Ausgabe No. 13 / Oktober 1995

Information des Forums Flugplatz Dübendorf

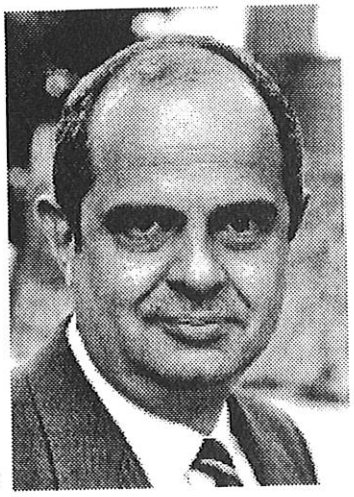
Liebe Mitglieder
Liebe Interessenten
Peter Bodenmann, Präsident der SP Schweiz, schrieb unlängst im Vorfeld der Bundesratswahlen im SP Blatt:
"Für das Departement Ogi ist das EMD zweite Liga. Deshalb will der Berner Oberländer die Verantwortung für die Landesverteidigung nicht übernehmen. Als einzige Partei verfügt die SP über ein Konzept, das aufzeigt,*(Anmerkung: damit ist wohl die Studie Unterseher gemeint)* wie wir zu den halben Kosten immer noch die stärkste Armee bezogen auf die Fläche und die Bevölkerung haben können. Der Umbau des ineffizienten bürgerlichen Trachtenvereins in eine moderne lean army ist das beste Spar- und Revitalisierungsprogramm für den Bund und die Wirtschaft".

Die abschätzigen Äusserungen von Peter Bodenmann über die Armee als "Trachtengruppe der Bürgerlichen" ist ein Schlag ins Gesicht aller derjenigen, welche tagtäglich in dieser Armee ihren Dienst für das Land absolvieren. Äusserungen solcherart durch einen Präsidenten einer Bundespartei zerstören das Vertrauen bürgerlicher Kreise in die Regierungsfähigkeit der Sozialdemokratie! Man möge sich bei den bevorstehenden Wahlen daran erinnern.
Dass sich die SP immer noch uneingeschränkt an die hinlänglich demontierte und zerzauste Unterseher-Studie klammert, zeugt von einer Uneinsichtigkeit sondergleichen. Unser Mitglied, Nationalrat Dr.Oscar Fritschi nimmt diese sogenannte Studie auf der nächsten Seite nochmals genauer unter die Lupe!

Wie das obenstehende Bild andeutet, finden Sie in dieser Ausgabe die Fortsetzung der Flugplatzgeschichte von unserem Mitglied und Stadthistoriker Hugo Maeder.
Am Neuzuzügertag erhielt jeder Teilnehmer eine Info-Sonderausgabe über die Entstehung des Flugplatzes. Die gelungene Veranstaltung, die erstmals in Dübendorf durchgeführt wurde, stellte eine ausgezeichnete Möglichkeit dar, unsere Gemeinde den Neuzuzügern etwas näher zu bringen. Dem Forum bot sich dadurch die Gelegenheit, den Militärflugplatz während rund 40 min. vorzustellen. Ruedi Glauser, Flugplatzchef und Hugo Maeder stellten sich für die Präsentation in verdankenswerter als hervorragende Experten zur Verfügung.
Ihr Peter Bosshard, Präsident.

Ein Papier für den Abfallhaufen

Von Nationalrat Dr. Oscar Fritschi (Wetzikon)



Die von der SP in Auftrag gegebene, im Januar dieses Jahres veröffentlichte und bereits halb vergessen gegangene Studie des deutschen Soziologen Lutz Unterseher zur schweizerischen Landesverteidigung feiert Urständ. Dabei ist, wie im folgenden gezeigt werden soll, die „Expertise" (in Anführungszeichen) ein reines Gefälligkeitsgutachten, das mit untauglichen Argumenten eine Armee zum halben Preis rechtfertigen will, und das auf den Abfallhaufen einer Geschichte gehört, die sich mit parteitaktischen Spielereien beschäftigt.

Schafspelz für Wolfs-Initiative

Wieder hervorgezogen wurde die Studie im Vorfeld der Ersatzwahl in den Bundesrat durch den Bundeshausredaktor einer schweizerischen Sonntagszeitung, der sich auf dieses Papier berief, um daraus zu folgern, dass die SP einen Schwenker in Richtung Bejahung der Landesverteidigung gemacht habe, weshalb einem ihrer Vertreter ohne weiteres neu das EMD anvertraut werden könne.

In der jüngsten Ausgabe der „GSoA-Zitig" (Nr. 61, September 95) wird demgegenüber eine Beurteilung der von der SP in zweiter Auflage lancierten Armeehalbierungsinitiative vorgenommen, bei der die Studie Unterseher eine diametral entgegengesetzte Rolle spielt. Wörtlich heisst es nämlich: „Dank der Studie Unterseher dürfte die Beteuerung, es gehe (bei der Initiative) nicht um eine Abschaffung, die offizielle Argumentation dominieren." Mit anderen Worten: Die Studie Unterseher wird nach Meinung der GSoA für den Schafspelz sorgen, welcher die eigentlichen Absichten der Initianten, die sehr wohl ein Wolfsgesicht tragen, verbergen.

Sachliche Mängel

Die Frage nach dem Stellenwert dieser „Expertise" - so nennt sie sich jedenfalls - heischt deshalb nach einer Antwort. Bei einer nüchternen Beurteilung wird man sich dabei nicht einmal in erster Linie an der postulierten Reduktion des Armeebestandes auf 150'000 Mann stören. Aber Unterseher, der zwar behauptet, aber nirgends belegt, dass sein Armeemodell zum halben Preis gegenüber bisher zu haben wäre, geht der unbequemen Wahrheit aus dem Weg: Die von ihm geforderte kleinere, mit „dynamisch-zielorientierten Einsatzelementen" versehene Armee ist theoretisch an sich denkbar - nur wäre sie wesentlich teurer und nicht etwa billiger als die vorhandene, weil sie die Bestandesreduktion durch umso mehr Technologie beim Material wettmachen müsste.

