



Dokumentation zur Entstehung des Flugplatzes Dübendorf

Das Gordon Bennet-Wettfliegen in Zürich
Schüleraufsatz von Walter Zollinger, 1909

Wie der Flugplatz Dübendorf entstand
Aufsatz von Dr. Walter Dollfus, Dozent an der ETH Zürich

**Zur Entstehungsgeschichte des Flugplatzes Dübendorf
von 1909 bis 1914**

Fritz Käser, Universität Zürich, WS 1978/79

**Zur Geschichte der Entstehung des
Eidgen. Flugplatzes in Dübendorf**

Albert Spörri, 1924

**Chronologie der Ereignisse um die Entstehung
des Flugplatzes Dübendorf**

nach der «Schweizer Flugchronik 1909 – 1914»
von Walter Eckinger, 1940

Bearbeitet und herausgegeben von

Walter Dürig

Juni 2010

Dank des Herausgebers

Den nachfolgend erwähnten Mitgliedern der ortsgeschichtlichen Dokumentationsstelle des Verschönerungsvereins Dübendorf VVD spreche ich für die Unterstützung bei der Bearbeitung der vorliegenden Dokumentation den besten Dank aus:

Max Kägi, Dübendorf; Hugo Maeder, Dübendorf; Dr. Walter Zollinger, Gockhausen

Impressum

Autoren:

Dr. Walter Dollfus (1898-1978)

Walter Eckinger, ehemaliger Druckereieinhaber in Dübendorf

Fritz Käser, Tagelswangen

Albert Spörri, ehemaliger Sekundarlehrer in Dübendorf

Walter Zollinger (1897 – 1976)

Herausgeber: Walter Dürig, Gockhausen

Text- und Bildbearbeitung,

Konzept und Gestaltung: Walter Dürig, Gockhausen

Bilder: Ortsgeschichtliche Dokumentationsstelle

des Verschönerungsvereins Dübendorf,

Flieger Flab Museum Dübendorf

Vorwort

Im Jahr 2010 sind zahlreiche schweizerische Veranstaltungen und Publikationen dem Thema «100 Jahre Luftfahrt» gewidmet. Der Flugplatz Dübendorf spielt in diesem Zusammenhang eine gewichtige Rolle. Dabei sind drei markante Daten zu beachten:

1. Nachdem die Einwohner von Dübendorf in einem einmaligen dreiwöchigen Kraftakt im Oberried zwischen Dübendorf und Wangen ein Flugfeld mit einer Zuschauerzone für Tausende von Besuchern vorbereitet haben, fand vom **Samstag, 22. Oktober 1910 bis Mittwoch, 26. Oktober 1910** ein glänzendes, vom schönen Wetter begünstigtes Flugfest statt. Insgesamt sollen um die 100 000 Besucher zum Bestaunen der vier teilweise weltberühmten Aviatiker nach Dübendorf gepilgert sein.
2. Die Zeit nach dem Flugfest von 1910 war durch Rückschläge, Querelen zwischen den Akteuren und finanziellen Krisen geprägt. Am **3. Dezember 1914** genehmigte die Terraingenossenschaft Dübendorf einen Pachtvertrag mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft zu sehr günstigen Konditionen. Das gepachtete Areal der Gemeinden Dübendorf und Wangen war fortan ein eidgenössischer Flugplatz.
3. Mit einem Kaufvertrag vom **27. November 1918** erwarb die Schweizerische Eidgenossenschaft das ganze Flugplatzareal zum Preis von 380 000 Franken.

Die vorliegende Schrift enthält eine Sammlung von Dokumenten, welche diese Zeitperiode beleuchten. Am Anfang steht das Gordon Bennet-Ballonrennen vom 5. Oktober 1909 in Schlieren. Ein damals zwölfjähriger Schüler hat das Ereignis in einem Schulaufsatz festgehalten. Der französische Unternehmer *Reynold Jaboulin* hat in Schlieren das gewaltige Interesse der Bevölkerung an der Luftfahrt erkannt. Er hat danach in der Umgebung von Zürich nach einem geeigneten Flugfeld für die Durchführung von Publikumsanlässen mit berühmten Aviatikern und ihren Flugapparaten gesucht. Im Ried zwischen Dübendorf und Wangen ist er fündig geworden. Mit Energie und Ausdauer hat er allen Widerwärtigkeiten getrotzt. Im Oktober 1910 war das Flugfeld für das erste Flugfest bereit.

Dr. Walter Dollfus, Dozent an der ETH Zürich, hat in einem Aufsatz mit dem Titel «Wie der Flugplatz Dübendorf entstand» eine historische Betrachtung verfasst.

Im Jahr 1979 hat *Fritz Käser* an der Universität Zürich eine Arbeit «Zur Entstehungsgeschichte des Flugplatzes Dübendorf von 1909 bis 1914» eingereicht. Fritz Käser hat in seinem Bericht alle verfügbaren Quellen ausgewertet und sehr gut strukturiert zur Darstellung gebracht. Ich habe das Dokument im Januar 2008 bearbeitet und im Einvernehmen mit dem Autor im Internet publiziert.¹

In einem schmalen Bändchen mit dem Titel «Zur Geschichte der Entstehung des Eidgen. Flugplatzes in Dübendorf» hat *Albert Spörri* die Vorgeschichte und das Geschehen in den Jahren 1909 bis 1918 als Zeitzeuge höchst spannend beschrieben. Spörri war Sekundarlehrer in Dübendorf, Schriftführer der Terraingenossenschaft und ein Freund von Reynold Jaboulin. Seine Beschreibung lässt die Zeit von damals mit Assoziationen zur heutigen Zeit aufleben. Ich habe den Text des Berichtes von Albert Spörri an die heutige Schreibweise angepasst, ohne dabei die originale Sprache des Autors zu verfälschen. Zur Anpassung an die heutigen Lesegewohnheiten habe ich mir gestattet, im Text Untertitel einzufügen. Das Dokument ist im Internet publiziert.²

Am Schluss der Dokumentation habe ich aus der «Schweizer Flugchronik 1909 – 1914»³ von Walter Eckinger die Chronologie der Ereignisse um den Flugplatz Dübendorf zusammengestellt. Wer sich für die Details der Geschichte und für den Ablauf des Flugfestes vom Oktober 1910 interessiert, findet hier die wichtigsten Angaben.

Walter Dürig
Gockhausen, im Juni 2010

¹ <http://www.glique.ch/Geschichte/Dubendorf.pdf> (13.05.2010 11:26)

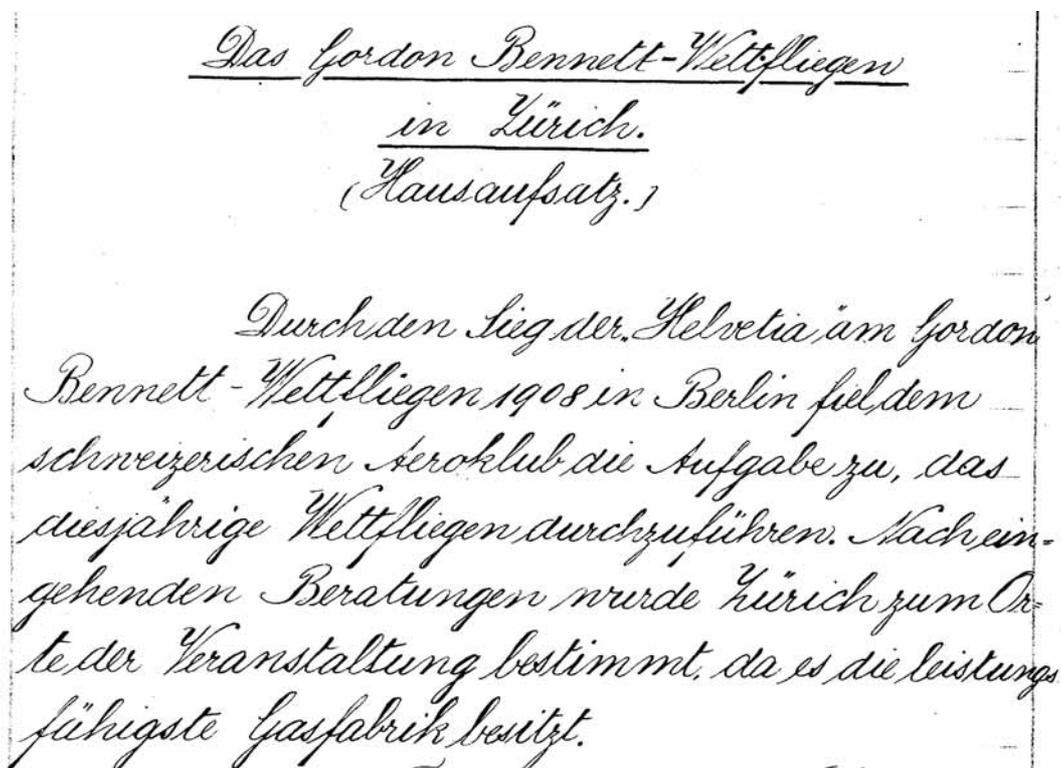
² <http://glique.ch/Geschichte/TextSpoerri.pdf> (13.05.2010 14:14)

³ Verlag Buchdruckerei W. Eckinger, Dübendorf 1940

Das Gordon Bennett-Wettfliegen in Zürich

Hausaufsatz von Walter Zollinger⁴

Durch den Sieg der Helvetia im Gordon Bennett-Wettfliegen 1908 in Berlin fiel dem schweizerischen Aeroclub die Aufgabe zu, das diesjährige Wettfliegen durchzuführen. Nach eingehenden Beratungen wurde Zürich zum Ort der Veranstaltung bestimmt, da es die leistungsfähigste Gasfabrik besitzt.



Das Gordon Bennett-Wettfliegen
in Zürich.
(Hausaufsatz.)

Durch den Sieg der Helvetia am Gordon Bennett-Wettfliegen 1908 in Berlin fiel dem schweizerischen Aeroclub die Aufgabe zu, das diesjährige Wettfliegen durchzuführen. Nach eingehenden Beratungen wurde Zürich zum Orte der Veranstaltung bestimmt, da es die leistungsfähigste Gasfabrik besitzt.

Ausschnitt aus dem Manuskript des Aufsatzes von Walter Zollinger

Auf Freitag, den ersten Oktober vormittags war die Zielfahrt, zu der 29 Ballons angemeldet waren, festgesetzt. Gegen 12 Uhr sah ich dann von unserer Zinne⁵ aus im Nordwesten einen Ballon nach dem anderen am Horizont auftauchen. Plötzlich hörte man von allen Dächern rufen: «Parseval! – Parseval kommt!». In der Tat wurde ein länglicher Ballon in Form einer Zigarre für kurze Zeit sichtbar, der aber in Wirklichkeit nicht der lenkbare Parseval, sondern das schweizerische Militärluftschiff war. Nach dem Mittagessen fuhr ich mit meinen Angehörigen mit dem Tram nach Wipkingen und setzte von dort mit dem ungeheuren Menschenstrom den Weg nach dem Obereggbühl zu Fuss fort. Hier begaben wir uns zu Bekannten, die uns freundlich Stühle zur Verfügung stellten. Von einem abgegrenzten Baumgarten aus konnten wir nun dem Füllen der Ballons für die Weifahrt zusehen. Noch war von den meisten Ballons noch nichts zu sehen; doch nach etwa einer Stunde sah es neben dem Gaswerk wie in einem Riesenkürbismarkt aus. Eine grosse Menschenmenge versammelte sich um unseren schweizerischen Ballon «St. Gotthard». Dann stieg als Erster, nachdem er vor die Tribüne geführt und der Korb befestigt worden war, der Ballon Danmark auf. Es folgte dann eine ganze Menge deutscher Ballons und endlich stieg, von unzähligen Hurrarufen begleitet, der schweizerische Ballon «St. Gotthard». Nach seinem Aufstieg konnte man eine grosse Entleerung der Tribünen beobachten. Auch wir traten, als die letzten Ballons noch unschlüssig über die einzuschlagende Richtung in der Luft schwebten, den Heimweg an.

Der folgende Tag brachte leider schlechtes Wetter. Trotzdem steuerte ich auch diesmal mit meinen Eltern wieder meinem gestrigen Standort im Obereggbühl zu, um das Füllen und den

⁴ Abschrift eines Aufsatzes von Walter Zollinger, geboren 1897. Der 12-jährige Schüler beschreibt als Augenzeuge das Gordon Bennett-Ballonfliegen vom 1. bis 3. Oktober 1909 in Schlieren. Der Aufsatz befindet sich im Archiv von Verena Halder-Zollinger, der Tochter des Verfassers Walter Zollinger.

⁵ Klosbachstrasse 15 in Zürich-Hottingen

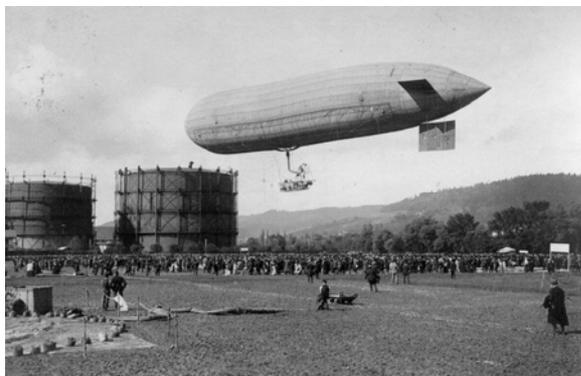
Aufstieg des Parseval mit anzusehen. Nachdem wir zwei volle Stunden im strömenden Regen gewartet hatten, stand endlich Parseval gefüllt da. Er wurde aber zum Leidwesen der ganzen Zuschauermenge des heftigen Regens und Windes wegen von der Ballonkompanie fortgeführt und verankert.

Gespannt erwarteten wir nun den Aufstieg der Käthe Paulus und die Demonstration mit Fallschirm. Ihr Ballon Karolinus stieg flott in die Höhe, und nach etwa einer Minute hatte sie bereits die Limmat überflogen und nun zeigten sich oben beim Ballon mehrere schwarze Punkte, welche mit rasender Schnelligkeit in die Tiefe sausten. Eine ungeheure Menschenmenge raste nun der Stelle zu, an der sie den zerschmetterten Leichnam der Käthe Paulus zu finden dachte. Statt dessen fanden sie, tief in die Erde eingewühlt, einige Sandsäcke.

Der Sonntag sollte uns für den Samstag entschädigen. Er brachte wieder herrliches Wetter, und um die Mittagstunde stattete uns Parseval einen Besuch ab. Am Mittag fuhren wir in vollgepfropftem Tramwagen nach Wipkingen und gingen von hier zu Fuss nach dem «Hohen Kling». Bereits schwebte ein Ballon in nordöstlicher Richtung davon. Auch alle übrigen Ballons des eigentlichen Gordon Bennet-Wettfliegens standen bereit, und Parseval machte seine zweite Fahrt und landete dann glatt auf einer Wiese neben der Tribüne.

Mit besonderer Spannung erwartete man den Aufstieg des ersten schweizerischen Ballons «Cognac», dessen Führer Beauclair schon manche interessante Fahrt hinter sich hat. Der Ballon trug oben eine Schutzdecke gegen den Regen, die ihm freilich ein wenig schönes Aussehen verlieh. Der grössten Sympathie erfreuten sich die beiden Sieger vom Vorjahr, Hauptmann Messner und Oberst Schaeck, bei deren Aufstieg die Zuschauer in laute Hurrarufe ausbrachen. Es war bereits Abend geworden, als die «Helvetia» als letzter Ballon unter den Klängen der schweizerischen Nationalhymne in ziemlich raschem Fluge in nordöstlicher Richtung davonglitt. Eine feierliche Stimmung hatte sich der ungeheuren Zuschauermenge bemächtigt und ungezählt blieben alle die guten Wünsche, welche die kühnen Fahrer begleiteten.

* * *



Das Luftschiff Parseval IV beim Gaswerk Schlieren



Die Ballons bei der Startvorbereitung

Das 4. Gordon Bennett-Rennen wurde vom 1. bis 3. Oktober 1909 beim Gaswerk Schlieren durchgeführt. Als besondere Attraktion nahm das Luftschiff Parseval IV des kaiserlichen deutschen Aeroclubs an diesem Anlass teil und unternahm am 3. Oktober den ersten Aufstieg. Als das Luftschiff sich zum ersten Mal über der Stadt zeigte, löste dies eine enorme Begeisterung der Bevölkerung für die Luftschiffahrt aus. Einer Völkerwanderung gleich wälzten die Massen sich zu Fuss, per Bahn und per Wagen nach Schlieren. Die Zuschauerzahl wurde mit 200 000 angegeben.

Ogbleich das Wetter ausserordentlich ungünstig war, entschlossen sich Major August von Parseval und Oberingenieur Kiefer doch zum Aufstieg. Als Passagier begleitete sie auf der ersten Fahrt über Schweizer Boden der Chef des schweizerischen Generalstabs Theophil von Sprecher. Nach glatter Landung auf einer Wiese neben dem Festplatz wurden drei weitere Fahrten unternommen, an denen sich der schweizerische Bundespräsident Ludwig Forrer und Oberst Theodor Schaeck (mit Emil Messner Sieger des 3. Gordon Bennett-Rennens von Berlin im Jahr 1908) beteiligten. Alle Fahrten und Landungen verliefen absolut glatt. Für den nächsten Tag waren noch weitere Aufstiege geplant, die jedoch wegen zu starken Windes unterbleiben mussten.⁶

⁶ Quelle: <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Parseval-Broschuere-04.png> (18.06.2010 15:01) ; Bilder: VVD

Wie der Flugplatz Dübendorf entstand¹

Aufsatz von Dr. Walter Dollfus², Dozent an der ETH Zürich

Der Flugplatz Dübendorf ist das einzige «Objekt», das die Pionierzeit der schweizerischen Aviatik überlebte; und da er ab Ende 1914 für viele Jahre zur ersten und einzigen Heimstätte unserer Fliegertruppe wurde, sei seiner Entstehungsgeschichte eine kurze Betrachtung gewidmet.

Der französische Geschäftsmann Reymond Jaboulin war als Zuschauer vom gewaltigen Zustrom des Zürcher Publikums zum Gordon-Bennett-Wettfliegen nach Schlieren im Herbst 1909 derart beeindruckt, dass er die Initiative für die Erstellung eines «Aérodrome» in Zürich ergriff und hierfür die grosse Ebene, ein grösstenteils sumpfiges Gebiet zwischen den Gemeinden Dübendorf und Wangen, als besonders geeignet bezeichnete. Ihm zur Seite standen vor allem die Präsidenten der beiden genannten Gemeinden, Heinrich Gossweiler und Arnold Weber, sowie – vor allem als uneigennütziger Finanzmann – der deutsche Hotelier Gustav Schnetzer. Der Chronist der Dübendorfer Fluggeschichte, Redaktor Walter Eckinger, nannte die zahlreichen Organisationen, die von Ende 1909 bis Ende 1914 sukzessive das höchst wechselvolle Schicksal des Dübendorfer Flugplatzes bestimmten, die «sieben Schwestern» und zählte sie wie folgt auf: Flurgenossenschaft Dübendorf, Flurgenossenschaft Wangen, Oberriedgenossenschaft Dübendorf, Schweizerische Flugplatzgesellschaft Zürich, Initiativkomitee der Terraingenossenschaft, Genossenschaft Aerodrom Dübendorf und Terraingenossenschaft Dübendorf. Am 12. Juli 1910 fand die erste Generalversammlung der Schweizerischen Flugplatzgesellschaft Zürich (SFG) als Genossenschaft statt. 101 Genossenschafter hatten 543 Anteile zu je 250 Franken gezeichnet, ein Kapital von rund 128 000 Franken, das später gänzlich abgeschrieben werden musste. Die Mitglieder der Oberriedgenossenschaft Dübendorf hatten eine Fläche von 9 955 a für einen Kaufpreis von 265 228 Franken zur Verfügung gestellt. Die Mitglieder der Terraingenossenschaft Dübendorf, deren Einzahlungen von 233 250 Franken den Fortbestand des Flugplatzes sicherten, büssten zirka ein Viertel des Genossenschaftskapitals ein.

