



NEUJAHR-S-BLATT

VON DIETIKON

2003

Neujahrsblatt von Dietikon 2003

56. Jahrgang

Hans Peter Trutmann
Das Flugfeld Dietikon/Spreitenbach
1917–1969
Die Aviatik im Limmattal

Helmut Ziegler
Dietikon, mit anderen Augen gesehen
Zeichnungen von Doris Hax

Jahreschronik: Oscar Hummel

Herausgegeben vom Verkehrsverein Dietikon

DRUCKEREI MARKUS HUMMEL + CO., 8953 DIETIKON

Inhaltsverzeichnis

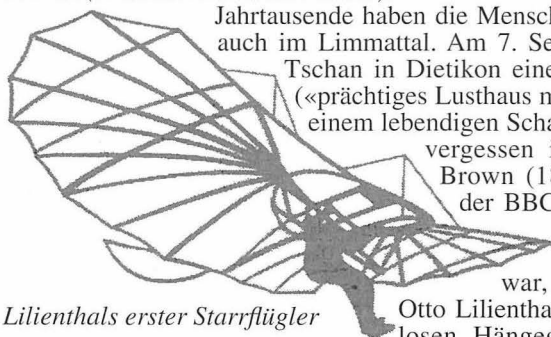
Vorwort	3
1. Ballonzentrum Schlieren und eine Vision von 1908	5
2. 1910/1911: Ein nationales Flugfeld wird gesucht Der Zweikampf Dübendorf gegen Dietikon/Spreitenbach	5
3. Trotz nochmaliger Niederlage (1914) steckt Dietikon im Flugfieber	7
4. Notlandungen, militärische Brosamen für Spreitenbach (1916–1920)	8
5. Private Verwendung des Flugfeldes 1920/22 und ab 1931	11
6. Flugfeld als Teil eines Waffenplatzes Dietikon? (1932)	14
7. Opel-Montagewerk am Meienweg? (1934)	14
8. Dietikon verlangt Ausbau des Flugfeldes (1938/39)	15
9. Das Flugfeld während des Zweiten Weltkrieges	16
10. Cirrus, Cumulus, Stratus, Nimbus 1946–1956	17
11. «Spreitenbach» wieder im Gleichgewicht (1957–1969)	21
12. Wie lernte man in Dietikon/Spreitenbach fliegen?	22
13. Das Lärmproblem	24
14. Unfälle	24
15. Modellflugzeuge	28
16. Das Ende	28
Quellen- und Literaturverzeichnis	30
Dietikon mit anderen Augen gesehen	31
Vorwort des Verfassers	31
Jahreschronik Dietikon	53



Walter Benz hat 1921 nicht nur die Limmattal-Strassenbahn und eine stattliche Limousine beim Schellerareal zu Papier gebracht. Über dem Zentralschulhaus strebt ein waghalsiger Flieger dem Firmament entgegen.

Vorwort

«Wir steigen ein – verpackt und gegürtet. Fertig zum Start. Ein Riesenzeiger schwingt zwei-, dreimal hin und her; harmlos, als spielte ein Kind mit dem Schaukelpferd. Und da – die Sinne stocken von dem Getöse, der Grund unter uns scheint zu bersten. Ha, zum Leben erwacht ist das Ungetüm. Ein Schnauben und Rasen aus hundert Schlünden. Hilf Himmel, in alle Winde zerstoben ist der Mut, Grauen schnürt die Kehle, Donner wühlt in den Eingeweiden. Um uns herum muntere, lauernde Mienen. Gründlinge, Fussgänger, Erdäpfelpflanzer. Was äugt ihr nach mir? Glaubt ihr, ich werde zittern, die schwankende Gondel bebenden Fusses verlassen...? Der Führer nickt mir zu. Ein Ruck, wir huschen davon, gelinde und wohligh empor. Wir steigen, wir fliegen...! Nur zu, du Flügelross, schon trau ich deinen wechselnden Sprüngen und Kehren. Himmlische Musik dünkt mich dein trotziges, donnergleiches Schnauben. ... Singe, hochfliegende Seele, lass' Sonne hinein und Gottesodem. Und denk nicht daran, wie bald zurückgeworfen du sein wirst in das Gewimmel dort unten, ins wüste Treiben der Bier- und Ideenbrauer, der Mord- und Schnapsbrenner.» Aus Paul Ilg, *Probus (In memoriam Oskar Bider)*.



