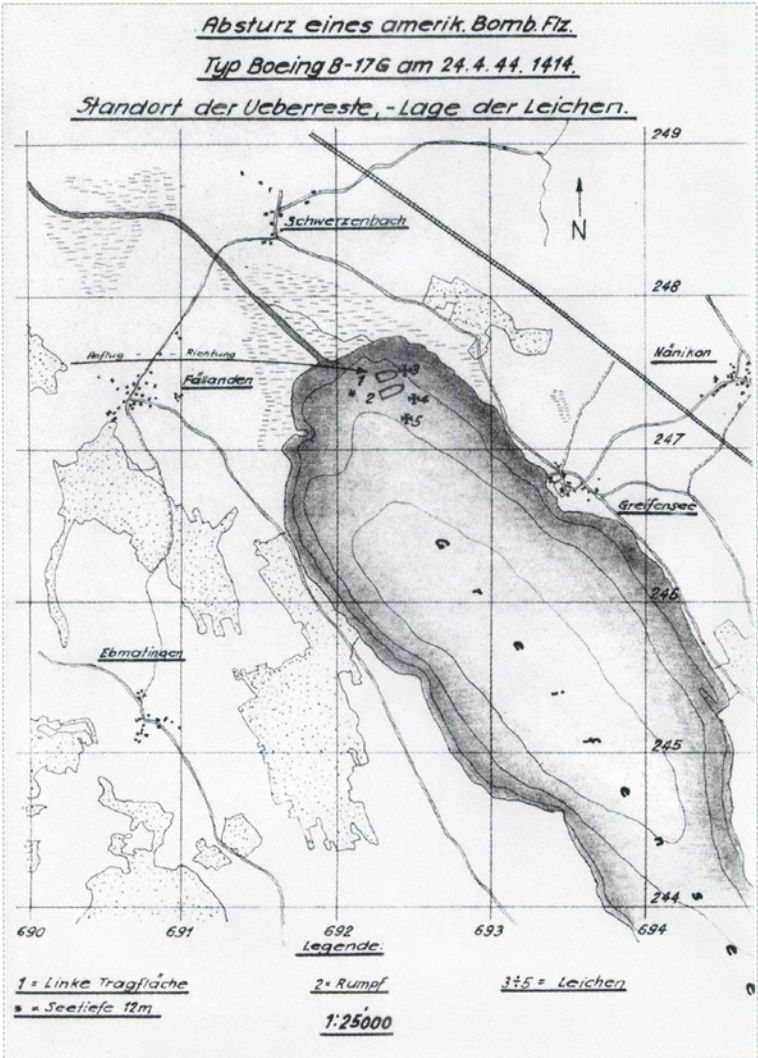
Wieder an der Luft: Bergung im Jahr 1953



Bomber Schaffner – Martin
H. Schaffner. warbird

Martin Hugo Schaffner (1923–1965) ist Altmetallhändler, Eigentümer einer Tankstelle in Suhr AG, Tauch-, Bergungs- und Transportunternehmer. 1952 birgt er einen Bomber Boeing B-17G aus dem Zugersee. Die Bergung finanziert er selbst. Das aus dem Wrack geborgene Benzin veräussert er, das Wrack wird am Seeufer zur Schau gestellt – gegen Eintrittsgebühr. Dann geht er damit auf Tournee, stellt es als Werbegag neben seiner Tankstelle in Suhr aus. Der «Zuger Bomber» kommt später nach St. Gallen, dann nach St. Moritz, wo er 1973 verschrottet wird.

Am 22. Juni 1953 macht sich Bomber Schaffner in Maur ans Werk, doch zwingt ihn das Hochwasser, die Suche vorerst einzustellen. Am 9. Juli entdeckt der von ihm angestellte Berufstaucher Siegfried Naumann das Ende eines Flügels im Seegrund. Nach langen Ber-



«Little Chub» – Lageplan 1944. Archiv Flieger-Flab-Museum Dübendorf

gungsarbeiten können die meisten Rumpfteile des Flugzeugs gehoben werden. Die Leiche des vermissten Copiloten wird geborgen, in die USA überführt und auf dem Heldenfriedhof in Greenville/South Carolina bestattet.

Auch diesmal präsentiert Bomber Schaffner seinen «Fund» der Öffentlichkeit. Am Seeufer nördlich der Schiffflände können die Überreste der Fliegenden Festung auf einer Wiese der Familie Trachsler besichtigt werden. Bis Ende September kommen 21 012 Personen – 16 204 Erwachsene zahlen je 1 Franken und 4808 Kinder je 50 Rappen. Die Einnahmen betragen 18 608 Franken. Davon gehen 10 Prozent plus 50 Franken Abgabe an die Gemeinde Maur. Die Flugzeugteile werden danach bis anfangs Dezember auf der Milchbuckwiese in Zürich aufgestellt, dann nach Suhr transportiert und schliesslich verschrottet. Schaffners Name ist in aller Munde. Schliesslich wird er der Tauch- und Bergungsexperte schlechthin: Hebung eines britischen Bombers – einer Avro Lancaster – aus dem Bodensee, Säuberung des Bodensees von Kriegsmaterial, Bergung der 1957 in den Bodensee abge-

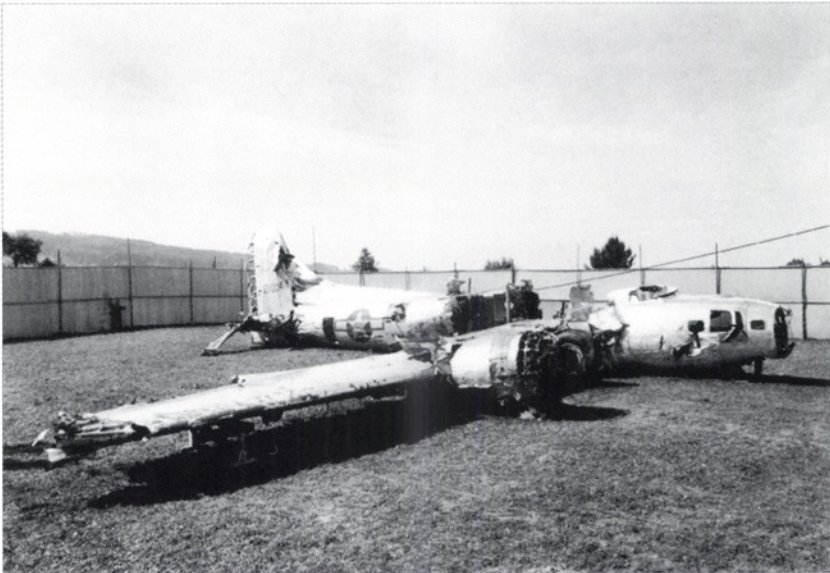
stürzten DC-3 der Swissair, Bergung von Sportflugzeugen aus Schweizer Seen. Seine Bergungsmethode ist denkbar einfach, aber auf die Idee muss man zuerst kommen: Er füllt riesige Treibstofftanks mit Wasser, lässt sie auf den Grund sinken, lädt die Wrackteile auf und pumpt dann das Wasser aus den Treibstofftanks.

Vom *Nebelspalter* wird Martin H. Schaffner als der erfolgreichste Schweizer Fischer gefeiert. In Maur habe sich Schaffner nicht nur Freunde gemacht, aber da wolle er nicht ausholen, einiges sei heute noch nicht geklärt, wendet Erwin Heusser ein.



Porträt des erfolgreichsten Schweizer Fischers: Martin H. Schaffner, Suhr AG, genannt Bomber Schaffner.

Nebelspalter



«Little Chub» wird zur Schau gestellt.

Archiv Ortsgeschichte Maur

Wieder an der Luft: Bergung im Jahr 2000

Alle Trümmer der Fliegenden Festung hat man 1953 nicht gehoben. Am 29. September 2000 beginnt Jürg Kammerlander mit seinem Taucherteam die Suche nach den verbleibenden Trümmern, unter anderem einem Motor. Er handelt im Auftrag von Rolf Zaugg, dem Inhaber eines privaten B-17-Museums im bernischen Utzenstorf. Dank dem Einsatz modernster Geräte ist man erfolgreich. Geortet und gehoben werden:

- Flügelteile/Rumpfteile
- 2 ganze Propellereinheiten
- Motor Nr. 2
- 1 Funkfrequenzmessgerät mit 1,5 Volt Spannung (!)
- Funkfrequenzbuch mit den geheimen Funkfrequenzen der United States Army Air Force (heute: US Air Force)
- Fallschirm

Wenn Rolf Zaugg heute von seinem Museum spricht, kommt er ins Schwärmen: Er habe sogar eine Kopie des Films, der den Absturz von «Little Chub» zeige, und letzthin habe ihm ein Enkel des Copiloten das Pilotenabzeichen, das Namensschild und die Armbanduhr seines Grossvaters geschenkt. Er sei gerne bereit, auf Anfrage durch sein Museum zu führen.



Der 83-jährige Oberstleutnant a.D. Fritz Kolb bei der Bergung «seines» Bombers im Jahr 2000.

Taucher-Revue/Enrico Rampinelli

Anwesend bei dieser zweiten Bergung ist auch der 83-jährige Oberstleutnant a.D. Fritz Kolb, der die B-17 1944 abgeschossen hat. Er sagt: «Der Pilot der Flying Fortress ist wohl der Aufforderung zum Landen nicht nachgekommen, weil der Kugelturmschütze aus dem Kugelturm nicht in den Rumpf hinaufsteigen konnte, die Ausstiegsluke klemmte ja. Bei einer Bauchlandung wäre er zerquetscht worden. Die Situation war noch dramatischer: Mit beschädigter Maschine, ausgefallenen Motoren, Verwundeten an Bord, blockiertem Fahrwerk und nicht abgeworfenem Kugelturm durfte der Pilot weder eine Bauchlandung riskieren noch wassern, was aber den Verfolgern nicht mitgeteilt werden konnte.»



Rolf Zaugg mit seinen gehobenen «Schätzen».

384thbombgroup



Privatmuseum Zaugg.