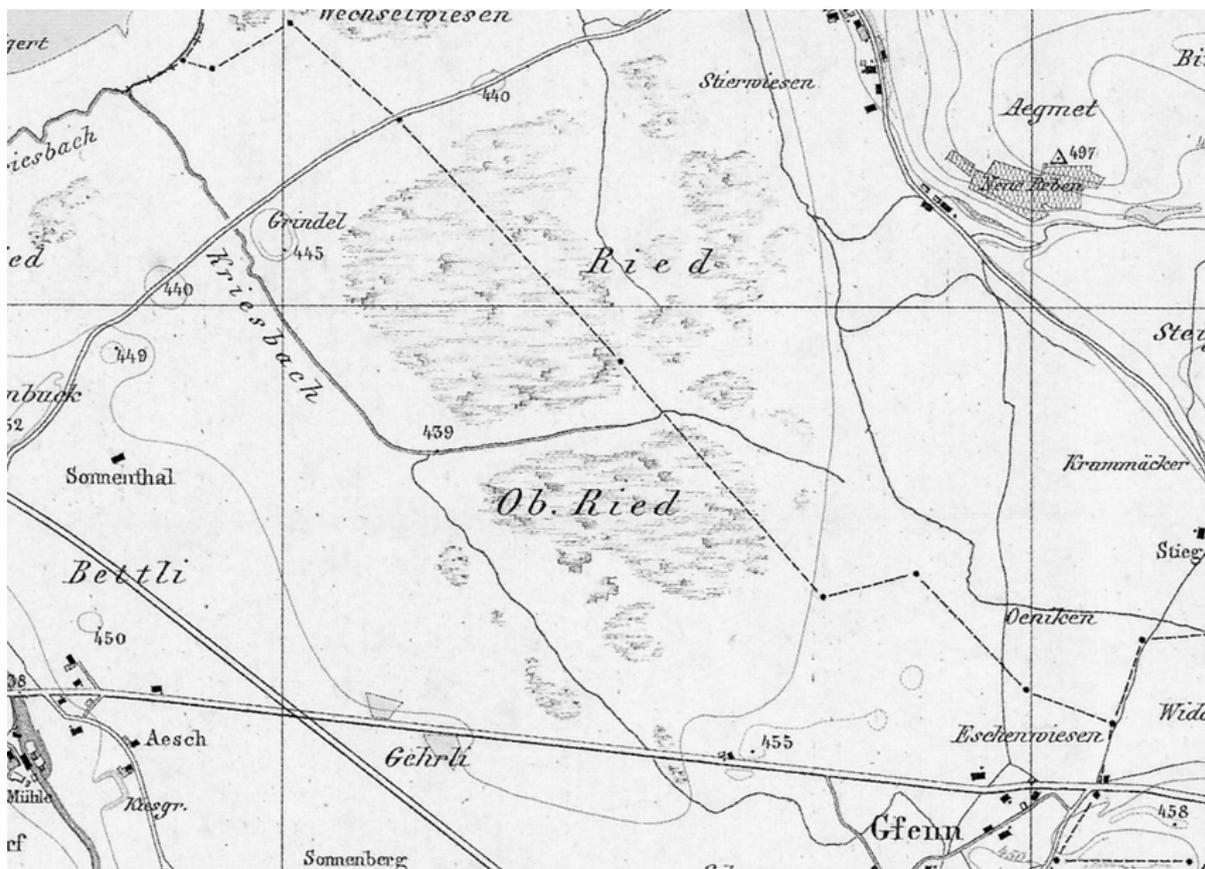
Leider machte man bald die bittere Erfahrung, dass sich der Betrieb eines Flugplatzes finanziell nicht allein durch Eintrittsgelder bei Schauflügen und Flugwochen, durch den Unterhalt von Reparatur- und Konstruktionswerkstätten sowie durch Vermietung von Hangars an Piloten sichern lässt. Gesuche der SFG an das Eidgenössische Militärdepartement um Ausrichtung einer jährlichen Subvention von 30 000 Franken wurden 1911 gestellt und abgelehnt. Ein ähnliches Gesuch an den Zürcher Regierungsrat fand das gleiche Schicksal. Am 19. Februar 1912 musste die SFG liquidiert und der Betrieb von der Terraingenossenschaft Dübendorf (TGD) übernommen werden. Wiederholt, aber ohne Erfolg, wurde der Platz der Eidgenossenschaft zum Kauf angeboten, und ebensowenig fand ein Vorschlag des OVL, dessen Vorstandsmitglieder sich immer wieder beratend zur Verfügung stellten, in Dübendorf eine eidgenössische Fliegerschule einzurichten, Gehör. Schon Ende 1911 wurden mit verschiedenen Pächtern Verträge für die landwirtschaftliche Nutzung des Flugplatzbodens abgeschlossen. Vorerst wurde nur Hafer gepflanzt. Nachdem aber um 1912/13 ungefähr ein Viertel des Flugplatzes und ein Jahr später zirka 100 ha in Kulturland umgewandelt worden waren, konnte auch Sommer- und Winterweizen, ferner Gerste, Roggen, Kartoffeln, Runkeln und Kohlrüben mit Erfolg angepflanzt und geerntet werden. Die Landwirtschaft war somit das einzige rentierende Geschäft, das auf dem Flugplatz Dübendorf gemacht werden konnte. Am 15. März 1914 offerierte die TGD der Generalstabsabteilung den ganzen Flugplatz zum reduzierten Kaufpreis von 400 000 Franken, inbegriffen die Hangars, denn schon vom Februar an liefen Gerüchte, dass Dübendorf von der Kommission für Militäraviatik als eidgenössischer Flugplatz ausersehen sei; doch standen auch Avenches, Thun, Dietikon-Spreitenbach und Frauenfeld, wo allerdings keinerlei Installationen bestanden, zur Diskussion. Am 15. April 1914 wurde der Flugplatz Dübendorf von der genannten Kommission besichtigt und von dieser Ende Juli dem Bundesrat zum Kauf empfohlen. Am 3. Dezember 1914 übernahm der Bund die 2. Hypothek im Betrag von 80 000 Franken mit Vorkaufsrecht auf das Pachtobjekt bis 1. Oktober 1924. Der Pachtpreis für die ersten 2 Jahre betrug je 11 000 Franken, für die folgenden mit 1 000 Franken Zuschlag, und als endgültiger Kaufpreis wurden 380 000 Franken vereinbart. Am 8. Dezember 1914 zogen, von Bern auf dem Luftweg kommend, die Militärflieger Audemars, Grandjean und Cuendet in Dübendorf ein, und 5 Tage später folgten ihnen Lugin, Bider, Comte und ihr erster Kommandant, Hptm. Real, erstmals seit 1911 wiederum allein am Steuer eines Flugzeuges. Dübendorf war eidgenössischer Militärflugplatz geworden, womit die Pionierzeit der schweizerischen Aviatik ihren Abschluss fand.

¹ Quelle: «Die Pionierzeit der Schweizerischen Luftfahrt», Verkehrshaus Luzern, Heft 7, 1963, Kap. 8, S. 45-47.

² Walter Dollfus (1898-1978) war langjähriger Mitarbeiter der Schweizerischen Verkehrszentrale und hat sich um die Entwicklung der Fliegerei in der Schweiz verdient gemacht. Unter anderem betreute er von 1924 bis 1954 die «Aero-Revue» als verantwortlicher Redaktor.

Am 15. April 1914 wurde der Flugplatz Dübendorf von der genannten Kommission besichtigt und von dieser Ende Juli dem Bundesrat zum Kauf empfohlen. Am 3. Dezember 1914 übernahm der Bund die 2. Hypothek im Betrag von 80 000 Franken mit Vorkaufsrecht auf das Pachtobjekt bis 1. Oktober 1924. Der Pachtpreis für die ersten 2 Jahre betrug je 11 000 Franken, für die folgenden mit 1 000 Franken Zuschlag, und als endgültiger Kaufpreis wurden 380 000 Franken vereinbart. Am 8. Dezember 1914 zogen, von Bern auf dem Luftweg kommend, die Militärflieger Audemars, Grandjean und Cuendet in Dübendorf ein, und 5 Tage später folgten ihnen Lugrin, Bider, Comte und ihr erster Kommandant, Hptm. Real, erstmals seit 1911 wiederum allein am Steuer eines Flugzeuges. Dübendorf war eidgenössischer Militärflugplatz geworden, womit die Pionierzeit der schweizerischen Aviatik ihren Abschluss fand.

* * *



Das Ried zwischen Wangen und Dübendorf⁹

⁹ Bilder: VVD

Reynold Jaboulin (1874 – ca 1965)¹⁰



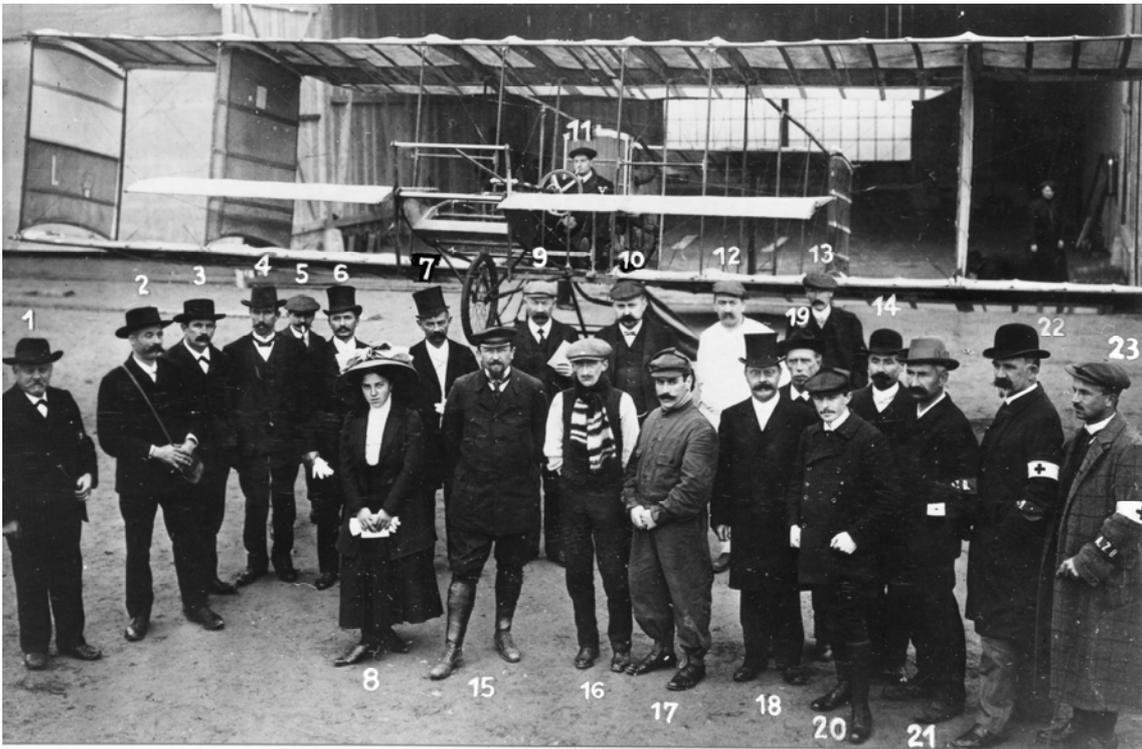
Der Franzose *Reynold Jaboulin* war der eigentliche Schöpfer des Dübendorfer Aerodroms. Bis heute ist ungeklärt, ob er wirklich der gerissene ausländische Scharlatan war, für den ihn manche hielten und ob er im Eigen- oder Fremdinteresse handelte. Er verstand es jedenfalls vorzüglich, sich als kühner Aviatiker und Flugzeugbauer auszugeben, obwohl nicht nachgewiesen ist, dass eine seiner Konstruktionen wirklich flog.

Jaboulin stellte anlässlich des Ballonwettfliegens in Schlieren eine Flugmaschine aus. Kommentar der NZZ: «Hier war die Flugmaschine von Peugeot vollständig montiert ausgestellt, ein sogenannter Biplan mit 12.3 m Spannweite und etwa 8 m Länge. (...) Der Apparat steigt ohne Hilfsmittel direkt vom Boden auf. Das Wunderwerk wurde allgemein angestaunt. Der kleine Motor schien Riesenkraft zu haben. Wie man uns sagte, wird dieser Aeroplan auf der Wollishofer Allmend demnächst Flugversuche machen.»



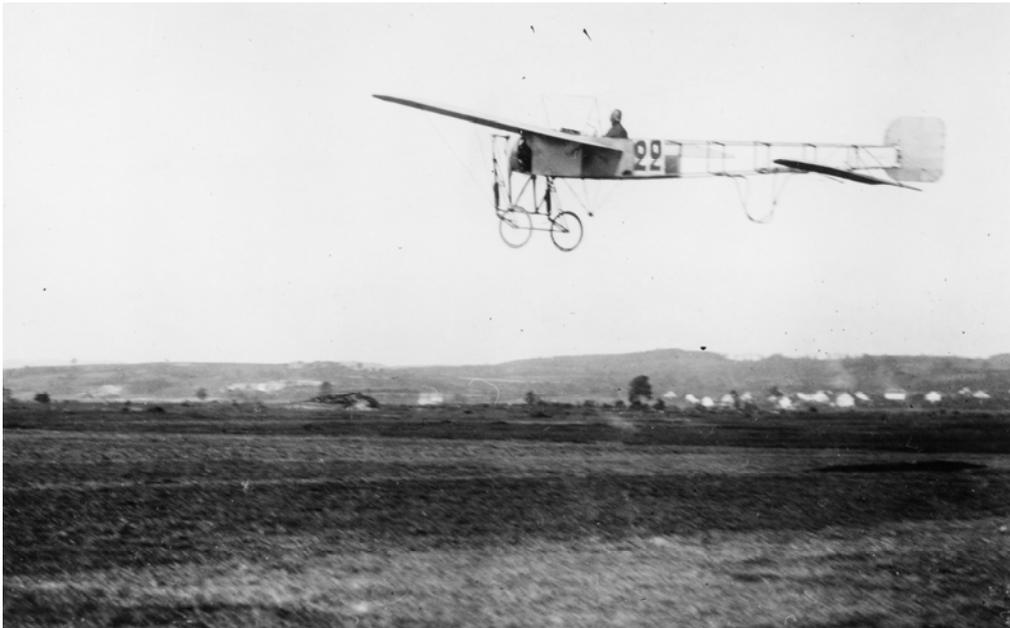
Jaboulin verabschiedet Legagneux

¹⁰ Quelle für Bild und Text: VVD



Die Hauptakteure der ersten Zürcher Flugwoche in Dübendorf (22. bis 26 Oktober 1910)¹¹

- | | |
|---|---|
| 1 Herr Küderli senior | 12 Festwirt |
| 2 Herr Küderli junior | 13 Herr Zweidler |
| 3 Herr Pfister Jakob | 14 Herr Aeppli |
| 4 Herr Bantli Alfred, Wirt zum Bahnhof | 15 Herr Jaboulin, Flugplatzdirektor |
| 5 Herr Bogner, Mechaniker | 16 Herr Legagneux, Pilot |
| 6 Herr Baer Alwin | 17 Herr André, Pilot |
| 7 Herr Gossweiler | 18 Herr Stutz, Hptm. |
| 8 Frl. Stutz Margrit | 19 Herr Greuter |
| 9 Herr Gut, Wirt zum Rössli Oerlikon | 20 Herr Schnetzer, Förderer des Flugplatzes |
| 10 Herr Gugolz, Hotel Jura Zürich | 21 Herr Spörri |
| 11 Herr Chailley, Pilot auf Doppeldecker Voisin | 22 Herr Dr. Meier |
| | 23 Herr Dr. Weiss |



Erster Start in Dübendorf: Legagneux auf Blériot, 20. Oktober 1910

¹¹ Bilder und Legende Flieger Flab Museum, Dokumentation BAMF

Flugtage Aerodrom Zürich-Dübendorf

vom 22. bis und mit 25. Oktober 1910

Bei günstiger Witterung fliegen von 2—5 Uhr täglich:

- | | |
|----------------------------------|------------------------------|
| 1. Legagneux auf Blériot. | 3. André auf Farman. |
| 2. Bianchi » Voisin. | 4. Chailley » Voisin. |

Preise der Plätze: Fr. 10.—, 5.— und 1.—

Vorverkauf der Billette, Abonnemente und Programme in Zürich: Zigarrenhandlung Dürr, z. Trülle; Postkarten-Centrale, Bahnhofstraße 106; Zigarrenhandlung Weber, Bellevueplatz und Welti-Furrer & Cie., Bäregasse 29.

Vormittags von 10—1 Uhr ist der Zutritt zu den Schuppen (Hangars) gestattet. Eintritt 1 Fr

Die Bundesbahnen schalten zwischen 12 und 2 Uhr von Zürich aus eine größere Anzahl Extrazüge nach der Station Dübendorf ein. Es wird auf die betreffende Publikation verwiesen.

(5180 Z) 22378

Das Organisationskomitee.



Von links nach rechts: Pilot Chailley, Reynold Jaboulin (Flugplatzdirektor), Pilot Legagneux, Pilot Bianchi, Pilot André, Redaktor der «New Yorker Herald», Gustav Schnetzer (Financier, Förderer der Fliegerei)

ZUR ENTSTEHUNGSGESCHICHTE DES FLUGPLATZES DÜBENDORF VON 1909 BIS 1914

Autor:
Fritz Käser
Aerenweg 10
8317 Tagelswangen
052 343 67 80

20. April 1979

Inhaltsverzeichnis

Einleitung.....	2
Abkürzungen	2
1. DIE AUSGANGSLAGE.....	2
1.1. Die Situation der Aviatik um 1909	2
1.2. Jaboulin tritt auf den Plan	3
1.3. Jaboulin hält einen Vortrag vor den Grundbesitzern	3
1.4. Warum die Grundbesitzer zustimmten	4
2. AKTIVITÄTEN VON 1910	4
2.1. Entscheidungen werden getroffen.....	4
2.2. Aufruf zur Schaffung eines Flugfeldes bei Zürich.....	5
2.3. Erste Schwierigkeiten.....	5
2.4. Gustav Schnetzer stellt die nötigen Finanzgarantien	6
2.5. Das grosse Flugfest von 1910.....	6
2.5.1. Vorbereitungen.....	6
2.5.2. Das Fest.....	7
2.3.3. Hinter den Kulissen	7
3. EXISTENZKAMPF	8
3.1. Seilziehen mit der SFG	8
3.2. Weitere finanzielle Anstrengungen.....	8
3.3. Krisen ab 1912	9
3.4. Dübendorf wird eidgenössischer Militärflugplatz	10
Schlusswort.....	10
Bibliografie.....	11

Einleitung

Seit vielen Jahren wird der Name Dübendorf in der ganzen Schweiz mit dem Begriff Militärflugplatz verbunden. Dies ist leicht verständlich, da der Flugplatz spätestens seit dem 2. Weltkrieg grosse nationale Bedeutung erlangt hat. Aber auch für die Dübendorfer selber ist die Existenz dieses Waffenplatzes unlösbar mit ihrem Ort verbunden, da die Entstehungsgeschichte dieser Militäranlage bis ins Jahr 1909 zurückreicht; am 27. November jenes Jahres reifte nämlich der Gedanke zur Schaffung eines Flugfeldes auf dem Ried zwischen Dübendorf und Wangen. Die folgenden Ausführungen sollen zeigen, unter welchen äusseren Bedingungen diese Idee realisiert wurde, welche Widerstände es zu überwinden galt und welchen Anteil die Dübendorfer Bevölkerung am Ganzen hatte, bis endlich der Bund den Flugplatz übernahm.

Den endgültigen Schluss dieser Periode brachte erst das Jahr 1919, weshalb es im letzten Kapitel der Vollständigkeit halber noch erwähnt werden soll.

Abkürzungen

AeCS	<u>Aero-Club der Schweiz</u> , beschäftigte sich damals hauptsächlich mit dem Ballon-Sport.
OVL	<u>Otschweizerischer Verein für Luftschiffahrt</u> , eine Sektion des AeCS; gleiche Interessen.
FG	<u>Flurgenossenschaften</u> , Interessevertretungen der Grundbesitzer von Dübendorf und Wangen. Später in die TGD integriert.
SFG	<u>Schweizerische Flugplatz-Gesellschaft</u> , will das Flugfeld von Dübendorf pachten bzw. kaufen. Besteht zum grossen Teil aus Mitgliedern des OVL. Es sind jedoch auch Kapitalgeber aus Dübendorf dabei.
AZD	<u>Aerodrom Zürich-Dübendorf</u> , Finanzgruppe Schnetzer-Jaboulin
TGD	<u>Terrain-Genossenschaft Dübendorf</u> , besteht zum grossen Teil aus Grundbesitzern, die sich Landabtretungen durch Anteilscheine vergüten liessen. Kapitalgeber bilden den andern Teil.
HB	Heimatbuch der Gemeinde Dübendorf

1. DIE AUSGANGSLAGE

1.1. Die Situation der Aviatik um 1909

Die Entwicklung des Flugwesens stand in dieser Zeit an einem Scheideweg, und es war keineswegs klar vorauszusehen, welches Konstruktionsprinzip die Oberhand gewinnen würde.

Auf der einen Seite sahen die Vertreter des Prinzips «Leichter als die Luft» im Ballonfliegen alle zivilen und militärischen Möglichkeiten der Zukunft. Auf der anderen Seite plädierten die Anhänger von «Schwerer als die Luft» lautstark für das erst wenige Jahre alte, durch Motor und Propeller angetriebene Flugzeug. Daneben gab es noch eine grosse Zahl von Skeptikern, die keine der beiden Möglichkeiten ernst nahmen.¹ Sogar der 1901 gegründete Aero-Club der Schweiz (AeCS), der sich intensiv mit Ballonsport beschäftigte, glaubte nicht an den Durchbruch des Propellerflugzeuges. Er stand der neuen Entwicklung tatenlos und skeptisch gegenüber: Im Mai 1909 wurden die Mitglieder durch das Cluborgan, das Bulletin, erstmals offiziell davon unterrichtet, dass es neben Freiballonen und Luftschiffen auch noch sogenannte Flugmaschinen gebe.²

¹ Maier, Entstehung S.35-56

² Tilgenkamp, Geschichte S. 101

Der im Bulletin beschriebene Apparat war jedoch eine sehr exzentrische Konstruktion, die auch in der damaligen Zeit eher zu den Kuriositäten gerechnet werden muss. Das vom Aeroclub vorgestellte Flugzeug mochte wohl mehr Unglauben als Vertrauen in die neue Erfindung geweckt haben.³

Diese Haltung eines Vereins zur «Förderung der Luftschiffahrt» zeigt eindrücklich, wie schwer es das Motorflugzeug in dieser Zeit hatte, sich Geltung zu verschaffen. Die Voraussetzungen für die Schaffung eines Flugplatzes für Propellerflugzeuge waren also keineswegs gut.

1.2. Jaboulin tritt auf den Plan

Im Oktober des Jahres 1909 hielt sich der französische Aviatiker Reynold Jaboulin anlässlich eines Ballonwettfliegens in Zürich auf. Er sollte dort unter anderem einige Demonstrationsflüge mit einer Flugmaschine durchführen. Die zur Verfügung stehenden Startplätze befriedigten ihn jedoch nicht: «Man riet mir, ein anderes Gelände zu suchen. Ich machte mich sogleich daran und durchstreifte die Umgebung Zürichs. Es galt, einen möglichst weiten Raum zu finden, dessen Grundstückwert keine zu grossen Ausgaben verursachte. Ferner sollte auch darauf geachtet werden, dass der Landwirtschaft nicht zu grosser Schaden erwuchs. Ich gelangte eines Tages nach Wangen, und sogleich war ich über die Ebene entzückt, die sich vor meinen Augen ausbreitete, umso mehr, als ich die Zugänge völlig frei sah.»⁴

Das von Jaboulin gewählte Gebiet umfasste mehrere hundert Hektaren und war zu dieser Zeit noch ein urtümliches Riedland. Die schilfbestandenen Tümpel und das verwilderte Gebüsch waren ein wahres Tierparadies. - Dem gegenüber stand ein relativ kleiner Nutzen für den Menschen: Der Ertrag an Torf und Streu aus diesem Gebiet war eher unbedeutend.⁵

Dies waren Umstände, die bei der Beurteilung des Geländes ins Gewicht fielen. Nur so konnte Jaboulin hoffen, die Besitzer des Riedes auf seine Seite ziehen zu können. Denn wäre die Ebene zwischen Wangen und Dübendorf fruchtbar und ertragreich gewesen, so hätte Jaboulin's Plan wohl von vornherein scheitern müssen.

1.3. Jaboulin hält einen Vortrag vor den Grundbesitzern

Am 27. November 1909 versammelten sich zum ersten Mal die Eigentümer des Riedes. Es waren nicht weniger als 104 Grundbesitzer, die zwischen 75 m² und über 40 000 m² Landfläche besaßen.⁶ Von ihrem Einverständnis hing das Gelingen des Flugplatzprojektes ab.

Der Sekundarlehrer Albert Spörri berichtet als Zeuge über Jaboulin's Vortrag: «... Darin hob er (Jaboulin) die wunderbar günstige Lage des Terrains, die freien Zugänge, das herrliche Alpenpanorama und die Stadtnähe äusserst vorteilhaft hervor. ... Des weiteren führte er aus, dass mit relativ geringfügigen Kosten das Land hergerichtet und Schaufliegen abgehalten werden könnten.»⁷

Die Einnahmen aus den Schaufliegen sollten den grössten Teil der zu erwartenden Ausgaben decken. Die geografisch günstige Lage Dübendorfs war hierfür eine wichtige Voraussetzung. Aufgrund der Stadtnähe und der zentralen Lage in der Ostschweiz durfte man auf grossen Zuschauerstrom hoffen.

