

## 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.<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Maier, Entstehung S.35-56

<sup>2</sup> 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.<sup>3</sup>

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.»<sup>4</sup>

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.<sup>5</sup>

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 m<sup>2</sup> und über 40 000 m<sup>2</sup> Landfläche besaßen.<sup>6</sup> 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.»<sup>7</sup>

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.

---

<sup>3</sup> Bulletin AeCS 1909 S. 90-93

<sup>4</sup> Jaboulin, Flugplatz S. 22

<sup>5</sup> Maier, Entstehung S. 36-37

<sup>6</sup> Eckinger, Flugchronik S. 128-129

<sup>7</sup> 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.<sup>8</sup> Noch am gleichen Abend wurde eine Kommission mit Gemeinderat Weber als Präsidenten gewählt, «die sofort die nächsten Schritte einleiten sollte».<sup>9</sup>

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.»<sup>10</sup> 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 m<sup>2</sup>) 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.<sup>11</sup> 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.<sup>12</sup>

Noch im Dezember 1909 nehmen die Vorstände mit Vertretern der Stadt Zürich Fühlung auf zur Gründung einer Schweizerischen Flugplatz-Gesellschaft (SFG).<sup>13</sup> 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)<sup>14</sup> stammte der überwiegende Teil von Einwohnern Dübendorfs».<sup>15</sup> Tatsächlich hatten sich die Einwohner von Dübendorf mit ca. 30 000 Franken bei der SFG beteiligt,<sup>16</sup>

---

<sup>8</sup> Maier, Entstehung S. 38

<sup>9</sup> Spörri, Geschichte S. 3

<sup>10</sup> Tilgenkamp, Geschichte S. 124

<sup>11</sup> Spörri, Geschichte S. 3-4

<sup>12</sup> Eckinger, Flugchronik S. 124

<sup>13</sup> Eckinger, Flugchronik S. 123

<sup>14</sup> Eckinger, Flugchronik S. 123

<sup>15</sup> Maier, Entstehung S. 38

<sup>16</sup> 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».<sup>17</sup>

## 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».<sup>18</sup>

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.<sup>19</sup> 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.<sup>20</sup>

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.<sup>21</sup>

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.<sup>22</sup>

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.<sup>23</sup>

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.<sup>24</sup>

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

---

<sup>17</sup> Eckinger, Flugchronik S. 124

<sup>18</sup> Tilgenkamp, Geschichte S 121-125

<sup>19</sup> Tilgenkamp, Geschichte S 121-125

<sup>20</sup> Eckinger, Flugchronik S. 103/105

<sup>21</sup> Tilgenkamp, Geschichte S. 125-126

<sup>22</sup> Eckinger, Flugchronik S. 16-17

<sup>23</sup> Spörri, Geschichte S. 6

<sup>24</sup> Spörri, Geschichte S. 6-7

vertrag mit der TGD (bzw. den Grundeigentümern) mit 6l gegen 44 Stimmen ablehnte.<sup>25</sup> 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.<sup>26</sup> 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.<sup>27</sup> 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 angesehener 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 ... ».<sup>28</sup>

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.<sup>29</sup>

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.

---

<sup>25</sup> Eckinger, Flugchronik S. 103

<sup>26</sup> Spörri, Geschichte S. 8

<sup>27</sup> Eckinger, Flugchronik S. 103

<sup>28</sup> Spörri, Geschichte S. 8

<sup>29</sup> 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».<sup>30</sup>

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.<sup>31</sup> 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.<sup>32</sup>

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!».<sup>33</sup> Dieser Augenzeugenbericht steht wohl für die Gefühle von Tausenden von Besuchern, die dieses Ereignis ähnlich empfanden. Viele Leute mögen sich fast heiser gejauchzt haben.<sup>34</sup>

Dank des schönen Wetters hielt der Besucherstrom am Sonntag an. Mit der Bahn wurden über 25 000 Personen nach Dübendorf befördert.<sup>35</sup> 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.»<sup>36</sup> Am Mittwoch endete die 1. Zürcher Flugwoche zur Zufriedenheit aller Beteiligten. Gegen 100 000 Besucher sollen nach Dübendorf gekommen sein.<sup>37</sup>

## 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).<sup>38</sup>

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.<sup>39</sup>

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.<sup>40</sup>

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

---

<sup>30</sup> Spörri, Geschichte S. 9

<sup>31</sup> Eckinger, Flugchronik S. 19

<sup>32</sup> Meyer in: Zürcher Chronik S. 400

<sup>33</sup> Spörri, Geschichte S. 10

<sup>34</sup> Meyer in: Zürcher Chronik S. 400

<sup>35</sup> Meyer, Zürcher Chronik S. 406

<sup>36</sup> Meyer, Zürcher Chronik S. 406

<sup>37</sup> Eckinger, Flugchronik S. 85

<sup>38</sup> Spörri, Geschichte S. 11-12

<sup>39</sup> Eckinger, Flugchronik S. 19

<sup>40</sup> 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».<sup>41</sup> 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.<sup>42</sup>

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».<sup>43</sup>

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.<sup>44</sup> 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.<sup>45</sup> 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.<sup>46</sup> 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.<sup>47</sup>

---

<sup>41</sup> Eckinger, Flugchronik S. 104-105

<sup>42</sup> Eckinger, Flugchronik S. 104-105

<sup>43</sup> Spörri, Geschichte S. 16

<sup>44</sup> Eckinger, Flugchronik S. 105-106

<sup>45</sup> Vertrag Schnetzer-SFG

<sup>46</sup> Eckinger, Flugchronik S. 105-106

<sup>47</sup> 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> <sup>48</sup>	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> <sup>49</sup>	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.<sup>50</sup>

### 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.<sup>51</sup>

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.<sup>52</sup>

<sup>48</sup> Anschaffungen der SFG

<sup>49</sup> Kosten der TGD

<sup>50</sup> Zürcher Chronik 1911, S. 366-367

<sup>51</sup> Protokoll SFG vom 13.2.1912

<sup>52</sup> 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.<sup>53</sup> 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 aus-ersehen 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.<sup>54</sup>

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.<sup>55</sup> 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.

---

<sup>53</sup> Eckinger, Flugchronik S. 117-118

<sup>54</sup> Eckinger, Flugchronik S. 117-118

<sup>55</sup> 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 2.12.1911<sup>56</sup>

«Zusammenstellung der hauptsächlichen Anschaffungen der Schweiz. Flugplatz-Gesellschaft» vom 1.12.1911<sup>56</sup>

«Vertrag zwischen G. Schnetzer & Schweiz. Flugplatz-Gesellschaft» vom 27. April 1911<sup>56</sup>

### *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

---

<sup>56</sup> Im Besitze von Herrn Walter Burkhard †, Dübendorf