Rolf Zaugg

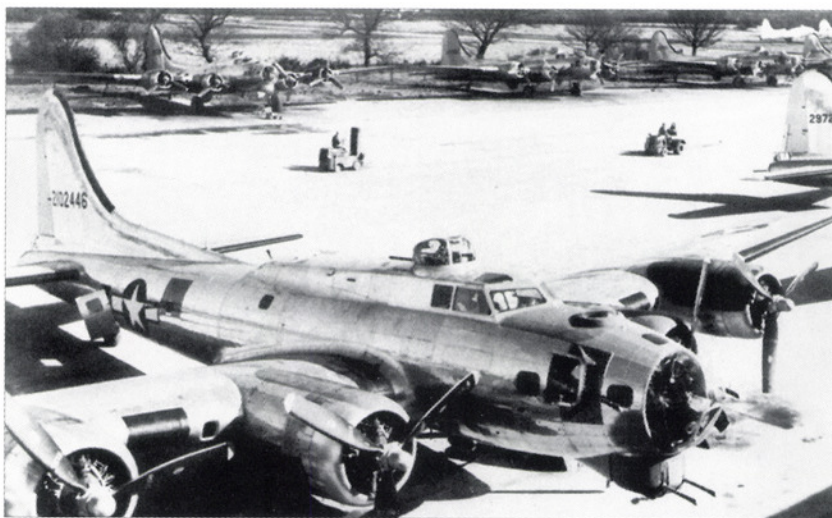
Technische Daten B-17G-50-BO Flying Fortress «Little Chub»

Werknummer 4-2102446

Abmessungen	Spannweite: 31,63 m; Länge: 22,78 m; Höhe: 5,82 m; Flügelfläche: 131,92 m ²
Gewichte	max. Startgewicht: 32 659 kg; max. Bombenladung: 7983 kg
Triebwerk	4 luftgekühlte Neunzylinder-Sternmotoren mit je 1200 PS bei 2300 U/min
Bewaffnung	13 MG 12,7 mm
Flugleistungen	max. Geschwindigkeit: 462 km/h auf 7620 m ü.M.; Dienstgipfelhöhe: 10 850 m ü.M.; Reichweite: ca. 3000 km mit einer Bombenladung von 2722 kg
Besatzung	10 Mann

Die Boeing B-17 bilden im Zweiten Weltkrieg das Rückgrat der amerikanischen strategischen Bomberwaffe.

Von allen Versionen der B-17 Flying Fortress werden 12 731 Einheiten gebaut, von der B-17G 8680.



«Little Chub» vor der Übernahme durch die Crew in Longford/Irland, April 1944.
Archiv Ortsgeschichte Maur

Besatzung B-17G-50-BO**Flying Fortress «Little Chub»**

Mit Ausnahme des Piloten und des Navigators ist die Besatzung völlig unerfahren.

Pilot: *Everett L. Baley, 1st Lieutenant*; stirbt beim Absprung (Fallschirm öffnet sich nicht), Leiche 1944 am Ufer geborgen

Copilot: *James E. Burry, 2nd Lieutenant, Flight Officer*; beim Beschuss durch schweizerischen Abfängjäger getötet, Leiche 1953 aus dem See geborgen

Navigator, gleichzeitig Bugschütze: *Charles D. Wallach, 2nd Lieutenant*; beim Beschuss durch schweizerischen Abfängjäger verletzt, beim Aufprall des Flugzeuges in den See geschleudert und gerettet, interniert

Bombardier (Bombenschütze): *Jesse L. Greenbaum, 2nd Lieutenant*; beim Beschuss durch schweizerischen Abfängjäger getötet, Leiche 1944 aus dem See geborgen

Engineer (Techniker, oberer Turmschütze): *Raymond A. Newall, Staff Sergeant*; durch Absprung gerettet, verletzt, interniert

Radio (Funker): *William J. Silag, Staff Sergeant*; durch Absprung gerettet, verletzt, interniert

Ball Turret (Kugelturmschütze): *Anthony J. Melazzi, Jr., Sergeant*; stirbt beim Absprung (Fallschirm öffnet sich nicht), Leiche 1944 aus dem See geborgen

Right Waist (rechter Rumpfschütze): *Richard R. Hollingsworth, Sergeant*; durch Absprung gerettet, verletzt, interniert

Left Waist (linker Rumpfschütze): *Richard M. Sendleback, Sergeant*; beim Beschuss durch schweizerischen Abfängjäger getötet, Leiche 1944 aus dem See geborgen

Tail Gunner (Heckschütze): *Sidney J. Pratt, Sergeant*; beim Beschuss durch schweizerischen Abfängjäger getötet, Leiche 1944 aus dem See geborgen

Ulrich Knobel

Quellen

Erwin Heusser, ehemaliger Maurmer Brunnenmeister.

Alfons Kümin: Dokumentation zur Ausstellung «Die Bergung der B-17 aus dem Greifensee» im Burgkeller Maur, 2008.

Rolf Zaugg, Rüttistrasse 7, 3427 Utzenstorf; Tel. 032 665 18 87.

Theo Wilhelm: 1939–1945 – Fremde Flugzeuge in der Schweiz, 1996.

Archiv Flieger-Flab-Museum Dübendorf.

Schweizer Luftwaffe – www.lw.admin.ch.

Angriffe aus der Luft – Ziele im Greifensee

Bedeutung eines Sees für die Fliegerei

Aus der Luft gesehen ist ein See ein markanter Geländeabschnitt. Man erkennt ihn von weitem an der Farbgebung. Selbst Radargeräte, die in einem gut ausgerüsteten Flugzeug eingebaut sind, können einen See darstellen. Die Form des Sees gibt einem Fliegenden die Orientierung, wo er sich befindet und in welche Richtung er weiterfliegen soll.

Der Greifensee hat eine längliche Form. Er weist auf seiner nordwestlichen Seite auf den Flugplatz Dübendorf hin. Noch heute dient er als Ausflugkorridor mit dem Meldepunkt «KP» am südöstlichen Ende des Sees. Der «KP» ist heute der Beobachtungsturm. Zum Einfliegen auf den Flugplatz Dübendorf war der Pfäffikersee ein Meldepunkt. Man mag sich sicher erinnern und vielleicht auch geärgert haben, dass zur Zeit des Jetflugbetriebes die Maschinen entlang dem See über die Badi Egg donnerten. Diese Route wurde festgelegt, weil sie über das am wenigsten dicht besiedelte Gebiet führt. Ein Militärpilot lernt in seiner Ausbildung als Erstes, den Flugweg über möglichst unbewohntes Gebiet zu legen.

Geschichte des Fliegerschiessplatzes Greifensee

Am südöstlichen Ende des Greifensees befindet sich heute eine Vogelbeobachtungsstation. Diese hat eine militärgeschichtliche Vergangenheit.



Kommandoposten des Schiessleiters mit Bootssteg und Materialdepot.

Luftwaffe Fachdienst Luftaufklärung

Dübendorf ist bekanntlich die Wiege der Militäraviatik. Die ersten Flugzeuge wurden dort stationiert, Piloten, Beobachter, Bordschützen und Mechaniker ausgebildet und trainiert. Dazu gehörten natürlich auch Schiess- und Bombenabwurfübungen.

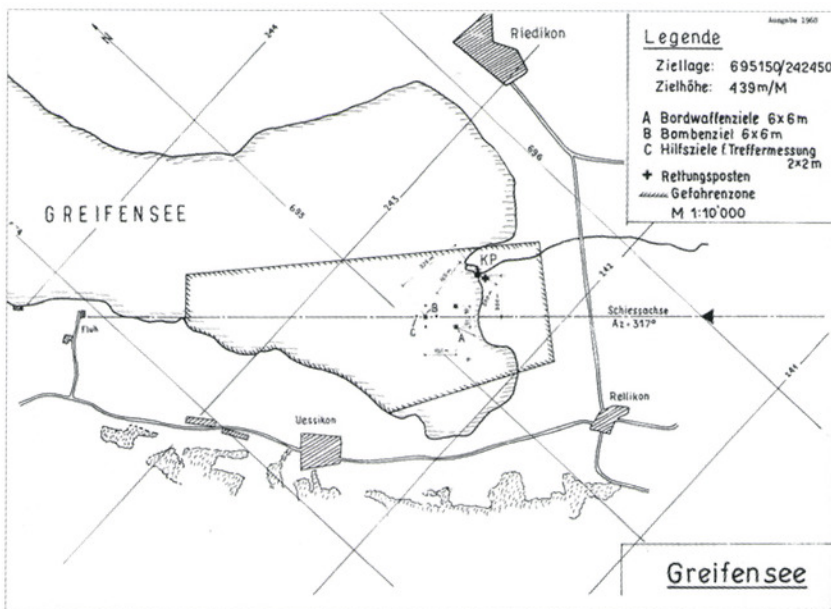
Diese Übungen wurden in den 1920er und 1930er Jahren auf dem Artillerieschiessplatz Kloten durchgeführt. Dieser Übungsplatz reichte bald nicht mehr. Der Aufbau der Fliegertruppe ab 1914 verlangte nach mehr Übungsplätzen, die nahe am Flugplatz Dübendorf liegen sollten.

Im Greifensee und im Pfäffikersee entstanden feste Ziele. Mit Maschinengewehren konnten die Bordschützen, die in den zweisitzigen Flugzeugen hinten sassen, ihre Zielübungen absolvieren, während der Pilot den Flugweg einteilen und für den Schützen gute Bedingungen schaffen musste. Die Bomben, es waren bombenähnliche Gebilde aus Beton, wurden damals von Hand über den Bordrand gehalten und fallen gelassen. Das Spritzen im Wasser zeigte sofort die Treffergenauigkeit an.

Der Flugplatz Dübendorf war überlastet. In den 1930er Jahren war er auch der internationale Flughafen von Zürich und gleichzeitig die Basis der Luftwaffe. Ein Teil der Luftwaffe wurde nach Payerne verlegt. Die Gemeinde Dübendorf aber wehrte sich und wollte die Militärflieger behalten. Mit dem Kanton zusammen wurden die Fliegerschiessziele Greifensee- und Pfäffikersee eingerichtet. In den 1930er Jahren ging das noch ohne Murren der Bevölkerung.

Später dann, nach dem Zweiten Weltkrieg, musste alles geregelt werden. Zwischen der damaligen Direktion der Militärflugplätze und der Regierung des Kantons Zürich wurde ein Vertrag unterzeichnet.

Dieser Vertrag erlaubte es, an maximal 70 Tagen pro Jahr Schiessübungen am Greifensee, am Pfäffikersee nur an 30 Tagen durchzuführen. Die Schiesstage wurden vorher publiziert. Die Anzahl zugestandener Schiesstage wurde aber nie erreicht.



Ziellage Schiessplatz Greifensee mit Gefahrenzone.

Archiv Flieger-Flab-Museum Dübendorf

Vertrag
zwischen

der Schweiz, Eidgenossenschaft, vertreten durch die Direktion
der Militärflugplätze in Dübendorf,

und

dem Kanton Zürich, vertreten durch den Regierungsrat,

über

die Durchführung von Fliegerschiessübungen auf den Seeschies-
plätzen Greifensee und Pfäffikersee.

Art. 1

Der Kanton Zürich gestattet der Schweiz. Eidgenossenschaft,
auf den bestehenden Seeschiesanlagen an Greifen- und Pfäffiker-
see im Rahmen dieses Vertrages dauernd und unentgeltlich Flieger-
schliessübungen durchzuführen.