Im einzelnen überschätzt Unterseher die Möglichkeiten des Milizsystems, wenn er glaubt, dass eine derart verkleinerte Armee mit unverändert gebliebenen Aufträgen in nur 200 Dienstagen ausgebildet werden könne. Sodann gerät er in einen Widerspruch zu seinen eigenen Vorgaben, wenn er nicht nur die Infanterie drastisch reduzieren, sondern auch die Zahl der Panzer und Schützenpanzer auf weniger als die Hälfte senken will. Damit beschneidet er nämlich genau jene Beweglichkeit, auf die gerade eine kleinere Armee angewiesen wäre und die er selber mit seiner Formulierung von „dynamisch-zielorientierten Einsatzelementen" postuliert.

Umgekehrt überzeichnet der deutsche Soziologe die Möglichkeiten der Artillerie, der er gleichsam die Hauptrolle im Abwehrkampf zuweist - allerdings ohne ihr den nötigen Fliegerschutz zu gewähren, will er doch auch die Luftwaffe reduzieren.

Politische Spiegelfechterei

Spätestens an dieser Stelle verkommt Lutz Untersehers Argumentation zur Spiegelfechterei, wenn er für sein Modell einen „Modernitätssprung" bei der Luftwaffe ins Feld führt, nur weil er ersatzlos die älteren Flugzeuge unserer Armee ausmustern will. Das kommt haargenau auf das gleiche hinaus, wie wenn jemand drei Äpfel unterschiedlicher Frische vor sich hat, den schrumpeligsten zur Seite legt und dann glaubt, die beiden verbliebenen hätten an Frische wesentlich gewonnen!

Vollends an Glaubwürdigkeit verliert die Studie, mit welcher Vertreterinnen und Vertreter der SP derzeit im Wahlkampf hausieren, wenn man sie mit dem nach wie vor geltenden offiziellen Positionspapier der Partei zur Landesverteidigung vergleicht. Die Widersprüche zwischen Unterseher und dem Parteiprogramm sind nämlich augenfällig.

Das - im Gegensatz zur Studie Unterseher - offiziell vom Parteivorstand der SP verabschiedete Dokument zur Landesverteidigungs-Politik trägt den Titel „Sicherheit durch Friedenspolitik" und stellt - um eine einzige These herauszugreifen - die Behauptung auf: „Es braucht keine Kampfflugzeuge. Die neutrale Schweiz kann ihren Luftraum gar nicht verteidigen. Die Flugwaffe beschränkt sich auf luftpolizeiliche Aufgaben." In der Studie Unterseher lesen wir demgegenüber in These 8: „Die Flugwaffe ... ist noch mehr als bisher auf Luftverteidigung festzulegen."

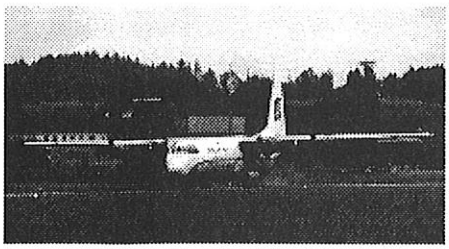
Man braucht aber keine vergleichende Sammlung von Parteiprogrammen angelegt zu haben, um massive Brüche in der Argumentation zu erkennen. Ebenfalls nur ein Beispiel: Das Modell Unterseher geht, wenngleich zum Teil in reduzierter Zahl, von Panzern, Flugzeugen und Artillerieraketenwerfern aus: Gegen alle konkret anstehenden Beschaffungen (oder - im Falle der Raketenartillerie - auch nur Planungen) in diesen Bereichen hatte die SP sich aber gewehrt!

Mittel zum Zweck

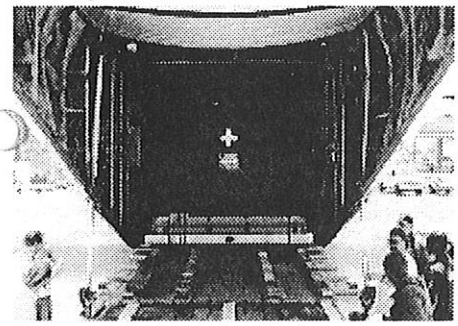
Als Fazit ergibt sich demnach: Die Studie Unterseher war nur gerade Mittel zum Zweck. Ihr Ziel bestand darin, der mittlerweile neu aufgelegten Kostenhalbierungsinitiative einen verbrämenden Mantel der Rechtfertigung umzulegen, ohne Rücksicht auf sachliche Glaubwürdigkeit und unter Inkaufnahme wildester Rösselsprünge gegenüber dem offiziellen Programm der SP und dem effektiven Verhalten ihrer Fraktion. Die Glaubwürdigkeit der SP in Sachen Landesverteidigung ist jedenfalls durch die Studie Unterseher nicht erhöht worden.

Die erste F/A-18-Baugruppe ist eingetroffen

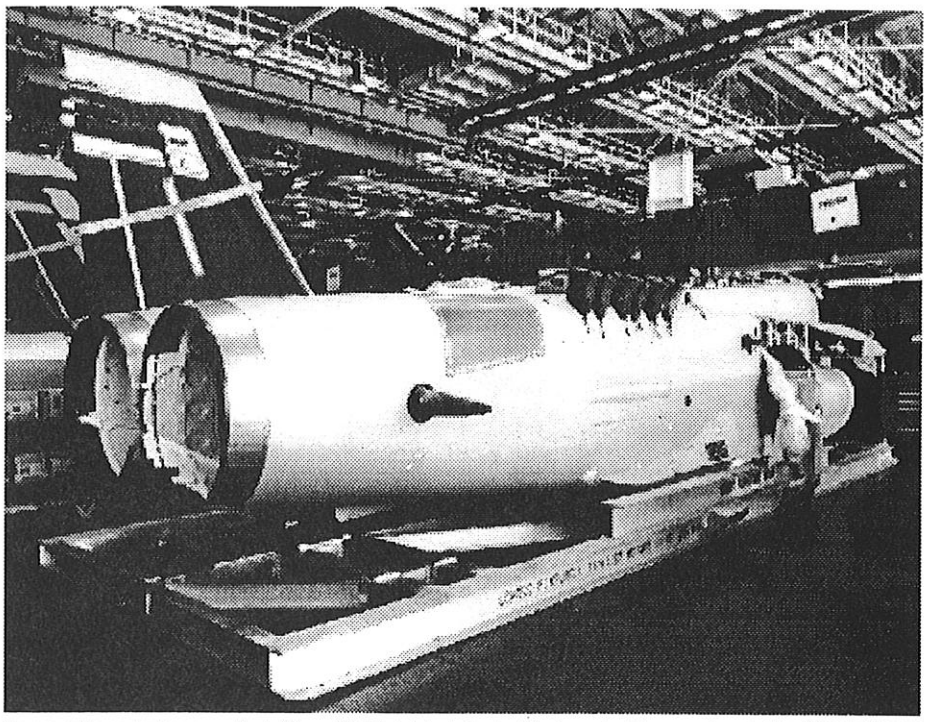
Die Beschaffung der F/A-18 für die Schweizer Luftwaffe hat einen wichtigen Meilenstein erreicht:
Mit der Endmontage kann begonnen werden!
Am 24. August landete auf dem Flugplatz Emmen ein C-100-30 Hercules Transportflugzeug mit dem ersten Rumpf-Mittelhinterteil, hergestellt von der Firma Northrop Grumman Corp., Hawthorne, Kalifornien. Schon in Kürze werden die ersten von der Schweizer Industrie gefertigten Baugruppen und der Rumpf-Vorderteil von der Firma McDonnell Douglas, St. Louis in Emmen eintreffen.