³ Bulletin AeCS 1909 S. 90-93

⁴ Jaboulin, Flugplatz S. 22

⁵ Maier, Entstehung S. 36-37

⁶ Eckinger, Flugchronik S. 128-129

⁷ Spörri, Geschichte S.3

1.4. Warum die Grundbesitzer zustimmten

Wäre Jaboulin alleine vor den Bauern gestanden, so hätten seine Argumente, die Verdienst versprochen, wohl nicht ausgereicht. Er hatte jedoch die volle Unterstützung von Gemeindepräsident Gossweiler und Gemeinderat Bantli aus Dübendorf und Gemeinderat Weber von Wangen. Durch ihre vereinten Bemühungen konnten sie die Anwesenden von der Realisierbarkeit des Projektes überzeugen.⁸ Noch am gleichen Abend wurde eine Kommission mit Gemeinderat Weber als Präsidenten gewählt, «die sofort die nächsten Schritte einleiten sollte».⁹

Das Ja der Grundbesitzer zur Idee Jaboulin's war sicher nicht nur von finanziellen Überlegungen bestimmt, wie Erich Tilgenkamp meint: «Sie (die Versammlung) entlockte den Besitzern mittels rosiger Aussichten auf einen durch die Flugmeetings zu erwartenden Goldregen die prinzipielle Zustimmung.»¹⁰ Gewiss hoffte man auf einen besseren Ertrag aus dem damaligen Ried. Wenn man aber die Zeitumstände berücksichtigt und sich vergegenwärtigt, wie ungewiss die Zukunft der Fliegerei noch war, wird man zugeben müssen, dass noch ein guter Teil Idealismus dazugehörte. Diese Mischung aus Hoffnung und Idealismus sollte auch in den nächsten fünf Jahren das Verhalten der Dübendorfer bestimmen.

2. AKTIVITÄTEN VON 1910

2.1. Entscheidungen werden getroffen

Die Kommission unter Gemeinderat Weber macht sich mit grossem Elan an die Arbeit. In den zehn Tagen nach der ersten Versammlung der Besitzer tritt sie nicht weniger als neun Mal zusammen und arbeitet einen Schlüssel aus, nach welchem die Landentschädigungen vorgenommen werden sollen.

In erster Linie stand eine Verpachtung des Landes zur Debatte. Der Pachtzins pro Juchart (= 5596 m²) belief sich je nach Qualität des Landes auf 20 bis 100 Franken jährlich. Für den Fall eines späteren Verkaufs wurde bereits ein entsprechender Kaufpreis festgelegt.¹¹ Des weiteren sorgte die Kommission für die Gründung von Flurgenossenschaften (FG) in Dübendorf und Wangen, «deren Vorstände die Geschäfte zwischen den Riedbesitzern und Herrn R. Jaboulin zu besorgen hatten». Diesen Vorständen oblag dann auch die mühsame Aufgabe, die Preise mit jedem Grundbesitzer auszuhandeln.¹²

Noch im Dezember 1909 nehmen die Vorstände mit Vertretern der Stadt Zürich Fühlung auf zur Gründung einer Schweizerischen Flugplatz-Gesellschaft (SFG).¹³ Diese Gesellschaft soll die dringlichsten Meliorationsarbeiten in Angriff nehmen (Ausebnung, Entwässerung). Sie soll dann auch das Flugplatzgelände für eine festgesetzte Zeit pachten bzw. später kaufen. Dafür ist ein Aktienkapital von 250 000 Franken vorgesehen: 150 000 Franken sollen zum Erwerb des Flugplatzes dienen, der Rest als Reserve für den Betrieb desselben.

Die Beteiligung von Stadt und Land blieb jedoch hinter den Erwartungen zurück, «und von dem schliesslich zusammengebrachten Kapital (laut Inventar SFG per 31.12.1910 ca. 133 000 Franken)¹⁴ stammte der überwiegende Teil von Einwohnern Dübendorfs».¹⁵ Tatsächlich hatten sich die Einwohner von Dübendorf mit ca. 30 000 Franken bei der SFG beteiligt,¹⁶

⁸ Maier, Entstehung S. 38

⁹ Spörri, Geschichte S. 3

¹⁰ Tilgenkamp, Geschichte S. 124

¹¹ Spörri, Geschichte S. 3-4

¹² Eckinger, Flugchronik S. 124

¹³ Eckinger, Flugchronik S. 123

¹⁴ Eckinger, Flugchronik S. 123

¹⁵ Maier, Entstehung S. 38

¹⁶ Eckinger, Flugchronik S. 124

Die Ereignisse am Anfang dieses Jahres überstürzten sich, indem sich schon am 3. März 1910 ein weiteres Initiativkomitee zur Gründung einer Terrain-Genossenschaft Dübendorf (TGD) versammelte. Man beschliesst, Grundbesitzer und Interessierte «einzeln zu besuchen und zur Übernahme von Anteilscheinen (an der TGD), sei es in bar oder gegen Landabtretung zu bewegen».¹⁷

2.2. Aufruf zur Schaffung eines Flugfeldes bei Zürich

Unter diesem Titel erschien Anfang April 1910 in Zürich eine Druckschrift, die mit Prospekt und Zeichnungsschein der SFG die Kapitaleinzahlungen nochmals ankurbeln sollte. Die Unterzeichner dieser Schrift waren Politiker, Militärs, Finanzleute und Akademiker. Sie legten darin dar, dass die Schweiz einen Flugplatz brauche, um mit dem Ausland Schritt halten zu können. So werde die Industrie auf diesem Gebiet angekurbelt, der Fremdenverkehr belebt und die Armee vom Ausland unabhängig gemacht. Ausserdem werde das Flugfeld noch für andere Zwecke «wie zur Abhaltung von Pferde-, Automobil- und anderen Rennen, sowie zu Wettkämpfen aller Art verwendet werden können».¹⁸

Der Grossteil der Initianten waren Mitglieder des Ostschweizerischen Vereins für Luftschiffahrt (OVL), einer Sektion des AeCS. Sie hatten diese Schrift wohl nicht so sehr im Interesse einer Förderung des Motorfluges als vielmehr zum eigenen Nutzen herausgegeben. Sie beabsichtigten nämlich, die zu erwartenden Profite in erster Linie für den Bau von Luftschiffhäfen und Gasabfüllanlagen zu verwenden.¹⁹ Dübendorf konnte also noch immer nicht mit tatkräftiger, überzeugter Hilfe des AeCS rechnen.

2.3. Erste Schwierigkeiten

Nicht nur die Kapitaleinzahlungen der SFG blieben hinter den Erwartungen zurück. Auch die Subskriptionen zugunsten der TGD erfüllten die Erwartungen nicht, wie der Präsident der FG den Mitgliedern am 10. März 1910 mitteilte. Es sollte noch ein ganzes Jahr dauern, bis die TGD ihr Kapital beisammenhatte und die erste Generalversammlung (GV) abhalten konnte.²⁰

Einige Zeit darauf liess der Vorstand der SFG die Dübendorfer das erste Mal im Stich, als er hintenherum Fühlung mit Spreitenbach aufnahm. Ein dortiges Komitee «offerierte plötzlich ein trockenes, sofort betriebsfertiges Terrain zu viel billigeren Bedingungen» als die FG in Dübendorf. Diese Sondierungen waren nicht zulässig, da laut Statuten der SFG das Kapital für «ein Flugfeld in Dübendorf» zu verwenden war.²¹

Trotz dieser Widerstände konnten die grossen Meliorationsarbeiten für das Flugfeld am 1. August 1910 beginnen und zwar unter der Leitung von Jaboulin. Das nötige Geld stellte die SFG. Eine Woche später beschloss die SFG, bereits Mitte Oktober eine Flugwoche abzuhalten. Da die Zeit drängte, wurden noch zusätzlich Leute für die Arbeiten auf dem Flugfeld eingestellt.²²

Mitte September kam dann plötzlich aus Zürich von der SFG die Weisung, Arbeiter zu entlassen «und die Unkosten auf ein Minimum zu beschränken». Das geplante Fliegen wurde abgesagt. Als ein Grund dafür wurde angegeben, Jaboulin habe die zur Verfügung gestellten Kredite überzogen.²³

Die eigentlichen Absichten SFG traten am 28. September 1910 deutlich zutage: Auf der Traktandenliste ihrer GV figurierte eine Statutenrevision, die in verschiedenen Fassungen vorlag. Aber in allen wurden nicht mehr das Flugfeld Dübendorf genannt, sondern Dietikon-Spreitenbach und andere. Auf diese Art wollte die SFG das an Dübendorf gebundene Kapital freibekommen.²⁴

Der schwerste Schlag folgte aber noch, als die SFG in der gleichen Sitzung auch noch den Pacht-

¹⁷ Eckinger, Flugchronik S. 124

¹⁸ Tilgenkamp, Geschichte S 121-125

¹⁹ Tilgenkamp, Geschichte S 121-125

²⁰ Eckinger, Flugchronik S. 103/105

²¹ Tilgenkamp, Geschichte S. 125-126

²² Eckinger, Flugchronik S. 16-17

²³ Spörri, Geschichte S. 6

²⁴ Spörri, Geschichte S. 6-7

vertrag mit der TGD (bzw. den Grundeigentümern) mit 6l gegen 44 Stimmen ablehnte.²⁵ Dies schien das Ende des Flugfeldes Dübendorf zu sein. Ohne die finanziellen Garantien musste das Unternehmen aufgegeben werden.

2.4. Gustav Schnetzer stellt die nötigen Finanzgarantien

Nur rasches Handeln konnte in dieser fatalen Lage helfen, als mancher Dübendorfer schon resignieren wollte.

Der kluge Reynold Jaboulin, der die Arbeiten auf dem Flugplatz leitete, hatte schon beim Bau-stoppbefehl der SFG Mitte September ahnungsvoll reagiert. Er setzte sich mit seinem Freund Gustav Schnetzer in Verbindung, einem Finanzmann aus Konstanz und gewann ihn für seine Idee. So kam es, dass schon am 29. September 1910 (ein Tag nach der fatalen Sitzung der SFG) in Dübendorf in aller Eile die Grundbesitzer zu einer ausserordentlichen Versammlung aufgeboten wurden.²⁶ Die Herren Jaboulin und Schnetzer offerierten, den von der SFG abgelehnten Pachtvertrag zu akzeptieren. Sie boten ausserdem eine bei einer Bank deponierte Garantiesumme für das erste Pachtjahr sowie weitere 100 000 Franken für die Errichtung des Flugplatzes. Dieses von der sogenannten Aerodrom Zürich-Dübendorf (AZD) gemachte Angebot wurde von den Grundbesitzern einstimmig angenommen.²⁷ Endlich hatte der Flugplatz eine sichere finanzielle Grundlage erhalten.

Und kaum war der Untergang abgewendet, da wurden auch schon wieder Pläne geschmiedet: Schnetzer und Jaboulin planten ein grosses Flugmeeting am 22. Oktober 1910, also in knapp 3 Wochen. Man bat den Dübendorfer Sekundarlehrer Albert Spörri, die Bevölkerung von der Durchführbarkeit der Idee zu überzeugen. Dieser schreibt:

«Es gelang mir am Abend des folgenden Tages, eine Reihe angesehenen Bürger für den Plan zu gewinnen, der zwar manchem mit Recht phantastisch erschien». Auch die Zürcher dachten so: «Noch nie ist in Zürich so viel gelacht worden über die Einfalt der Dübendorfer wie damals ... ».²⁸

Doch hier kam die Einstellung der Dübendorfer, diese Mischung aus Hoffnung und viel Idealismus, wieder einmal voll zum Tragen.

2.5. Das grosse Flugfest von 1910

2.5.1. Vorbereitungen

Schnetzer und Jaboulin drängten wohl in erster Linie aus rein finanziellen Überlegungen auf ein rasches Abhalten eines Flugmeetings. Mit dieser Art Veranstaltung liess sich Geld verdienen, und ausserdem konnte endlich die Tauglichkeit des Riedes für die Fliegerei unter Beweis gestellt werden.

Zuerst gab es aber noch ein riesiges Arbeitspensum zu bewältigen. Schnetzer und Jaboulin kümmerten sich um die Verpflichtung von vier bekannten Fliegern, den Franzosen Legagneux, André und Chailley sowie dem Tessiner Bianchi.²⁹

Die Dübendorfer kümmerten sich indessen um «ihr» Flugfeld. Neben 150 bezahlten Arbeitern, die das Flugfeld fertigstellten, arbeiteten Hunderte von freiwilligen Helfern in den 10 Komitees mit, die sich in die Arbeit teilten: Es wurden 3 500 m Bretterwand und Zaun errichtet, Kassahäuschen, Hangars und ein Festzelt für 2 400 Personen aufgestellt.

²⁵ Eckinger, Flugchronik S. 103

²⁶ Spörri, Geschichte S. 8

²⁷ Eckinger, Flugchronik S. 103

²⁸ Spörri, Geschichte S. 8

²⁹ Spörri, Geschichte S. 8

Es galt, für Drucksachen aller Art, Reklame und Billete zu sorgen ... «Zwei Tage lang konnte niemand mehr telefonieren in Dübendorf; wir nahmen die Zentrale völlig in Anspruch von morgens bis abends».³⁰

Endlich begann man auch in Zürich an das Schaufliegen zu glauben. Die SBB erstellten am 15. Oktober 1910 beim Bahnhof Dübendorf eine Fussgängerpasserelle sowie ein zweites Gleis, um den zu erwartenden Besucherandrang bewältigen zu können.³¹ Dübendorf war bereit.

2.5.2. Das Fest

Am Samstag, dem 22. Oktober 1910 präsentierte sich das Dorf in einem richtigen Festkleid. Alle Häuser waren mit Wimpeln oder Blumenkränzen geschmückt, und an den Eingängen des Dorfes waren Triumphbogen mit Inschriften erstellt worden. Die Dübendorfer leuchteten vor Flugfreude.³²

Gegen Mittag stieg der weltberühmte Legagneux zum ersten Mal auf: «Ich war gerade auf dem Weg ins Bureau, als ich auf einmal ein mir fremdes, ohrenbetäubendes Surren hörte. ... Schon schwirrte es direkt über mir vorbei. Diese Überraschung werde ich nie vergessen. Jetzt sah ich mit eigenen Augen - einen Menschen fliegen!».³³ Dieser Augenzeugenbericht steht wohl für die Gefühle von Tausenden von Besuchern, die dieses Ereignis ähnlich empfanden. Viele Leute mögen sich fast heiser gejauchzt haben.³⁴

Dank des schönen Wetters hielt der Besucherstrom am Sonntag an. Mit der Bahn wurden über 25 000 Personen nach Dübendorf befördert.³⁵ Die Begeisterung des Vortages wiederholte sich. Ein ähnliches Bild bot sich am Montag: «Wiederum strömte eine gewaltige Volksmenge <Flügendorf> zu, um das seltene aviatische Schauspiel zu geniessen.»³⁶ Am Mittwoch endete die 1. Zürcher Flugwoche zur Zufriedenheit aller Beteiligten. Gegen 100 000 Besucher sollen nach Dübendorf gekommen sein.³⁷

2.3.3. Hinter den Kulissen

All das war aber nicht ohne Widerstand erreicht worden. Die SFG, unterstützt vom OVL, meldete beim Organisationskomitee der Flugwoche Ansprüche «für die bis zu diesem Zeitpunkt gemachten Auslagen für Instandstellung des Feldes» an. Ferner äusserte der OVL schwere Bedenken bezüglich der Durchführbarkeit eines so kurzfristig angesetzten Meetings und verweigerte seine offizielle Beteiligung (Stellen von Sportkommission, Start- und Landekontrolle).³⁸

Am 21. Oktober 1910 traf sogar noch ein Telegramm aus Zürich (vom OVL?) ein, «dass nicht geflogen werden dürfe, weil das Meeting nicht rechtzeitig angesagt worden sei». – Das Komitee beschloss, das Flugfest trotzdem abzuhalten.³⁹

Die feindliche Haltung des OVL und somit des AeCS lässt sich auch in dessen Bulletin wieder finden: Weder wurde das Dübendorfer Flugfest dort angekündigt noch mit einer einzigen Zeile darüber berichtet. Hingegen wurden die vom AeCS abgesegneten Flugtage von Bern vom 8.–10. Oktober 1910 mit einem zehneitigen Bericht gebührend ins Licht gerückt.⁴⁰

Der Trotzdem-Erfolg war wohl für die Dübendorfer der grösste Ansporn, weiterhin für ihr Flugfeld einzutreten.

³⁰ Spörri, Geschichte S. 9

³¹ Eckinger, Flugchronik S. 19

³² Meyer in: Zürcher Chronik S. 400

³³ Spörri, Geschichte S. 10

³⁴ Meyer in: Zürcher Chronik S. 400

³⁵ Meyer, Zürcher Chronik S. 406

³⁶ Meyer, Zürcher Chronik S. 406

³⁷ Eckinger, Flugchronik S. 85

³⁸ Spörri, Geschichte S. 11-12

³⁹ Eckinger, Flugchronik S. 19

⁴⁰ Bulletin 1910 S. 184-193

3. EXISTENZKAMPF

3.1. Seilziehen mit der SFG

Jetzt sahen viele Leute die Zukunft des Flugplatzes in rosigen Farben. Die SFG zeigte wieder vermehrtes Interesse und stellte an die Dübendorfer das Gesuch um Verlängerung der festgesetzten Pachtdauer. Sie wollte jetzt auf längere Zeit planen. Am 20. Januar 1911 ging ein Schreiben der Grundbesitzer an die SFG, dass die gemachte Offerte «betreffend Pachtzins und -dauer nicht akzeptiert werden könne».⁴¹ Diese Antwort erfolgte aber erst, als die SFG zum dritten Mal ultimativ an die Oberriedbesitzer geschrieben hatte: «... da wir, um für die Saison 1912 gerüstet zu sein, nicht weiter zögern können. Der Aufsichtsrat der SFG muss daher spätestens Dienstag, den 21. Januar 1911 im Besitze der definitiven Antwort ihrer Genossenschaft sein». Falls bis dahin keine Einigung im Sinne der SFG gefunden würde, müsste die SFG definitiv vom Dübendorfer Flugplatz absehen.⁴²

Warum die Dübendorfer so hartnäckig ablehnten, ist nicht ganz leicht zu verstehen. Vielleicht war ein gewisses Ressentiment gegenüber der SFG vorhanden, weil diese schon öfters Dübendorf in den Rücken gefallen war. Andererseits hatte man aber auch erkannt, «dass um ganz wenig Geld sich das (Flugplatz-) Areal ent- und bewässern liesse und fruchtbar würde».⁴³

Das Sträuben der Dübendorfer gab nun andererseits Dietikon-Spreitenbach die Chance, sein Angebot vorzubringen, das sowohl finanziell als auch von der Pachtdauer her günstiger für die SFG war. Diese prüfte nun in ihrem eigenen Interesse die beiden Angebote sorgfältig. Jetzt erst realisierte man in Dübendorf, dass es alles oder nichts galt: Nur mit dem AZD als Pächter konnte der Flugplatz nicht bestehen. Am 25. Januar 1911 ging man darum auf die Vorschläge der SFG ein. Am 29. Januar 1911 genehmigte man eine Vertragsverlängerung auf 6 Jahre mit dem augenblicklichen Pächter Schnetzer (AZD), der sich wiederum mit der SFG verständigte.⁴⁴ Im Vertrag Schnetzer-SFG vom 27. April 1911 übernahm die SFG die Aktiven des AZD (Grundstücke, Anteile an Bodenverbesserung, Gebäude und Einrichtungen) zum Kaufpreis von 57 773 Franken.⁴⁵ Dies konnte allerdings erst geschehen, als Schnetzer seinem Partner Jaboulin eine Abfindung bezahlt hatte.

In Dübendorf beschliesst man nun seinerseits, die verworrenen Besitzverhältnisse zu klären und alle Interessen in der jetzt zu gründenden TGD zusammenzufassen. Das Initiativkomitee derselben war ja schon am 3. März 1910 erstmals zusammengetreten. Mit der TGD geht die SFG am 28. April 1911 den neuen Pachtvertrag ein.⁴⁶ Der Kapitalanteil von Dübendorfern hat wohl bei diesem Entscheid innerhalb der SFG einiges Gewicht gehabt. – Jetzt ist Dübendorf offizieller Flugplatz.

3.2. Weitere finanzielle Anstrengungen

Im Verlauf des Jahres 1911 ruft die SFG zu einer weiteren Zeichnung von Anteilscheinen auf. Benötigt werden für zu erstellende Bauten, Umzäunung und Betriebskapital des Flugplatzes 150 000 Franken. Die TGD ihrerseits muss sich um die Herrichtung des Terrains kümmern. Auch sie gibt Anteilscheine aus, unter anderem gegen Landabtretungen. Der Rest der nötigen Finanzen wird durch einen Bankkredit beschafft.⁴⁷

⁴¹ Eckinger, Flugchronik S. 104-105

⁴² Eckinger, Flugchronik S. 104-105

⁴³ Spörri, Geschichte S. 16

⁴⁴ Eckinger, Flugchronik S. 105-106

⁴⁵ Vertrag Schnetzer-SFG

⁴⁶ Eckinger, Flugchronik S. 105-106

⁴⁷ Eckinger, Flugchronik S. 106-107

Einen Einblick in die finanziellen Belastungen geben zwei Kostenzusammenstellungen für das Jahr 1911:

Anschaffungen der SFG- bis Ende 1911

Übernahme der Aktiven Schnetzer	Fr.	57 773.00
Dazu diverse neue Gebäude	Fr.	26 800.00
<i>Total</i> ⁴⁸	Fr.	84 573.00

Kosten der TGD bis Ende 1911

Ankauf von Terrain	Fr.	265 000.00
Vergütungen an Schnetzer für Meliorationen	Fr.	22 000.00
Bachkorrekturen, Entwässern, Planieren	Fr.	21 150.00
Ausstehende Arbeiten	Fr.	36 500.00
<i>Gesamtkosten</i> ⁴⁹	Fr.	535 000.00

Abzüglich Gemeindebeitrag und dem in Aussicht stehenden Bundesbeitrag	Fr.	-106 000.00
<i>Gesamtausgaben der TGD</i>	Fr.	429 000.00

Zu dieser Zeit hofften die Beteiligten schon sehr stark auf Subventionen des Bundes an die grossen Unkosten.