Lilienthals erster Starrflügler

Jahrtausende haben die Menschen vom Fliegen geträumt, auch im Limmattal. Am 7. September 1788 liess Anton Tschan in Dietikon einen grossen Heissluftballon («prächtiges Lusthaus mit 20 Fensterstöcken») mit einem lebendigen Schaf in die Höhe steigen. Fast vergessen ist, dass Ing. Charles E. Brown (1863–1924), Mitbegründer der BBC (1891), nicht nur ein genialer Erfinder auf dem Gebiet der Elektrotechnik war, sondern mit einem von Otto Lilienthal 1894 erworbenen motorlosen Hängegleiter am Steilhang des Scharnenfels bei Baden Flugversuche unternommen hat. Das Resultat vermochte ihn nicht zu überzeugen, so dass die BBC auf die industrielle Herstellung von Flugmaschinen verzichtete. Zu den vielen erfolglosen Flugzeugbauern in der Schweiz vor dem Ersten Weltkrieg gehörten auch die Wetteringer Albert

Peyer, Dreher und Fritz Wullschleger. Im selben Dorf wohnte der Flugpionier Hans Schmid (geb. 1879), Mechaniker, Radrennfahrer und Wirt, der ab 1911 auf dem Wettingerfeld startete und landete. Bei den Berner Flugtagen vom Oktober 1911 verliert er als erster Schweizer Aviatiker beim Absturz aus 25 Meter Höhe sein Leben. Ein Gedenkstein im Tägerhard/Wettingen erinnert an den tödlichen Absturz von Lt H. W. Schärli, Weier i. E. BE, bei einem Staffelflug der Fl Kp 8 am 6. August 1937.

In Schlieren startende Heissluftballone und vorbeiziehende Zeppeline erregten in unserem Tal ab 1906 grösste Aufmerksamkeit. Von 1917 bis 1922 und von 1931 bis 1969 war das Flugfeld Dietikon/Spreitenbach ein magischer Anziehungspunkt für Jung und Alt. Es gab dort viel zu bestaunen: kühne Piloten, elegante Damen, gewagte Luftmanöver, zierliche Segel- und Motorflugzeuge, gepflegte Limousinen und Motorräder, vorbeiratternde Eisenbahnzüge, eine grosse Schafherde mit ihrem Hirten. Ab 1946 bot eine einfache Kantine mit Gartensitzplätzen ihre Dienste an. Alle Jugendlichen hofften spätestens am Meienweg insgeheim, von einem Piloten zu einem Flug eingeladen zu werden. Schüchtern wagten sie sich an die «Vögel» heran, immer bereit fortzurennen, denn die Erwachsenen hatten keine Freude, wenn man den Steuerknüppel bewegte, um zu sehen, wie die Ruder ansprachen oder wenn man die Flugzeuge abtastete, um herauszufinden, wo sie aus Holz bestanden und wo sie nur mit Leinwand bespannt waren unter der silbrigen oder beigen Farbe.

Am 19. Mai 1969 musste der Flugbetrieb endgültig eingestellt werden (Baufortschritt SBB-Rangierbahnhof, Flugkontrolle Kloten).

Es hat sehr wenig gefehlt, und Dietikon/Spreitenbach wäre 1911 anstelle von Dübendorf nationales Flugfeld geworden, in diesem Fall 1914 wohl auch schweizerischer Militärflugplatz und hätte dann – wie Dübendorf – von 1932 bis zur Eröffnung von Kloten (1948) vermutlich auch den zivilen Linienverkehr beherbergt. Dass ein solcher Entscheid die bauliche Entwicklung, Bevölkerungsstruktur, Finanzen aber auch den Lärmpegel in Dietikon grundlegend verändert hätte, ist wohl klar.

Dieser Rückblick zeigt auch deutlich, wie mühsam (und erfolglos) die kommunale Wirtschaftsförderung von 1910 bis 1950 war.

Ich danke den vielen Personen, die mich mit Hinweisen und Auskünften unterstützt haben, vor allem Jakob Widmer-Weber (Dietikon), Josef Widmer-



Der Wettinger Flugpionier Hans Schmid und sein Passagier Rudolf Egg, auf einem Holzstuhl an den Benzintank gelehnt sitzend, vor dem Start (1911)

Peterhans (Widen), Heinz Thut (Zufikon), Hans Angst (Spreitenbach), Werner Eichenberger (Urdorf), Heinz Schnyder (Barcelona), Hans Jörg Suter (Oberrohrdorf), Leo Schweri (Spreitenbach). Leider wurden in den 35 Jahren seit Verlegung des Flugplatzes sehr viele private Akten vernichtet, sodass keine Vollständigkeit der Darstellung erreicht werden konnte. Vom einstigen Flugbetrieb sind noch rüstige Flieger, viele Erinnerungen und Fotos geblieben, vom Platz gar nichts mehr, aber in Buttwil AG starten immer noch 5 Spreitenbacher-Flugzeugveteranen zum Höhenflug.

