



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, Hasardeure und Schürzenjäger	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 Terrain-Genossenschaft 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, zur Zeit, 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 Streueland. Aber auch nach der Glattkorrektur 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 Oberrietgenossenschaft, 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 Riet 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 «Oberriet-Genossenschaft 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: Neithard 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 Flugplatz-Gesellschaft wird aktiv und scheitert

Auch der Aufsichtsrat der neugegründeten Schweizerischen Flugplatz-Gesellschaft 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 Kressschüsselibaches 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 Flugplatz-Gesellschaft 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 Flugplatz-Gesellschaft 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 Übernehmer 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 Flugplatz-Gesellschaft «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 Flugsport-Gesellschaft 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 Flugplatz-Gesellschaft «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 Fluganlässen. 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 Fluganlässe 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 Rietfeld 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 Flugplatz-Gesellschaft 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 Flug-

platz-Gesellschaft 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 Oberriet-Genossenschaft und der Flugplatz-Gesellschaft 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 unstrittig 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 Flugplatz-Gesellschaft und legt mit dieser seine Interessen zusammen zu einem Verträge, den dann die Flugplatz-Gesellschaft einerseits abschliesst mit einer in Dübendorf neu zu gründenden Terrain-Genossenschaft anderseits.
3. Die Flugplatz-Gesellschaft als Pächterin vom Flugfelde mit dem nördlichen, für landwirtschaftliche Zwecke bestimmten Teil, zahlt der Terrain-Genossenschaft 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 Terrain-Genossenschaft. 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 Terrain-Genossenschaft 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 Terrain-Genossenschaft die kanzleiische Fertigung mit den früheren Landbesitzern bzw. der Oberriet-Genossenschaft, 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 auf-

gebracht 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 Grundbesitzer 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 Flugplatz-Gesellschaft interessieren, höchstens etwa um die Forderung der Terrain-Genossenschaft 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 Flugplatz-Gesellschaft im Vorstände dagegen erhob recht fleissig Einwände und stellte stets neue Anforderungen, die man wohl oder übel zugestehen 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 gesetzesgewandten Herrn Stettbacher, der mit noch zwei andern die Anerkennung der Terrain-Genossenschaft verweigerte und sich an Herrn Schnetzer hielt. Diese Geschichte verhinderte fortwährend die von der Flugplatz-Gesellschaft geforderte kanzleiische Fertigung und schwächte die Stellung der Terrain-Genossenschaft gegenüber jener. Während der Prozessverhandlungen vor Obergericht kam eine Einigung zustande, denn die drei Herren waren im Recht. Also musste ihnen die Terrain-Genossenschaft 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 Terrain-Genossenschaft habe recht gehabt.

Die Terrain-Genossenschaft übernimmt die Flugplatz-Gesellschaft

Auf Seite der Flugplatz-Gesellschaft 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 betäubende Mitteilung, dass nur eine eidgenössische Subvention die Flugplatz-Gesellschaft noch retten könne. Sie besitze nämlich noch ganze 6 000 Franken. Noch trauriger tönte das Bekenntnis, dass infolgedessen die Terrain - Genossenschaft 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 Flugplatz-Gesellschaft. Die Durchführung des Konkurses hätte nur die Passiven erhöht, welche ohnehin schon die Aktiven weit überstiegen.

Die Terrain-Genossenschaft 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 Terrain-Genossenschaft

Für die Bodenverbesserung erhielt die Terrain-Genossenschaft vom Staat 74 000 Franken, wovon die Gemeinde Dübendorf 22 800 Franken für die Korrektur 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 Terrain-Genossenschaft. 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 Terrain-Genossenschaft 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 Terrain-Genossenschaft 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 Aviatik-Kommission, 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, Hasardeure und Schürzenjäger

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 Erfindertieber. 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 Lebensraum 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.

* * * * *