Später rechnete man auf einen Kauf des Platzes durch den Bund, da auf lange Sicht die Ausgaben für Unterhalt und Organisation die Einnahmen aus Schaufliegen bei Weitem übertrafen. Nicht immer liess sich ein Erfolg wie im Oktober 1910 erzielen: «Preise, Reglemente und ein halbes Dutzend Flieger allein tun es freilich nicht: Es muss auch wirklich geflogen werden.» Des weiteren entsteht auch noch eine Abstumpfung, weil «das moderne Publikum seine Begeisterung für eine Sache leicht verlieren kann, Wir leben gar rasch, und flugs tritt eine Sensation der andern in den Rücken.» So lautete der Kommentar nach einer missglückten Wiederauflage der Dübendorfer Flugtage im August 1911.⁵⁰

3.3. Krisen ab 1912

Das Jahr 1911 war für die SFG kein finanziell erfolgreiches gewesen. Wie der Präsident an der GV vom 13. Februar 1912 berichtete, hatten sich Einnahmen und Defizite aus Schaufliegen etwa die Waage gehalten. Um jedoch existieren zu können, müsste eine Subvention von 30 000 Franken jährlich durch den Bund entrichtet werden. Das entsprechende Gesuch sei jedoch abschlägig behandelt worden.

Um die finanzielle Situation zu verbessern, waren im November 1911 im Einverständnis mit der TGD Verträge für Landvermietung des Flugplatzareals geschlossen worden. Trotz dieser Bemühungen und der Fürsprache des OVL bei Bund und Kanton war die SFG beim Jahreswechsel nicht mehr existenzfähig, sodass am 26. Januar 1912 ihre Aktiven von der TGD übernommen wurden. Diese Liquidation wurde von den SFG-Mitgliedern am 13. Februar 1912 bestätigt.⁵¹

Im Sinne der Erhaltung des Flugfeldes war ein gütliches Abkommen mit der TGD getroffen worden, die nun den Flugplatz alleine übernehmen müsste. Das einbezahlte Kapital der SFG (ca. 135 000 Franken) wurde somit geopfert, um das Inventar im Interesse der Aviatik beieinander zu halten. Eine Liquidation des Inventars hätte den Flugplatz funktionsunfähig gemacht. Leute aus Dübendorf verloren dabei auch etwa 30 000 Franken.⁵²

⁴⁸ Anschaffungen der SFG

⁴⁹ Kosten der TGD

⁵⁰ Zürcher Chronik 1911, S. 366-367

⁵¹ Protokoll SFG vom 13.2.1912

⁵² Eckinger, Flugchronik S. 113/127

3.4. Dübendorf wird eidgenössischer Militärflugplatz

Der Bund hatte sich die ganze Zeit über abwartend verhalten. Wohl sondierte er und hielt sich auf dem Laufenden, Verbindlichkeiten eingehen wollte er jedoch nicht. Darum wurde auch keinerlei finanzielle Unterstützung an Flugplätze gewährt.

Auch im Jahr 1912 änderte sich in dieser Beziehung nichts. Erst am 6. November 1913 überprüfte die Kommission für Militäraviatik das Flugfeld Dübendorf und erklärte es als für das Militär geeignet.⁵³ Drei Wochen später reichte die TGD eine Pachtofferte an den Bund ein. Von einer Verkaufsofferte wollte man in Dübendorf noch absehen, weil mit Rücksicht auf die Konkurrenzierung durch andere Plätze – allen voran Spreitenbach – der Kaufpreis nur etwa die hohen Selbstkosten hätte decken können. Gerade diese Situation nützte aber der Bund aus und erhielt so am 15. März 1914 von der TGD eine definitive Verkaufsofferte in der Höhe von nur 400 000 Franken (vgl. mit 3.2.).

Am 5. April 1914 traf die erste Nachricht ein, dass Dübendorf als eidgenössischer Flugplatz auszuweisen sei. Aber nochmals mussten lange Monate des Wartens verstreichen, bis endlich am 3. Dezember 1914 die GV der TGD den definitiven Vertrag mit dem Bund genehmigen konnte.⁵⁴

Der Bund pachtete das Feld zu einem sehr günstigen Ansatz, bis er am 27. November 1918 das ganze Areal für nur noch 380 000 Franken kaufte.

So konnte endlich im März 1919 an der letzten GV der TGD die Mitteilung gemacht werden, dass die für Fr 250.- ausgegebenen Anteilscheine noch mit Fr 190.- zurückbezahlt würden. Auch die TGD musste also schliesslich zugunsten des Bundes einen Kapitalverlust von 25 % in Kauf nehmen.⁵⁵ Gewiss ein schlechter Dank für den geleisteten Einsatz.

Schlusswort

Die Entstehung des Flugplatzes Dübendorf in der Zeit von 1909–1914 gehört sicher zu den bewegtesten Jahren, die der Ort Dübendorf erlebt hat. Mit dem Auftreten von Reynold Jaboulin bricht diese Zeit an: Er hat seinen Plan von der Erstellung eines Flugfeldes auf dem Dübendorfer Ried der Gemeinde vorgetragen. Unter Berücksichtigung der Situation von 1909 muss man den Beteiligten ein grosses Lob dafür aussprechen, dass sie sich für die fantastisch anmutende Idee so konsequent einsetzten. Die Bewohner von Dübendorf verkauften ja nicht einfach das benötigte Land gegen bares Geld, sondern beteiligten sich selbst finanziell sehr stark an dem Projekt.

Die persönliche Einsatzbereitschaft der Bevölkerung half über alle Widerstände hinweg, die sich in dieser Zeit ergaben:

- die beinahe beständige finanzielle Not, unter der das Unternehmen litt,
- die anfängliche Gleichgültigkeit oder sogar Gegnerschaft vonseiten des AeCS her,
- die Konkurrenzierung durch andere geeignete Plätze, die ab 1910 immer deutlicher spürbar wurde,
- das lange Zögern des Bundes, das für Dübendorf eine schwere Belastung bedeutete.

Die schon mehrmals angesprochene Mischung aus Hoffnung und Idealismus hatte es der Dübendorfer Bevölkerung ermöglicht, all das so lange durchzustehen. Ihre Opferbereitschaft und ihr zähes Ausharren hatten es schliesslich geschafft, dass das Flugfeld vom Bund als eidgenössischer Militärflugplatz bestimmt wurde.

⁵³ Eckinger, Flugchronik S. 117-118

⁵⁴ Eckinger, Flugchronik S. 117-118

⁵⁵ Spörri, Geschichte S. 20-21

Bibliografie

Quellen

Eckinger, Walter (Hg.), Schweizer Flugchronik 1909-1914, Dübendorf 1940

Meyer-Leibstadt, Ernst, «Zur Zürcher Flugwoche» in: Chronik der Stadt Zürich von 1910, Band 12, Zürich 1911 S. 399-409

«Dübendorfer Flugtage» in: Chronik der Stadt Zürich von 1911, Band 13, Zürich 1912 S. 366-367

«L'Aeroplane Givaudan» in: Bulletin des Schweizer Aero-Club No 2/1909 Bern 1909 S. 90-93

Farner, A., «Die Berner-Flugtage» in: Bulletin des Schweizer Aero-Club No 5/1910, Bern 1910 S. 184-193

Terrain-Genossenschaft Dübendorf, «Zusammenstellung der Kosten für den Ankauf des Terrains sowie für die Meliorations- und Einrichtungsarbeiten» vom 2.12.1911⁵⁶

«Zusammenstellung der hauptsächlichen Anschaffungen der Schweiz. Flugplatz-Gesellschaft» vom 1.12.1911⁵⁶

«Vertrag zwischen G. Schnetzer & Schweiz. Flugplatz-Gesellschaft» vom 27. April 1911⁵⁶

Darstellungen

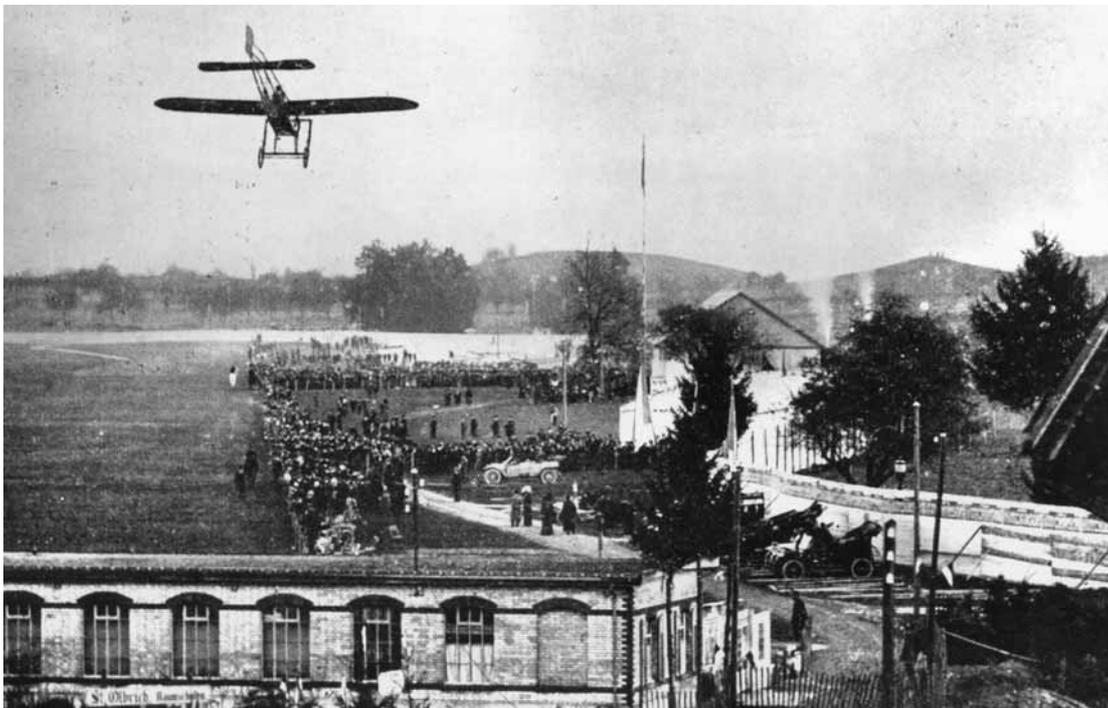
Spörri, Albert «Zur Geschichte der Entstehung des Eidgenössischen Flugplatzes in Dübendorf», Dübendorf 1924

Tilgenkamp, Erich, «Schweizer Luftfahrt», Band 2, Aero-Verlag Zürich 1941/42 S. 101-129

Maier, Hans, «Zur Entstehung des Dübendorfer Flugplatzes» in: Heimatbuch der Gemeinde Dübendorf von 1949, Dübendorf 1949 S. 34-41

Wetter, Ernst, «Wie das Dübendorfer Aerodrom zum Militärflugplatz wurde» in: Heimatbuch Dübendorf von 1952, Dübendorf 1952 S. 12-27

Jaboulin, Reynold, «Wie der Flugplatz Dübendorf entstand» in: Heimatbuch Dübendorf von 1960, Dübendorf 1960 S. 22-2



Flugtag vom 23. Oktober 1910: Legagneux auf Blériot, Seilerei Jucker, Bretterzaun, Zuschauer mit Döggelihag, Festhütte

⁵⁶ Im Besitze von Herrn Walter Burkhard †, Dübendorf



Zur Geschichte der Entstehung des Eidgen. Flugplatzes in Dübendorf



Im Auftrage des Vorstandes der
ehemaligen Terrain-Genossenschaft
verfaßt von deren Schriftführer

ALBERT SPÖRRI



Buchdruckerei Eckinger, Dübendorf -- 1924

Inhaltsverzeichnis

1909: Erste Schritte bis zum Vertragsabschluss	1
Die Flugplatz-Gesellschaft wird aktiv und scheitert	3
Das Wunder von Dübendorf: Zürcher Flugwoche 1910	4
Querelen mit dem Aeroclub	6
Fragen an General Ulrich Wille	7
Bruch zwischen Jaboulin und Schnetzer	7
Dübendorf engagiert sich für das Flugfeld	8
Die Terrain-Genossenschaft übernimmt die Flugplatz-Gesellschaft	9
Die Eidgenossenschaft als Retterin der Terrain-Genossenschaft	10
Unternehmer und Hasardeure	11
Das Flugfeld und die Entwicklung von Dübendorf und Wangen	12

Zur Geschichte der Entstehung des eidgenössischen Flugplatzes in Dübendorf

Im Auftrage des Vorstandes der ehemaligen Terraingenossenschaft verfasst
von deren Schriftführer

Albert Spörri

Unser drei bis vier Kilometer breites Tal ist nicht von der Glatt ausgeschwemmt worden. Diese Arbeit verrichtete ein Grösserer, nämlich Vater Rhein selbst, zurzeit, da er seinen Weg abkürzte durch den Walensee. Der kleine Ausfluss aus dem Greifensee verschmähte es aber, ein neues, anständiges, tiefes Flussbett zu graben. Wenn ihm darum der Greifensee auch nur eine bescheidene Mehrarbeit an Wasser ablieferte, streikte er und überliess alles seinem Schicksal. So trieb es die Glatt bis 1876. Die Menschen scheuten sich darum, den Ufern dieses treulosen Gesellen sich und ihre Wohnstätten anzuvertrauen, und so wurde gerade die Mitte unseres Tales eine trostlose Wüste von wildem Gestrüpp, Nieder- und Hochwald, Sumpf- und Streuland. Aber auch nach der Glattkorrektion galt das alte Überschwemmungsgebiet als das schlechteste und unfruchtbarste Land. Da fing man vor circa 70 Jahren noch an, Torf auszugraben, und nun erschien das Land erst recht düster und unheimlich, mit fast ewigem Nebel belastet – für Naturforscher, wie meinen früheren Amtskollegen Herrn Meister, allerdings ein Paradies. Vor 30 Jahren baute Herr Jucker, Vater, seine Seilerei, hinter deren schützenden Wänden sich später manch sagenhaftes Abenteuer abgespielt haben soll. Weiter gegen die Mitte ragten ein paar Tannen empor, worunter der Besitzer manchem einen guten Rat erteilte, wie man am besten auf den Grenzen des Gesetzes spazieren könne. Über der Bahnlinie standen ganze 6 Häuser, 4 in nächster Nähe der Bahn und 2 etwa 100 Meter weit aussen. Noch 1900 wurde das schönste Hügelland, wo das heutige Villenquartier steht, um 33 Rappen per m² verkauft an Herrn Herre; und als dieser die ersten zwei Häuser hinauf baute, wunderte man sich weidlich, welcher Eisbär auf der Welt wohl Lust empfinden werde, da oben zu erfrieren. Er und fast alle späteren Bauunternehmer, welche das meiste zur heutigen Entwicklung von Dübendorf beigetragen haben, waren ursprünglich Ausländer: Herr Herre Reichsdeutscher, die Familie Bonomo Italiener, Schnetzer von Konstanz, Jaboulin und die meisten ersten Aviatiker aus Frankreich. Sie alle lehrten uns, was für einen herrlichen Fleck Erde wir bewohnen, und es gibt darum wohl selten eine Gemeinde wie Dübendorf, welche für den Zuzug vom Ausland her dankbar sein darf.

1909: Erste Schritte bis zum Vertragsabschluss

Über die ersten Schritte zur Herstellung eines Flugfeldes gibt das von Herrn Reinhold Pfaffhauser in Wangen musterhaft geführte Protokoll Aufschluss. Dieses ist umso wertvoller für die Zukunft, als dasjenige von Dübendorf verloren ging, durch Verschulden eines Advokaturbureaus, in welchem zugleich noch das erste Protokoll der Flugplatzgesellschaft verschwand.

Der Mangel an schriftlichen Aufzeichnungen veranlasste mich, beim früheren Präsidenten der Oberriedgenossenschaft, Herrn Alfred Bantli, früher Landwirt, mich näher zu erkundigen. Dieser machte mir folgende zuverlässige Mitteilungen: Die Herren Jaboulin und Iseli wandten sich etwas später an die massgebenden Behörden der politischen Gemeinde Dübendorf zum Zwecke, das Ried nördlich der Bahnlinie zu entwässern und in ein Flugfeld zu verwandeln. Die Meinungen waren geteilt. Viele zweifelten. Sofort aber sei er warm für das Projekt eingestanden, ob etwas werde aus dem geplanten Flugfeld oder nicht. Das nassfeuchte Gebiet wirke sehr ungünstig auf die übrigen Kulturen und die Gesundheit von Mensch und Tier und sei ohnehin keine Zierde für die Gemeinde. Auf seine Initiative hin kam also die «Oberriedgenossenschaft Dübendorf» zustande. Dies ohne nennenswerten Widerstand, namentlich auch in Bezug auf die Schaffung eines Flugfeldes von Seite einer Gruppe von Schwarzsehern. Der weitere Verlauf der Dinge war ungefähr derselbe, wie er ausführlicher aufgrund des Protokolls von Wangen hier erzählt ist:

Die erste Grundbesitzerversammlung fand statt im «Sternen» in Wangen am Samstag, 27. November 1909. Herr Jaboulin aus Paris hielt da einen Vortrag, den Herr Iseli von der Firma «Exotische Hölzer» übersetzte. Darin hob er die wunderbar günstige Lage des Terrains hervor: die Nähe am Bahnhof, bei Zürich, im Zentrum der dicht bevölkerten Ostschweiz, ferner das wunderbare Panorama, die Schneeberge, welche den Fliegern als Zielpunkte dienen, die Strassen ringsherum ohne irgendwelches Wegrecht, ohne Drähte. Der Nachteil, die Versumpfung, würde mit verhältnismässig wenig Kosten zu beheben sein, sodass schon im Laufe des kommenden Jahres Schaufliegen abgehalten werden könnten. Eine neu zu gründende Schweizerische Flugplatzgesellschaft sollte Rechte und Pflichten von einem provisorischen, vertragschliessenden Komitee übernehmen und alsdann für Herstellung, Pacht und spätem Kauf des Flugplatzes das nötige Geld aufbringen.

Manchem Bauer mochten die erteilten Lehren über den Wert seines von den Vätern ererbten Landes aus dem Munde eines in fremder Zunge sprechenden Ausländers etwas verdächtig vorkommen. Dennoch wurde eine Kommission gewählt, die sofort die nächsten Schritte einleiten sollte, sowie zum Präsidenten der bereits sprechende Tafelpräsident Herr Gemeinderat Arnold Weber in Wangen bestimmt. Unter seiner Leitung arbeitete man gleich von Anfang an grosszügig. Dafür zeugen die Daten der nachfolgenden Sitzungen: 27.11, 30.11, 1.12, 2.12, 3.12, 4.12, 6. 12. 1909. Zwei Sitzungen und eine Grundbesitzerversammlung am Abend noch, die schon ihre Zustimmung zu den festgesetzten Preisen mit überwiegender Mehrheit aussprechen konnte. Dann folgte die dornenvolle Arbeit, von Haus zu Haus zu reisen, um die Preise mit jedem Grundbesitzer festzustellen. In Dübendorf besorgte dies seinerzeit Herr alt Präsident Heinrich Gossweiler. Einigen Widerstand erzeugte die Länge der Pachtdauer. Herr Jaboulin aber bestand darauf, es sei diese auf 3 Jahre festzusetzen, mit einjähriger Kündigung und dem Recht der Erneuerung auf weitere 3 bis 6 Jahre. Erst mit dem 9. Jahre sollte jegliche Verpflichtung seitens der Verpächter aufhören. Ferner wurde von Anfang an auch der Kaufpreis festgesetzt und nach einem Tarif abgestuft, je nach Qualität des Landes:

Erstklassiges Land	100 Franken Zins pro Juchart oder Verkaufspreis 4 bis 5 Rappen per Quadratfuss
Zweitklassiges Land	80 Franken Zins pro Juchart oder Verkaufspreis 3 Rappen per Quadratfuss
Drittklassiges Land	60 Franken Zins pro Juchart oder Verkaufspreis 2½ Rappen per Quadratfuss
Viertklassiges Land	40 Franken Zins pro Juchart oder Verkaufspreis 2 Rappen per Quadratfuss
Fünftklassiges Land	20 Franken Zins pro Juchart oder Verkaufspreis 1 Rappen per Quadratfuss

Ähnlich waren die Ansätze gewesen in Dübendorf. Auch für Vorkriegspreise waren sie entschieden nicht zu hoch. Von jeder Klasse hatte es ungefähr gleichviel Land. Bis zum 8. Januar 1910 folgten wieder fast täglich Sitzungen. Für Wangen waren es ca. 160 Jucharten, bei Dübendorf 270, oder $57,6 + 97,2 \text{ ha} = 154,8 \text{ ha}$. Am 24. Februar 1910 nahm das Zürcher Komitee im «Neuhof» Dübendorf schon das Resultat dieser gewaltigen Vorarbeit entgegen. Unter andern waren anwesend die Herren: Neidhard zum «Limmathof», Jaboulin, Schnetzer, Dr. Schneeli, Advokat. Die Hauptfrage war: Soll die Gesellschaft mit ihrer finanziellen Garantie, d. h. dem einbezahlten Kapital, einer alles entscheidenden Grundbesitzerversammlung vorausgehen, oder sollte diese Letztere den von jener vorgelegten Vertrag ohne finanzielle Garantie, auf blosses Zusehen hin, annehmen? Denn es war noch viel zu tun: Pläne aufnehmen, Vermessung, Entwässerung, sich der staatlichen Subvention versichern. Man wählte den Mittelweg: Vorläufig sollten 20 000 Franken bei einer Bank deponiert werden für allfällige Schädigung und Kosten. Bis zum 10. März 1910 folgten wieder 8 Sitzungen und endlich am 14. März 1910 die ausserordentliche Grundbesitzerversammlung im «Sternen» in Wangen. Für eine kinematografische Aufnahme derselben wären vielleicht einmal spätere Geschlechter dankbar. Sie entschied über alles, und deren Präsident, Herr Gemeinderat Arnold Weber, hatte einen schweren Stand gegenüber all den schlaunen Versuchen, dem ganzen Unternehmen irgendwie ein Bein zu stellen und es zu Fall zu bringen. Da hiess es oft,

entweder klug nachgeben in Nebensachen, um die Hauptsache zu retten, oder dann fest seinen Standpunkt aufrecht halten. Dann legten die Gegner, wieder plötzlich eine gute Miene vorspiegelnd, einen andern Strick. Wenn der Vorsitzende seine Pappenheimer nicht von jahrzehntelanger Beobachtung her gekannt hätte, wäre er wohl unterlegen. Aber er führte das Steuer sicher und gut, bald drohend, bittend, flehend um den alten Bürgersinn und die Zukunft der Gemeinde. Es ist fast unglaublich, was da alles für Bluff aufgebauscht und vom Präsidenten in sachkundiger, scharfer, überzeugender Weise widerlegt wurde. Schliesslich aber hiess die Versammlung fast einstimmig den Vertrag gut. Dieser Tag war für beide Nachbardörfer, auch für Dübendorf, von folgenschwerer Bedeutung. Er entschied über die Zukunft beider Gemeinden, auch wenn nachträglich auf die 160 Jucharten von Wangen einstweilen verzichtet wurde. Schon jetzt darf gesagt werden, dass die heutige Entwicklung, von Dübendorf auch Wangen ergreift. Haben das die Gegner des Vertrages vielleicht geahnt und gefürchtet?