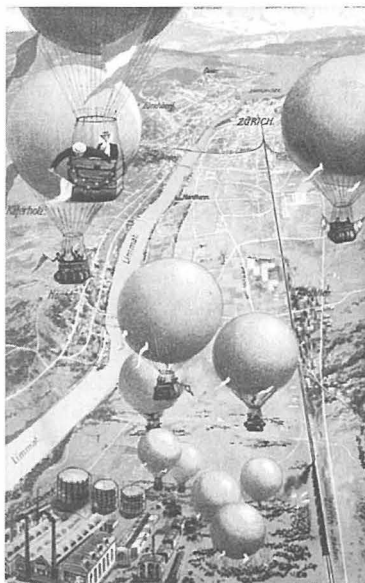
1. Ballonzentrum Schlieren und eine Vision von 1908

Der Freiballon, im Gegensatz zum Fesselballon, beherrscht im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts die Luft. Das geografische Zentrum des 1901 gegründeten Schweizerischen Aero-Clubs, dem ursprünglich nur Ballonfahrer angehörten, verschiebt sich immer mehr von Bern in die Region Zürich (Ende 1898 hat das stadtzürcherische Gaswerk in Schlieren seinen Betrieb aufgenommen). Die Nähe der Gasproduktion, die Grösse des Startfeldes und das überwältigende Publikumsinteresse (Schlieren konnte mit Tram und Eisenbahn bestens erreicht werden) sind dafür ausschlaggebend. Kapitän Eduard Spelterini (1852–1931) begeistert mit seinen Fahrten die Jugend und ist regelmässig in Schlieren anzutreffen. Am 17. Juni 1906 kann der Ballon-Füllplatz Gaswerk Schlieren eingeweiht werden. Dessen initiativer Direktor, Ing. Albert Weiss (1860–1913), setzt sich bereits 1908 energisch für einen künftigen Flugplatz unterhalb von Dietikon ein, weil der Wunsch nach steuerbaren Luftvehikeln immer stärker wird.

Im selben Jahr gewinnen die Schweizer Theodor Schaack und Emil Messner den Gordon Bennett-Wettbewerb (1212 Kilometer Ballonflug von Berlin nach Norwegen mit Weltrekorddauer von 73 Stunden), sodass das nächste Wettfliegen traditions-gemäss im Land der Sieger stattzufinden hat. Die 70 im Oktober 1909 in Schlieren startenden Ballone lösen in der ganzen Schweiz gewaltiges Interesse aus.

Es überrascht nicht, dass einzelne weitblickende Offiziere frühzeitig die grosse Bedeutung der Aviatik als Machtfaktor erkennen. Bereits im Sommer 1900 findet die erste Ballon-Rekrutenschule statt, und in den Herbstmanövern der 1. Division im Jahre 1911 wird erstmals ein Dufaax-Doppeldecker für Erkundungsflüge eingesetzt.

Der letzte mit echtem «Schlierengas» gefüllte Ballon startet 1974, denn Erdgas eignet sich nicht für den Ballonbetrieb. Zwei Jahre später müssen die Aufstiege wegen Gefährdung des Linienflugverkehrs nach Kloten endgültig eingestellt werden.



«Gordon-Bennet»-Wettfliegen, Schlieren 1909

2. 1910/1911: Ein nationales Flugfeld wird gesucht

Der Zweikampf Dübendorf gegen Dietikon/Spreitenbach

Ab 1909 werden an verschiedenen Orten der Schweiz sogenannte Flugtage oder -wochen durchgeführt, die den Veranstaltern meist viel Geld einbringen. Die Zuschauer erscheinen in Massen. Piloten und Maschinen stammen überwiegend aus dem Ausland. Rund 30 000 Personen lassen sich von der 1. Zür-

cher Flugwoche im Oktober 1910 in Dübendorf begeistern. Dort hat sich bereits ein Jahr zuvor – unter Leitung eines Franzosen, R. Jaboulin – eine Gruppe gebildet, um im «Oberried» einen Aviatikplatz mit 4 Hangars zu erstellen. Der Ruf nach Flugplätzen in unserem Land ist unüberhörbar, vor allem in der Region Ostschweiz/Zürich. Ein aus prominenten Politikern, Wirtschaftsführern und Offizieren zusammengesetztes Komitee fordert in einer 16seitigen Schrift die Schaffung eines Flugfeldes bei Zürich und bittet um finanzielle Unterstützung. Die im Juli 1910 gegründete Schweizerische Flugplatz-Gesellschaft ist u. a. für die Suche nach dem besten Standort zuständig. Im Limmattal bildet sich im selben Jahr ein Initiativkomitee für ein Flugfeld Dietikon/Spreitenbach, das die Vision von Gasdirektor Albert Weiss umsetzen will. Präsident ist Josef Koch, Schlieren, langjähriger Direktor der «Wagi» Schlieren.

