

1910 – 2010 = 100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz = 100 Jahre Flugplatz Dübendorf



Gemessen an einem Menschenalter sind 100 Jahre eine lange Zeit – denkt man hingegen in astronomischen Zeiträumen, dann ist das weniger als ein kurzer Augenblick. Doch werfen wir einen Blick zurück.

1910 begann die Mexikanische Revolution. 1910 war auch das Jahr in dem die Erde auf ihrem Weg durch's All den Himmelspfad des Kometen Halley und dessen durch glühende Gase gebildeten Schwanz durchkreuzte, was vielerorts eine grosse Panik auslöste. Im gleichen Jahr öffnete die Weltausstellung in Brüssel ihre Tore. König Edward VII von England stirbt im Alter von 68. Sein Nachfolger wird George V. Im Juni führte Charles Stewart Rolls (der Gründer der Rolls-Royce Car Company) den ersten Non-stop Hin- und Rückflug (Roundtrip) über den Aermelkanal durch. Im selben Jahr entstand die Südafrikanische Union und Portugal wird eine Republik. In New York wird die „Penn Station“, der Welt grösster Bahnhof eröffnet und am 23. September überquert Geo Chavez mit seiner Blériot die Alpen auf der Route Brig-Simplon-Domodossola. Seinen Erfolg kann er nicht mehr feiern, er verunglückt bei der Landung in Domodossola und stirbt Tage später an seinen schweren Verletzungen.

Bereits ein Jahr früher, nämlich im Oktober des Jahres 1909 hielt sich der französische Aviatiker Reynold Jaboulin in Zürich auf. Auf der Suche nach einem geeigneten Stück Land für Demonstrationsflüge mit einer Flugmaschine, gelangte er auch nach Wangen. Darf man der Überlieferung glauben, so war er sofort von der Ebene entzückt, die sich vor seinen Augen ausbreitete. Es folgten Verhandlungen mit nicht weniger als 104 Grundeigentümern, bei denen er die volle Unterstützung des Gemeindepräsidenten und eines Gemeinderates von Dübendorf, sowie eines Gemeinderates von Wangen hatte.

Bis zum grossen Flugfest von 1910 waren allerdings noch einige Hürden zu nehmen. Doch zu guter Letzt war es dann am 22. Oktober 1910 so weit. Dübendorf soll sich in einem waren Festkleid gezeigt haben. In der einschlägigen Literatur kann man nachlesen, dass die Häuser mit Wimpeln und Blumenkränzen geschmückt waren und - man stelle sich dies heute einmal vor - an den Eingängen des Dorfes sollen Triumphbögen mit Inschriften erstellt worden sein! Die Festivitäten dauerten bis am Mittwoch an. Sie waren ein voller Erfolg! Gegen 100'000 Besucher sollen nach Dübendorf gekommen sein!

Seither ist viel passiert! Nachdem nach vielen Wirren das Gelände des Flugplatzes vorerst von privater Hand gepachtet und später käuflich erworben wurde, ging dieses am 27. November 1918 für nur CHF 380'000.00 in das Eigentum des Bundes über. Bereits 1914 wurde der Flugplatz als eidgenössischer Militärflugplatz bestimmt. Bis 1948 war Dübendorf die „Home-Base“ der 1931 gegründeten nationalen Fluggesellschaft „Swissair“. Deren erster „Terminal“ ist noch gut erhalten und steht unter Heimatschutz. Nach dem Auszug der „Swissair“ nach Zürich-Kloten diente dieser dem Überwachungsgeschwader (UeG) bis zum Abzug der Kampffjets von Dübendorf im Jahr 2005 als Basis.