Die Flugplatzgesellschaft wird aktiv und scheitert

Auch der Aufsichtsrat der neugegründeten Schweizerischen Flugplatzgesellschaft blieb nicht müssig. Er schloss – leider etwas vorzeitig – einen Vertrag ab mit Paulham, dem Gewinner des 10 000 Livre-Sterling Preises für den ersten Flug von London nach Manchester. Gleichzeitig bewarb man sich bei den Banken und interessierten grossen Finanzleuten – und in Dübendorf auch bei den kleinen – um Geld für die Gesellschaft. Die Zeichnungen der Grossen liefen langsam und spärlich ein, sodass am 14. September 1910 man sich für 5 000 Franken Reuegeld wieder loskaufte, mit der Bedingung, dass im Frühling 1911 Paulham für 20 000 Franken, statt für 25 000 Franken vorher, zu einem Schaufliegen erscheinen sollte. Begründet wurde dieser Beschluss damit, dass die Fertigstellung eines für Paulham genügend grossen Platzes auf den 8. Oktober 1910 nicht garantiert werden könne. Zum Beginn der Arbeiten auf dem heutigen Flugfeld genügten die vorläufigen 20 000 Franken, sowie die ersten eingelaufenen Zeichnungen, bei denen sich das interessierte Kleingewerbe von Dübendorf mit sage ca. 30 000 Franken beteiligte. Herr Jaboulin, unterstützt von Herrn Fritz Fenner zum «Hecht», begann die ersten Vorarbeiten zur Herrichtung des Flugfeldes. Zum ersten Mal entfaltete sich draussen in der bisherigen Einöde reges Leben. Zuerst sollte in einem neu gegrabenen Bett das Wasser des Krebschüsselibaches abgeleitet und das alte Flussbett trocken gelegt und ausgefüllt werden. Zum allgemeinen Erstaunen verschwanden in kurzer Zeit alle Wassertümpel, und schon bei geringer Tiefe des Grabens floss das Wasser ab, obschon das Niveau desselben gar nicht hoch lag. Auch lief erstaunlich wenig Wasser ab. Es sickerte also in den Boden hinein. Je weiter man Seitengräben auftat, desto mehr erkannte man, dass das ganze Flugfeld nur eine Oberschicht von Torfgrund enthalte und darunter soviel guter Kies vorhanden sei, dass man darauf eine ganze Stadt hätte bauen können. Bereits bereuten viele Bauern ihre Zustimmung zum Pachtvertrag. Sie sahen ein, dass man um wenig Geld Hunderte von Jucharten billiges und gutes Land hätte schaffen und Kies ausbeuten können. Vater Bonaldi kratzte sich hinter den Ohren beim Anblick von soviel schönem Kies.

Die ersten Sorgen jedoch blieben nicht aus. Wie bereits gesagt, liefen die Zeichnungen spärlich ein. In der gleichen Sitzung, in welcher man den Vertrag mit Paulham änderte, kam die Weisung von Zürich, die von Herrn Jaboulin begonnenen Drainagearbeiten sollten, soweit sie nötig seien, zwar fortgeführt werden, aber längstens bis zum 22. Oktober 1910 beendet sein. Ferner seien die Arbeiter nach und nach zu entlassen, um die Unkosten auf ein Minimum zu beschränken. Es wurden zuerst 9, dann plötzlich 25, am 12. September weitere 27 entlassen, sodass es am 14. September nur noch 39 waren. Tags darauf stellte man aber wieder 12 Neue ein. Hinter den Kulissen musste sich da also etwas abgespielt haben. Zwei Aktenstücke geben Aufschluss hierüber: Eine Klageschrift vom 20. Oktober 1910 gegen Herrn Jaboulin wegen Kreditüberschreitungen und Schadenersatzforderungen von Fr. 2 278.85. Ferner machte ihm diese Klageschrift den Vorwurf, er habe als Direktor der Flugplatzgesellschaft schon Unterhandlungen gepflogen mit Drittpersonen über den Kopf des Aufsichtsrates hinweg. Ferner habe er zum Zwecke der Gründung einer Fliegerschule, also einer demselben fremden Unternehmung, einen Konkurrenzvertrag abgeschlossen und dadurch der Flugplatzgesellschaft gegenüber strafbar gehandelt. Vom Aufsichtsrat traten gleichzeitig einige Mitglieder aus und wurden ersetzt. Dort wehte ein scharfer Wind gegen das Unternehmen, der

sicher die Zeichnungen schon längst ungünstig beeinflusst hatte. Was die Gegner des Vertrages bezweckten, kam schon im Einladungsschreiben zur Generalversammlung vom 28. September deutlich zutage, in zwei Tatsachen: Einmal figurierte als Traktandum Statutenrevision mit der Frage über Nichteintreten auf einen Ankauf des Flugfeldes. Dann war im Einladungsschreiben besonders betont, die Inhaber der Anteilscheine möchten, wenn sie am Erscheinen verhindert seien, die Namen ihrer Stellvertreter nicht einschreiben, sondern den Raum dafür freilassen, damit nicht gegen das schweizerische Obligationenrecht verstossen werde, wonach niemand über einen Zehntel der Stimmen vertreten dürfe. In der Tat zeigte sich dann an der Versammlung, dass die Partei der Gegner des Flugfeldes Dübendorf auf den Stimmkarten Namen ihrer Gesinnungsfreunde eingesetzt hatten. Für die Statutenrevision lagen 4 verschiedene Fassungen vor, diese auch von verschiedenen Daten. Auf einer figurierte merkwürdigerweise der Name eines andern Flugfeldes, nämlich Dietikon-Spreitenbach. In einer Zweiten war die Rede von einem Flugfeld in der Nähe von Zürich ohne Namen, und in einer weiteren ein Flugfeld in Dübendorf oder anderswo, und eine Vierte, deren Manuskript mir unleserlich erschien.

Warum diese Wendung? Antwort:

1. Die Erkenntnis drang durch, dass auf die Dauer die Schaufliegen aufhören würden. Spreitenbach würde aber bei seiner trockenen, ebenen Fläche genügend und sofort verfügbar sein, Dübendorf dagegen ohne grosse Opfer für längere Zeit nicht.
2. Gerade weil die Dauer dieser Fliegen kurz sein würde, beteiligte sich das Grosskapital nur mässig. In Spreitenbach konnte man mit viel weniger Kosten vorübergehend einige Schaufliegen abhalten. Der Pachtvertrag wurde also, wie vorauszusehen war, abgelehnt. Dies war der erste gefährliche Augenblick, wo unser Flugfeld verloren schien.

Das Wunder von Dübendorf: Zürcher Flugwoche 1910

Retter in der Not war zum zweiten Mal unser Freund Jaboulin. Das erste Mal war er es gewesen, weil er ohne Auftrag weiter hatte arbeiten lassen und sich bei Zeiten nach einem andern Finanzmann umsah. Es gelang ihm nämlich, seinen Konstanzer Freund, Herrn Schnetzer, für einen neuen Plan zu gewinnen. Das war schon 14 Tage vorher geschehen für den Fall, den sie voraussahen, dass der Kauf- und Pachtvertrag abgelehnt werde. In aller Eile hatte Herr Schnetzer 100 000 Franken Garantiekapital bei einer Bank deponiert und sofort 20 000 Franken zur Fortsetzung der Arbeiten zur Verfügung gestellt. Das war also die Lösung des Rätsels, dass Jaboulin wieder plötzlich mehr Arbeiter einstellte, eben jenes vorerwähnte Spiel hinter den Kulissen. In seinem Auftrag trommelte schon am 29. September Herr Fritz Fenner per Velo alle Grundbesitzer zusammen zu einer Generalversammlung im Gasthof zum «Adler», Dübendorf, damit sie den abgelehnten Vertrag mit den Herren Schnetzer und Jaboulin als Gegenpartei eingehen sollten; einstimmig angenommen, denn ohne Einstimmigkeit war es gesetzlich unstatthaft. Der Schreiber dieses Berichts wurde von dem ihm befreundeten Herrn Jaboulin dringend gebeten, mitzuhelfen, die gesamte Bevölkerung Dübendorfs davon zu überzeugen, dass es möglich sei, ein grosses Flugmeeting zu veranstalten, das man schon am 22. Oktober abhalten könne. Es gelang mir am Abend des folgenden Tages, eine Reihe angesehener Bürger von Dübendorf für den Plan zu gewinnen, der zwar manchem mit Recht als fantastisch erschien. Glücklicherweise aber hatten selbst diese keine Ahnung vom Umfang der in 3 Wochen zu bewältigenden Arbeit, sonst wäre der Plan als Hirngespinnst und Wahnsinn erschienen und unter Hohngelächter abgelehnt worden. So urteilte man nämlich in Zürich, wo man 2 Jahre vorher ein Ballonfliegen abgehalten und gelernt hatte, was es braucht, um ein Meeting mit 100 000 Zuschauern zu veranstalten. Noch nie ist in Zürich so viel gelacht worden über die Einfalt der Dübendorfer wie damals, als der Plan bekannt wurde. Wir hatten aber beim Zirkus Barnum gelernt, wie man es anstellen müsse. Vom 1. Oktober an entwickelte sich im engen Bureau der Seilerei Jucker eine fieberhafte Tätigkeit. Hier liefen alle Fäden eines Betriebes zusammen, für den vorübergehend wohl tausend Hände beschäftigt waren. Der Dritte gab nach gemeinsamer Beratung per Velo die Aufträge an die Präsidenten der ca. 10 Komitees weiter und nahm gleichzeitig von jedem Bericht entgegen, wie weit täglich die Arbeit fort-

geschritten sei. Ferner nahm er Wünsche und Anträge von den Komitees mit, die, beiläufig gesagt, natürlich von sich selbst aus wichtige Entscheide fällen durften. Die Unternehmer verfassten Verträge schriftlich und zum Teil sogar telefonisch mit nachträglicher schriftlicher Bestätigung. Von den wichtigsten Arbeiten seien nur einige erwähnt: 1. Engagement von 4 Fliegern, wovon einer weltberühmten Namens sein musste (Legagneux). 2. Eine 2 500 Meter lange und 2 Meter hohe Bretterwand. 3. Einen 1 000 Meter langen, widerstandsfähigen «Döggelihaag», um das Publikum zurückzuhalten. 4. Kassenhäuschen. 5. Drucksachen aller Art, Reklame, Billette. 6. Eine Festhütte für 2 400 Personen.

Zwei Tage lang konnte niemand mehr telefonieren in Dübendorf; wir nahmen die Zentrale völlig in Anspruch von morgens bis abends. Auch der Telegraf funktionierte fortwährend. Täglich kamen ganze Reihen von Lastautos mit Waren, dann Personenautos und Velos in Massen. Herr Fritz Fenner arbeitete nun mit 150 Mann. Als die Bundesbahnen sahen, dass es ernst gelte, legten auch sie sich fest ins Zeug, Früher waren alle Reklamationen unserer Gemeindebehörden für eine bessere Ausstattung unserer Stationsanlagen umsonst. Jetzt geschah alles freiwillig und prompt. In 8 Tagen und Nächten war der jetzige Personenübergang, den man vom eidgenössischen Schützenfest her aus St. Gallen hatte kommen lassen, schon betriebsbereit. Neue, schöne, rot und weisse mechanische Barrieren und hohe Sperrgitter, elektrische Beleuchtung, Billetthäuschen, neue Geleiseanlagen folgten. Schon 8 Tage vor Beginn des Fliegens war beinahe alles bereit, selbst die Festhütte. Lange hatten die Zeitungen sich Reserve aufgelegt. Langsam aber verschwanden die Zweifel und die Presseleute erschienen in Menge, um zu sehen, ob es sich um Bluff oder Wahrheit handle. Mit Genugtuung lasen wir überall das höchste Lob über unsere Arbeit. Als endlich das Reklameauto die Ostschweiz durchraste, mit Legagneux auf dem Plakat, dem damals glänzendsten Namen unter den Aviatikern, da gab's nur noch Staunen und Bewunderung: Was, dieses Nest, das nicht einmal auf der Schweizerkarte steht, wagt es, in 3 Wochen ein solches Riesenfest zu organisieren!

Unglaublich, aber wahr! Dübendorf ist über Nacht der glänzendste Name im Schweizerlande geworden. Und der Himmel gab seinen Segen dazu: Von dem Augenblick an, wo Legagneux am 22. Oktober 1910, morgens schon um 10.30 Uhr, aufflog, besserte sich auch das Wetter zusehends. Ein Augenzeuge berichtet:

«Der Flug war freiwillig, nicht auf dem Programm vorgeschrieben. Ich war gerade auf dem Weg ins Bureau, als ich auf einmal ein mir fremdes, ohrenbetäubendes Surren hörte. Doch hatte ich keine Zeit, und es war auch nicht nötig, lange zu fragen, woher es kam. Denn schon schwirrte es direkt über mir vorbei. Diese Überraschung werde ich nie vergessen. Jetzt sah ich mit eigenen Augen – einen Menschen fliegen! Ich stand völlig gebannt da; Furcht, Staunen und Bewunderung erfüllten mich. Ich hatte das Gefühl, dies sei der grösste Wendepunkt in der Weltgeschichte und war nicht wenig stolz, diesen erlebt und gesehen zu haben. So mag es einst den Menschen ergangen sein, an denen das erste Mal ein Eisenbahnzug vorbeisauste.»

Der Festbericht über die Flugwoche («Zürcher Wochenchronik») spendet den Veranstaltern des Festes folgendes Lob: «Die neue Flugplatzgesellschaft «Aerodrom Zürich-Dübendorf» und das Organisationskomitee verdienen für ihre Riesenarbeit – denn eine solche war es – uneingeschränkte Anerkennung. Tausend Dank für die ebenso interessante, wie lehrreiche Veranstaltung.»

Ich übergehe hier die Beschreibung der glänzenden Zürcher Flugwoche; dieselbe ist genügend beschrieben und illustriert im Separatabdruck der «Zürcher Wochenchronik» Nr. 44/1910.

Eine köstliche Episode zum ersten Zürcher Flugmeeting aber verdient verewigt zu werden. Am Sonntagnachmittag zog plötzlich ein vornehmer Herr im Bureau auf, dem Schnetzer und viele andere Herren die höchste Ehre bezeugten und der als «Herr Grade» von Magdeburg vorgestellt wurde. Dieser Name machte nämlich damals viel von sich reden wegen einer Erfindung im Flugwesen. Einige Augenblicke nachher setzten sich zwei Polizisten an den Tisch und schrieben emsig, was «Herr Grade» ihnen diktierte: Er sei im Bahnhof Zürich von einem Individuum seiner Brieftasche beraubt worden. Dann folgten die nähern Umstände, unter denen dies geschehen sei.

Dies dauerte eine volle halbe Stunde und füllte mehrere Seiten aus. Alle Polizeiorgane der Ostschweiz wurden alarmiert, um den Dieb zu suchen. Herr Schnetzer stellte dem Herrn Grade bereitwilligst eine namhafte Summe zur Verfügung. In der darauf folgenden lustig verlebten Nacht schlossen die beiden dicke Freundschaft. Am Morgen aber traf ein Telegramm im Bureau ein mit der Meldung, dass Herr Grade daheim in Magdeburg sei. Beim Lesen desselben erblasste Herr Schnetzer und war wie vom Schläge getroffen. Er war nämlich das Opfer eines Hochstaplers geworden. In der Presse der ganzen Schweiz las man spaltenlange Berichte über den neuen Köpenick.

Querelen mit dem Aeroclub

Welche Stellung nahmen z. B. der ostschweizerische Verein für Luftschiffahrt, sowie der Schweizerische Aeroclub ein gegenüber der Gesellschaft «Aerodrom Zürich-Dübendorf», wie sich die beiden Herren Schnetzer und Jaboulin als Übernehmer des Pachtvertrages öffentlich nannten? Noch am 23. August 1910 erstattete Herr Dr. Schneeli im Vorstand des Ostschweizerischen Vereins für Luftschiffahrt Bericht über den Beschluss des Schweizerischen Aeroclubs (von dem also der Ostschweizerische Verein eine Sektion bildet), dem Gesuch der Flugsportgesellschaft Zürich um Übernahme der sportlichen Leitung der im Oktober 1910 auf dem neuen Flugplatz in Dübendorf stattfindenden Flugwoche zu entsprechen. Der Vorstand des Schweizerischen Aeroclubs überträgt seinerseits dieses von ihm übernommene Mandat dem Ostschweizerischen Verein für Luftschiffahrt und ersucht gleichzeitig um Vorschläge für die Erweiterung der Kommission für dieses Flugmeeting. Unter andern figurieren z. B. die Namen Oberst Wille und Sen. Brown, Baden. Im Zusammenhang damit wird zugleich der Stadtrat von Zürich ersucht, 15 000 Franken für Paulham (vom Überschuss aus dem Gordon-Bennet-Wettfliegen) zu hinterlegen. Drei Wochen nachher, wie schon oben erwähnt, wird verzichtet auf die Abhaltung eines Fliegens im Herbst 1910, und von Paulham kauft man sich los um 5 000 Franken. Zwischen dem 23. August und dem 14. September 1910 müssen also die für unser Flugfeld so gefährlichen, etwas listigen Manöver sich abgespielt haben. Ein Brief vom 17. Oktober 1910 von Herrn Dr. Schneeli als Präsident des Ostschweizerischen Vereins für Luftschiffahrt an die Flugplatzgesellschaft «Aerodrom» verlangte Auskunft darüber, wer die Mitglieder des Organisationskomitees von Dübendorf seien zum Zwecke, sie haftbar zu machen für die bis zu diesem Zeitpunkt gemachten Auslagen für Instandstellung des Feldes. Den gleichen Vorbehalt machte Herr Dr. Schneeli auch in der Antwort auf die Einladung zum Schaufliegen vom 22. Oktober, gerichtet an den Schweizerischen Verein für Luftschiffahrt: «Die Aerodrom muss sich ins Einvernehmen setzen mit der schweizerischen Flugplatzgesellschaft bei ihren Flügen. Dies in erster Linie zum Zwecke der Auseinandersetzung wegen der Kosten für Instandstellung des Feldes bis zu diesem Zeitpunkt. Im Fernern wird der Zweifel ausgesprochen, ob es möglich sei, in so kurzer Zeit für die Sicherheit des Publikums und der Flieger zu sorgen. Der Ostschweizerische Verein für Luftschiffahrt wird sich darum nicht offiziell beteiligen, und er warnt vor den Folgen der Veranstaltung solcher Flügen ohne seine Aufsicht.»

Zwei Tage vor dem Beginn des Schaufliegens wurde noch ein Bericht abgefasst über die Kostenüberschreitungen durch Jaboulin. Es sei jedoch an dieser Stelle schon gesagt, dass die «Aerodrom» durchaus im Recht war. Denn die Dübendorfer haben ihre 30 000 Franken nicht gezeichnet für ein Flugfeld in Spreitenbach, und solange dieser Betrag nicht überschritten war, durfte sie mit der Herrichtung des Feldes fortfahren. Besagter Bericht ist schon oben erwähnt; er ging am 14. November 1910 an den Aufsichtsrat ab. Aus diesen, dem Aktenbündel des Advokaturbureaus, Titel: Luftschiffahrt (das mir Herr Dr. Schneeli gütigst zur Verfügung stellte), entnommenen Angaben erhellt deutlich die Stellungnahme der leitenden Mitglieder des Vorstandes vom Ostschweizerischen Verein für Luftschiffahrt. Für mich steht Folgendes fest: Von irgendwelcher böswilligen Absicht kann nicht die Rede sein. Die Furcht, es sei unmöglich, ein allen Anforderungen für ein grosses Schaufliegen genügendes Flugfeld herzurichten, war durchaus begründet. Das schöne Wetter nur hat die Frage für Dübendorf günstig entschieden. Der den Fliegern zur Verfügung stehende Teil des Feldes war durchaus trocken und genügend. Für Notlandungen allerdings taugte das Riedfeld nicht, allerdings auch Spreitenbach nicht, wegen der Strassen und Kraftleitungen mitten durchs Fluggebiet.

Fragen an General Ulrich Wille

In der Annahme, es habe auch Herr Oberst Wille in der Frage zwischen Dübendorf und Spreitenbach sein Wort gesprochen – er war ja als Vertreter des Ostschweizerischen Vereins für Luftschiffahrt vorgesehen – interpellierte ich ihn später, am 18. Juni 1923, persönlich:

1. Frage: Welches Flugfeld erachteten Sie damals als das bessere, a) punkto Qualität?
b) punkto Lage?
Antwort: a) Beide gleichwertig, b) Selbstverständlich Dübendorf wegen der Nähe am Bahnhof, besonders aber am Polytechnikum und der Stadt Zürich.
2. Frage: (Hier nur erwähnt, weil es zum Interview gehörte): Glauben Sie, unsere Aviatik in Dübendorf wäre subventioniert worden, wenn man die Nähe des Krieges vorausgeahnt hätte im Sommer 1911?
Antwort: Die Verweigerung eines Staatsbeitrages war ohne Zweifel die Folge des Versagens der Fliegerei bei den Manövern 2 Monate vorher. Es geschah trotz des warmen Eintretens des Generalstabes für die Subvention.
3. Frage: Versagte denn wirklich die Aviatik so bei ihrem ersten Mitwirken an den Herbstmanövern von 1911?
Antwort: 1911 war die Aviatik völlig unbrauchbar wegen der ganz mangelhaften militärischen Ausbildung der Flieger. Ferner sind die Verhältnisse eines Manövers zu klein. Dies war auch der Fall bei viel grösseren Massstäben, wie z. B. in Deutschland, wo die Fliegerei ebenfalls zuerst versagte. Diese machte eben auch ihre Kinderkrankheit durch, gerade wie alles andere Neue.

Was der Herr General sagte über die Vorzüge unseres Flugfeldes, dachten natürlich auch wir und alle, die Zeugen am grossen Fliegen gewesen. Diese Gewissheit hat uns den Mut gegeben, alles zu wagen und zu tun, was in unsern Kräften stand, es zu retten. Und kein Zweifel: Das grosse Schaufliegen im Oktober 1910 hatte diesen Zweck erreicht. Wenn die Gegner allerdings nur Schaufliegen im Auge behielten, hatten sie recht. Allein, für uns stand es fest: Dübendorf wird einst Militärflugplatz sein, und zu diesem Zweck muss das ganze Feld instand gestellt werden.