Art. 2

Die Zahl der Schiesstage beträgt im Kalenderjahr höchstens
an Greifensee 70 Tage, wovon an 10 Tagen bis 2300 geschossen
werden darf,
an Pfäffikersee 30 Tage.

Art. 3

Die Schweiz. Eidgenossenschaft verzichtet darauf,
- Schiessübungen vor 0900 abzuhalten,
- an allgemeinen Sonn- und Feiertagen und an Samstagen Schiess-
übungen durchzuführen.

Für den Pfäffikersee wird ferner auf die Abhaltung von
Schiessübungen am Mittwoch verzichtet.

Art. 4

Die Schweiz. Eidgenossenschaft übernimmt die Haftung für
alle Schäden an Personen und Sachen, die sich aus den Schiess-
übungen ergeben sollten.

Vorteile eines Seeschiessplatzes

Die Ziele wurden verankert, ein Kommandoturm für den Schiessleiter und ein Bootshaus mit Steg errichtet. Die Vorschriften definierten die Anflugrichtung und die Gefahrenzone sowie die Art und Weise der Publikation der Schiessstage. Während Seerundfahrten durch die Gefahrenzone wurde der Schiessbetrieb eingestellt, ebenso während Berichtigungen in den umliegenden Ortschaften.

In der Nachkriegszeit wurde mit Bordkanonen geschossen bzw. mit 25-kg-Betonbomben geübt.

Ein Ziel in einem See hat für Schiessübungen gewisse Vorteile. Das Spritzen der Geschosse im Wasser zeigt sofort die Treffergenauigkeit. Der Schiessleiter auf dem Kommandoposten meldet das Resultat sofort an den Piloten.

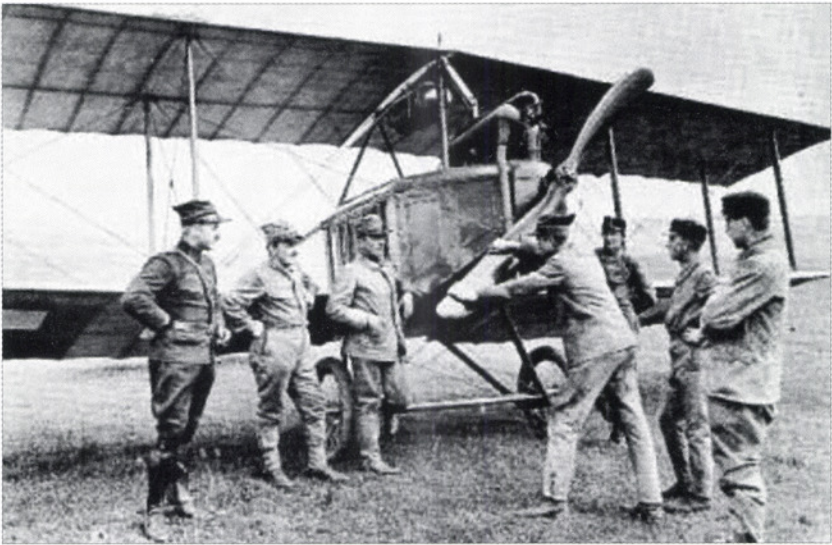
Im Weiteren ist das Gelände an einem Seeschiessplatz einfach zu überwachen. Die Ziele liegen in unbewohntem Gebiet und die verschossene Munition wurde einfach liegen gelassen. Diese bestand aus Stahl oder Beton, Kriegsmunition durfte man nicht verwenden.

Seeziele sind gut auffindbar und präsentieren sich gut. Die Nachteile von Seezielen sind ihre Einfachheit in der Bekämpfung und sie entsprechen nicht der Realität. Erdziele erfordern vom Piloten mehr Vorbereitung und grössere geografische Kenntnisse.

Unglücksfälle

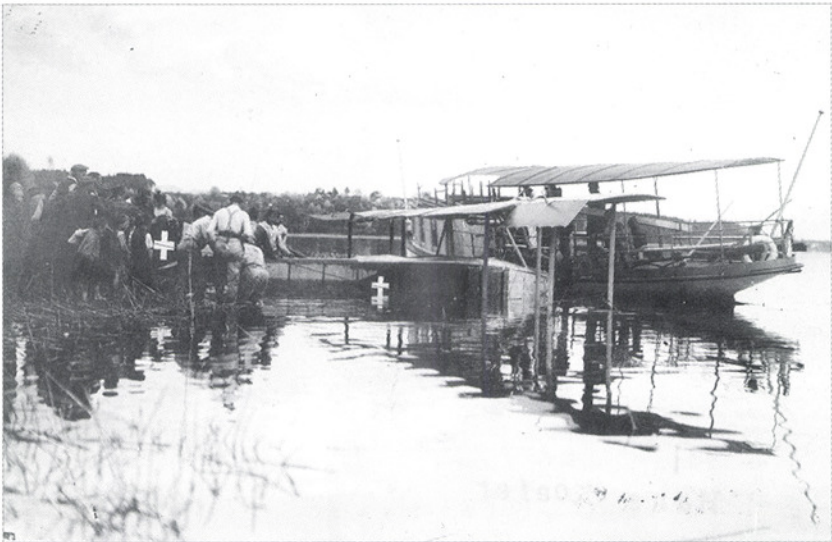
Die alten Kisten waren keine sicheren Fluggeräte. Seit der Gründung der schweizerischen Luftwaffe gab es im Raum Dübendorf zahlreiche Abstürze. Einige davon endeten im Greifensee.

Am 10. Mai 1917 war Leutnant Alfred Comte mit einem Passagier mit dem Flugzeug «Wild» unterwegs, als ihn eine Motorenpanne zu einer Notlandung zwang. Leutnant Comte steuerte seine Maschine ans Ufer des Greifensees und konnte erfolgreich notwassern. Pilot und Passagier konnten ihre Maschine selbstständig verlassen und wurden von einem Fischer an Land gebracht. Das Flugzeug wurde vom Kurschiff «Greif» geborgen.



Ausbildung am Flugzeug «Wild».

Archiv Flieger-Flab-Museum Dübendorf



Das Kurschiff «Greif» bei der Bergung des Flugzeugs «Wild».

Archiv Flieger-Flab-Museum Dübendorf

Am 26. August 1941 ereignete sich eine Kollision nach einer Schiessübung. Eine Besatzung flog mit einem Flugzeug Typ C-35 Schiessübungen. Die Seeziele lagen damals im nordwestlichen Teil des Greifensees bei Fällanden. Eine zweite C-35 kreiste über Fällanden. Sie verliess die Warteschlange und flog Richtung Ziele, bevor die erste C-35 das Schiessgebiet verlassen hatte. In der Folge touchierten die beiden Flugzeuge. Das nach Dübendorf zurückfliegende Flugzeug stürzte auf eine Wiese zwischen Fällanden und dem Greifensee ab und ging in Flammen auf. Der Pilot (Leutnant Erich Dietler, Student an der ETH) wurde dabei getötet, während sich sein Beobachter (Leutnant Max Schlageter) mit dem Fallschirm retten konnte.



Flugzeug C-35, Baujahr 1935. Der Bordschütze (hinten) wirft in dieser Haltung auch Bomben über Bord. Wikipedia

Eine spiegelglatte Wasseroberfläche führte am 26. August 1943 zu einem Unfall, der zwei Todesopfer forderte. Eine Besatzung des damaligen Armeeflugparks – heute würden wir von Werkpiloten sprechen – hatte den Auftrag, die konstruktiven Verbesserungen des Beobachter-Maschinengewehrs im Flug zu testen. Die Wetterverhältnisse waren sehr diffus. Mit einer Geschwindigkeit von 400 km/h und einem Stechwinkel von etwa 30° konnte der Pilot seine Höhe über dem

Wasser nicht einschätzen. Das Flugzeug, eine C-36, touchierte das Wasser, zerbarst und fing Feuer.



Flugzeug C-36.

Wikipedia

Ich kenne diese Situation aus eigener Erfahrung. In der Offiziersschule 1971 flog ich mit Venom Angriffe auf Seeziele im Greifensee. Der Anflug erfolgte über den Pfannenstiel. Es war sehr dunstig. Greifensee, das Rietiker Moor und das ganze südliche Greifenseegebiet waren eine grausilbrige Fläche, in der man die Ziele nicht erkennen konnte. Nach der 90°-Angriffskurve musste ich den Angriff abbrechen, weil die Ziele erst kurz vor Auslösung der Salve erkennbar wurden und eine Korrektur im letzten Moment gefährlich gewesen wäre. Ein weiteres Unglück ereignete sich am 15. Februar 1944. Die Besatzung, bestehend aus Pilot Wachtmeister Zwahlen und dem Bordschützen Soldat Thoma, absolvierte eine Kurvenschiessübung mit einer C-35. Dabei wurde eine enge Kurve um das Ziel herum geflogen. In dieser Kurve musste der Bordschütze sein Maschinengewehr auf das Ziel richten und schießen. In der engen Kurve verlor das Flugzeug an Geschwindigkeit und Höhe. Die verbleibende Höhe reichte dann nicht mehr, das Flugzeug unter Kontrolle zu bringen. Die Maschine stürzte in den Greifensee und versank. Pilot und Bordschütze kamen augenblicklich ums Leben.

Interessenkonflikt

Die Fischerei fühlte sich durch das Fliegerschiessen bald einmal beeinträchtigt und sprach 1973 beim Kanton vor. Die damalige Abteilung der Militärflugplätze beruhigte die Situation mit dem Hinweis, dass von den 70 zugestandenen Schiesstagen nur gerade 5 gebraucht worden seien und der Schiessplatz Pfäffikersee aufgehoben werde.

Übrigens

Die Seeziele lagen in einem Gebiet, wo sich Enten, Schwäne und andere Wasservögel wohlfühlten. Diese wurden aber nie von einem Geschoss getroffen. Sie entfernten sich immer aus dem Zielbereich, wenn sich der Schiessleiter und seine Helfer auf den Kommandoposten begaben.

Kein Bedarf mehr

Der Schiessplatz Greifensee wurde 1975 aufgehoben. Der Erdkampf der Luftwaffe geriet immer mehr in den Hintergrund. Zurzeit hat die Luftwaffe keinen Erdkampfauftrag mehr.

Heute ist der Kommandoposten des Schiessleiters eine Vogelbeobachtungsstation. Fliegerangriffe können nicht mehr beobachtet werden, dafür Anflugverfahren von Graureihern und Störchen.