Der Gemeinderat Dietikon beschäftigt sich erstmals an der Sitzung vom 30. November 1910 mit der Idee des Komitees, im Westen unseres Dorfes ein Flugfeld zu errichten. Er lädt die betroffenen Grundeigentümer zu zwei Sitzungen am 7. Dezember 1910 und 10. Januar 1911 ein. Auf Antrag des Gemeinderates beschliesst die Bürgergemeinde am 22. Januar 1911 den Verkauf des Müsli-Areals (35 Jucharten im Spickel zwischen der heutigen Überlandstrasse und dem Meienweg) an das Initiativkomitee zum Preis von 4 Rappen pro Quadratfuss (45 Rappen/m²). Die anstossenden rund 50 privaten Eigentümer sind ebenfalls verkaufswillig, und zwar zu 7 bis 15 Rappen pro Quadratfuss. Schon zwei Tage später besichtigt die «Kommission für Flugmaschinen des ostschweiz. Vereins für Luftschiffahrt» das Gelände und beurteilt es in jeder Hinsicht als geeignet. Das Gutachten wird vom Initiativkomitee am 15. Februar 1911 der Schweiz. Flugplatz-Gesellschaft übermittelt. Das Wichtigste daraus:

- Das Flugfeld liegt unterhalb Dietikon, zwischen der Bundesbahnlinie und der Staatsstrasse Dietikon–Baden. Um die dauernde Benützung des als Flugfeld hergerichteten Terrains zu sichern, ist der Ankauf des ganzen 217 Jucharten (also gut 7 000 Aren) umfassenden Areals zweckmässig und liegen verbindliche Verkaufsofferten von sämtlichen 110 Grundbesitzern vor (90 Jucharten auf Dietiker Gebiet, 127 in Spreitenbach). Grösster Landeigentümer sind die SBB, deren Vorgängerin (Nordostbahn) 1895 dort ihre Werkstätten neu erstellen wollte. Die Flugpiste soll 1200 m lang und 100 m breit werden (bei einer gesamten Breite des Areals von 370 m).
- Vollständig trockenes und ebenes Gelände von bester Bodenbeschaffenheit
- Hindernisfreie Umgebung
- Geringe Herrichtungskosten ohne jede Entwässerung
- Günstige geographische Lage, nahe der Stadt, dem Eisenbahnknotenpunkt Zürich und an der Grenze der Kantone Zürich und Aargau
- Doppelspurige Bahnverbindung nach beiden Seiten und Tramverbindung mit Zürich
- Eignung des Feldes für militärische und Sportzwecke (z. B. Pferderennen).

Der «Limmattaler» vom 28. Januar 1911 schreibt treuherzig: «Möge das Projekt Dietikon in dieser Auswahl Sieger werden, denn nicht ungerne trennt man sich von dem Bürgerlande und wiederum ist es der ernste Wunsch im Limmattale, dass der Sportplatz in unser Tal verlegt werde, denn die ganze Gegend stünde dann im Zeichen eines höheren Kulturfortschrittes.» Josef Koch teilt dem Gemeinderat Ende Januar 1911 mit, Dietikons Chancen seien aufgrund der bedeutend günstigeren Kosten (Kapitalaufwand Fr. 183 000.– gegenüber Fr. 346 000.–) gut.

Entgegen allen Erwartungen spricht sich jedoch die Flugplatz-Gesellschaft am 20. Februar 1911 nach vierstündiger Beratung mit 93 zu 88 Stimmen für die Offerte aus Dübendorf aus. Etliche Mitglieder der Gesellschaft hatten offenbar bereits Geld in Dübendorfer Boden investiert und wollten ihre Felle deshalb nicht ins Limmattal abschwimmen lassen. Es wurde auch geltend gemacht, Dübendorf sei in Aviatikkreisen bereits bekannt, die dortigen Veranstaltungen würden von Zürich aus besser besucht als in Dietikon und die auswärtigen Besucher würden dann nicht in Zürich, sondern in Baden absteigen. Dietikon hatte offensichtlich keine starke Lobby in diesem Gremium und Dübendorfs zeitlicher Vorsprung war nicht mehr einzuholen, umso weniger als sich die ganze Bevölkerung mit dem in Dorfnähe gelegenen Flugfeld voll identifizierte.

Josef Koch schreibt dem Gemeindepräsidenten Heinrich Fischer, Wirt zur «Weinstube» an der Kirchgasse, am 21. Februar 1911 als Trost: «Die Möglichkeit ist nicht ausgeschlossen, dass das Areal im Limmattal früher oder später neuerdings in Frage kommt.» Er sollte sich nicht täuschen.