Bruch zwischen Jaboulin und Schnetzer

Wohl ein grosses Ziel, dem noch Berge von Hindernissen im Wege standen! Grosse Unternehmen scheitern manchmal, weil der Horizont der Menschen zu enge ist. Das traf zu bei denen, welche nur an die Rentabilität der ausgelegten Kapitalien dachten. Sie gelingen aber auch manchmal, zum Vorteil anderer allerdings, der materiellen und ideellen Erben derselben, welche das Mass des Möglichen überschreiten. Bei uns war also beides der Fall. Herr Jaboulin träumte von einer Fliegerschule und Fabrik für Flugapparatebau. Herr Schnetzer plante, auf dem Hügel, früher genannt «Grindel», eine Villa zu bauen. Ich dachte für mich, das würde uns wenigstens nichts schaden, und tat alles, um ihn zu bewegen, diesen Hügel von seinem Besitzer in Wangen — er gehörte eben nicht zum Flugfeldareal — rechtzeitig zu kaufen. Dies war, wie wir sehen werden, von grösster Bedeutung für die Zukunft. Der Kauf geschah am 15. Oktober 1910, während des Morgengottesdienstes. Der Herr sei den Sündern gnädig. Eine Villa gab's zwar nie, der gekaufte Hügel aber diente später zur Ausfüllung und Ausbuchtung des Flugfeldes. So biss sich Herr Schnetzer finanziell fest an unser Unternehmen, und dies würde ihn zwingen, etwas daraus zu machen, dachte ich für mich. Herr Schnetzer hat dies nachher schwer bereut. Das Erbarmen mit ihm aber war nicht gross, denn die ganze Gemeinde Dübendorf, aus welcher etliche hundert Personen sich wochenlang gratis zur Verfügung stellten, war nach den grossen Flugtagen keines Dankes wert, obschon ihm die Flugwoche selbst schöne Gewinne eingetragen.

Auch die Freundschaft zwischen den Herren Schnetzer und Jaboulin machte bald der bittersten Feindschaft Platz. Die Rechtsverhältnisse nach dem Schaufliegen waren nämlich so verworren als möglich. Selbstverständlich stellte die Flugplatzgesellschaft Rechnung für die vor dem Fliegen ausgeführten Arbeiten. Ein Teil von diesen war aber von der neuen Gesellschaft Aerodrom gemacht worden. Wo waren die Grenzen? Die Herren Schnetzer und Jaboulin waren verassoziiert und die Unterschriften beider gleichwertig. Die Flugplatzgesell-

schaft durfte also nicht mit dem einen allein verhandeln, also z. B. mit Herrn Schnetzer. Schon deshalb nicht, weil sie den gleichen Vorwurf vorher Herrn Jaboulin gegenüber gemacht. Von diesem aber wollte sie nichts wissen und verlangte darum von Herrn Schnetzer, sich von seinem Associé loszukaufen. Einfach entlassen durfte er ihn nicht, denn er war ja nicht bloss sein Angestellter. Ohne Zweifel verhandelte Herr Schnetzer mit seinen früheren Gegnern und glaubte, die Mittellosigkeit von Herrn Jaboulin ausnützen zu dürfen, damit dieser in der Verlegenheit klein nachgebe. So erzählte es mir Herr Jaboulin selbst. Schliesslich musste aber Meister Schnetzer doch in den sauren Apfel beißen, denn die Vorteile, mit der hiesigen Oberriedgenossenschaft und der Flugplatzgesellschaft sich abfinden zu können, waren umso grösser, je kleiner die Aussichten wurden, ihre früheren Pläne auf hiesigem Platze, nämlich Apparatebaufabrik und Villa, zu verwirklichen. Musste Herr Schnetzer aber seinen Pachtvertrag auf drei Jahre halten, sass er fest mit einem Kapitalbetrag, der ihm schwer im Magen lag und nie Aussichten auf Rendite versprach. Sowohl Herr Schnetzer allein, wie auch Dübendorf allein, waren nie imstande, weitere sportliche Anlässe durchzuführen ohne die offiziellen Zürcher Organe für Sportzwecke. Hiezu brauchte es unstreitig die Zürcher Sportskreise. So reifte gegen den Frühling 1911 die verzwickte Lage in folgende Formen aus:

1. Schnetzer kauft privatim Jaboulin aus.
2. Schnetzer verständigt sich mit der Flugplatzgesellschaft und legt mit dieser seine Interessen zusammen zu einem Verträge, den dann die Flugplatzgesellschaft einerseits abschliesst mit einer in Dübendorf neu zu gründenden Terraingenossenschaft andererseits.
3. Die Flugplatzgesellschaft als Pächterin vom Flugfelde mit dem nördlichen, für landwirtschaftliche Zwecke bestimmten Teil, zahlt der Terraingenossenschaft jährlich 18 000 Franken in zwei halbjährlichen Raten.
4. Die Herrichtung des Pachtobjektes als Flugfeld, sowohl der Wiesen, als des Zuschauer- raumes und der Verkehrsplätze ist Sache der Verpächterin, der Terraingenossenschaft. Massgebend für die Ausführung ist der vom kantonalen Kulturingenieur aufgestellte Nivellierungsplan. Die farbigen Teile darin müssen einen Automobildruck von 600 kg. aushalten.
5. Der Vertrag gilt bis 1. Dezember 1914 auf drei Jahre.
6. Die bisherigen Kosten zur Herstellung des Flugfeldes, sowie das Land von Herrn Schnetzer sind der Pächterin von der Terraingenossenschaft mit 35 000 Franken zu vergüten. Inbegriffen wäre eben jener von Herrn Schnetzer gekaufte Hügel (8 Rappen per Quadratfuss). Bezahlt wird diese Summe in Genossenschaftsanteilen der Terrain- genossenschaft.
7. Bis im September 1911 muss die Terraingenossenschaft die kanzleiische Fertigung mit den früheren Landbesitzern bzw. der Oberriedgenossenschaft, vollziehen.

Dübendorf engagiert sich für das Flugfeld

Diesem Vertrag gingen aber eine Unzahl von Verhandlungen voraus, die sich um das Flugfeld von Dietikon-Spreitenbach drehten. Das Komitee von diesem Konkurrenzfeld bot nämlich viel günstigere Bedingungen: drei Monate früher Fertigstellung; 40 000 Franken Vergütung an Herrn Schnetzer; 80 000 Franken billiger; eine Pachtdauer von 12 Jahren, während Dübendorf um keinen Preis weiter als auf drei Jahre gehen wollte. Hier hatte man nämlich bemerkt, dass um ganz wenig Geld sich das Areal ent- und bewässern liesse und fruchtbar würde. Die Rendite wäre viel grösser und aussichtsreicher, als bei einem Flugfelde. Ein Gutachten über die geologischen Verhältnisse lautete für beide ungefähr gleich. Dagegen blieb an einer Generalversammlung vom 20. Februar 1911 das so wichtige militärische Gutachten aus, auf welches man wegen der in Aussicht stehenden Subvention grossen Wert setzte und von dem alles andere abhing. Kenner der Verhältnisse erklärten, dass in diesem Punkte wichtige Faktoren für Dübendorf sprechen würden. Schliesslich resultierte also obiger Vertrag. Derselbe stellte an die finanzielle Kraft unserer Gemeinde eine unerhörte Zumutung: Innert Monatsfrist sollten 200 000 Franken auf dem Wege der Zeichnung von Anteilscheinen aufgebracht und die Hälfte davon sofort einbezahlt werden. Aber in Dübendorf sind eben Dinge möglich, die anderswo nie vorkämen, auch im Guten. Das Wunder geschah. Die Grund-

besitzer willigten zum Teil in die Zahlung durch Anteilscheine ein. Aber diese durften doch zufrieden sein. Sie erhielten ca. 220 000 Franken, während viele offen zugestanden, dass man früher es gerne für 100 000 Franken hergegeben hätte. Ungedeckt dagegen waren die Zeichnungen von etwa 100 000 Franken. Sogar ärmere Leute, welche es zuerst verdienen mussten, machten mit, um das Flugfeld zu retten. Denn kam die Zeichnung nicht zustande, war unser Flugfeld endgültig erledigt; man bedenke – nach dem glänzenden Erfolg vom letzten Herbst! Ein weiteres Publikum oder die Nachwelt werden sich wahrscheinlich wenig um die Details des Pachtvertrages mit der Flugplatzgesellschaft interessieren, höchstens etwa um die Forderung der Terraingenossenschaft an jene: Im Laufe des Sommers 1911 als Garantie für Zahlung des Pachtzinses und später der Kaufsumme ein Kapital von mindestens 200 000 Franken aufzunehmen.

So sind die Rollen ausgeteilt und alles wohl bestellt, heisst es in einem Liede. Im Mai 1911 begannen die Erdarbeiten draussen wieder, wobei die Drainage an die Unternehmer Bless & Bonaldi, Dübendorf, die maschinellen Anlagen mit Geleisen an die Firma Scotoni, Bosshardt & Steiner vergeben wurden. Die Offerten bewegten sich um die 200 000 Franken. Im Laufe des Sommers wurden die Fortschritte regelmässig konstatiert und vom Bauleiter, Herrn Geometer Gossweiler, kontrolliert. Von Zeit zu Zeit ergaben sich kleinere Differenzen mit den Baufirmen, die aber alle ohne Prozesse erledigt werden konnten.

Das statutarisch zugelassene Mitglied der Flugplatzgesellschaft im Vorstände dagegen erhob recht fleissig Einwände und stellte stets neue Anforderungen, die man wohl oder übel zugehen musste. Weitere Anstände ergaben sich gelegentlich mit der Kantonalbank wegen Kreditbeschaffung. Sie ging nur auf 156 000 Franken und verlangte noch Bürgschaft für weitere 50 000 Franken, welche in verdankenswerter Weise die Mitglieder des Vorstandes und einige andere Interessenten leisteten. Eine harte Nuss war aber zu knacken mit dem rede- und gesetzegewandten Herrn Stettbacher, der mit noch zwei andern die Anerkennung der Terraingenossenschaft verweigerte und sich an Herrn Schnetzer hielt. Diese Geschichte verhinderte fortwährend die von der Flugplatzgesellschaft geforderte kanzleiische Fertigung und schwächte die Stellung der Terraingenossenschaft gegenüber jener. Während der Prozessverhandlungen vor Obergericht kam eine Einigung zustande, denn die drei Herren waren im Recht. Also musste ihnen die Terraingenossenschaft 17 000 Franken auszahlen und sie als Anteilhaber entlassen. Sie hatten ihren Standpunkt allerdings früher schon in einer Generalversammlung geltend gemacht; aber nicht alle Leute haben daheim eine Bibliothek von Gesetzbüchern, mit denen sie juristische Fragen beurteilen können, und so schenkte die Mehrheit dem Vorstände das Vertrauen, der aber eben Unrecht hatte. Hätte man ihnen Folge geleistet, wäre das den Herrn Schnetzer teuer zu stehen gekommen; und heute weiss ich, warum dieser Herr gegen Neujahr 1911 auf einmal wieder so freundlich wurde mit mir. Die andern Grundbesitzer waren gnädiger. Dagegen kann man nicht wissen, welche Wendung das Schicksal unseres Flugfeldes genommen hätte, wenn der Pachtvertrag bei Herrn Schnetzer verblieben wäre. Man bedenke z. B., dass 5 Jahre nachher über der Wangenerstrasse, auf einer Bodenfläche, die auch neu entwässert und kultiviert worden war und 20 000 Franken gekostet hatte, 44 000 Franken nur für den Ertrag an Hafer offeriert wurden. Es wäre also gar nicht ausgeschlossen gewesen, dass Herr Schnetzer später ein glänzendes Geschäft gemacht hätte mit der Veräusserung des Landes, wenn er auf seinem Vorkaufsrecht bestanden hätte. Die Pächter erzielten nämlich ganz vorzügliche Erträge auf den Grundstücken, die mit Getreide angepflanzt waren. Ebenso wäre es möglich gewesen, dass er 1914 als Hotelier im «Schweizerhof» in Bern von der Absicht des Generalstabes, unser Flugfeld zu kaufen, Lunte gerochen hätte; in diesem Falle hätte er es bestimmt zu einem ganz anderen Preise, als wir es taten, abgetreten. Das sind heute allerdings unsichere Vermutungen. Der andere Weg führte nun also zum Ziele, allerdings mit schweren Opfern. Also ist es ebenfalls erlaubt, zu glauben, der Vorstand der Terraingenossenschaft habe recht gehabt.

Die Terraingenossenschaft übernimmt die Flugplatzgesellschaft

Auf Seite der Flugplatzgesellschaft aber ging es rückwärts. Es gab allerdings einen «Herrn Direktor», der wohl teuer war, aber nicht viel zu tun hatte. Reisen wurden unternommen von Kommissionsmitgliedern, um auf ausländischen Flugplätzen zu sehen, ob man die Flugschuppen in die Sonne oder an den Schatten stellen müsse. Diese Erkenntnis von sehr

zweifelhaftem Werte kostete aber Tausende von Franken. Ich weiss nicht, ob trotz oder wegen dieser uns unbegreiflichen Tatsachen die Zeichnungen recht mager einliefen und eigentlich nie ganz 100 000 Franken erreicht hatten. Kurz, am 9. Dezember 1911, an einer Vorstandssitzung, machte Präsident Stutz die betrübende Mitteilung, dass nur eine eidgenössische Subvention die Flugplatzgesellschaft noch retten könne. Sie besitze nämlich noch ganze 6 000 Franken. Noch trauriger tönte das Bekenntnis, dass infolgedessen die Terraingenossenschaft froh sein müsse, wenn sie aus den landwirtschaftlichen Pachtzinsen wenigstens eine Verzinsung des entlehnten Kapitals herausbringe. Später könne es etwas besser werden. Am 2. März 1912 genehmigte die Generalversammlung die Übernahme von Aktiven und Passiven der früheren Flugplatzgesellschaft. Die Durchführung des Konkurses hätte nur die Passiven erhöht, welche ohnehin schon die Aktiven weit überstiegen.

Die Terraingenossenschaft musste also Umschau halten, wie sie das Feld weiter verwerten könne. Um vielleicht später einmal eine Bundessubvention zu erhalten, war es nötig, das Flugfeld seiner Zweckbestimmung, dem Flugbetrieb, zu erhalten. So plante man im Laufe des Jahres ein bis zwei Schaufliegen, erstmals am 10. März 1912. Preise: 1. Platz 2 Franken 2. Platz 1 Franken. Die Ansätze waren also seit dem grossen Fliegen bedeutend gesunken, nicht mehr 10, 5 und 2 Franken. Die Hälfte des Ertrages erhielt der Flieger. Als Mieter von Flugschuppen figurieren die Namen: Grandjean, Rech, Wetterwald, Bucher, Wieland und andere. Das Gebäude der früheren Regiewirtschaft wurde in einen Schafstall umgewandelt für die Herde, welche auf der Ostseite weiden konnte und etwas Zins eintrug. Denn von Flugschuppen und Schaufliegen liefen herzlich wenig Gelder ein, sodass man die Frage ernstlich in Erwägung zog, ob man nicht auch die sogenannte Piste für landwirtschaftliche Zwecke verwenden wolle. Aufgrund von gemachten Erfahrungen wurde auch ein von der Sportkommission verlangter Kredit von 5 000 Franken zum Zwecke der Veranstaltung von Fluganlässen verweigert.

Die Eidgenossenschaft als Retterin der Terraingenossenschaft

Für die Bodenverbesserung erhielt die Terraingenossenschaft vom Staat 74 000 Franken, wovon die Gemeinde Dübendorf 22 800 Franken für die Korrektion des Krebschüsselibaches wegnahm, das Übrige nahm natürlich sofort die Bank in Gewahrsam. Erst am 22. Juni 1913 kam wieder ein grösseres Fliegen zustande, wenigstens auf dem Papier, denn das Wetter und andere Umstände verhinderten es wieder, obschon der kantonale Offiziersverein 5000 Franken Garantie übernommen hatte. Engagiert waren die Flieger Bider, Maffei, Tadeoli. Also es wurde wieder nichts draus, weil Bider erst für später zusagte. Zur Abwechslung erlaubte man dem kleinen Wanneck, einen Flugtag auf eigene Rechnung abzuhalten und stellte ihm einfach das Flugfeld zur Verfügung ohne Entschädigung. Ein weiteres betrübendes Thema bildeten die beständigen Mahnungen seitens der Kantonalbank um Entrichtung der fälligen Zinsen. Schliesslich sollte der Regierungsrat beim Bundesrat um eine finanzielle Unterstützung des Flugfeldes bitten, und Herr Präsident Stutz klagte persönlich in Bern über die beständige Geldnot der Terraingenossenschaft. Wirklich erschienen als Abgesandte vom Militärdepartement die Herren Oberst Audéoud, Oberst von Wattenwil und Major Hilfiker. Sie fragten nach dem eventuellen Pachtzins für eine Dauer von 20 Jahren. Die Unterhandlungen mit dem Bunde führten schliesslich zu einem Vertrag, aber vorläufig nur für die Piste. Ein Pachtzins wurde angesetzt, der mit allem andern eine Verzinsung der Anteilscheine von 2½ bis 2¾ % gestattete. Als Sohn der reichen Mutter Helvetia schämte ich mich, ein solches Geschenk von der armen Terraingenossenschaft anzunehmen und stellte in der Generalversammlung eine Forderung von wenigstens der Höhe des Zinses vom Anlagekapital. Ich sagte mir, wenn das Militär das Feld braucht, nimmt man es auch und ist zufrieden mit meiner anständigen Forderung. Der Unterschied gegenüber dem viel zu billigen Angebot spielt in Bern keine Rolle, für uns aber eine sehr grosse. Die Flieger haben später an einem Tage für den zehnfachen Betrag Flugzeuge zusammengeritten. Sobald man in Bern die milde Gesinnung und die Bescheidenheit der Organe der Terraingenossenschaft kennengelernt, stellte man gleich die Frage nach einer eventuellen Verkaufsofferte. Man forderte 400 000 Franken, wenn innert zwei Jahren, am 1. April 1914, gekauft werde. Am 22. Februar 1914 konnte zur Abwechslung wieder einmal ein Fliegen – mit Sturzflieger Montmain – nicht abgehalten werden wegen eines Föhnwindes von 20 Sekundenmetern Geschwindigkeit. Dieses

Offiziersfliegen auf dem Plakat, das also nicht stattfand, hielt viele Tausende von Besuchern aus der Stadt zum Narren, und man hängte uns dafür den Kosenamen «Lügendorf» an. Am 22. März 1914 aber wurde wirklich geflogen. Der Anlass war schlecht besucht, denn man glaubte uns nicht mehr. Am 15. April 1914 bekannte eine Abordnung der Aviatikkommission, dass Dübendorf als eidgenössischer Flugplatz empfohlen sei. Am 3. Dezember 1914 endlich genehmigte eine Generalversammlung den Kauf- und Pachtvertrag, mit Zinsen ansteigend von 11 000 bis 15 000 Franken, Kaufpreis 380 000 Franken. Die Differenz zwischen diesem und der hypothekarischen Belastung über den 1. Brief der Kantonalbank hinaus übernahm der Bund zum gleichen Zinsfuss. Die Bürgen wurden entlassen. Damit schloss eine jahrelange Leidensgeschichte ab. Der Krieg hatte dieses Resultat beschleunigt, und schon 14 Tage nach dem Abschlusse rückten die ersten eidgenössischen Flieger ein, mit Hauptmann Real an der Spitze.

Unternehmer und Hasardeure

An einer letzten Generalversammlung vom 16. März 1919 konnte endlich die lang ersehnte Mitteilung gemacht werden, dass es noch 190 Franken auf den Anteilschein treffe, das heisst ca. drei Viertel des ursprünglichen Wertes. Zum Abschneiden von Zinscoupon hat niemand eine Schere gebraucht.

Dankespflicht gebietet, auch noch der Flieger zu gedenken, welche sich auf unserem Flugfelde abmühten. Wenige waren Flieger und Mechaniker zugleich, alle aber studierten neue Systeme. Jeder glaubte, den Stein der Weisen gefunden zu haben. Da war z. B. einer, der in China in kurzer Zeit 80 000 Franken als Unternehmer von Erdarbeiten bei einem Eisenbahnbau verdient hatte. Diesen ergriff auch das Erfinderfieber. Er gab sein glänzendes Geschäft auf, kam nach Dübendorf, kaufte sich einen Flugapparat, hielt sich einen Mechaniker, mit dem er seine neuen Patente ausprobierte. Ein Windstoss – der Apparat liegt zerschmettert am Boden. Über drei Monate lange, kostspielige Probeleien hatten sein Vermögen dahingerafft. Traurig nahm er von mir Abschied, um in China von Neuem anzufangen.

Noch ein Fall von einer zu Tränen rührenden Traurigkeit. Ich stand an einem Ferientag draussen und sah zu, wie Bucher, der frühere Drogist von Beruf, mit seinem kleinen Flugzeug, System Grade, wunderbare Schaukelflüge ausführte, um den schweizerischen Dauerpreis von einer Stunde zu erlangen. Nach 48 Minuten war Schluss, und wie ich weglief, legte mir ein älterer, schlicht gekleideter Mann die Hand auf die Achsel mit den Worten: «Sie sind offenbar gut vertraut mit den Verhältnissen hier auf dem Flugfeld. Wären Sie vielleicht so freundlich, mir ein bisschen Auskunft zu geben?» An einem stillen Plätzchen, ohne Augen- und Ohrenzeugen, in einer Gartenwirtschaft erzählte er mir von seinem Sohne. Dieser habe in Brig als braver Postbeamter seine 6 000 Franken zusammengespart, seine Stelle aber aufgegeben, um mit einem Mechaniker H. ein neues System von Flügeln für Flugmaschinen zu erfinden, das, wenn es ausprobiert sei, ihn bald zum reichen Manne machen werde. Die 6 000 Franken seien allerdings bereits aufgebraucht, und er verlange von ihm weitere 5 000 Franken zur Vollendung der Arbeit. Aber es seien eben noch 5 Kinder da, und nun möchte er wissen, ob voraussichtlich einmal etwas herausschaue dabei. Ich prophezeite ihm, dass alles verloren sei und machte ihm weiter klar, dass in Paris mit dem Gelde eines hundertfachen Millionärs ein Ingenieurstab von ca. 50 Mann mit einem Aufwand von ungezählten Millionen schon seit Jahren arbeite. Ob er nun glaube, dass ein Einziger, ohne höhere Fachbildung, mehr herausbringe? Damit war der Vater gründlich belehrt. Mit meiner Erlaubnis schickte er mir seinen Sohn ins Haus. Wirklich erschienen bald nachher gleich zwei junge Herren, von welchen sich einer als «Konstrukteur» vorstellte und mir sofort den Prozess androhte wegen Verleumdung und Interessenschädigung. Ich wies dem Blagueur die Türe und bat den andern, sich zu setzen. Noch heute tut es mir in der Seele weh, wenn ich mir den unter hellen Tränen zusammenbrechenden Mann vorstelle in seinem Seelenkampf und Zweifel, wer von uns recht habe, ich oder sein «Freund». Denn ich zerstörte ihm seinen ganzen Lebenstraum von Glück und Reichtum, den ihm dieser vorgemalt. Ich könnte noch ein halbes Dutzend solcher Flieger- und Erfinderschicksale erzählen. Noch viel grausigere als diese spielten sich ab, wenn sie mit dem Tode der Unglücklichen endigten. Voll Abscheu mied ich schliesslich jeden Verkehr mit den immer wieder aufs neue auftauchenden, unbelehrbaren Opfern und betrat das Flugfeld jahrelang nicht mehr. Auf dem Denkmal draussen stehen nur die Namen der Militärflieger.