Christian Feuz

Ferngesteuert in der Luft

Der Maurmer Luftraum wird auch von einer Gruppe Modellfliegern, welche ihrem Hobby mit Leidenschaft und Begeisterung nachkommen, genutzt. Gemäss Wikipedia ist ein Flugmodell eine verkleinerte Nachbildung eines Luftfahrzeuges, wobei es weder eine scharfe Abgrenzung zum Spielzeug oder Sportgerät noch zu kommerziellen, wissenschaftlichen oder militärischen Anwendungen gibt, zum Beispiel ferngelenkten Drohnen. Modellfliegen ist kein Spiel für grosse Kinder, sondern eine vielseitige und abwechslungsreiche Freizeitbeschäftigung für jedes Alter und jedes Geschlecht. Der Modellflug wurde durch den Landesverband für Sport offiziell als Sport anerkannt. Die Modellfliegerei bietet eine grosse Vielfalt an Möglichkeiten zur Ausübung eines sinnvollen Hobbys. Jede Kategorie, seien dies Jet-Modelle, Modellflieger, Segelflieger, Hubschrauber oder experimentelle Modelle, hat ihre eigene Faszination.



Paul Schmitter mit dem Flugmodell «Spunte», 1949.

Archiv Modellfluggruppe Thun

Die Geschichte des Modellfluges

Die Geschichte des Modellfluges ist eng mit der Geschichte der Luftfahrt verbunden. 1871 baute der französische Luft-Techniker Alphonse Penaud das erste freifliegende Motorflugmodell mit Gummimotorantrieb. Penaud gilt als Vater des Flugmodellbaus. 1877 erfolgte der erste Flug eines von Enrico Forlanini, einem italienischen Ingenieur, entwickelten dampfgetriebenen Modellhubschraubers. 1910 führte der Berner Arthur Utz die ersten Flugmodellbaukurse durch und zur gleichen Zeit veranstaltete M. Stürm in Rorschach die erste Flugmodellausstellung. 1915 wurde der Modellflugverein Bern gegründet. Aus dem 1918 gegründeten Flugsportverein Zürich bildete sich 1926 der Flugzeugmodellbau-Verein Zürich. Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg zählte die Schweiz rund 50 aktive Modellfluggruppen mit über 1000 Mitgliedern. Im Dezember 1940 erfolgte der Anschluss der Modellflieger an den Aero-Club der Schweiz. Der AeCS ist als Sportverband Mitglied der FAI (Fédération Aéronautique Internationale), des Weltverbandes des Luftsports mit Sitz in Lausanne. Er übt die nationale Sporthoheit über sämtliche Luftsportarten in der Schweiz aus und ist Mitglied von Swiss Olympic.

Damit war die Grundlage für eine erfreuliche Entwicklung während der nächsten Jahrzehnte geschaffen. Nach Kriegsende gingen die ersten fliegerischen Tätigkeiten nach dem Flugverbot vor allem aus den Kreisen der Modellflieger hervor. Schliesslich wurde 1960 auf dem Militärflugplatz Dübendorf die erste RC1-Akrobatik-Weltmeisterschaft durchgeführt. Erwähnenswert ist auch die erste Nonstop-Überquerung des Nordatlantiks mit dem Flugmodell Trans-Atlantik 5 von Maynard Hill.

Die Modellfliegerei in der Schweiz

Der erste Zusammenschluss von Modellfliegern in der Schweiz erfolgte bereits 1915 mit der Gründung des Modellflugvereins Bern. Der Schweizerische Modellflugverband wurde 1993 gegründet. Dem Aero-Club der Schweiz als nationaler Dachorganisation für Leichtaviatik und Flugsport gehören über 7000 Modellflieger an. Diese sind

im Schweizerischen Modellflugverband (SMV) zusammengeschlossen und in 166 Modellflugvereinen in 9 Regionen organisiert. Zweck des weitaus grössten Spartenverbands des AeCS ist die Förderung und Pflege des Modellflugs ganz allgemein, unabhängig davon, ob dieser als geruhsame Freizeitbeschäftigung oder wettbewerbsmässig als Spitzensport betrieben wird.



Flugzeugpark des MFV Zumikon-Maur.

Hans-Peter Schefer

Die Vielfalt der Modellfliegerei

Bei den flugtauglichen Modellen gibt es von Segelflugzeugen bis hin zu Hubschraubern und Luftschiffen kaum etwas, was Modellbauer nicht zum Fliegen bringen. Entscheidend für den motorisierten Modellflug war die Einführung der Funkfernsteuerung.

In den 1950er Jahren waren Fesselflugmodelle das Höchste, was ein Modellflieger erreichen konnte. Erst die Funkfernsteuerung erlaubte reale Flugmanöver. Und das wurde durch die Transistortechnik möglich, die sich in den 1960er Jahren durchsetzte. Sie reduzierte Grösse und Gewicht von Sendern und Empfängern erstmals auf modellbaugerechte Masse.

Am 18. März 1959, nach 17 Jahren erfolgloser Versuche, wurde endlich erfolgreich ein erstes Elektroflugmodell gestartet. Obwohl das mit einem neuartigen Elektromotor ausgerüstete Modell FM 241 nach 5 Minuten Steigflug auf Nimmerwiedersehen verschwand, war ein Meilenstein in der Geschichte des Modellfluges gesetzt. Trotzdem sollte es noch fast 15 Jahre dauern, bis die ersten ferngesteuerten Elektroflugmodelle den Himmel eroberten.



Auf dem Weg zur Abflugpiste.

Hans-Peter Schefer

Modellflugzeuge bauen fördert handwerkliches Geschick sowie Kreativität im Umgang mit unzähligen Materialien. Die optimale Einstellung oder die selbstständige Konstruktion von Flugmodellen fördert die Auseinandersetzung mit Fragen der Mechanik, Elektronik und Physik. Manche Piloten fliegen Fertigmodelle oder sie kaufen sich einen Flugzeugtyp als Bausatz. Ambitionierte Modellflugpiloten legen Wert darauf, ihre Modelle von Grund auf selber zu bauen und bis ins letzte Detail den grossen Vorbildern nachzuempfinden. Dafür werden nicht selten 1000 Stunden oder mehr aufgewendet. Die Preise für Modellflieger variieren stark. Je nachdem kosten diese 300 bis mehr als

10 000 Franken. Dazu kommen noch 250 bis 3000 Franken für die Fernsteuerung. Der Pilot entscheidet sich beim Kauf, wie viel Zeit er für den Bau eines Modells aufwenden und was er dafür ausgeben will oder kann.



Gekonnter Anflug mit dem Helikopter.

Hans-Peter Schefer

War früher für einen leistungsfähigen Motorflieger der Verbrennungsmotor ein Muss, kommt heute vermehrt der Elektromotor zum Einsatz. Die Elektromotoren sind immer leistungstärker geworden und auch die Batterietechnologie hat in den letzten Jahren grosse Fortschritte gemacht. Was früher undenkbar war, ist eingetroffen: Der Elektroantrieb bringt die identische Leistung wie ein Verbrennungsmotor. Für eine lange Flugzeit sorgen neuerdings hochwertige, aufladbare Lithium-Batterien mit einem wesentlich kleineren Gewicht und einem geringeren Volumen. Noch sind Elektroantriebe teurer als Verbrennungsmotoren. Die Vorteile des Elektromotors jedoch überwiegen: Er ist leise, umweltschonend und zuverlässig. Auch schont er die Fluggeräte, da keine Vibrationen mehr entstehen.

Die Grundlage für die Zuteilung von Frequenzen für radiogesteuerte (RC) Fluggeräte ist das Fernmeldegesetz vom 30. April 1997. Das



Effiziente Frequenzkontrolle.

Hans-Peter Schefer

Fernmeldegesetz legt fest, dass das Bundesamt für Kommunikation BAKOM das Frequenzspektrum verwaltet. Die 23 Kanäle im Bereich 35.000 MHz stehen in der Schweiz künftig exklusiv für Flugmodellfernsteuerungen zur Verfügung. Die 18 Kanäle im Bereich 40.715 MHz bis 40.985 MHz, welche vorher exklusiv für Flugfernsteuerungen zur Verfügung standen, können bis spätestens Ende 2012 weiterhin genutzt werden. Eine Konzession wird nicht benötigt. Seit gut drei Jahren werden im Modellflug auch 2.4-GHz-Frequenzen eingesetzt. Der Vorteil dabei ist, dass nicht mehr jede Fernsteuerung einen zugewiesenen Kanal hat, sondern dass mit dem sogenannten permanenten Frequenzhopping permanent und in Abständen von 2 Millisekunden die Funkfrequenz gewechselt wird. Dadurch können x-beliebige Fernsteuerungen parallel eingeschaltet werden und der Pilot muss sich nicht mehr darum kümmern, welche Frequenzen bereits in Betrieb sind.

Der Modellflugverein Zumikon-Maur

Im Jahre 1972 schlossen sich begeisterte Modellflieger aus der Region zusammen und gründeten den Modellflugverein Zumikon-Maur. Der MFV Zumikon-Maur, ein Verein nach Art. 60ff ZGB, ist dem Regionalen Modellflugverband Nordostschweiz des Schweizerischen Modellflugverbandes (SMV) angeschlossen. 1974 wurde der Modell-



Modellflugplatz Süssplätz aus luftiger Höhe.

Yvan «Lozzi» Pestalozzi, HB-2150

flugplatz Süssplätz von der Gemeinde Maur offiziell anerkannt und bewilligt.

Der Flugplatz Süssplätz befindet sich abseits vom Wohngebiet zwischen Ebmatingen und Zumikon an der Chalenstrasse auf Maurmer Gebiet. Zur Infrastruktur gehören zwei vom Verein gepflegte Pisten, nämlich eine Rasenpiste sowie eine 60 m lange und 5 m breite Hartbelag-Piste. Ein gemütlicher Sitzplatz lädt zu geselligem Beisammensein oder zu einem Grillplausch ein.

Der MFV Zumikon-Maur hat einen Mitgliederbestand von gegen 100 Modellfliegern im Alter zwischen 6 und 90 Jahren. Die Mitglieder

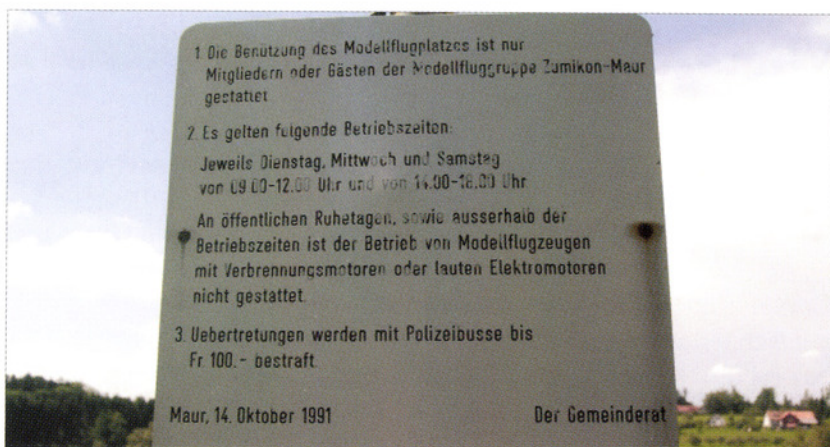
wohnen vorwiegend in den angrenzenden Gemeinden. Traditionell ist die Jugendförderung ein fester und wichtiger Bestandteil der Aktivitäten des MFV Zumikon-Maur. Mittlerweile zählt der MFV Zumikon-Maur etliche Jungmitglieder.