3. Trotz nochmaliger Niederlage (1914) steckt Dietikon im Flugfieber

Mitte 1913 entbrennt der Streit über den Standort des künftigen eidgenössischen Militärflugplatzes. Mit Briefen vom 18. November und 5. Dezember 1913 schlägt der Verkehrsverein Dietikon (Präsident Hans Koch, Direktor der Metallgiesserei und Armaturenfabrik Dietikon, Bruder von Josef) dem Gemeinderat vor, Anstrengungen zu unternehmen, um diesen Flugplatz nach Dietikon/Spreitenbach zu holen. Der Einfachheit halber legt er gleich einen ausführlichen Briefentwurf an Bundesrat Hoffmann – Chef des Militärdepartementes – bei, der so ausgefertigt wird. Man vergisst nicht zu erwähnen, dass zum Beispiel die Limmattal-Strassenbahn sehr leicht bis ins «Müsi» verlängert werden könne, um eine gute Schienenverbindung zu gewährleisten. Im Januar 1914 führt der Gemeinderat wiederum den Vorschlag des Verkehrsvereins aus, beim EMD-Vorsteher um eine Audienz in dieser Sache nachzusuchen. Die kurze Antwort aus Bern lautet, man solle sich an Oberstkorpskommandant Audéoud in Genf wenden, der im Besitz des Briefes sei. Neben Dietikon haben sich beworben: Avenches, Frauenfeld, Luzern, Thun und natürlich Dübendorf, das bereits über mehrere Hangars verfügt. Die Kommission für Militäraviatik und das Militärdepartement empfehlen dem Bundesrat, Dübendorf als eidgenössischen Fliegerwaffenplatz zu bezeichnen, was im Dezember 1914 so beschlossen wird. Noch im selben Monat disloziert die Fliegertruppe unter ihrem Kommandanten Hptm i Gst Th. Real mit ihren 7 Flugzeugen vom Beundenfeld in Bern nach Dübendorf. Sie wird dort mit grosser Begeisterung empfangen. Die Schweiz besitzt 1914 zwar kaum ein kriegstüchtiges Flugzeug, aber sie hat eine hervorragende Fliegerequippe: Audemar, Bider, Burri, Comte, Cuendet, Durafour, Grandjean, Kramer, Lugrin, Parmelin.

Tauchen ab 1915 gelegentlich Militärflugzeuge aus Dübendorf über dem Limmattal auf, erregt das grosses Aufsehen und findet Niederschlag in der Zeitung. Beim Sirren, Surren, Schnurren oder Knattern eines Motors treten die Leute sofort auf die Strasse und suchen am Himmel nach dem Wunderwerk der Technik. Sie können für eine Zeitlang die Eintönigkeit des Alltages vergessen. Oft wird so niedrig geflogen, dass man die Köpfe der Aeronauten sehen kann.

«Mit innigem Glückwunsch zur Weiterfahrt verlassen die Neugierigen den Schauplatz» schreibt unser Lokalblatt.

4. Notlandungen, militärische Brosamen für Spreitenbach (1916–1920)

Aus dem Limmattal.

Über die vermutlich erste Landung, ausgeführt von Oblt J. Ramp mit Doppeldecker Aviatik C-1 in der Nähe des künftigen Flugplatzes, berichtet der «Limmattaler» am 3. Februar 1916:

Dietikon. Der prächtige Sonnenschein und die herrschende Windstille haben die Flieger in Dübendorf aus ihren Gangard gelockt. Ueber dem Limmattal, etwa um halb 12 Uhr erschien am Mittwoch ein solcher in nur geringer Höhe über den Häusern von hier und fuhr bis in die Nähe der Fabrik im Kessel, wo er landete. Die Propeller schnurrten laut vernehmbar aus der Höhe und es schien etwas nicht in Ordnung zu sein oder der Flieger hat mit einem Militärauto, das ebenfalls den Ort passierte, einen Probe- oder Wettflug gemacht; man sah ihn auf Spreitenbacher Feld beim Wäldli, das in der Nähe des Kessels sich befindet, landen. Dort manövierte der kühne Luftkruzer hin und her, bis er wieder eine beträchtliche Höhe erreicht hatte und wieder in gleicher Richtung, von welcher er gekommen ist, nach Dübendorf zurückkehrte. Das Manöver, das die Bewohner vom Limmattal sehr interessiert hat, wurde von vielen Schaulustigen verfolgt und namentlich die junge Schuljugend hatte eine helle Freude an der Flugkunst und wäre die Sache nicht allzu gefährlich, würden die Flieger wohl bald Konkurrenz bekommen.

Anfangs November 1916 muss wiederum ein Doppeldecker in diesem Gebiet notlanden:

Vom Limmattaler. Fliegerlandung; Heute Nachmittag, kurz vor 3 Uhr, mußte ein zu einem Rundschaffsflug in Dübendorf aufgestiegenes Flugzeug unterhalb Spreitenbach eine Notlandung vornehmen. Die unfreiwillige Landung des Doppeldeckers ist wahrscheinlich auf das Versagen des Motors zurückzuführen. Die sofort zur Stelle gewesene Hilfe von der Fliegerabteilung Dübendorf machte den Apparat in kurzer Zeit wieder flott und unter dem Jubel der zur Landungsstelle zahlreich herbeigeeilten Bevölkerung verschwand der Doppeldecker in den Lüften, Dübendorf zu.