Landung der Hercules-Maschine in Emmen nach einer 26stündigen Reise von Los Angeles über Winnipeg, Gander und Shannon.

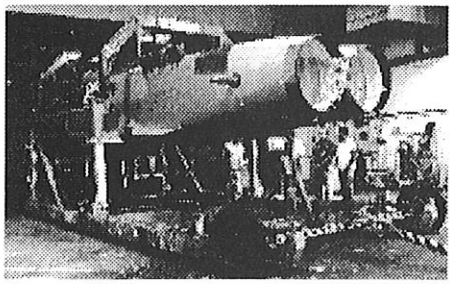


Die kostbare Fracht wird vorsichtig aus dem Rumpf der Transportmaschine auf einen Tiefgang-Anhänger gezogen. Die Planung sieht vor, dass alle Rumpf-Mittelhinterteile von Los Angeles nach Emmen in Flügen geliefert werden.



Der vom Hercules transportierte Rumpf-Mittelhinterteil beim Plazieren im Transportgestell bei NORTHROP GRUMMAN Corp., Hawthorne, CA.

Das Material ab Werk von McDonnell Douglas in St.Louis wird nur für die ersten Flugzeuge (sog. Ship-Sets) eingeflogen, das restliche Material wird auf dem See-Land-Weg befördert.



Am 24. August sind mit einem Herkules-Transportflugzeug die ersten Baugruppen für das Kampfflugzeug F/A-18 aus den USA in Emmen eingetroffen. Damit beginnt beim Eidg. Flugzeugwerk die Endmontage für 32 der insgesamt 34 neuen Kampfflugzeuge für unsere Luftwaffe. Die Montage in Emmen sichert während fünf Jahren rund fünfzig Arbeitsplätze in der Innerschweiz.

Im Flugzeugwerk werden hauptsächlich die Rumpfhauptstrukturen der Flugzeuge zusammengefügt und anschliessend die Flügel, Höhenleitwerke, Fahrwerke und weitere Zellenbauteile - zum Teil aus Schweizer Fabrikation - montiert. Ausserdem werden die elektronischen Anlagen und die Triebwerke eingebaut sowie die Systeme (Hydraulik, Brennstoff, Elektrik) verbunden und getestet.

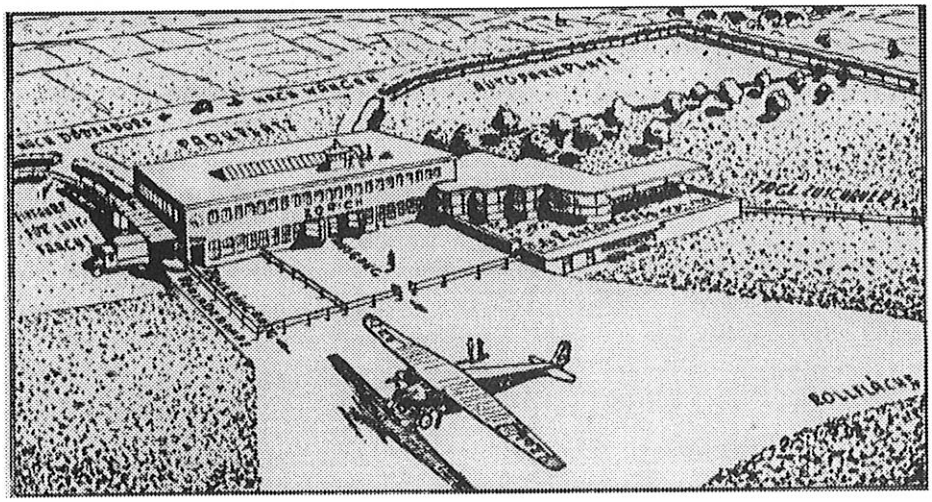
Die Schweizer Montageteams wurden in fünfmonatigen Spezialausbildungen bei McDonnell Douglas in St. Louis (USA) auf ihre anforderungsreiche Aufgabe vorbereitet. Die Endmontage in Emmen läuft bis in den Sommer 1999 und wird über rund fünf Jahre insgesamt 50 Arbeitsplätze sichern. Von Emmen aus werden die neuen Kampfflugzeuge auch ihre Abnahmeflüge absolvieren. Im Frühjahr 1997 wird der erste F/A-18 aus der Schweizer Endmontage, so der Beschaffungsplan, an die Truppe übergeben werden.

Mit der Endmontage in der Schweiz wird ein bedeutender Know-how-Transfer erreicht, der besonders während der Einsatz-, Wartungs- und Unterhaltsdauer von rund 30 Jahren grossen Nutzen bringen wird. Ausserdem ergeben sich weitere Vorteile bei Lebensdauerüberprüfungen und bei allfälligen späteren Massnahmen zur Erhaltung und Steigerung des Kampfwertes der Flugzeuge.

Von den 34 F/A-18 werden vom Generalunternehmer McDonnell Douglas je ein Ein- und Doppelsitzer in den USA fertiggestellt. Diese beiden Flugzeuge verlassen bereits im kommenden Frühjahr die Montagehallen und stehen dann in den USA für das Flugversuchsprogramm zur Verfügung. Diese Verifikationstests dienen der Überprüfung des gesamten Schweizer Waffensystems F/A-18.