Wohl haben auch diese die Ehre verdient, aber ihre Vorgänger, wie Blanc, Schmid, Rech, noch vielmehr.

Die Militäraviatik brachte zuerst ganz andere Typen von Fliegern auf den Plan. Sie erhielten schönen Sold, riskierten nichts als das Leben, wurden rasch befördert, flogen einige Mal auf per Tag, wenn es gut ging, und hatten viel freie Zeit, in der man sich auch andern Dingen widmen konnte. Diese Flieger mit den neuen, prächtigen Uniformen standen – Ausnahmen vorbehalten – in hoher Gunst beim schönen Geschlecht hier und überall, sodass selbst der alte Herr Pfarrer auf der Kanzel warnte vor dem luftigen Volk,

Die immer stärkeren Motoren trotzten allmählich jedem Sturm, sodass das Fliegen sicherer wurde als das Autofahren, und nun stellten sich auch wieder ernsthaftere Leute ein. Das Avancieren ging langsamer, die Anforderungen an ihre Ausbildung wuchsen, zum Flieger verlangte man den Offiziersgrad. Der Zudrang wurde gross, die Auswahl schwer, und heute finden nur noch die Besten Gnade, sodass die Schweiz über ein Fliegerkorps verfügt, das beim letzten internationalen Wettbewerb sich glänzend bewährte, und auf welches wir stolz sein dürfen.

Das Flugfeld und die Entwicklung von Dübendorf und Wangen

Mit Ausnahme von einigen nervösen Nachbarn beim Flugfelde, welche die Motormusik nicht vertragen, gibt es wohl heute niemanden mehr, der wünschen möchte, dass es draussen wieder still werde. Dübendorf verdankt dem Flugfeld seine Gegenwart und vielversprechende Zukunft. Letztes Jahr wurden allein 30 Häuser gebaut, und noch lange ist die Wohnungsnot nicht vorbei. Ich bin überzeugt, dass ohne Flugfeld wir auch keine Autostrasse hätten. Bald wird auch die Kaserne in unsere Nähe verlegt werden. Die Artillerie muss heute auf viel weitere Distanzen schiessen, auf verborgene Ziele, und die strategische Zusammenarbeit der verschiedenen Waffengattungen wird es notwendig machen, gemeinsam mit den Fliegern Übungen zu veranstalten, welche anderswo unmöglich sind. Schon redet man auch von der Vergrösserung des Stationsgebäudes. Dieses wird wohl gebaut mit der in Aussicht stehenden Elektrifizierung unserer Bahnlinie. Dann kommen die kurzen, rasch aufeinanderfolgenden Tramzüge, und die verbesserten Bahnverbindungen bringen wieder neuen Ansporn zur Entwicklung. Noch mehr wird hiezu beitragen die stets wachsende Bedeutung des Flugfeldes als internationale Flugstation mitten in Europa.

Aber nicht alles ist Gold, was glänzt. Vorbei ist dann die gute, alte Zeit für die angrenzenden Dörfer des Flugfeldes, auch für Wangen. Das stille, beschauliche Dasein eines Bauerndorfes mit der alt ansässigen Bevölkerung macht dem Leben einer lärmenden Vorstadt Platz. Die nächste Generation wird auch schwer mit Steuern belastet sein, wie es bei rasch emporblühenden Gemeinwesen immer ist. Darum heisst es eben, nicht alles auf die Zukunft abladen und verschieben, sondern alle sollen ihr redlich Teil beitragen an die Lasten, welche eine gesunde Entwicklung unseres Gemeinwesens mit sich bringt. Diejenigen, welche sich freuen am wachsenden Wohlstand, haben die Pflicht, einen Teil von ihrem Segen in Form von höheren Steuern zu opfern.

Der Mann aber, welcher den Stein ins Rollen gebracht, welcher den ersten Wurf gewagt, heisst Reynold Jaboulin. Er ist 1874 in Arc les Gray, Hte. Saône, geboren, wo sein Vater als hoher Beamter der Ostbahn ein bleibendes Andenken hinterliess. Wir in Dübendorf lernten ihn kennen und schätzen als einen Mann von eiserner Energie und nie erlahmender Arbeitskraft, gepaart von echt französischer Liebenswürdigkeit. Während er hier an Weihnachten 1911 auf Besuch weilte, starb seine Frau an einem Schlaganfall. Sie hat Freud und Leid verständnisvoll mit ihm getragen, und Jaboulin selbst nennt sie in einem Brief Mitarbeiterin, die ihn stets getröstet in schweren Stunden, welche er hier bei der Gründung und Erhaltung unseres Flugfeldes erlebte. 1914 - 1918 diente er seinem Vaterlande in hohen Vertrauensstellungen. Kurz nachher etablierte er sich als geachteter Industrieller in Paris, wo er bestrebt ist, die im Kriege verlorene Zeit wieder einzuholen.

* * * * *

1909

Das Gordon-Bennett-Wettfliegen in Schlieren fördert das Verständnis der Bevölkerung für die «Luftschifferei». Der Franzose Jaboulin sucht – in eigenem oder fremdem Auftrag ist unklar – nach einem geeigneten Flugfeld für Flugmaschinen. Er findet es zwischen Dübendorf und Wangen. Erste Grundbesitzer-Versammlung mit der Oberried-Genossenschaft Dübendorf am 27. November im «Sternen» Wangen.

1910

20. Oktober: Das erste Flugzeug startet in Dübendorf. Es ist dies der Blériot-Eindecker von Georges Legagneux. Die improvisierte Flugwoche im Oktober begeistert 100'000 Zuschauer.
22. Oktober: Legagneux überfliegt als erster die Stadt Zürich. Der Flieger André führt erstmals in Dübendorf Passagierflüge durch. Der allererste Passagier ist NZZ-Redaktor Willi Bierbaum.

1913

1. März: Mme Richet ist die erste Frau, die in Dübendorf ein Flugzeug pilotiert.

5. Mai: Erstes Todesopfer in Dübendorf: Flugpionier Ernst Rech.

1914

Dübendorf wird eidgenössischer Flugplatz. Die ersten Militärflieger treffen am 8. Dezember in Dübendorf ein.

Oben: Meilensteine. Unten Bilder vom Flugfest Oktober 1910



André auf Farman



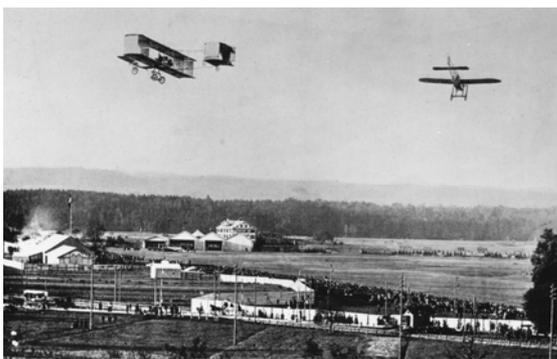
Bianchi auf Voisin



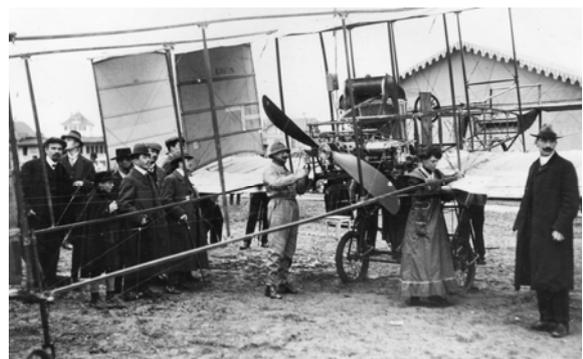
Legagneux nach der Umfliegung der Kirche Uster



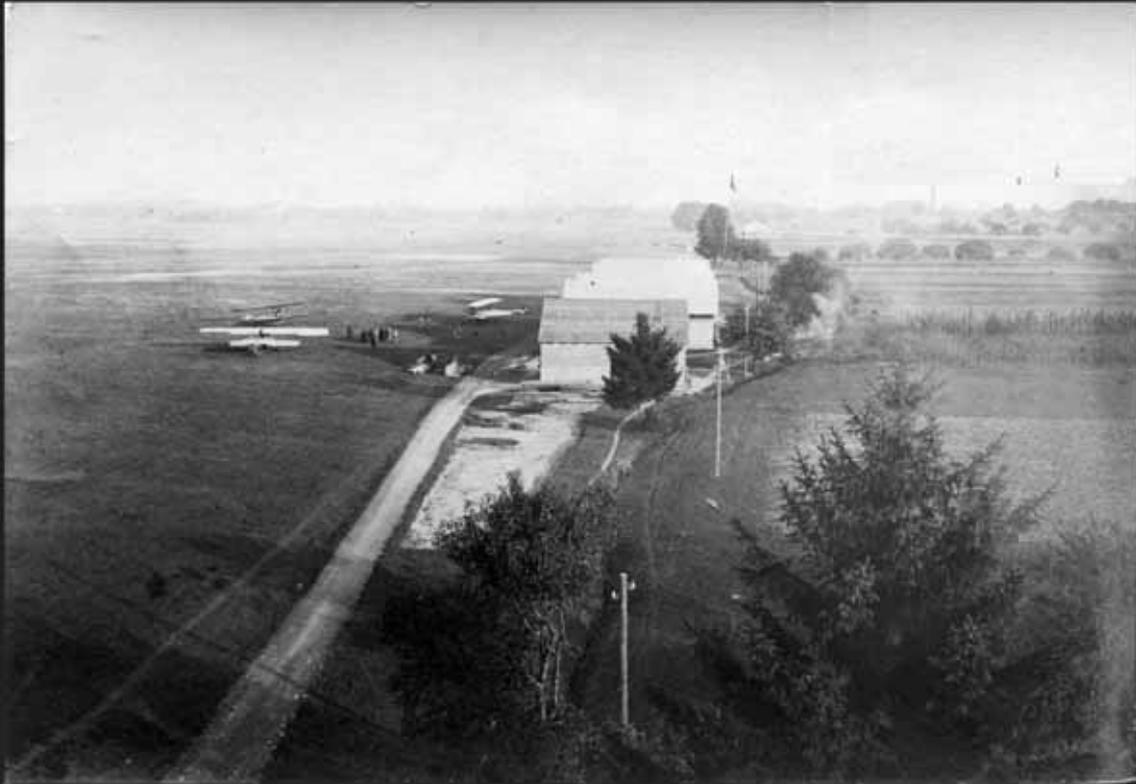
Legagneux mit Blériot



Bianchi und Legagneux im Einsatz



Das Ehepaar Bogner an der Arbeit



Am 8. Dezember 1914 begann die Fliegerabteilung, ihre Flugzeuge vom Exerzierfeld Bern-Beundenfeld nach Dübendorf zu überfliegen. Audemars, Cuendet und Grandjean landeten als erste. Fünf Tage später folgten die übrigen Teile der Fliegertruppe mit Bahn, Auto und Flugzeug nach. Hauptmann Real, der seit über drei Jahren nicht mehr geflogen war, setzte sich ans Steuer eines Schneider-Apparates und an die Spitze des Geschwaders. Dübendorf wurde von nun an das bedeutendste Zentrum der Militäraviatik.

Oben: So präsentierte sich der Flugplatz der Fliegerabteilung (1915). Im Hintergrund das Schöörli und die Gfener Hügel.

Unten: Flugplatz von Wangen aus gesehen im Jahre 1918. In der Bildmitte die neue Halle und das Restaurant «Flugfeld».



Chronologie der Ereignisse um die Entstehung des Flugplatzes Dübendorf¹

Walter Eckinger hat aus Protokollen und Akten des Initiativkomitees der am 1. März 1911 gegründeten Terraingenossenschaft Flugfeld, der Oberriedgenossenschaft Dübendorf, der Schweizerischen Flugplatzgesellschaft Zürich (SFG), der Genossenschaft Aerodrom Dübendorf sowie der Terraingenossenschaft Dübendorf (TGD) eine umfassende Chronik zusammengestellt, die nachfolgend in gekürzter Form wiedergegeben ist.

1909

1. Mai 1909

Gründung des Ostschweizerischen Vereins für Luftschiffahrt OVL mit Dr. Max Schneeli als Präsident.

1. - 3. Oktober 1909

Gordon Bennett-Ballonfliegen in Schlieren mit 200 000 Zuschauern. Reynold Jaboulin stellt in einem Zelt einen Flugzeugentwurf vor.

November 1909

Reynold Jaboulin erkundet in Begleitung von Gustav Iseli die Umgebung von Zürich nach einem geeigneten Standort für ein Flugfeld.

27. November 1909

Erste orientierende Versammlung der Grundbesitzer von Wangen im Gasthof zum «Sternen». Referent: Reynold Jaboulin, Übersetzer: Gustav Iseli aus Bern. Anschliessend fast täglich Sitzungen unter dem Präsidium von Arnold Weber.

9. Dezember 1909

Versammlung der Grundbesitzer von Dübendorf im Gasthof zum «Hecht» unter dem Vorsitz von Gemeinderatsschreiber A. Küderli. Konstituierung einer Kommission mit Gemeinderat Alfred Bantli als Präsident und folgenden Mitgliedern: Uhrmacher Stettbacher, Heinrich Germann, alt Präsident Gossweiler und Gemeinderat Hermann Staub, Gockhausen.

14. Dezember 1909

Gemeinsame, fünf Stunden dauernde Sitzung der beiden Kommissionen im «Sternen» Wangen zwecks Beratung der Statutenvorlage.

19. Dezember 1909

Gleichzeitige Tagung der Kommissionen von Dübendorf und Wangen, Erstere unter dem Vorsitz von Zivilpräsident Pfister.

Bestätigung der bereits gewählten Kommission und Konstituierung als Flurgenossenschaft. Statuten- und Vertragsberatung unter Mitwirkung von Reynold Jaboulin und dessen Dolmetscher Iseli. Dübendorf, das 97 Hektaren Land abzutreten hat, beschliesst selbstständiges Vorgehen, jedoch unter beständiger Fühlungnahme mit Wangen, das über 57½ Hektaren verfügt.

21. Dezember 1909

Konstituierende Kommissionssitzung im Restaurant «Neuhof» in Dübendorf. Wahl von H. Stettbacher, Uhrmacher, als Vizepräsident und zugleich Kassier und von Heinrich Gossweiler-Bantli als Aktuar.

22. Dezember 1909

Erste Fühlungnahme mit Vertretern der Stadt Zürich. Sitzung der Kommission aus Dübendorf im Hotel «Limmathof», dem Wohnsitz Jaboulin's, wo mit dem Besitzer Neidhardt, der zugleich Präsident des Verkehrs- und Hoteliersvereins ist, im Beisein Jaboulin's und Iselis die ersten finanziellen Erhebungen gemacht werden.

27. Dezember 1909

Die Kommission der Flurgenossenschaft Dübendorf besichtigt erstmals das zu Flugzwecken abzutretende Ried, das sowieso nur einen spärlichen Ertrag liefert und das in erster Linie noch entwässert werden sollte, um bessern klimatischen Verhältnissen die Wege zu ebnen.

¹ Nach Schweizer Flugchronik, Walter Eckinger, Dübendorf 1940

Abends gemeinsame Tagung der zwei Kommissionen von Dübendorf und Wangen und Genehmigung einer Resolution. Schlusshoch auf den ersten «Zürcher Bahnhof der Luftschiffahrt».

29. Dezember 1909

Die Grundbesitzer vom Gfenn erscheinen ebenfalls zur Landtaxierung.

1910

Januar 1910

Übereinkommen für den Landankauf, abgeschlossen für drei Monate. Es enthält die Bedingung, dass die Grundstücke für die Dauer von 3, 6 oder 9 Jahren von Reynold Jaboulin gepachtet werden können. Zu diesem Zwecke werden sie ihrem Wert und Ertrag entsprechend in 5 Kategorien eingeteilt.

12. Januar 1910

Beendigung der Landtaxierung im Oberried-Dübendorf. Aktuar Gossweiler wird beauftragt, sämtliche Grundbesitzer zu besuchen, um sie zur unterschriftlichen Abtretung des Landes zu bewegen.

24. Februar 1910

Gemeinsame Tagung der beiden Kommissionen von Dübendorf und Wangen mit dem Zürcher Initiativkomitee im «Neuhof» Dübendorf. Dr. Max Schneeli wird beauftragt, den Pachtvertrag in gesetzmässige Form zu kleiden.

25. Februar 1910

Tagung der Kommissionen im «Rebstock» in Wangen. Übermittlung des Beschlusses per Express an Dr. Schneeli.

3. März 1910

Versammlung des Initiativkomitees einer zu bildenden Terraingenossenschaft im Restaurant «Kreuz». Begrüssung durch Kantonsrat Greuter, der zum Präsidenten des Bureaus gewählt wird. Vizepräsident wird Dr. E. Meyer und Aktuar Arnold Bantli-Weber. Es wird beschlossen, sämtliche Oberriedgrundbesitzer und weitere Interessenten einzeln zu besuchen und zur Übernahme von Anteilscheinen, sei es in bar oder gegen Landabtretung, zu bewegen. Zu diesem Zwecke wird die Gemeinde in 5 Kreise eingeteilt und die Subkommission wie folgt bestellt:

1. Kreis: Präsident Gossweiler und Germann, Gfenn.

2. Kreis: Gemeinderäte Weber und Staub, Gockhausen.

3. Kreis: Küderli-Schmid und Bonaldi jun.

4. Kreis: Dr. Meyer und A. Bonomo.

5. Kreis: Kantonsrat Greuter, Hptm. Stutz, G. Schnetzer, Dr. Corti, A. Bär, Hotz jun., Arnold Bantli.

10. März 1910

Der Präsident der Flurkommission gibt seiner Enttäuschung Ausdruck über den schlechten Erfolg der Subskription, speziell bei der Landwirtschaft. Statt der erwarteten 150 000 Franken sind erst 86 000 Franken gegen Landabtretung gezeichnet worden, in bar dagegen 80 000 Franken. Es wird bekannt gegeben, dass sich auch die Gemeinden Wallisellen, Schlieren, Glattbrugg und Wetzikon in möglichst loyalen Landpreisforderungen um den Flug- und Sportplatz bemühen.

14. März 1910

Ausserordentliche Grundbesitzerversammlung im «Sternen» Wangen, die den vorliegenden Pachtvertrag nach erregter Diskussion fast einstimmig gutheisst. Reynold Jaboulin lässt durch seinen Dolmetscher Iseli den Herren Arnold Weber, Reinhold Pfaffhauser und Heinrich Weber seinen Dank für ihre tatkräftige Mitwirkung aussprechen.

Vertrag der Schweizerischen Flugplatzgesellschaft mit dem Flieger Louis Paulham für ein Flugmeeting. Honorar: 25 000 Franken.

April 1910

Druckschrift mit Aufruf zur Schaffung eines schweizerischen Flugfeldes bei Zürich mit Zeichnungsschein der Schweizerischen Flugplatzgesellschaft. Das Flugfeld soll eine Seitenlänge von 1200 m und sechs Hangars umfassen.

3. Mai 1910

Aufruf an die Handwerker und Gewerbetreibenden von Dübendorf und Wangen: «Verpasst den 10. Mai nicht, an welchem die Subskription geschlossen wird; setzt durch Zeichnungen von Aktien Eurer Gemeinde einen Denkstein, welcher unsern Nachkommen den Beweis leisten wird, dass ihre Vorfahren ihr Scherflein freudig beigetragen haben zur Durchführung eines grossartigen Unternehmens.»

3. Juni 1909

Jaboulin montiert in der Seilerei Jucker den ersten in Dübendorf gebauten Aeroplan.

12. Juli

Erste Generalversammlung der Schweizerischen Flugplatzgesellschaft (SFG) im Hotel «Gotthard» in Zürich. In der Mehrheit von Dübendorfern besucht, die auf eine Genossenschaft tendieren, um nicht an das ganze Kapital gebunden zu sein.

28. Juli 1910

Konstituierende Versammlung der Schweizerischen Flugplatzgesellschaft mit einem Genossenschaftskapital von 100 000 Franken.

1. August 1910

Beginn der Arbeiten auf dem Flugplatz Dübendorf. Aufforderung an die Grundbesitzer, die Streue zu mähen und im markierten Bereich die Bäume zu fällen.

Ende August 1910

Dübendorf merkt je länger je mehr, dass es auf den Ostschweizer Verein für Luftschiffahrt angewiesen ist; einzelne Vertreter des OVL scheinen jedoch eher das Flugplatzprojekt Dietikon zu bevorzugen.

14. September 1910

Bezahlung einer Entschädigung von 5 000 Franken an Louis Paulham, weil das Flugfeld Dübendorf für ein Meeting nicht bereit ist.

Mitte September 1910

Verzweifelte Stimmung in Dübendorf und Wangen; Letzteres will sich ganz zurückziehen. Zum Fliegen wird es diesen Herbst wohl kaum mehr kommen, berichtet sogar die NZZ. Die Arbeiten im Ried lassen zu wünschen übrig; die Gräben füllen sich ganz mit Wasser.

28. September 1910

Die Generalversammlung der Flugplatzgesellschaft beschliesst mit 61 gegen 44 Stimmen, auf den Pachtvertrag mit den Eigentümern des Riedes nicht einzutreten, sondern eine Verschiebung auf den 1. April 1911 zu beantragen.

29. September 1910

Als Antwort darauf beschliesst die Genossenschaft der Grundbesitzer von Dübendorf, mit einer neuen Finanzgruppe einen Vertrag einzugehen. Ein Grossteil des Kapitals sei bereits gezeichnet, sodass die Arbeiten auf dem Flugplatz sofort weitergeführt werden können.

Die Herren Gustav Schnetzer und Reynold Jaboulin offerieren, den von der Flugplatzgenossenschaft mit 61 gegen 44 Stimmen verworfenen Vertrag in globo zu akzeptieren und die Pachtzeit von 9 auf 5 Jahre zu reduzieren. Sie bieten ferner eine bei der Bank in Winterthur (Filiale Zürich) deponierte: Garantiesumme von 15 000 Franken für die Dauer eines Pachtjahres. Damit die Errichtung des Flugplatzes gesichert ist, stellt Schnetzer den Grundbesitzern von Dübendorf 100 000 Franken telegrafisch zur Verfügung. Dadurch ist der Grundstein für das zukünftige Flugfeld gelegt.

29. September 1910

A. Fischer, Bäckermeister in Dübendorf, erklärt, dass an der Interessentenversammlung in Zürich ein Teil der Dübendorfer Flugfeldgenossenschafter offeriert habe, alles Gezeichnete zu opfern und dass sie dies auch zugunsten der neuen Unternehmung zu tun bereit seien.