Kurz vor der Eröffnung des Flugfeldes nehmen zwei künftige Meisterpiloten in Dietikon eine Notlandung vor. Am Samstagnachmittag, 17. Februar 1917, müssen die beiden Insassen ihre beim Pumpwerk Langacker landende Maschine mit Kühlwasser versehen und verschwinden dann vor den Augen der vielen herbeieilenden Zuschauer Richtung Dübendorf. Bei den Aviatikern handelt es sich um Fliegerleutnant Alfred Comte und um seinen Schüler Beobachterleutnant Walter Mittelholzer. Sie haben bereits einen abenteuerlichen Flug hinter sich: Dübendorf–St. Gallen–Hoher Kasten–Chur–Bündner Oberland–Andermatt–Reusstal.

Mitte April 1917 eröffnet die Fliegerabteilung Dübendorf überraschend auf dem von den SBB und einigen Landwirten gepachteten Land zwischen dem Meienweg und dem Spreitenbacher Dorfbach einen Hilfsflugplatz (mit Hangar und Baracke 1918). Das Feld, «Moos», «Wille» oder «Willer» genannt, ist um die Hälfte kleiner als das ursprünglich vorgeschlagene (600 m lang und 200 m breit, nun ausschliesslich auf aargauischem Gebiet gelegen). Es soll für Not- und Aussenlandungen, das heisst Landungen ausserhalb Dübendorfs, dienen.

Wie Frau Anna Gstrein-Grau in ihren «Erinnerungen aus meinem Leben» schreibt, finden bis Herbst 1918 mehrere 10-wöchige Fliegerschulen in Spreitenbach statt. Die 8 bis 10 Piloten werden als Pensionäre in der «Krone» untergebracht, wo es jeweils am Abend hoch zu und her geht.

Die Wache muss die Nacht auf dem Flugfeld verbringen und benützt ab und zu den Schafstall im «Eigi» als Kantonnement. Dies zum Ärger des Pächters, Fleischartler D. Rosenfeld aus Zürich, der am 25. Juni 1917 vom Militär für seine hartnäckigen Schadenersatzforderungen an die Gemeinde Dietikon verwiesen und im übrigen aufgefordert wird, als Schäfer nur mehr

Dietikon.

Nachdem seit Eröffnung des Flugplatzes wiederholt Klagen eingelaufen sind wegen Schädigung von Kulturen durch das den Flugplatz besuchende Publikum, sehen wir uns veranlaßt auf die einschlägigen Bestimmungen unserer Polizeiverordnung hinzuweisen mit dem Verlangen die Flugplatzbesucher möchten sich der vorhandenen Straßen (speziell des Meienweges) bedienen, statt wie dies bis jetzt vielfach geschehen ist blindlings über Acker und Wiesen dahin zu laufen.

Nichtbeachtung dieser Vorschrift hätte inskünftig Polizeibuße bis zu Fr. 15.— zur Folge. Für Kinder werden deren Eltern bzw. Vormünder verantwortlich gemacht.

Dietikon, den 10. Mai 1917.

909

Der Gemeinderat.

Schweizerbürger einzustellen, da man keine Ausländer in der Nähe der Schuppen dulde. Die Wachmannschaft bezieht im Herbst 1917 Kantonnement bei Landwirt Jakob Pletscher an der Feldstrasse in Dietikon. Der Gemeinderat reklamiert, da er darüber nicht informiert worden ist und ersucht die Armee gleichzeitig, den durch Militärlastwagen beschädigten Meienweg wieder in stand zu setzen.

Dass das Flugfeld seit Frühjahr 1917 tatsächlich in Betrieb ist, zeigt auch das mehrfach publizierte Verbot des Gemeinderates und dessen Mitteilung, dass er gegen die von den Bundesbahnen und dem Fliegerkommando beabsichtigte Schliessung des Bahnüberganges im «Moos» Einsprache erhebe.