Der Zivilflugplatz Dübendorf in den Dreissigerjahren

Die geführte Kampagne zur Volksabstimmung vom 14. September 1930 über den Ausbau des Zivilflugplatzes Dübendorf bewirkte in weiten Kreisen echtes Interesse an der zivilen Fliegerei. Man wurde sich allmählich bewusst, dass das Fliegen nicht nur eine Freizeitbeschäftigung der Reichen war, sondern im Begriffe stand, eine volkswirtschaftliche Bedeutung zu bekommen. «Man hat auch die Gefahr erkannt, die darin besteht, dass der internationale Flughafen Dübendorf zugunsten anderer Plätze seine Bedeutung verlieren müsste, wenn dessen Ausbau nicht an die Hand genommen wird. Es würde



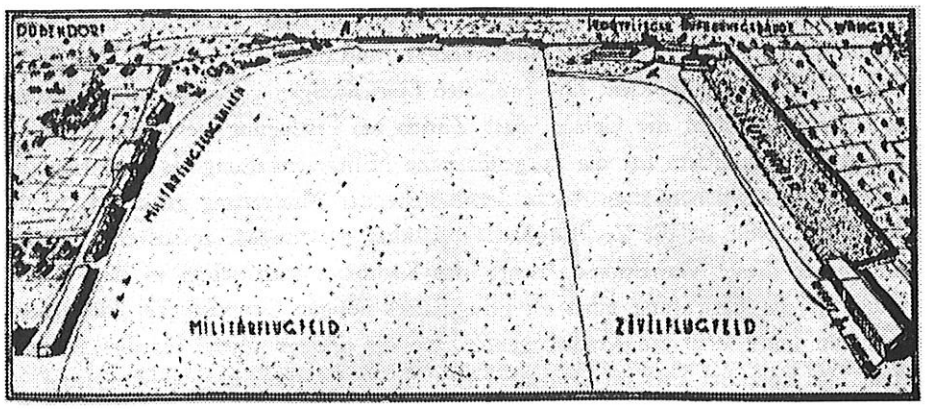
unserem Handel und Verkehr grosser Schaden zugefügt, das Prestige des Kantons Zürich müsste leiden». (Züricher Post Sept. 1931)

Um eben dieser Gefahr zu begegnen taten sich bald nach dem negativen Volksentscheid Männer aus allen in Frage kommenden Kreisen zusammen, um auf privater Basis zum Ziel zu kommen. Die Erstellung der erforderlichen Hochbauten war unumgänglich, um letztere doch noch zu ermöglichen, war schon im Frühsommer 1931 eine Initiative zur Schaffung eines modernen Flugplatzes ergriffen worden. Neben namhaften privaten Beiträgen sollten aber wieder öffentliche Mittel herangezogen werden. Der Kanton stellte erhebliche finanzielle Beteiligung in Aussicht, unter der Bedingung allerdings, dass man ihm den späteren Rückkauf der gesamten Anlage ermögliche. Ebenfalls beteiligten sich die Städte Zürich und Winterthur, sowie die Gemeinden Dübendorf und Wangen.

Wie man damals in Dübendorf behördlicherseits dachte, möge ein Auszug aus dem Protokoll des Gemeinderates vom 17. September 1931 zeigen: «Herr Präsident Läuchli referiert über eine mit Regierungsrat Maurer gepflogene Unterredung betr. Ausbau des Zivilflugplatzes. Er führt aus, dass sich die Städte Zürich und Winterthur entschlossen hätten, dieser zu gründenden Genossenschaft durch Beitritt und zur Verfügung-Stellung namhafter Beiträge zum Erfolge zu verhelfen. Ein Risiko sei ausgeschlossen, indem der Kanton das ganze Areal innert 3-4 Jahren käuflich übernehmen werde, unter Rückzahlung der von Privaten und Gemeinden entlehnten Kapitalien. Es sei also lediglich der Ausfall der Zinsen zu gewärtigen, der jedoch indirekt durch die Gemeinde wieder eingenommen würde, indem man ein Mitspracherecht bei Vergebung der Arbeiten erhalten würde. Sodann könnten ev. Arbeitslose beschäftigt werden und auch anlässlich des Flugmeetings und ähnlicher Veranstaltungen werde die Gemeinde profitieren. Für Dübendorf käme ein Beitrag von Fr. 10'000.- in Frage und da es sich nicht um eine Ausgabe, sondern nur um eine Verschiebung eines Geldpostens handle, müsse ev. die Gemeindeversammlung nicht begrüsst werden über diese Operation. (...) Herr Schenkel (SP, Anm. des Autors) kann sich den übrigen Mitgliedern anschliessen, nachdem er davon überzeugt worden ist, dass es sich hier nicht um einen Beitrag "à fond perdu" handle. (...) Auf Wunsch von Herrn Bosshard wird noch der Nachsatz beigefügt, man wolle das zugesicherte Mitspracherecht der Gemeinde wahren und auch die Arbeitslosen unserer Gemeinde berücksichtigen.»

Das Projekt der Architekten Kündig & Oetiker sah an der Strasse Dübendorf-Wangen ein zweistöckiges Stationsgebäude mit angebautem einstöckigem Restaurant vor. Im Stationsgebäude waren untergebracht die Schalterräume von Post und Zoll, die Räume der Flugplatzdirektion und der Fluggesellschaften, sowie Konferenz- und Sanitätszimmer. «Dazu kommt eine Flugzeugwerft, die an den vom Kanton erstellten Doppelhangar, der nunmehr von der Flugplatzgenossenschaft übernommen werden soll, angebaut wird; sie soll der Schweizerischen Flugunternehmung Swissair ermöglichen, die Reparaturen der Flugzeuge für alle schweizerischen Flugplätze an einem Orte zu konzentrieren, was dieser Anlage ihre besondere Bedeutung verleiht. Da die Werft schon diesen Winter zur Verfügung stehen muss, ist ihre Erstellung äusserst dringlich. Endlich wird ein weiterer Hangar für die Privat- und Sportflieger geschaffen, der zwanzig Apparaten bequeme Unterkunft bietet. Die Bauten, die den modernen Anforderungen entsprechen und solider Konstruktion sein werden, dürften nach dem Urteil der konsultierten Fachleute dem Bedürfnis bis auf weiteres genügen».