In Dübendorf konnten im Laufe der Zeit nebst den zivilen Flugzeugen der „Swissair“ und anderer, zum Teil heute ebenfalls nicht mehr existierender Fluggesellschaften, die unterschiedlichsten Militärflugzeuge gesehen und bewundert werden. Angefangen bei den zerbrechlichen „Häfelis“, „Dewoitines“ und „Fokkers“, über die „Moranes“, „Messerschmitts“ und „Mustangs“. Weiter über die „Vampires“ und „Venoms“, die ersten Kampffjets, die ab 1946 bzw. 1954 bei den Schweizerischen

Fliegertruppen im Einsatz standen und zum Teil in der Schweiz in Lizenz hergestellt wurden, bis zu den „F-5 Tiger“ und den „FA-18 Hornet“.



Dazwischen lagen die eleganten Erdkämpfer „Hawker Hunter“ und die über Mach 2 schnellen Deltaflügler „Mirage III“ und „III RS“. Letztere ebenfalls in Lizenz in der Schweiz produziert. Nicht zu vergessen, die sagenhaften „Bücker Jungmann“ und „Bücker Jungmeister“ deutscher Herkunft, die bei den Fliegertruppen ab 1936 bzw. 1937 zur Anfänger- und Kunstflugschulung eingesetzt wurden. Ebenfalls nicht unerwähnt bleiben dürfen natürlich die bewährten Pilatus-Flugzeuge aus schweizerischer Produktion. Angefangen bei der ab 1947 gebauten „P-2“. Einem zweisitzigen, freitragenden Tiefdecker, welcher als Schulungs- und Verbindungsflugzeug eingesetzt wurde. Es folgten die „P-3“, der „PC-6 Porter“, die „PC-7“, „PC-9“ und als vorläufig letzte Errungenschaft, der PC-21, ein hochmodernes Flugzeug mit Propellerturbine, welches der Ausbildung von Kampffjetpiloten dient. Auch die legendäre „C-36“ verdient hier erwähnt zu werden. Sie wurde vom K+W Thun entwickelt und vom F+W Emmen gebaut und fiel besonders durch ihr Doppelleitwerk auf. Nun, Sie ahnen es – die Liste ist natürlich nicht komplett! Man möge mir das verzeihen, aber alle

Fluggeräte aufzuzählen, die schon in Dübendorf aufgesetzt sind würde ganz einfach den Rahmen dieses Beitrages sprengen. Wer aber noch mehr erfahren (und sehen) möchte, [klicke bitte hier!](#)

Während des zweiten Weltkriegs suchten 166 amerikanische Flugzeuge Zuflucht in Dübendorf, oder wurden zur Landung gezwungen. Davon wurden 41 bei Bruchlandungen oder Abstürzen total zerstört.

Dübendorf war auch Austragungsort zahlreicher internationaler Flugmeetings. Eines der eindrücklichsten, zumindest aus der Sicht des Verfassers dieser Zeilen, war das grosse internationale Flugmeeting von 1956. Damals pilgerten rund 400'000 Zuschauer nach Dübendorf um die spektakuläre Flugshow zu sehen. Darunter auch der Autor dieses Beitrages, im zarten Alter von 12 Jahren. Ein Jahr später führt die AVIA, die Gesellschaft der Offiziere der Luftwaffe, in Dübendorf die erste Meisterschaft der Flugwaffe durch. Sieger wurde in diesem Wettkampf die Staffel 16 des Ueberwachungsgeschwaders.

Heute, 100 Jahre nach der Inauguration des traditionsreichen Flugplatzes, wird heftig um das Fell des Gott sei Dank noch nicht erlegten Bären gestritten. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat sich bereits entschieden. Er will darauf hinwirken, dass der Flugplatz vom Militär aufgegeben und nach 2014 nicht mehr aviatisch genutzt wird. Er will, dass die letzte Basis der Luftwaffe östlich der Reuss geschlossen wird. Und er will die richtplanerischen Voraussetzungen schaffen, damit die letzte grüne Oase im oberen Glattal, nach einem allfälligen Auszug des Militärs umgenutzt - urbanisiert, sprich zubetoniert werden kann. Eine zutiefst bedauerliche Entwicklung – nur gut, dass immer mehr Menschen ihre Stimme erheben und sich für den Erhalt des traditionsreichen Flugplatzes, der „Wiege der Schweizer Luftfahrt“, einsetzen!