Fritz Fenner in Dübendorf bietet per Rad alle Grundbesitzer zu einer Generalversammlung im «Adler» auf, die einstimmig den in Zürich abgelehnten Vertrag gutheisst.

Die Rechte und Pflichten des Vertrages zwischen den Oberriedgenossenschaften einerseits und Gustav Schnetzer und Reynold Jaboulin andererseits sind wie folgt zediert worden:

1. von Jaboulin an Schnetzer;
2. von Schnetzer an die Schweiz. Flugplatzgesellschaft;
3. und von dieser an die Terraingenossenschaft.

30. September 1910

Sekundarlehrer Spörri gelingt es, im Auftrage; Jaboulin's einflussreiche Leute in Dübendorf davon zu überzeugen, dass man in 3 Wochen ein grosses Flugmeeting abhalten könne.

1. Oktober 1910

Die neu gegründete Gesellschaft nennt sich «Aerodrom Zürich-Dübendorf». Beginn einer fieberhaften Tätigkeit im Bureau der Seilerei auf dem im Werden begriffenen Flugplatz Dübendorf.

3. Oktober 1910

Mit Unterstützung von Hauptmann Stutz kann Schnetzer aus prominenten Bürgern aus Dübendorf ein Organisationskomitee bilden, welches zur Abhaltung der Flugwoche sich ehrenamtlich zur Verfügung stellt.

Übereinkunft und Festlegung der Entschädigung an Heinrich und Melchior Stettbacher durch die Flugplatzgesellschaft für die Entfernung ihrer Bäume auf dem Flugfeld.

10. Oktober 1910

Abschluss des Kaufvertrages zwischen Jacob Rathgeb in Wangen als Verkäufer und Gustav Schnetzer, wohnhaft in Lausanne, als Käufer des Landstückes im Grindel, Gemeindebann Dübendorf, zum Preise von 8 Rappen pro Quadratfuss.

22. bis 25 Oktober 1910

Erstes Flugfest in Dübendorf (siehe Kasten).

8. Dezember 1910

Die ausserordentliche Versammlung der Oberriedbesitzer verwirft das Gesuch der SFG betreffend Verlängerung der Pachtzeit von 3 auf 4 oder mehr Jahre mit 34 gegen 27 Stimmen.

1911

20. Januar 1911

Schreiben der Oberriedkommission an den Aufsichtsrat der Schweizerischen Flugplatzgesellschaft in Zürich, des Inhalts, dass die Offerte betreffend Pachtzins und -dauer nicht akzeptiert werden könne.

21. Januar 1911

Überreichung der Vorschläge zur Lösung der Pachtfrage. Der Vorstand kann sich nicht entschliessen, irgendein Inventarstück an einen Dritten abzugeben. Mitteilung, dass Herr Gustav Schnetzer 10 000 Franken in Anteilscheinen übermacht werden.

23. Januar 1911

Aufgrund eines Beschlusses der Bürgergemeinde Dietikon vom 22. Januar verlangt Gustav Schnetzer eine ausserordentliche Kommissionssitzung, an welcher die Mitglieder Bantli, Gossweiler und Stettbacher, ferner Dr. Meyer, Verwalter Greuter, Hauptmann Stutz und Gustav Schnetzer teilnehmen. Nach reger Diskussion wird die Einberufung einer ausserordentlichen Grundbesitzerversammlung beschlossen.

25. Januar 1911

Mitteilung der Oberriedgenossenschaft Dübendorf an die SFG, dass die Übereinkunftsvorschläge im Interesse der Aviatik mit einigen Zusätzen angenommen werden.

26. Januar 1911

Der Vorstand der Oberriedgenossenschaft stellt an Gustav Schnetzer das Ersuchen, eine Akontozahlung von 8 000 Fr. an den Pachtzins zu leisten und verspricht ihm dafür, die Verlängerung der Pachtzeit auf 6 Jahre auszudehnen.

27. Januar 1911

Aus dem letzten Aufruf an die Oberriedbesitzer: «Die Zukunft Dübendorfs liegt in Euren Händen; von Euch hängt es ab, ob Dübendorf endgültig ostschweizerischer Flugplatz wird oder nicht. Akzeptiert daher die Offerte der Schweizerischen Flugplatzgesellschaft. Jede Stimme ist Goldes wert. Eure Kinder und Kindeskinde werden Euch noch einmal Dank wissen dafür, wenn Ihr jetzt ein Opfer bringt und dafür unsere Gemeinde einer grossen Zukunft entgegenführt.»

22. - 25. Oktober 1910

Erstes Flugfest in Dübendorf.

12. Oktober 1910

Die Gemeinde Dübendorf stiftet einen Preis von 1 000 Franken für den besten Flieger. Die Eintrittspreise für das Meeting sind auf 1, 5 und 10 Franken angesetzt.

15. Oktober 1910

Direktor Wild vom Kreis III der SBB Zürich sieht die Bedeutung der Flugwoche voraus und erstellt in grosszügiger Weise ein zweites Geleise im Bahnhof Dübendorf sowie eine Passerelle für die Fussgänger nach dem Flugplatz.

18. Oktober 1910

Bekanntgabe des Programms für das Flugfest in Dübendorf. Es fliegen je nachmittags von 2 bis 5 Uhr:

1. Legagneux auf Bleriot-Eindecker.
2. Bianchi auf Voisin-Zweidecker.
3. André auf Farman-Zweidecker.
4. Chailley auf Voisin-Zweidecker.

Donnerstag, 20. Oktober 1910

Um 10 Uhr morgens startet zum ersten Mal ein Flugzeug in Dübendorf: Legagneux auf Bleriot-Eindecker.

Freitag, 21. Oktober 1910

Eintreffen eines Telegramms aus Zürich, dass nicht geflogen werden dürfe, weil das Meeting nicht rechtzeitig angemeldet worden sei. Da bereits 40 000 bis 50 000 Personen anwesend sind, beschliesst das Komitee im Beisein von Redakteur Bierbaum von der NZZ, das Flugfest trotzdem abzuhalten.

Samstag, 22. Oktober 1910

Offizielles Bankett der Behörden, Presse und Aviatiker am Samstagnachmittag um 1 Uhr. Liedervorträge des Männerchors «Eintracht». Festaufzug: «Gruss an die Schweiz».

Sonntag, 23. Oktober 1910

Erster Flugsonntag bei schönem Herbstwetter, jedoch schwacher Betrieb, da nur Legagneux und André fliegen können; Letzterer sogar erst abends. Als Vertreter der Behörden sind anwesend: vom Generalstab Bern Oberst Chavannes und Major Hilfiker, der gesamte Regierungsrat des Kantons Zürich, verschiedene Nationalräte sowie die Gemeinderäte von Dübendorf.

Legagneux macht den 1. Überlandflug in der Ostschweiz: Dübendorf – Uster - Dübendorf.

Montag, 24. Oktober 1910

André unternimmt am Vormittag einen Passagierflug mit Generalstabsmajor Hilfiker, nachmittags einen solchen mit Redaktor Bierbaum von der NZZ und abends einen dritten Flug mit einem Velohändler aus Zürich, wobei der Apparat zertrümmert wird.

Dienstag, 25. Oktober 1910

Letzter Flugtag, bestritten durch Bianchi, Chailley und Legagneux; es ist das erste Mal, dass in Dübendorf gleichzeitig drei Flieger in der Luft sind.

Mittwoch, 26. Oktober 1910

Bianchi fliegt einige Runden in 10 m Höhe; Chailley bleibt 32 Minuten in der Luft.

Sonntag, 30. Oktober 1910

2. Flugsonntag. Bei zweifelhaftem Wetter wenig Publikum. Chailley fliegt abends einige Runden.

29. Januar 1911

Einstimmiger Beschluss der von 95 Mann besuchten Grundbesitzerversammlung auf Verlängerung des Pachtvertrages von 3 auf 6 Jahre. Die Grundbesitzer erhalten im 4. Jahr der Pachtzeit 10 Prozent, im 5. Jahr 20 Prozent und im 6. Jahr 30 Prozent Zuschlag zum jetzigen Pachtzins. Damit ist die Offerte von Gustav Schnetzer in ihrem ganzen Umfange angenommen.

30. Januar 1911

Schreiben der Oberriedgenossenschaft Dübendorf an den Präsidenten der SFG, Hotelier Neidhardt in Zürich, unterzeichnet von Gustav Schnetzer: «Somit stehen vonseiten der Dübendorfer Grundbesitzer einer Fusion des Herrn Gustav Schnetzer mit der Schweizerischen Flugplatzgesellschaft Zürich keine Hindernisse mehr im Wege.»

Ende Januar 1911

Jaboulin ist bei den Zürcher Herren etwas in Misskredit geraten; er verlangt von ihnen eine Loslösungssumme von 30 000 Franken. Die Hälfte davon ist ihm bereits offeriert worden.

1. März 1911

Gemeindepräsident Stutz, unterstützt von den Herren alt Kantonsrat Greuter, alt Präsident Gossweiler, Dr. Meyer und Dr. Corti, ist für die Schaffung einer Terraingenossenschaft und ermuntert die Riedbesitzer, für den Betrag ihres Landes Anteilscheine à 250 Franken zu zeichnen. Der an der Versammlung anwesende Hauptmann Messner versichert, dass alles getan werde vonseiten des Aeroclubs, um das immer noch zur Diskussion stehende Limmattalflugfeld zu bekämpfen. Mit 175 gegen 1 Stimme wird darauf die Gründung der Terraingenossenschaft Dübendorf beschlossen.

29. März 1911

Erste Generalversammlung der Terraingenossenschaft Dübendorf (TGD) im Gasthof zum «Adler». Konstituierung mit einem vorläufigen Aktienkapital von rund 200 000 Franken. Anwesend sind 160 Zeichner von Anteilscheinen. In den Vorstand werden gewählt als Präsident Hptm. Stutz, als Mitglieder: Heinrich Gossweiler, A. Baer, Jean Greuter und H. Hotz. Alt Präsident Gossweiler erstattet Bericht über die Stellungnahme des Vorstandes der Oberriedgenossenschaft zu der neu zu gründenden Terraingenossenschaft.

1. April 1911

Begehung des Flugfeldes durch den Vorstand der TGD. Er konstatiert, dass vor allem die Korrektur und Tieferlegung des Krebschüsselibaches notwendig ist.

26. April 1911

Generalversammlung von 150 Genossenschaftlern. Wahl von Geometer Gossweiler in den Vorstand.

28. April 1911

Versammlung der Schweizerischen Flugplatzgesellschaft in Zürich. Genehmigung des Pachtvertrages zwischen dieser und der TGD. Erst durch diesen Beschluss wird Dübendorf offizieller Flugplatz.

An der anschliessenden Sitzung im Restaurant «Rosenbaum» teilt Präsident Stutz mit, dass er am gleichen Nachmittag auf dem Flugplatz mit Hauptmann Messner gesprochen habe, welcher der Meinung sei, dass es genüge, das Terrain für Schaufliegen auf ein Jahr so gut als möglich zu verebnen. Durchberatung und Genehmigung des Pachtvertrages mit der SFG sowie Bewilligung eines Kredites von 200 000 Franken zwecks Melioration des Landes.

6. Mai 1911

Mitteilung an die SFG betreffend Vertragsentwurf, enthaltend die äussersten Bedingungen und zugleich das letzte Entgegenkommen darstellend.

8. Mai 1911

In der Vorstandssitzung, die bei Bäckermeister J. Meier – dem nachmaligen Schwiegervater Walter Mittelholzers – stattfindet, referiert Geometer Gossweiler in ausführlicher Weise über den bis Ende Mai aufliegenden Verleger.

12. Mai 1911

Präsident Stutz teilt in einer Vorstandssitzung mit, dass Victor de Beauclair als Delegierter der SFG in den Vorstand der TGD gewählt worden sei.

23. Mai 1911

Vorstandssitzung im Restaurant «Neuhof», an welcher neben dem Gesamtvorstand mit V. de Beauclair erstmals der von der SFG gewählte Flugplatzdirektor Sorg teilnimmt. Besprechung von Planänderungen. An Bonaldi und Bless wird der Auftrag erteilt, mit den Drainagen an der Nord- und Westfront sofort zu beginnen; auch der Aushub des Krebschüsseilibaches soll baldmöglichst in Angriff genommen werden.

3. Juni 1911

Sitzung im «Neuhof», wo die Einsprachen von 9 Mitgliedern gegen den Verleger behandelt werden. Es wird beschlossen, auf keine einzutreten, da die rechtlichen Grundlagen fehlen.

7. Juni 1911

Der SFG ist Mitteilung zu machen, dass sie sich bis 1. September 1911 zu finanzieren habe, da die Arbeiten auf dem Flugplatz sehr rasch vorwärtsschreiten. Ferner ist die SFG an die allgemeinen Bauvorschriften zu erinnern, wonach während der Arbeitszeit nicht geflogen werden darf, wie dies in letzter Zeit wiederholt vorgekommen sei.

30. Juni 1911

Neuer schwungvoller Aufruf der SFG zur Zeichnung von Anteilscheinen. Benötigt wird noch ein Kapital von 150 000 Franken zum Betrieb des Flugfeldes.

10. Juli 1911

Vom Vorstand der Oberriedgenossenschaft wird u. a. das Gesuch von Jean Trüb behandelt und gutgeheissen, das Grundstück Nr. 39 der Schatzungskontrolle (innerer Teil) zur Hälfte mit 2 und zur Hälfte mit 1 Rp. zu entschädigen. Im Fernern wird mitgeteilt, dass der zu zahlende Pachtzins 12 317.44 Franken beträgt.

17. Juli 1911

Der Vorstand der TGD kontrolliert den Stand der Arbeiten auf dem Flugfeld; die Ausarbeitung der Pläne wird als zweckmässig befunden.

28. Juli 1911

Inserat in der Lokalpresse: «Dübendorf, Bauprojekt. Schweiz. Flugplatzgesellschaft Zürich; fünf neue Schuppen auf dem Flugfeld Dübendorf. Die Pläne liegen auf der Gemeinderatskanzlei zur Einsicht auf. Einsprachefrist bis 8. August. Der Gemeinderat.»

29. Juli 1911

Der Präsident teilt in der heutigen Sitzung mit, dass für die SFG bereits 43 000 Franken gezeichnet seien, ohne den Betrag von Gustav Schnetzer. Die Herren Bundesräte seien dem Unternehmen zugetan; das Gegenteil sei von Major Hilfiker zu sagen.

Langwierige Verhandlungen mit Stephan Olbrich aus Zürich, dem Besitzer der Baumschule beim Flugfeld.

Der Vorstand der Oberriedgenossenschaft wird wiederholt an den Abschluss des Kaufvertrages gemahnt.

14. August 1911

Da die Kantonalbank noch nicht in der Lage ist, ein hypothekarisches Darlehen zu gewähren, sei von ihr gegen Bürgschaft ein solches von 50 000 Franken zu verlangen, um den Verbindlichkeiten nachkommen zu können.

15. August 1911

Da das nötige Kapital dem Kassier der Oberriedgenossenschaft ausgehändigt wurde, steht der Auszahlung des Pachtzinses an die Mitglieder nichts mehr entgegen.

25. August 1911

Gemeinsame Sitzung mit dem Vorstand der Oberriedgenossenschaft, deren Präsident Alfred Bantli in Abwesenheit des Präsidenten der TGD den Vorsitz führt. Beratung des Kaufvertrages.

Ende August 1911

Der Regierungsrat genehmigt das Projekt für die Korrektur der Strasse 1. Klasse Dübendorf–Wangen und bewilligt dafür einen Kredit von 5 200 Franken.

6. September

Der Vorstand der TGD beschliesst, Anteilscheine zu 1 000 und 250 Franken herauszugeben.

30. September 1911

Sitzung des Oberriedvorstandes im «Neuhof», in welcher konstatiert wird, dass die finanziellen Angelegenheiten mit Gustav Schnetzer noch der Erledigung harren. Anschliessend kombinierte Sitzung mit dem Vorstand der Terraingenossenschaft zwecks Regelung des Kaufvertrages zwischen Oberried- und Terraingenossenschaft.

18. Oktober 1911

Die im Restaurant Kreuz in Dübendorf stattfindende ausserordentliche Grundbesitzerversammlung genehmigt nach heftiger Diskussion den Kaufvertrag mit der Terraingenossenschaft. Gemeinderat Alfred Bantli, als Präsident, unterstützt von Spenglermeister Kalt, empfiehlt den Vertrag zur Annahme, während Uhrmacher Stettbacher Nichteintreten beantragt. Von den 63 Anwesenden, die 681 Teilrechte vertreten, stimmen 58 Grundbesitzer (mit 616 Teilrechten) für, 4 Grundbesitzer (mit 65 Teilrechten) dagegen. Es soll das Kreditbegehren an die Kantonalbank gerichtet werden «gegen Sicherstellung durch Abtretung der uns vom Bund und Kanton zugesicherten Subvention». Die Genossenschafter sollen aufgefordert werden, die restlichen 50 Prozent des gezeichneten Kapitals einzuzahlen.

Ende Oktober 1911

Beginn der Abtragung des «Grindel», eines Hügels auf dem Flugplatz an der Wangenerstrasse.

20. November 1911

In einem Schreiben an Direktor Duttweiler wird der grossen Überraschung Ausdruck verliehen, dass anstelle des verlangten Kredites von 50 000 Franken nur ein solcher von 25 000 Franken bewilligt wurde.

28. November 1911

Pachtverträge zur landwirtschaftlichen Bewirtschaftung werden unter Ratifikationsvorbehalt abgeschlossen mit den Pächtern Jean Trüb, Jean Greuter, Hotz, Baer und Vontobel. Der Vertrag mit Schäfer Roggenstein wird nicht akzeptiert.

9. Dezember 1911

Zur heutigen Sitzung sind auch die beiden Rechnungsrevisoren Verwalter J. Greuter und H. Seebach eingeladen, um sie über den Stand der TGD aufzuklären. Präsident Stutz teilt mit, dass die SFG, wenn sie nicht bald Hilfe erhalte, nicht mehr lange existieren könne; die Gesellschaft besitze noch 6 000 Franken in bar und: für 25 000 Franken Anteilscheine der TGD.

12. Dezember 1911

In der ausserordentlichen Generalversammlung orientiert Präsident Stutz die 97 Genossenschafter über die bisher geleisteten Arbeiten. Gegen die Erhöhung des Gesellschaftskapitals der SFG wurde von anonymer Seite mit gefälschten Unterschriften agitiert. Von Bundes- und Kantonsbehörden sei die Gesellschaft abgewiesen worden; die Sache soll nochmals hinter die Nationalräte gesteckt werden. Der Vorsitzende ist überzeugt davon, dass in wenigen Jahren bei voller landwirtschaftlicher Ausnutzung eine Verzinsung des Genossenschaftskapitals der TGD möglich sei. Auch glaubt er, dass das Fliegen nicht eingehen werde und die Militärbehörden schliesslich doch gezwungen seien, diesem Gebiet näherzutreten.

30. Dezember 1911

Präsidialsitzung bei Jean Greuter im Aesch. Als juristischer Beistand der TGD wird Dr. Maag in Zürich gewählt. Die Arbeiten auf dem Flugfeld werden bis auf Weiteres eingestellt: Unter Umständen soll der Pachtzins von der SFG rechtlich einkassiert werden.

1912

13. Februar 1912

Generalversammlung der SFG unter dem Vorsitz von Hotelier Neidhardt im «Gotthard» in Zürich. 420 Stimmen sind durch 36 Personen vertreten, welche die Liquidation der Gesellschaft beschliessen. Gemäss gütlicher Vereinbarung gehen Aktiven und Passiven an die Terraingenossenschaft Dübendorf über.

20. Februar 1912

Direktor Sorg von der Schweiz. Flugplatzgesellschaft in Liquidation überschickt an Hptm. Stutz die Schlüssel von Werkstätten und Hangars.

2. März 1912

Generalversammlung der TGD. 464 vertretene Stimmen beschliessen einmütig die Übernahme des Flugplatzes. Es soll eine aviatische Kommission gewählt werden, welche für die Aufrechterhaltung des Betriebes und für Ordnung zu sorgen hat.

6. April 1912

Mitteilung an das Eidgenössische Militärdepartement, dass Aktiven und Passiven der SFG an die TGD übergegangen sind. Höfliches Ersuchen, den nunmehr fertiggestellten Flugplatz in irgendeiner Form zu unterstützen und ihm einen Besuch abzustatten.

24. Oktober 1912

Hptm. Stutz tritt anlässlich der Generalversammlung der TGD als Präsident zurück.

1913

11. März 1913

Die TGD erhält von der Kantonalbank gegen Solidarbürgschaft der Vorstandsmitglieder einen Kredit von 6 500 Franken.

31. März 1913

Generalversammlung der TGD. Nach Genehmigung der Baurechnungen wird ein Kredit von 2 000 Franken für die Abhaltung eines Fliegens beschlossen; die von Fenner und Eckinger mehr verlangten 3 000 Franken sollen «anderweitig» aufgebracht werden!

Mitte August 1913

Aus einem Artikel im «Sport»: «Recht und Billigkeit verlangen, dass man einen Ort, der als einer der Ersten in der Schweiz der Aviatik die Tore geöffnet und viele Hunderttausende Franken geopfert hat, in erster Linie berücksichtige. Dübendorf darf sich neben jedem europäischen Flugplatz sehen lassen, ja es stellt sogar Johannisthal in den Schatten. Möge der Stern der Hoffnung, der so lange über unserm Aerodrom stand, bald vom eidgenössischen Kreuz abgelöst werden!»

6. November 1913

Mitteilung an den Gemeinderat, dass die Kommission für Militäraviatik nachmittags 2.49 Uhr per Bahn in hier eintreffen werde.

1914

Anfang April 1914

Der Streit der TGD wird dadurch geschlichtet, dass die Genossenschaft das strittige Land zum Einheitspreis von 3 Rp. pro Quadratfuss übernimmt.

1. Mai 1914

Die TGD erhält von der Kantonalbank gegen Bürgschaft einen Kredit von 5 000 Franken.

2. August 1914

Telegrafische Aufforderung an die TGD, den Militärhangar nach Bern zu spedieren.

Anfang Dezember 1914

Die Terraingenossenschaft akzeptiert einstimmig die vom Bund gestellte Offerte betreffend pachtweise Übernahme des Flugfeldes.

3. Dezember 1914

Genehmigung des Kauf- und Pachtvertrages mit dem Bund. Kaufpreis 380 000 Franken. Pachtpreis 11 000 Franken für die ersten zwei Jahre und 12 000 Franken für die folgenden Jahre.

21. Dezember 1914

Einladung an Oberförster Nigst zur Bereinigung und kanzleimässigen Fertigung des Pachtvertrages.



Restaurant Flugfeld