Am 4. Dezember 1931 fand die Gründung der «Flugplatzgenossenschaft» statt, und mit dem Bau wurde unverzüglich begonnen. Das «Wochenblatt des Bezirkes Uster», vormals «Dübendorfer Nachrichten», berichtete über dieses Ereignis am 7. Dezember wie folgt: «Der neue Zivilflugplatz Dübendorf. Am vergangenen Freitag fand im



Hotel «Baur au Lac» in Zürich die Gründungsversammlung der Flugplatzgenossenschaft Zürich statt. Die von ca. 40 Genossenschaftern besuchte Versammlung stellte fest, dass das Genossenschaftskapital gezeichnet und zum grössten Teil einbezahlt ist und genehmigte einstimmig die Statuten. In offener Abstimmung wurden sodann in den Vorstand gewählt :

- Heinrich Hürlimann (Zürcher Brauereien), Präsident
- Regierungspräsident Maurer, Vizepräsident
- Stadtrat Baumann
- Dres.Pessina, Schöllhorn, Frey, Häberlin, Landolt und Lüde
- Direktor Fischbacher
- Gemeindepräsident Karl Läuchli (Dübendorf)
- H. Kracht (Zürcher Hotelierverein)
- W. Stäubli, Ingenieur

Die Übernahme der Werft durch die Swissair erfolgte planmässig am 1. März 1932. Das Stationsgebäude und der Sportfliegerhangar wurden am 16. Juli 1932 dem Betrieb übergeben. Mit diesem Datum wurde der alte Zivilflugplatz an der Überlandstrasse verlassen und die neue Anlage bezogen.
Das 3. Internationale Flugmeeting, das vom 22.-31.Juli stattfand, stellte für die neue Anlage eine grosse Belastungsprobe dar, die sie jedoch gut bestand. Der Aufstieg von Professor Auguste Piccard in die Stratosphäre brachte dem Zivilflugplatz einen erneuten Massenbesuch.

Aus der Flugplatzstatistik

Internationale und interne Linien

	Zahlende Passagiere	Post (kg)	Fracht (kg)
1930	18'213	141'646	375'652
1931	22'366	231'198	467'107
1932	28'441	206'424	422'987

Tätigkeit der Sportflieger

1927	1158	Flüge mit	163	Stunden
1928	5103	Flüge mit	838	Stunden
1929	6714	Flüge mit	1013	Stunden
1930	5497	Flüge mit	887	Stunden
1931	10259	Flüge mit	2227	Stunden
1932	10256	Flüge mit	2299	Stunden

Destinationen und Herkunft der Passagiere 1932 (Auswahl)

Ort	nach	von
Amsterdam	33	34
Basel	979	945
Berlin	234	262
Breslau	20	19
Budapest	68	34
Dortmund	10	13
Dresden	4	4
Frankfurt	65	-
Nürnberg	14	5
Genf	328	292
Leipzig	55	70
Hamburg	29	50
Hannover	15	23
Köln	21	23
Kopenhagen	11	9
London	227	180
Luzern	14	7
Lausanne	96	75
Malmö	13	7
Mailand	106	125
München	590	600
Paris	289	?
Prag	35	23
Salzburg	28	33
St. Gallen	321	352
Stuttgart	262	286
Wien	416	443

Flugzeughalter	Immatr.	Typ	Motor	Bemerkung
O.V.L.	CH 180	AC 4 Gentleman	Cirrus	85 PS
Zürcher Flug Club	CH 303	Klemm L 20	Salmson	40 PS
Ingenieur Tschudi	CH 204	Klemm L 20	Salmson	40 PS
Zürcher Flug Club	CH 209	Hopfner SH 528	Walter	85 PS
Zürcher Flug Club	CH 218	Klemm L 26	Argus	100 PS
Läderach Dübendorf	CH 228	Ra-Ka-Grasmücke	Anzani	40 PS
O.V.L.	CH 236	AC 4 Gentleman	Cirrus	85 PS
Fräulein Trümpy	CH 241	Klemm L 25 Ia	Salmson	40 PS
Wyrsch Kriens	CH 253	DH Moth	Gipsy	85 PS verkauft
Breitenbach Luzern	CH 255	Klemm L 25 Ia	Salmson	40 PS
Hans Gerber Zürich	CH 259	Boulton & Paul	Cirrus	85 PS verkauft
Robert Fretz Zürich	CH 260	DH Puss Moth	Gipsy	110 PS
Oberst Bardet Düb.	CH 265	AC 4 Gentleman	Cirrus	105 PS
Max Funk Zürich	CH 272	Klemm L 25 Ib	Salmson	40 PS
Kerschbaum Lachen	CH 275	Klemm L 26 IVb	Genet	60 PS zerstört
Dr. Wettstein Zürich	CH 276	DH Puss Moth	Gipsy	110 PS
Dr. Mauerhofer Wil	CH 323	DH Puss Moth	Gipsy	110 PS
Dr. Nauer Zürich	CH 325	DH Puss Moth	Gipsy	85 PS
Dr. Nauer Zürich	CH 326	DH Puss Moth	Gipsy	110 PS
O.V.L.	CH 330	DH Puss Moth	Gipsy	85 PS
Alfred Comte Zürich	CH 331	AC 12	Argus	110 PS
Alfred Comte Zürich	CH 333	AC 12 E	Gipsy	110 PS
Robert Fretz Zürich	CH 360	Klemm Kl 32	Gipsy	110 PS
Willy Zietz Zürich	G-ABDX	DH Moth	Gipsy	100 PS