Der Limmattaler berichtet am 5. Juni 1917 über eine sonntägliche Zwischenlandung auf der neuen «Flugstation»:

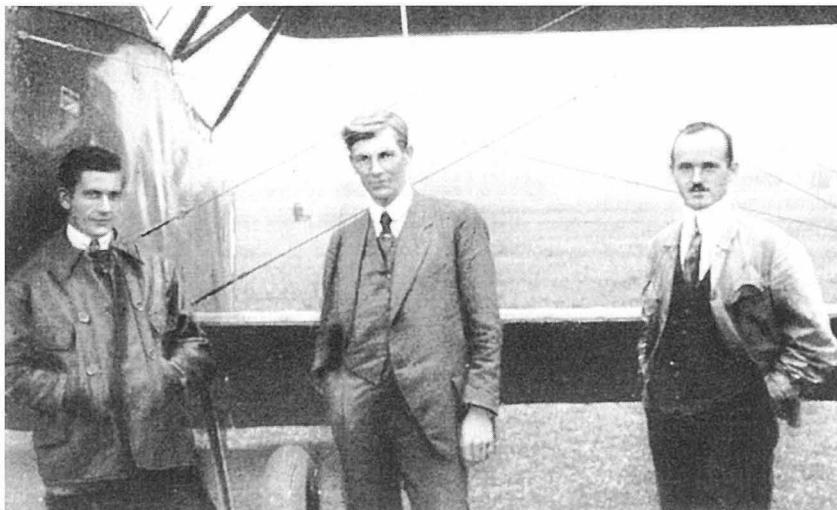
Dietikon. Unsere Militärflieger entfalten gegenwärtig eine rege Tätigkeit, ihre Kunst weiter auszubauen; tagtäglich hört man ob unsern Köpfen das Surren der „Großen Vögel“ im wolkenlosen Wehberblau. Gestern Sonntag vormittag bot sich dem aufmerksamen Beobachter ein interessantes Luftspiel; dreimal, von Dübendorf herkommend, kreiste ein Flugzeug in weiten Spiralen um unser Dorf, um dann auf der hiesigen für Militärflieger eingerichteten Flugstation eine ungezwungene Zwischenlandung vorzunehmen. Die Landung bleibi für den Flieger immer noch eine Ueberwindung, bei der neben dem Geschick des Leiters auch die Bodenverhältnisse in Betracht gezogen werden müssen. Nach Ausfagen der Flieger soll sich jedoch das gegen dem Spreitenbacher Damm gelegene

Terrain besonders gut für diesen Zweck eignen. In einem tadellos ausgeführten Kreisflug ließ sich der Apparat nieder und aus ihm entstieg der Führer, Ab-Unteroffizier Zimmermann sowie der Pilotenschüler Lieutenant Droz als Beobachter, beide bewährte Flieger. Der Apparat, ein Schweizer-Modell, war ein Doppeltrumpfschrauben-Doppeldecker, System Häfsliger und stammte aus der eidgenössischen Konstruktionswerkstätte Thun. Nach seinem kurzen Aufenthalt entschwand der Apparat den Blicken der nach dem Landungsplätze geeilten Zuseher zu seinem Ziele zu.

Wenn es mit dem Planieren des Flugplatzes zu einer Fliegerstation Ernst genommen wird, dann dürfte Dietikon auch nach dem Kriege mancher „hohe Besuch“ beschieden sein.

Bereits im Herbst 1917 erkundigt sich jedoch der Gemeinderat Spreitenbach in Dübendorf, ob der Benützungsvertrag für das Flugareal Ende Jahr zu Ende gehe. Die Antwort lautet, man wolle das Land für ein weiteres Jahr pachten.

Mitte 1918 beginnt die «Wagi» in Schlieren als Nebenweig mit der Flugzeugkonstruktion. Ihr Doppeldecker SWS C - 1 startet am 7. März 1919 in Spreitenbach zu einem erfolgreichen Probeflug. Die Konstrukteure sind Ing. Adolf Schaedler, Ing. August Hug und W. Frigge. Die Militärpiloten Bider (am



Die Konstrukteure des Wagi-Beobachterflugzeuges: A. Schaedler, A. Hug, W. Frigge

7. Juli 1919 in Dübendorf tödlich abgestürzt mit Nieuport 23), Comte und Pillichody sind begeistert von den Flugleistungen: in 43 Minuten steigt die Maschine auf 7700 Meter. Nach 50 Versuchsflügen muss die «Wagi» 1920 mit grösster Enttäuschung zur Kenntnis nehmen, dass der Bund keine finanziellen Mittel für die externe Produktion von 30 Maschinen hat. Der Flugzeugbau wird für die «Wagi» jedoch 1936–1981 (mit längeren Unterbrüchen) wieder bedeutungsvoll.

Intensiv dürfte der Flugbetrieb 1919 nicht mehr gewesen sein, ersucht doch der Gemeinderat Spreitenbach am 27. November 1919 die Armee, die Feldwege auf dem Areal wieder instandzustellen, damit sie öffentlich benützt werden können. Am 4. August 1921 nimmt der Gemeinderat Spreitenbach zur Kenntnis, dass die Armee den Platz auf Ende Jahr aufheben wird und Fr. 4800.– für die Wiederinstandstellungsarbeiten bezahlt.