Fachsimpelei und Startvorbereitungen.

Hans-Peter Schefer

Auf dem Modellflugplatz Süssplätz wird hauptsächlich mit radiogesteuerten Motor- und Segelflugmodellen sowie Helikoptern geflogen.



Klare, gemeinderätliche Spielregeln.

Hans-Peter Schefer

Der Geräuschkämpfung der Verbrennungsmotoren wird grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Je länger je mehr wird auch mit praktisch geräuschlosen und umweltfreundlichen Elektromotorflugmodellen geflogen. Aus Lärmschutzgründen gelten für Fluggeräte mit Verbrennungsmotoren eingeschränkte Betriebszeiten, nämlich dienstags, mittwochs und samstags von 9 bis 12 Uhr und von 14 bis 18 Uhr.



Sanierung des Flugplatzes Süssplätz.

MFV Zumikon-Maur

Zu den saisonalen Aktivitäten gehören das An- und Abfliegen, die jährliche Flugplatzputzete, der Segelflugplausch in den Bergen sowie die traditionelle 1. August-Feier auf dem Flugplatz. Monatshöcke, der Chlaushöck, das Weihnachts- und Neujahrsfliegen sowie die Generalversammlung runden die zahlreichen Vereinsaktivitäten ab. Im Winter wird an jedem zweiten Sonntag in der Dreifachturnhalle Looren geflogen. Einige Mitglieder nehmen an regionalen und nationalen Modellflugwettbewerben teil. Im Vordergrund aller Tätigkeiten des MFV Zumikon-Maur stehen die Pflege der Kameradschaft und die Freude an einem faszinierenden Hobby.

«Holm- und Rippenbruch», sagen die Modellflieger!

Hans-Peter Schefer

Maurmer Modellflieger meinen

Der Modellflugverein Zumikon-Maur veranstaltete im Jahr 2005 einen Schnupperflugtag. Sie hatten auf dem Platz einen Modellflugsimulator installiert und man konnte auch mit Modellfliegern am sogenannten Lehrer-Schüler-System fliegen. Ein Jahr später kaufte ich mir schliesslich selbst einen Elektrosegler. In der Zwischenzeit ging ich oft mit dem Velo auf den Flugplatz, um zuzuschauen. Bei den ersten Flügen mit meinem Segler halfen mir erfahrene Piloten aus dem Verein, damit auch kein Schaden entstand. Am schwierigsten fand ich am Anfang das Fliegen gegen mich selbst. Mit genügend Sicherheitshöhe sind hier Steuerfehler nicht so schlimm, im Landeanflug kann es aber schnell kritisch werden. Mit der Zeit lernt man dann, ohne zu überlegen, gegen sich zu fliegen.

Am Modellflug fasziniert mich, dass man zum Teil mit schon relativ einfachen Mitteln etwas zum Fliegen bringt. Es ist auch immer wieder ein Erlebnis, mit einem neuen Modell den Erstflug zu machen. Man weiss nicht so recht, ob es tatsächlich fliegen wird oder ob man wirklich auch an alles gedacht hat. Das Starten und Fliegen wäre ja noch das eine, aber der Flieger muss ja wieder heil auf den Boden kommen.



Jan Schenker konzentriert sich auf den Start.

Hans-Peter Schefer

Jetzt fliege ich vor allem Kunstflug. Dabei kann man mit den Modellen spielen, man kann sie durch die Luft bewegen, wie man will, und die verrücktesten Figuren fliegen. Das erfordert aber auch viel Übung, damit man das Modell in allen erdenklichen Lagen kontrollieren kann. Beim Indoorfliegen, Fliegen in einer Halle, ist die Anzahl der möglichen Manöver fast noch grösser, da die Modelle noch wendiger sind und auch sehr viel Leistung haben.

Ich bin praktisch jedes Wochenende ein bis zwei Nachmittage auf unserem Flugplatz. Im Winter sind wir alle zwei Wochen in der Dreifachturnhalle Looren am Fliegen. Dabei kann man sich austauschen, über Modelle und anderes diskutieren.

Jan Schenker

Zum Modellflug bin ich durch meinen Vater gekommen, er betrieb das Hobby, allerdings nicht sehr aktiv und auch nicht im Modellflugverein Zumikon-Maur. Unsere sonntäglichen Ausflüge mit dem Velo führten jedoch immer am Modellflugplatz Süssplätz vorbei, sodass es dort jeweils einen obligatorischen Halt gab. Mit 14 Jahren trat ich dann in den Modellflugverein Zumikon-Maur ein.

Meiner Meinung nach ist der Modellflug eines der vielfältigsten Hobbys, die es gibt. Dabei steht nicht nur das effektive Fliegen, die Fingerfertigkeit, im Vordergrund. Es braucht dazu geistige Flexibilität, bestimmte Ruderfunktionen drehen z.B. in gewissen Fluglagen um. Im Gegensatz zur mantragenden Fliegerei ist das eine enorme Herausforderung! Es braucht grosses Wissen in Physik, Baustoffkunde, Kenntnisse in dynamischer Statik und natürlich auch in Aerodynamik. Dieses Wissen muss man handwerklich umsetzen können. Dabei eignet man sich einiges an handwerklichem Know-how an, z.B. das Löten, das Laminieren von modernen Baustoffen, aber auch das Bearbeiten von Holz. Diese Freizeitbeschäftigung findet zudem outdoor wie auch indoor statt, was meiner Meinung nach ein zusätzlicher Pluspunkt ist.

Dieses Hobby hat mich ideal für die manntragende Fliegerei vorbereitet und gestattet es mir heute noch, mich in kurzer Zeit vom Alltags-Stress zu erholen. Ich denke, gerade das ist das Wichtigste: Das Hobby soll einem einen idealen Ausgleich zum Alltag geben!



So schön kann die Modellfliegerei sein.

Hans-Peter Schefer

Viele Leute reagieren auf diese Aussage mit Verwunderung. «Warum fliegst du noch Modelle, wenn du doch jeden Tag beruflich fliegst?» Ja, stimmt, ich fliege seit 18 Jahren manntragende Flugzeuge, zuerst auf privater Basis, ich habe auch die Kunstflug-Ausbildung und flog regelmässig mit einer Bucker-Jungmann Kunstflug. Später absolvierte ich die Ausbildung bei der Swissair und bin nun seit 11 Jahren Pilot bei Swissair/Swiss. Mittlerweile fliege ich die Airbus A330/A340-Familie. Der grosse Unterschied zwischen Modellflug und manntragender Fliegerei ist sicherlich die Tatsache, dass man beim Modellfliegen eben nicht selber im Flugzeug sitzt. Selbst in einem Flugzeug zu sitzen und dieses zu steuern, dies ist ein grossartiges Gefühl, ohne Zweifel. Aber ein Modellflugzeug, welches man in stundenlanger Arbeit erschaffen hat, fliegen zu lassen, ist nicht weniger grossartig. Dabei kann man sich nicht an Instrumenten, wie Höhenmesser oder Geschwindigkeitsmesser, orientieren, man fliegt eher wie ein Vogel mit

Gefühl und guter Beobachtung vom Boden aus. Diese «Skills» – Bin ich zu hoch? Bin ich zu tief? Bin ich zu schnell im Anflug oder doch eher zu langsam? – kann man sich nur über die Jahre antrainieren. Man könnte durchaus verleitet sein zu sagen: Modellfliegen ist vom rein fliegerischen Aspekt her fast noch anspruchsvoller, als ein manntragendes Flugzeug zu steuern. Durch die Erfahrung in beiden «Welten» konnte ich schon manches Mal im Modellflug wie auch in der manntragenden Fliegerei profitieren. Die Ausbildung zum Linienspiloten und auch die tägliche Arbeit bringen mir sicherlich einiges an zusätzlichem Wissen, vor allem in den Bereichen Aerodynamik und Flugmechanik, auf der anderen Seite konnte ich auch schon mehrmals vom modellbauerischen Wissen in der manntragenden Fliegerei profitieren.

Kurzum, man kann Modellfliegen und manntragendes Fliegen nicht in einen Topf werfen, es sind zwei verschiedene Welten in der Fliegerei. Bei der manntragenden Fliegerei geht es primär darum, das Flugzeug als Transportmittel zu benützen. Beim Modellfliegen ist man normalerweise Pilot und Konstrukteur, es geht um viel mehr Facetten der Fliegerei. Dazu kommen der Erholungsfaktor und die Aufgehobenheit in einem Verein.

Oliver Gautschi

Südanflüge – Rechtsstaat oder Luftschloss?

Glaube an den Rechtsstaat in Luft aufgelöst?

Hätten Sie anfangs 2002 geglaubt, dass die Gemeinde Maur und im Speziellen die Ortsteile Forch, Ebmatingen und Binz unter einer permanenten Anflugschneise zum Flughafen Zürich liegen? Können Sie sich heute vorstellen, dass schon bald die meisten Langstreckenflieger über diese Wohngebieten starten?

Mit den Langstreckenflugzeugen, die am 30. Oktober 2003 erstmals über den Süden Richtung Flughafen Kloten donnerten, hat sich die Lebensqualität für viele Bewohner von Schwamendingen über die Forch bis weit ins obere Seebecken des Zürichsees zum Teil drastisch verschlechtert. Der Glaube an den Schweizer Rechtsstaat und die Unabhängigkeit der Justiz wurde bei vielen Betroffenen erschüttert. Wie konnte es so weit kommen?

Irreführung der Stimmbürger?

Die Abstimmung zur 5. Bauetappe des Flughafens Zürich (Dock Midfield) kann als ein entscheidender Grund für die heutige Fluglärmproblematik betrachtet werden. Den Abstimmungsunterlagen zum Urnen-gang vom 25. Juni 1995 ist u.a. zu entnehmen, dass

- die 5. Bauetappe nicht zu Lasten der Umwelt gehe;
- die Fluglärmbelastung nicht weiter zunehmen, teilweise sogar leicht abnehmen werde;
- nach der Realisierung 255 000 Flugbewegungen bewältigt werden könnten;
- die Anzahl der Passagiere in höherem Masse von 14,5 auf rund 20 Millionen pro Jahr zunehmen würden.

Im Gegensatz zu den offiziellen Abstimmungsunterlagen sind im Umweltverträglichkeitsbericht zur Rahmenkonzession der 5. Bauetappe jedoch Eckwerte von 420 000 Flugbewegungen und 36 Mio. Passagieren aufgeführt.