Jahrestotal 1932

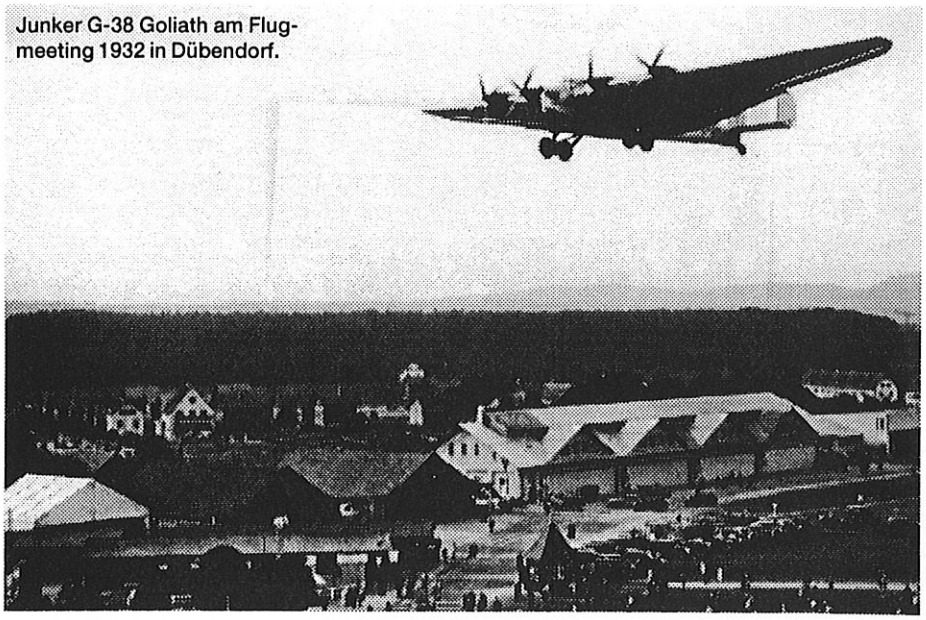
Linie	Flüge	Passagiere	Post (kg.)	Fracht (kg.)	Gepäck (kg.)
Zürich-Genf-Zürich	310	1578	2391	5384	2629
Zürich-Berlin-Zürich	408	1748	6925	22444	4167
Zürich-Basel-Zürich	351	883	1727	1273	569
Zürich-Wien-Zürich	616	2358	8013	7057	8182
Zürich-London-Zürich	245	1101	2888	8583	2093
Zürich-Paris-Zürich	309	1460	3108	8604	1444
Zürich-St.Gallen Zürich	305	775	10428	533	108
Zürich-Luzern-Zürich	55	38	-	53	67
Zürich-Mailand-Zürich	77	266	51	244	767
Regelmässige Linien	**2676**	**10207**	**35531**	**54175**	**20026**
Sonderflüge	**1126**	**1002**	**584**	**5525**	**217**
Rund- Alpen- Fotoflüge	**355**	**1785**			
Schul- Probe-Trainingsfl.	**9093**				
Total	**13250**	**12994**	**36115**	**59673**	**20243**

1932 tauchte erstmals...

... Flugmaterial aus den USA auf. Die Lockheed-Orion steigerte die Geschwindigkeit im Reiseflug von bisher 160 km/h auf 240 km/h. 1935 folgte die Express-Strecke Zürich-Basel-London mit DC 2, 1937 Zürich-Wien direkt. Der Personalbestand betrug anfänglich kaum 20 Personen, aber schon 1938 war er auf mehr als 200 angewachsen, verteilt auf die Swissair, die Radio-Schweiz, die Flugplatzdirektion, den Wetterdienst, die Zoll- und die Postverwaltung.

Mit Kriegsausbruch 1939 wurden die den Zivilflugplatz berührenden Verkehrsflüge schlagartig eingestellt. Die «Swissair» sah sich deshalb veranlasst, ihren Personalbestand drastisch einzuschränken, da fast alle Einnahmen aus dem Flugverkehr ausblieben.

Aus einem Schreiben der Flugplatzgenossenschaft an ihre Vorstandsmitglieder vom 23. November 1939: «Ein grosser Teil der Räumlichkeiten des Empfangsgebäudes ist zur Zeit durch Militär besetzt. Postverwaltung und Kanton haben uns gegenüber erklärt, ihre bisherigen vertraglichen Verpflichtungen trotz des eingeschränkten Betriebes voll und ganz zu erfüllen, und auch die Zollbehörden leisten nach wie vor ihre bisherige Vergütung für Reinigung, Beleuchtung und Heizung. Auch der Restaurateur wird bis Ende des Jahres seinen vertraglichen Verpflichtungen restlos nachkommen. Es soll jedoch aufgrund der mit ihm gehabten Besprechungen festgestellt werden, wie sich seine Einnahmen durch den Ausfall seiner bisherigen Kundschaft und anderseits durch den Zuwachs der neuen Kundschaft (Militär) weiter entwickeln. Das Bauprojekt, das vor Kriegsausbruch wegen des bei der «Swissair» herrschenden Platzmangels geprüft und über das der Vorstand seinerzeit orientiert wurde, tritt angesichts der veränderten Verhältnisse naturgemäss wieder in den Hintergrund. Der Ausschuss wird wird indessen diese Frage in der Zwischenzeit weiter verfolgen, um nach einer Beendigung des Krieges mit den vorbereitenden Arbeiten so weit zu sein, dass je nach der dannzumaligen Lage die nötigen baulichen Massnahmen unverzüglich ergriffen werden können.



Junker G-38 Goliath am Flugmeeting 1932 in Dübendorf.

Die Privatflieger sind durch den Kriegausbruch in eine sehr ungünstige Lage gekommen. Die Benützung ihrer Flugzeuge ist ihnen aus militärischen Gründen nicht mehr möglich. Um mit ihnen zu einer annehmbaren Lösung zu kommen, haben wir ihnen offeriert, ihre Flugzeuge so einzulagern, dass sie nur mit einem Mietzins von 50 Franken pro Jahr und Flugzeug belastet werden.»

Hugo Maeder

Aufgeschnappt

Wunde Stelle

Die Gruppe für eine Schweiz ohne Armee (GSoA) und die Sozialdemokratische Partei (SDP) wissen, wenn der Wehrwille untergraben wird, *fällt* die Armee. Das andauernde Einhämmern, die Armee sei der klassiche Feind der Demokratie, sie verschlinge zuviel finanzielle Mittel zum Schaden des Sozialstaates und eines zukunftsorientieren Wirtschaftsstandortes und die Schweiz könne überhaupt nicht mehr eine eigenständige Verteidigung praktizieren, findet fruchtbaren Nährboden. Selbt die bürgerliche Politik verfällt ähnlichen Überlegungsübungen.

Pro Libertate.

Unverdauliche Niederlage

Die SPS kann die Niederlage der Ungültigkeitserklärung der Armeehalbierungs-Initiative durch das Parlament nicht verdauen. Sie setzt ihr übles Spiel mit unserer Landesverteidigung fort. Unterstützt wird die Sozialdemokratische Partei von der Gruppe Schweiz ohne Armee (GSoA) und von zahlreichen Hilfswerken, die sich öffentlicher Gaben (auch Steuergelder) bedienen.