In Unkenntnis dieser Eckwerte hat der Zürcher Souverän die Vorlage zur 5. Bauetappe – wie zu erwarten war – angenommen, da bei einem Ja zur Vorlage auch 4500 neue und dauerhafte Arbeitsplätze versprochen wurden.

Den Verantwortlichen dürfte aber schon zum Zeitpunkt der Abstimmung bekannt gewesen sein, dass 420 000 Flugbewegungen mit den bestehenden An- und Abflugverfahren und dem geltenden Flugplatzkonzept nicht mehr zu bewältigen sind. Über 400 000 Flugbewegungen sind jedoch Voraussetzung, damit 36 Mio. Passagiere befördert werden können. Der Flughafen hat sich mit der 5. Bauetappe neben viel Platz für Passagiere und den Detailhandel auch ein gravierendes Kapazitätsproblem geschaffen.

Dual Landing löst Kapazitätsproblem

An einer Lösung für dieses Kapazitätsproblem wird in der Folge dann auch intensiv gearbeitet. Im Oktober 2001 präsentiert Unique verschiedene An- und Abflugvarianten, die aus ihrer Sicht für 420 000 Flugbewegungen und eine Spitzenkapazität von 90 Flugbewegungen pro Stunde geeignet wären. In den Varianten sind auch Südanflüge und Südstarts geradeaus enthalten. Mit dem Dual Landing, einer Art Reissverschlussystem, bei dem abwechselnd und koordiniert von Osten (Piste 28) und Süden (Piste 34) gelandet wird, erhofft sich Unique die gewünschten Kapazitäten zu erreichen.

Spätestens ab diesem Zeitpunkt ist klar, dass Südanflüge für Unique hoch oben auf der Wunschliste stehen. Das interne Projekt-Portfolio, welches am 18. Dezember 2000 der Geschäftsleitung Unique präsentiert wird, bestätigt die hohe Priorität und den hohen Nutzen von Südanflügen für den Flughafen. Bei der Bewertung der diversen Projekte haben «Kapazitätserweiterung» und «wirtschaftliche Aspekte» das höchste Gewicht.

DVO als Sündenbock

Mit der Ende Mai 2000 durch Deutschland erfolgten Kündigung der Verwaltungsvereinbarung und dem im März 2003 vom eidgenössischen Parlament definitiv abgelehnten Staatsvertrag wird die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf Deutschland und die Deutsche Ausführungsverordnung (DVO) fokussiert. Auf Grund der DVO ist Unique nun «gezwungen», eine Änderung des Betriebsreglements beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) einzureichen.

Das Gesuch vom 15. Februar 2002 sieht vor, dass zusätzlich zu den Werktagen von 05.30 bis 07.00 Uhr auch an Samstagen, Sonntagen und den gesetzlichen Feiertagen in Baden-Württemberg sämtliche Landungen von 05.30 bis 09.00 Uhr auf die Pisten 28 (Osten) und 34 (Süden) erfolgen. Bis zur Zertifizierung eines Dual-Landing-Systems sollen Landungen praktisch nur von Süden erfolgen.

Der Widerstand im Süden formiert sich

Um Mitternacht am 1. Juli 2002 wird der Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN) gegründet. In der Folge entwickelt sich der VFSN zur bekanntesten und bedeutendsten Organisation im Kampf gegen den wiederholten Rechtsbruch, die hemmungslosen Kapazitätsgelüste des Flughafens und die Fluglärmverteilung.

Der VFSN ist nicht gegen den Flughafen, er befürwortet einen vernünftigen Flughafen, der die Bedürfnisse der Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft abdeckt.

Zwei Monate später, am 16. September, findet die erste Informationsveranstaltung des VFSN mit über 450 Besuchern in der Zwicky-Fabrik in Fällanden statt. In einer schriftlichen Resolution an den Bundesrat wird dieser aufgefordert, den SIL-Prozess zu stoppen und unter Respektierung demokratischer Rechte neu zu starten. Der Regierungsrat wird aufgefordert, die nach Bern kommunizierte Variante «BV2 optimiert» (mit Südanflügen) öffentlich zurückzurufen.

Im gleichen Jahr findet in Maur eine zweite Infoveranstaltung im Loosensaal mit mehreren Hundert Interessierten statt. Der Publikumsaufmarsch ist so gross, dass die Veranstaltung auch in den Polterkeller

übertragen werden muss. Am 5. Juli 2003 findet die zweite Grossdemonstration des VFSN mit rund 10 000 Teilnehmern im Herzen der Stadt Zürich statt. Mit dabei sind viele Behördenvertreter aus den Südgemeinden und fünf Mitglieder der Zürcher Stadtregierung.



Demo VFSN, 5. Juli 2003 in Zürich.

VFSN

Heute zählt der VFSN knapp 5000 Mitglieder, davon über 550 aus der Gemeinde Maur. Neue Mitglieder sind jederzeit willkommen. Auf der Web-Seite www.vfsn.ch stehen jederzeit topaktuelle Informationen zur Verfügung.

Die Südanflüge werden eingeführt

Tausende von Bewohnern im Süden erheben im April 2002 fristgerecht Einsprache gegen die von Unique geplanten Südanflüge. Am 23. Juni 2003 genehmigt das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) das Gesuch und verfügt innert kürzester Zeit die Einführung der Süd-

anflüge. Diese Verfügung erfolgt, obwohl die Sicherheit der Südanflüge durch Skyguide noch nicht geprüft ist. Allfälligen Beschwerden wird die aufschiebende Wirkung entzogen.

Kurz nach der Bewilligung durch das BAZL – dieses untersteht Bundesrat Moritz Leuenberger –, am 26. Juni, unterzeichnen die Verkehrsminister Dr. Manfred Stolpe und Moritz Leuenberger ein Protokoll. Darin wird u.a. festgehalten, «dass die Schweizerische Eidgenossenschaft die Einführung der Südanflüge nach folgendem Zeitplan sicherstellt: ab 30. Oktober 2003 ein VOR/DME-Verfahren (Sichtflug), ab 31. Oktober 2004 ILS/CAT I-Verfahren (Instrumentenlandesystem)». Damit sind trotz Ablehnung des Staatvertrages Südanflüge doch wieder möglich. Dass diese u.a. gegen das Raumplanungs-, das Umweltschutz- und weitere Gesetze verstossen, scheint die politischen Entscheidungsträger nicht zu stören.

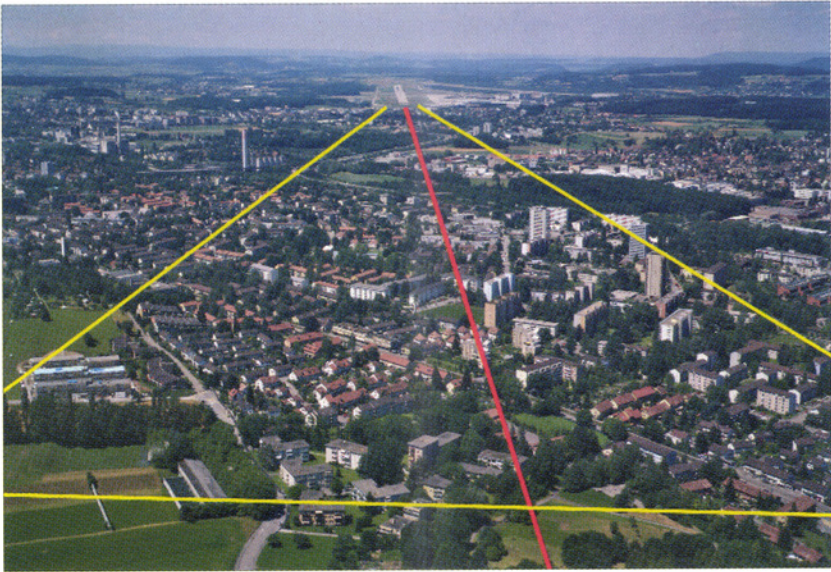
In Anbetracht der heutigen Realität – Südanflüge finden permanent jeden Morgen und auch oft am Abend statt – ist die ursprüngliche Begründung dafür doch bemerkenswert: Südanflüge seien wegen der deutschen Sperrzeiten notwendig, da ansonsten einige grosse, schwere Flugzeuge bei gewissen schlechten Wetterbedingungen nicht auf der Piste 28 aus dem Osten landen könnten, da diese Piste bei Nässe zu kurz sei. Und für diese seltenen Fälle wurden Südanflüge permanent eingeführt!

Der VFSN und viele Betroffene reichen am 1. September 2003 Beschwerden gegen die Entscheide vom 23. Juni 2003 ein. Sie verlangen, dass die aufschiebende Wirkung wiederhergestellt wird, was bedeutet, dass erst geflogen werden soll, wenn die Beschwerden gerichtlich beurteilt sind.

In Anbetracht des von Bundesrat Moritz Leuenberger unterzeichneten Protokolls ist es nicht weiter verwunderlich, dass die Rekurskommission des Departements UVEK (Departementschef ist Moritz Leuenberger) am 24. Oktober 2003 den Beschwerden die aufschiebende Wirkung verweigert. Damit steht der fristgerechten Einführung der Südanflüge nichts mehr im Wege. Die Rechtmässigkeit der Südanflüge wird nicht beurteilt.

Am 30. Oktober 2003, kurz nach 06.00 Uhr, landen die ersten Flugzeuge über die Forch und das dicht besiedelte Gebiet von Schwamendingen auf der Piste 34.

Der Kampf gegen die nach Ansicht des VFSN illegalen Südanflüge geht in die nächste Runde.



Absturzkorridor Schwamendingen. Ein Landeunfall fände mit hoher Wahrscheinlichkeit im gelb markierten Bereich statt.

VFSN

Systematische Rechtsverweigerung

Seit sechs Jahren warten Tausende von Betroffenen auf ein erstinstanzliches Urteil zur Rechtmässigkeit der provisorischen Südanflüge. Seit sechs Jahren wird mit allen nur erdenklichen Mitteln ein Entscheid hinausgeschoben. Für die Betroffenen wirkt dies wie eine systematische Rechtsverweigerung. Der VFSN ist davon überzeugt: Falls die Richter eine noch so kleine Möglichkeit gefunden hätten, die Beschwerden inhaltlich abzuweisen und dadurch die Südanflüge für «legal» zu erklären, hätten sie dies sicher schon lange getan.

Das gleiche Gericht, das seit sechs Jahren nicht über die Südanflüge während der deutschen Sperrzeiten entschieden hat, kann aber in-

nerhalb weniger Wochen in diesem Jahr feststellen, dass vom Flughafen aus meteorologischen Gründen beantragte Südanflüge ausserhalb der deutschen Sperrzeiten, d.h. während des ganzen Tages rechtlich zulässig sind.

Mit dem aktuell laufenden SIL-Prozess (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) steht Bundesbern ein Instrument zur Umgehung gültiger Gesetze zur Verfügung. Das SIL-Objektblatt wird vom Bundesrat verabschiedet, Rechtsmittel bestehen keine, d.h. Einsprachen und Beschwerden sind nicht möglich. Sind Südanflüge oder Südstarts geradeaus einmal im SIL verankert, dürfte dann kein Gericht diese als nicht gesetzeskonform erklären. Es bleibt spannend! Auf welche Art wird es wohl das in diesem Verfahrensstadium zuständige Bundesverwaltungsgericht schaffen, einen Entscheid zu den Südanflügen bis nach der Genehmigung des SIL-Objektblattes für den Flughafen Zürich hinauszuzögern?

Der Grössenwahn zweier Firmen

Wie eingangs festgestellt, wurde mit der 5. Bauetappe (u.a. Dock Midfield) eine Abfertigungskapazität für 36 Mio. Passagiere gebaut. Im Rekordjahr 2000 konnten 22,7 Mio. Fluggäste abgefertigt werden. Trotz aller Prognosen, die ein stetiges Wachstum der Passagiere verkünden, wurde seither diese Zahl nicht mehr erreicht. Dem Flughafen Zürich fehlen dementsprechend weit über 10 Mio. Fluggäste, damit er seine bestehenden Überkapazitäten auslasten kann.

Auch die deutsche Swiss hat mit Überkapazitäten zu kämpfen. «Ohne Transferpassagiere könnte Swiss nur vier der total 28 Interkontinentaldestinationen bedienen», erklärte Christoph Franz, ehemaliger CEO der Lufthansatochter Swiss, im Dezember 2008 am Wirtschaftsforum der Flughafenregion Zürich (Handelszeitung 2.12.08).

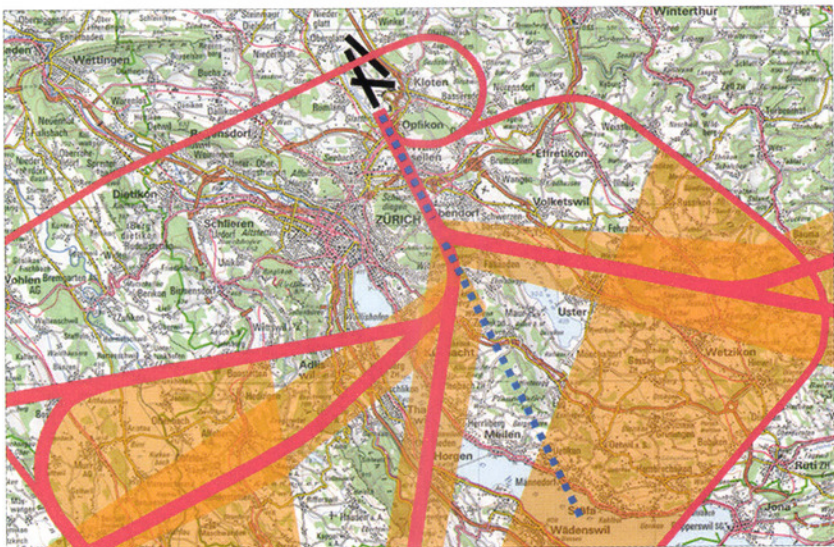
Dass der Flughafen Zürich als Afrika-Hub des Lufthansakonzerns primär die operationellen Bedürfnisse der Lufthansa optimal abdecken muss, ist kein Geheimnis. Dass damit die Anbindung der Schweiz an die Welt auch noch erfolgen kann, ist ein willkommener Marketing- und PR-Effekt.

Unique wie auch die Lufthansatochter Swiss haben das gleiche Interesse: möglichst viele (Transfer-)Passagiere nach Zürich zu locken. Damit erhoffen sich beide eine bessere Auslastung ihrer Überkapazitäten und damit finanzielle Vorteile.

Irgendwie erinnert diese Konstellation an die Hunterstrategie der Swissair – aber das ist schon lange her und schon wieder vergessen.

Grenzenloses Wachstum

Südlandungen werden nun seit sechs Jahren praktiziert. Vermehrt wird auch in den Abendstunden über den Süden angefliegen. Eine Vielzahl von Betroffenen hat resigniert und den Glauben in die Obrigkeit, den Rechtsstaat und die Justiz verloren. Also ein idealer Zeitpunkt für Phase 2: die Planung und Einführung von Südstarts geradeaus, wie diese von der deutschen Swiss und mit ihr vom Flughafen Zürich gefordert werden. Damit kann die Kapazität für den Lufthansa-Hub substantziell gesteigert werden. Dies ist aus Sicht des Flughafens



Betroffenen Gebiete der Südstarts geradeaus. Starts sind rund zweimal lauter als Landungen. VFSN

fens auch dringend notwendig, soll doch der Bedarf in den nächsten 20 Jahren um etwa 50% steigen. Anstelle von heute maximal 70 Bewegungen pro Stunde, sollen im Jahre 2030 deren 105 als Spitzenkapazität notwendig sein (BAZL, SIL-Prozess Schlussbericht vom 7.08.09, Anhang H.1). Das bedeutet, dass in Zürich alle 34 Sekunden ein Flugzeug landet oder startet.

Luftverschmutzung und Zahlenakrobatik

Die Luft überträgt nicht nur den Schall (= Lärm) der Flugzeuge, sie ist auch verantwortlich dafür, dass diese überhaupt fliegen können, und Luft ist einfach da und kostet ja nichts! Ein paar Zahlen sollen aufzeigen, was die rund 11 000 Südanflüge pro Jahr mit dieser Luft anstellen. Alle folgenden Zahlen sind immer gerundet und ein Durchschnittswert.

Pro Südanflug aus dem Warteraum bei Frick (GIPOL) wird ein 50 km längerer Weg als bei einer Nordlandung geflogen. Mit dem jährlichen Umweg kann die Welt 13-mal am Äquator umrundet werden. Je Südanflug wird zusätzlich 625 Liter Kerosin verbraucht, d.h. pro Jahr 6,9 Millionen Liter. Damit kann ein Auto bei einem Verbrauch von 8 l/100km 2148-mal die Welt umrunden.

Pro Südanflug wird 30 Gramm Feinstaub (P10) produziert, jährlich 330 kg. Der Grenzwert pro Kubikmeter Luft beträgt 50 Mikrogramm (1 µg = 1/1 000 000 Gramm). Mit der jährlichen Menge an Feinstaub wird für 6600 Millionen Kubikmeter Luft der Grenzwert erreicht. Diese entspricht einem Volumen von 3882 (ehemaligen) einzelnen Twin Towers in New York.

Mit den Südanflügen werden pro Jahr zusätzlich 22 000 Tonnen CO₂ ausgestossen. Damit umrundet ein Auto (180g/km CO₂) 3055-mal die Welt am Äquator.

Ein Happy End ist möglich!

Südanflüge wie auch neu die viel lautereren Südstarts geradeaus sollen via Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) legalisiert werden. Sind

«Südstarts straight» und die Südlandungen einmal im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) verankert und durch den Bundesrat genehmigt, dürfte der Kampf für den Süden beendet sein – ohne Happy End.

15. Februar 2002

Uniqe ersucht um Änderung des Betriebsreglements.

April 2002

Mehrere Tausend Einsprachen erfolgen gegen die geplanten Südanflüge.

1. Juli 2002

Der Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN) wird gegründet.

23. Juni 2003

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) verfügt die Einführung der Südanflüge.

Die Sicherheit der Südanflüge ist nicht geprüft.

Den Beschwerden wird die aufschiebende Wirkung entzogen.

26. Juni 2003

Die Verkehrsminister Dr. Manfred Stolpe und Moritz Leuenberger einigen sich über die Einführung der Südanflüge per 30. Oktober 2003.

1. September 2003

Der VFSN und weitere Interessengruppen reichen Beschwerde ein: Die aufschiebende Wirkung soll wiederhergestellt werden.

23. Oktober 2003

Das BAZL informiert, dass Südanflüge sicher seien.

24. Oktober 2003

Die Beschwerden werden in Bezug auf die aufschiebende Wirkung abgelehnt.

Die Rechtmässigkeit der Südanflüge wird nicht beurteilt.

30. Oktober 2003

Die Südanflüge werden eingeführt, wie im Protokoll vom 26.06.2003 gegenüber Deutschland versprochen.

September 2009

Die Südanflüge finden immer noch statt. Ihre Rechtmässigkeit wurde noch nicht beurteilt.

- Im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) sind neben den Südanflügen neu auch Südstarts geradecaus geplant.
- Das Bundesverwaltungsgericht ist der Ansicht, dass Südlandungen auch ausserhalb der deutschen Sperrzeiten (den ganzen Tag) erlaubt sind, wenn der Flughafen dies wünscht.

Die Zeit wird knapp, aber eine vernünftige Lösung ist vorhanden: Die Verlängerung der Piste 10/28 (nach Westen) und der Piste 14/32 (nach Norden). Damit ist ein Betrieb des Flughafens möglich, der mit Abstand am wenigsten Menschen mit Fluglärm belastet und Südstarts geradeaus überflüssig macht. Einer solchen Lösung dürfte das Zürcher Volk jedoch nur zustimmen, wenn auch der Flughafen bereit ist, auf die betroffene Bevölkerung einzugehen und sich glaubhaft auf vernünftige Kapazitäten und Flugrouten zu beschränken. Ein Happy End ist möglich – dafür müssen aber weiterhin alle kämpfen.

Thomas Morf

Maurmer Chronik 2008/2009

Gemeindeversammlungen, Urnenabstimmungen und Wahlen der politischen Gemeinde, der Schulgemeinde und der evangelisch-reformierten Kirchgemeinde

(in chronologischer Reihenfolge)

30. November 2008

- Christine Oetiker, Maur, wird bei der Ersatzwahl als neues Mitglied Schulpflege für den Rest der Amtsdauer 2006–2010 gewählt.

8. Dezember 2008

Gemeindeversammlung (anwesend 1223 Stimmberechtigte)

A Schulgemeinde

- Der Voranschlag 2009 wird genehmigt und der Steuerfuss des Schulgutes auf unverändert 43% des einfachen Staatssteuerertrages festgesetzt.

B Politische Gemeinde

- Der Voranschlag 2009 wird genehmigt und der Steuerfuss der Politischen Gemeinde auf unverändert 39% des einfachen Staatssteuerertrages festgesetzt.

- Der Beitrag der Gemeinde Maur von Fr. 2 590 385.– ans Spital Zollikerberg für den Neubau der Bettenstationen im Westtrakt mit Gesamtkosten von Fr. 24 370 000.– wird genehmigt.
- Das Projekt über die Quellsanierung Aesch wird genehmigt und der erforderliche Kredit von 830 000.– wird erteilt.