Messfehler

Die Organisation Greenpeace hat sich Anfang September beim Oelkonzern Shell entschuldigt: Bei der «Berechnung» der Ölvorräte auf der Plattform «Brent Spar» seien ihr «Messfehler» unterlaufen. Sie hatte behauptet, die Tanks enthielten noch 5500 Tonnen Erdöl. Der Shell-Konzern hatte stets erklärt, der Schlamm in den Tanks bestehe aus Sand und andern ungiftigen Materialien.

Mit andern Worten: Greenpeace hat in aller Offentlichkeit mit falschen Zahlen operiert, lies gelogen.

Es ist nicht das erste Mal, dass Greenpeace mit falschen Angaben aufwartet. Ob bewusst oder unbewusst bleibe dahingestellt. jedenfalls ist die Glaubwürdigkeit der rührigen Organisation nicht über alle Zweifel erhaben. Kommt hinzu, dass die Medien, die sonst alles und jedes hinterfragen, die Falschinformationen geflissentlich und genüsslich weiterreichten. Für Radio DRS beispielsweise war die Bekanntgabe der Greenpeace-Entschuldlgung bald abgehakt; die Berichte über die herumgeschleppte Ölplattform hingegen wurden während geraumer Zeit breitgetreten. Sie wartet jetzt in einem norwegischen Fjord auf die Verschrottung.

Die seit dem Zweiten Weltkrieg in den Weltmeeren deponierten Uberbleibsel, zu denen bekanntlich eine Anzahl Atomreaktoren der Sowjetrussen zählt, scheinen die Umweltschützer vom Dienst dagegen weder zu interessieren noch zu beunruhigen.

Pro Libertate.

Säbelrassler

Zur Intervention der NATO-Streitkräfte in *Bosnien* hat Jelzin Vorbehalte angemeldet. Der Eingriff stösst den unberechenbaren Machthabern in Moskau sauer auf. Kaum jemand erinnert sich daran, dass ihre Armee in der Stadt *Grosnij* ein beispielloses Zerstörungswerk vollbracht hat - Grund genug, ihre «Bedenken» zu relativieren. Dort lebten noch vor einem Jahr über 400'000 Einwohner (Zürich 350'000).

Pro Libertate.

Aus der GSoA-Zitig

Keine feldgraue Show in Genf

2000 Mann mit Waffen in Uniform paradierend - kann man sich Schöneres vorstellen? Man kann, meint die GSoA-Genf und wehrt sich gegen die geplante Demonstration schweizerischen Wehrwillens mittels einer Parade in Genf am 22. November. Ausgerechnet in Genf, dem Sitz von IKRK und Uno, der Stadt, die 1989 die Armee abschaffen wollte und den F/A-18 ablehnte, will Oberst Duchosal seine Truppen paradieren lassen. Die GSoA fordert die Annulierung des Anlasses und organisiert eine Protestveranstaltung am 11.September.

Panzer knacken

Die zweite Nummer des Panzerknackers ist gedruckt! Der Panzerknacker ist die Zeitung, die Rekruten den militärischen Alltag erträglich macht. Er informiert über Widerstand im grünen Gwändli, gibt Tips gegen das Weitermachen und bringt Eure wahren Erlebnisse aus der RS. Damit der Panzerknacker "an den Mann" kommt, wird er von GSoAtInnen jeweils am Sonntagabend an den Bahnhöfen an die Rekruten verteilt. Wer die armen Rekruten nicht auf dem Trockenen lassen will, kann allein oder mit Gleichgesinnten die Zeitung verteilen. Anruf bei Dominik Bachmann genügt: 031-331 77 15.

Fortschritliche Politik

Immer nocht treibt der bewaffnete Trachtenverein hierzulande sein Unwesen. Und Jahr für Jahr vergreifen sich seine dekorierten Würdenträger an ganz normalen Männern jeglichen Alters und zwingen sie zur Teilnahme an seltsamen Ritualen.Wehrpflicht nennt sich dieses Brauchtum. Die Schweizer Armee ist ein Folklore-Institut, in dem recht unangenehme Arten des Mannseins zelebriert werden. Renate Schoch, GSoA-Sekretärin.

Militär und Demokratie - ein Wiederspruch

Militär und Demokratie stehen in einem permanenten Widerspruch zueinander. ...Dank der Hartnäckigkeit des breiten Initiativkomitees wird man dereinst trotzdem über die Halbierung der Militärausgaben abstimmen können. Regula Rytz, Grossrätin Grünes Bündnis.

Wehrpflicht nur auf Papier

Die allgemeine Wehrpflicht gibt es heute nur noch auf dem Papier. Wer nicht in die Armee will, kommt über die diversen Wege (ärztliches Gutachten, Arbeitsdienst, Gefängnisstrafe) relativ problemlos aus der Armee raus.

Gegen Kalk im Hirn

Armee und Zivilschutz erschweren uns, uns immer wieder neu über unsere Konfliktbewältigungsstrategien Gedanken zu machen. Die Folge davon sind fossile Denkmuster, welche sich im Laufe der Zeit in den Kalksedimenten unserer Hirnis abgelagert haben... Tex Tschurtschenthaler, Junge Grüne, ZH.

Armee demontieren

100 Millionen Franken für den wirtschaftlichen Wiederaufbau in Russland sind eine wesentlich effizientere Investition zur Erhöhung der Sicherheit als der Kauf eines weiteren F/A-18 für 100 Millionen. Der Forderung nach einer Schweiz ohne Armee liegt nicht einfach ein pazifistischer Wunschtraum nach einer friedlicheren Welt zu Grunde, sondern eine reale Analyse, dass die Armee für zuviel Geld zuwenig Sicherheit bietet. Andreas Buro.

Die Armee ist nicht nötig

Ich bin Pazifistin und gegen die Armee. Die Armee ist zu nichts nütze, wir haben die Armee nicht nötig. Ich glaube, dass jede Waffe, die in die Hand genommen wird, gebraucht wird. Jedes Land, das eine Armee hat, wird irgendwann Lust haben, sie irgendwo einzusetzen.

Aus der Region

Kartenaktion des Vereins "BgF"

Die mit publizistischem Aufwand im Juni lancierte Postkartenaktion des "BgF" zur Einführung zweier flugfreier Nachmittage landete in einer unteren Schublade. Die vom "BgF" erhoffte schnelle Stellungnahme des EMD blieb zu Recht aus! Viele Postkarten wurden nämlich nicht frankiert und mit dem Vermerk «Porto wird vom Verursacher bezahlt» eingesandt.

Dieses Vorgehen zeugt nicht nur von einem schlechten Stil, sondern verrät offensichtlich ein bedenkliches Niveau der Einsender. Dieses wird nicht besser, als laut Unkenrufen ein grosser Teil der Karten anonym eingesandt sein sollen. Offensichtlich wollten etwas lichtscheue "Mehrfacheinsender" den Kartenrücklauf auf diese plumpe Art verbessern!

Weshalb allerdings diese Karten vom EMD gegen Bezahlung des "Strafportos" von über einem Franken entgegengenommen wurden, ist nicht restlos geklärt. Aber offenbar wollte sich das EMD nicht auf das gleiche Niveau besagter Postkarteneinsender hinabbegeben.

Neuzuzügertag in Dübendorf

Vor rund einem Jahr rief der Verkehrs- und Verschönerungsverein Dübendorf (VVD) die Quartiervereine Gockhausen, Gfenn, Stettbach und das Forum Flugplatz Dübendorf, zwecks Organisation eines Neuzuzügertages, zu einer ersten Sitzung zusammen. Was hernach unter der Leitung des Präsidenten des VVD, Herr Ruedi Herter in einigen Sitzungen kreiiert wurde, lief am 23. September wohlorganisiert über die Bühne. Aufgeteilt in vier Gruppen erhielten die zahlreich erschienenen Neuzuzüger einen interessanten Einblick in das Vereinsleben der Quartiervereine und in die Entstehungsgeschichte des Militärflugplatzes Dübendorf. Unter prominenter Reiseleitung schwärmten die vier Autobusse der VBZ die einzelnen Quartiere aus. Was in Gockhausen, Gfenn und Stettbach in freier Natur erklärt wurde, fand auf dem Flugplatz in einem historischen Gebäude statt. Mit zahlreichen Projektionsfolien dokumentierte unser Mitglied, Herr Hug Maeder die ersten fliegerischen "Gehversuche" bis ins neuere Zeitalter der Jetfliegerei. Die Faszination der Militärfliegerei, die an einzelnen Veranstaltungen bis weit über 100'000 Leute aus allen Himmelsrichtungen nach Dübendorf lockte, ist, wie Ambri, Buochs etc. zeigen, nach wie vor vorhanden.

Herr Ruedi Glauser, Betriebsleiter des Flugplatzes orientierte die interessierten Neuzuzüger über den modernen Flugbetrieb als auch über die rückläufige Entwicklung der Jetbewegungen.

Hier sei am Rande vermerkt, dass nicht ganz unerwartet in einer Gruppe - wenigstens an unserem Flugplatzposten - ein alteingesessenes Dübendorfer Vorstandsmitglied vom Verein "BgF" unter den Neuzuzügern gesichtet wurde. Offenbar vermag der attraktive Militärflugplatz die Gegner immer wieder neu zu faszinieren!

Auf jeden Fall fand der Tag seinen würdigen Abschluss im Leepünt bei einem guten Essen, serviert vom Skiclub und mit musikalischer Unterhaltung von der Stadtmusik Dübendorf.

Impressum:
Forum Flugplatz Dübendorf
Postfach 1085, 8600 Dübendorf
Peter Bosshard, Präsident
Aldo Wicki, Vizepräsident
Dr. Andreas Thut, Aktuar
Heidi Knecht, Kassier

Forum Flugplatz Dübendorf

Unter diesem Namen wurde Anfang November 1990 in Dübendorf ein unabhängiger Verein im Sinne von Art.60/ZGB gegründet mit dem Zweck, die immer wiederkehrende Frage des Militärfluglärms auf einer sachlichen Basis zu diskutieren. Wir bekennen uns zur Notwendigkeit einer glaubwürdigen Landesverteidigung, welche auch eine effiziente Flugwaffe beinhaltet. Die damit verbundene Lärmbelastung erscheint uns als ein Teil des Preises, den wir zur Erhaltung dieser Glaubwürdigkeit zu bezahlen haben.
Auch wir treten für Lebensqualität im Raum Dübendorf ein. Wir unterstützen Anstrengungen, die unternommen werden, um den Militärfluglärm so gering wie möglich zu halten. Das notwendige Training der Flugwaffe zur Erfüllung ihrer Aufgabe darf aber dadurch nicht beeinträchtigt werden. Niemand kann für Lärm sein, aber im Gegensatz zum Verein "Bürger und Bürgerinnen gegen den Fluglärm" betrachten wir die Fluglärm-Problematik in einem grösseren Zusammenhang.

Wir sind weder ein kultureller Verein mit regelmässigen Zusammenkünften und Mitgliederversammlungen noch eine Konkurrenz zu Parteien. Wir können aber mit unserer Arbeit politische Parteien, die ebenfalls zu einer glaubwürdigen Landesverteidigung stehen, unterstützen oder ergänzen.
Es freut uns sehr, wenn Sie unserem Verein beitreten und danken für Ihre Unterstützung.

Dafür brauchen wir Ihre Unterstützung!

Beitrittserklärung zum Verein Forum Flugplatz Dübendorf

Anmeldung:

Hiermit beantrage ich, dem Verein Forum Flugplatz Dübendorf beizutreten und bestätige gleichzeitig, nicht Mitglied der GSoA, des Vereins "Bürger und Bürgerinnen gegen den Fluglärm" oder einer ähnlichen, gegen unsere Luftwaffe und Landesverteidigung gerichteten Organisation zu sein.
Bitte senden Sie uns diese Anmeldung mit gleichzeitiger Einzahlung des Mitgliederbeitrages von Fr. 25.-- auf unser Postcheck-Konto zu.

Adresse:

Name: .....
Vorname: .....
Strasse: .....
PLZ / Ort: .....
Telefon P: .....

Unterschrift: .....
Datum: .....

Postfach 1085, 8600 Dübendorf, Postcheck-Konto: 80-47799-0