C *Politische Gemeinde und Schulgemeinde*

Die Genehmigung des Kaufvertrags von total 16 016 m² Land (Kat. Nr. 8157 und 8158, Looren), zum Preis von Fr. 9 609 600.– an die Association du Lycée Français de Zurich wird abgelehnt.

15. Dezember 2008

Gemeindeversammlung der evangelisch-reformierten Kirchgemeinde

- Der Voranschlag des Kirchengutes für das Jahr 2009 wird genehmigt und der Steuerfuss unverändert auf 9% des einfachen Staatssteuerertrages festgesetzt.
- Frau Caroline Staub Huber, Binz, wird als neue Rechnungsrevisorin gewählt.
- Die Kirchenpflege orientiert über den Stand der Bauprojekte.

8. Februar 2009

- Beatrix Auderset, Maur, wird bei der Ersatzwahl als neues Mitglied der Evangelisch-Reformierten Kirchenpflege Maur für den Rest der Amtsdauer 2006–2010 gewählt.
- Rosmarie Hotz, Ebmatingen, wird in ihrem Amt als Friedensrichterin für die Amtsperiode 2009–2015 bestätigt.

16. März 2009

Gemeindeversammlung (anwesend 87 Stimmberechtigte)

A Schulgemeinde

- Die Entschädigungen der Schulpflegemitglieder werden neu festgelegt und die Entschädigungsverordnung der Politischen Gemeinde und der Schulgemeinde dementsprechend angepasst.
- Die Schule Maur führt gemäss den gesetzlichen Vorgaben des Kantons auf Anfang Schuljahr 2009/2010 für die Eltern kostenpflichtige Mittagstische ein. Hierfür wird ein Defizitkredit von jährlich maximal Fr. 50 000.– gesprochen.

B Politische Gemeinde

- Die Revision der Statuten des Zweckverbands Spital Uster wird genehmigt.
- Die Revision der Statuten des Zweckverbands Soziale Dienste Bezirk Uster wird genehmigt.
- Die Revision der Statuten des Zweckverbands Kläranlage wird genehmigt.
- Die Bauabrechnung für die Quellsanierung Tüfmoos, Forch, im Betrag von Fr. 1 154 426.45 wird genehmigt.
- Die Bauabrechnung über die Verkehrsberuhigung Zollikonstrasse, Binz, im Betrag von Fr. 335 060.35 wird genehmigt.

17. Mai 2009

- Die Maurmer Stimmberechtigten sagen Ja zur Delegation der Anstellungskompetenz für den Betriebsbeamten oder die

Betreibungsbeamtin im Betreuungskreis Fällanden an ein Wahlorgan aus je einem Mitglied der Gemeinderäte Fällanden, Maur und Schwerzenbach.

- Angenommen wird die Totalrevision der Gemeindeordnung der Politischen Gemeinde Maur (Bildung einer Einheitsgemeinde).

8. Juni 2009

Gemeindeversammlung (anwesend 116 Stimmberechtigte)

A Schulgemeinde

- Die Jahresrechnung 2008 des Schulguts mit einem Ertragsüberschuss der laufenden Rechnung von Fr. 1 712 194.98 wird genehmigt.

B Politische Gemeinde

- Die Jahresrechnung 2008 der Politischen Gemeinde mit einem Ertragsüberschuss der laufenden Rechnung von Fr. 5 701 722.99 wird genehmigt.
- Der private Gestaltungsplan Oberdorf, Maur, auf den Grundstücken Kat. Nr. 8347, 8350, 8351, 8352, 8353, 8354, 8356 und 8357 wird genehmigt.
- Für die Sanierung und den Umbau des Hauptgebäudes des Zollingerheims wird ein Projektierungskredit von Fr. 1 295 000.– genehmigt.
- Die Revision der Statuten des Zweckverbands Kehrrichtverwertung Zürcher Oberland KEZO wird genehmigt.
- Die Bauabrechnung über die Platzgestaltung Zentrum Binz im Betrag von Fr. 118 984.65 wird genehmigt.

15. Juni 2009

Gemeindeversammlung der evangelisch-reformierten Kirchgemeinde

- Die Jahresrechnung 2008 der Evangelisch-Reformierten Kirchgemeinde Maur mit einem Aufwandüberschuss von Fr. 1 623 298.94 wird genehmigt.
- Zusätzlich zu den bisherigen Formen der Austeilung des Abendmahls wird der Austeilung mit Einzelkelchen zugestimmt.

Abgeschlossen per 31. Oktober 2009

Einwohnerzahl per 31. Oktober 2009: 9268 (Vorjahr 9223)

Markante Ereignisse im Gemeindeleben 2008/2009

(Zahlen in Klammern verweisen auf ausführliche Informationen in den betreffenden Nummern und Jahrgängen der «Maurmer Post».)

2008

6. Nov. An der Schnapsgala in Bern gewinnt der Maurmer Brenner Felix Kunz, Forch, zwei Goldauszeichnungen für seine Schnäpse «Uschter Oepfel» und «Heuberger Pflaume» (47/08).
30. Nov. Christine Oetiker, Maur, wird als Nachfolgerin von Brigitte Steimen in die Schulpflege gewählt (49/08).
8. Dez. Das Projekt zum Verkauf von gemeindeeigenem Land im Gebiet Looren an das Lycée Français de Zurich zur Erstellung von Schulbauten wird von der Gemeindeversammlung klar abgelehnt.
15. Dez. Die neue Buslinie 744 zwischen Scheuren und Stettbach nimmt ihren Betrieb auf (47/08).

2009

2. Jan. Neujahrsapéro: Präsentation der «Maurmer Neujahrs-Blätter 2009» mit dem Thema Sport (1/2/09).
8. Feb. Rosmarie Hotz, Ebmatingen, wird als Friedensrichterin im Amt bestätigt und Beatrix Auderset, Maur, tritt die Nachfolge von Bernhard Ueberwasser in der Evangelisch-Reformierten Kirchenpflege Maur an (7/09).

26. Feb. Filmvorführung «Eine Winterreise» mit anschliessender Diskussion mit Alt-Bundesrätin Elisabeth Kopp im Zollingerheim (10/09).
11. März Die Mitgliederversammlung des Vereins Werkalerie Dorfplatz Maur beschliessen die Auflösung des Vereins. Die Werkalerie an der Zürichstrasse 1 in Maur schliesst somit ihre Tore (12/09).
13. März Start für den Bau einer Belüftungsanlage im Greifensee (11/09).
9. April Die Frauenriege Maur feiert ihr 40-jähriges Bestehen (14/09).
17. Mai Die Totalrevision der Gemeindeordnung wird mit 2065 gegen 479 Stimmen angenommen. Die Politische Gemeinde fusioniert demnach mit der Schulgemeinde auf die Amtsperiode 2010/2014 zu einer Einheitsgemeinde (21/09).
29. Mai Der junge Forchmer Flurin Schwerzmann gewinnt in der nationalen Ausscheidung des Schweizerischen Jugendmusikwettbewerbs gleich zwei erste Preise, und zwar in den Kategorien «Duo» und «Trompete» (22/09).
27. Juni Das Rehabilitationszentrum Meilestei in Uessikon feiert anlässlich eines Sommernachtsfestes seinen 20. Geburtstag und stellt gleichzeitig Christoph Grunder als neuen Leiter vor (27/09).
4. Juli Koch und gleichzeitig Chef: Iannis Kapetanidis eröffnet das Restaurant «Zum Griech» in Ebmatingen (33/09).

12. Juli Spatenstich des Naturnetzes Pfannenstiel für die Renaturierung des Turpenlandes auf der Vorderen Guldenen (29/30/09).
1. August Erneut kann die offizielle Maurmer 1. August-Feier im Rahmen eines Familienbrunchs auf dem Hof der Familie Berger in der Wannwis stattfinden. Der jeweils sehr grosse Besucherandrang spricht für sich bzw. für die vorzügliche Organisation und Bewirtung durch die Familie Berger und ihr Team.
- Grosser Anklang fand auch die von Privaten organisierte Feier mit mächtigem Feuer und Festwirtschaft in der Steindrüsen, Uessikon (31/32/09).
15. Aug. Zum 14. Mal wird die Seedurchquerung Maur-Uster mit Aqua-Walk durchgeführt – ein weiteres Mal mit Erfolg und rund 2000 Teilnehmenden (34/09).
22. Aug. Als einzige Pfadi in Europa stellen die Maurmer Pfadis Kontakt zur Raumfähre ISS her und können die Astronauten interviewen – ein unvergesslicher Anlass mit Medienpräsenz (35/09).
29. Aug. 20 Jahre Jugi-Party «Back to the Roots»: 1989 nahm das Jugi seinen Betrieb mit neuem Konzept wieder auf und feiert im Jahr 2009 sein 20-jähriges Bestehen mit einer Party (36/09).
4. – 6. Sept. Die Maurmer Chilbi findet zum 30. Mal statt und die Organisatoren laden rund um die Mühle/Burg zum ausgelassenen Feiern ein. Verschiedene Attraktionen – wie das Säulirennen, der Auftritt der Brass Band Musikgesellschaft Maur, Showblocks des TV Maur und vieles mehr – sorgen für ausgelassene Stimmung und gute Unterhaltung (37/09).

18. Sept. Frank Müller aus Binz holt sich im Juni in Brüssel den Europameistertitel 2009 im Bodybuilding (38/09).
3. Okt. Der Viehzuchtverein Maur und Umgebung kann sein 75-jähriges Bestehen begehen und feiert dieses zusammen mit der Bevölkerung an der 65. Maurmer Viehschau, welche aufgrund der beiden Jubiläen etwas umfangreicher ausfällt als in den vergangenen Jahren (41/09).
14. Okt. Der Maurmer Landwirt Walter Bachofen und weitere 40 Bauern aus Maur und Umgebung machen mit einem Mahnfeuer im Neugut auf die Situation der Landwirtschaft aufmerksam und fordern einen fairen Milchpreis (43/09).

Abgeschlossen per 31. Oktober 2009
Susanne Graf

Impressum

Die Autoren dieser Ausgabe:

Thomas Brender, Ebmatingen

Christian Feuz, Ebmatingen

Ulrich Knobel, Forch

Urs Kunz, Maur

Thomas Morf, Pfaffhausen

Karin Perrot, Ebmatingen

Hans-Peter Schefer, Ebmatingen

Elsbeth Stucky, Maur

Elisabeth Urech, Ebmatingen

Walter Zollinger, Maur

Maurmer Chronik:

Susanne Graf, Maur

Redaktion:

Thomas Brender, Ulrich Knobel, Hermann Landolt,
Silvia Orlando Akagi, Karin Perrot, Hans-Peter Schefer

Umschlagfoto, Satz & Gestaltung:

Silvia Orlando Akagi, Theilingen

Druck:

Schippert AG, Ebmatingen
(auf chlorfreiem Papier)

© 2010 Kulturkommission der Gemeinde Maur
Abdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet.