Dass unser Flugfeld nun für lange Zeit militärisch keine Bedeutung mehr hat, geht indirekt auch aus der Botschaft des Bundesrates vom 11. Juni 1923 be-



Die älteste Aufnahme des Flugfeldes um 1920. Die Maschinen der AGIS (rechts 2 Hansa-Brandenburg) werden als Wunderwerk der Technik bestaunt.

treffend Erstellung von Flughallen für das Militärflugwesen hervor, wo in einer Aufstellung nur vom eidg. Flugplatz Dübendorf, vom Verkehrsknotenpunkt Lausanne-Blécherette, von den «Fliegerstützpunkten» Bière, Payerne, Bellinzona, Olten, Thun und von den «Landungsplätzen» Samaden, Basel, Schaffhausen, Altdorf, Andermatt, Ambri-Piotta und Bex die Rede ist.

Auf der vom Bund publizierten Flugplatzliste von 1928 erscheint Spreitenbach mit 16 anderen Orten immerhin in der Kategorie E: «Landungsplätze mit beschränkter Verwendung».

Über die abenteuerliche Geschichte des Jagdflugzeuges Nieuport BB N 28 von 1917, das 1964 nach 34jähriger Odyssee von Dietikon nach Buochs und von dort 1972 ins Verkehrshaus Luzern überführt worden ist, gibt das Neujahrsblatt 1985 von Max Siegrist «85 Jahre Berufsschule Amt und Limmattal Dietikon» bestens Auskunft.

5. Private Verwendung des Flugfeldes 1920/22 und ab 1931

a. «AGIS»

Flugbegeisterte ETH-Studenten gründen im Januar 1920 die Akademische Gesellschaft für das Flugwesen («AGIS»). Neben der Lösung von flugwissenschaftlichen Problemen will diese Vereinigung für ihre Mitglieder eine Pilotschule führen und Studierenden aus der ganzen Schweiz günstige Passagierflüge offerieren (1920 machen 1000 Personen davon Gebrauch!). Dank einigen grossen Spenden können die Studenten bald über zwei Hansa-Brandenburg C 1 und über einen 100 PS-Mercedes Albatros B II a verfügen, die auf dem Flugplatz Spreitenbach stationiert werden. Die SBB schliessen als Landeigentümer mit der «AGIS» einen Mietvertrag über rund 46000 m² ab (Jahreszins Fr. 100.-). Als Fluglehrer ist der ehemalige österreichische Kampfpilot Philipp Vacano tätig. Die rund 80 Studenten sorgen für einen regen Betrieb im «Wiler». Leider stürzt ein führendes Mitglied der «AGIS» im Herbst 1921 bei Lausanne ab und ein weiterer Aktivist zieht an eine ausländische Hochschule. Die «AGIS» verliert ihren Schwung, hat bald einen grossen Mitgliederschwund zu



Philipp Vacano, der erste zivile Fluglehrer in Spreitenbach (1927)

beklagen und muss Ende 1922 ihre Aktivitäten einstellen. Das Flugfeld fällt nun bis anfangs 1931 in einen Dornröschenschlaf und wird nur noch landwirtschaftlich genutzt.

b. Segelfluggruppe Zürich, SGZ (ab 1933 in Spreitenbach)

Das Kommando Fliegerwaffenplatz Dübendorf überlässt mit Brief vom 25. Oktober 1932 der Segelfluggruppe Zürich, damals noch Ostschweiz. Verein für Luftfahrt genannt, gratis und auf Zusehen hin das bereits an einen Schafhändler verpachtete Areal Flugfeld Spreitenbach zur Mitbenützung. Vereinspräsident ist damals Alfred Koelliker. Neben dem Flugleiter August Hug, Mitkonstrukteur des Wagi-Doppeldeckers, erteilt auch Oskar Baroni Unterricht. Der Luzerner Hug (1894–1983) kann als Urvater des schweizerischen Segelfluges bezeichnet werden. Er schult in Spreitenbach bis 1939.

Am Sonntag, 2. April 1933, wird der neu erstellte Hangar eingeweiht, in dem die 3 Flugzeuge für die Anfängerschulung und die 2 Autowinden stehen. Die Gruppe zählt damals 27 Mitglieder. Im Sommer findet bereits ein Segelfluglehrerkurs statt.

c. Die Segler der SGZ «gehen auf Strecke»

Die thermischen Aufwinde sind in Spreitenbach dank der Topografie des Limmattals optimal, zudem ermöglichen sogenannte Wellenaufwinde das Erreichen grosser Höhe.

Stand bei den «Motorlosen» naturgemäss am Anfang die Flugdauer im Vordergrund, so locken sie bald die Distanz und Höhe. Werden die Segler hochgeschleppt, purzeln die Rekorde:

- E. Spahni fliegt am 16. Mai 1936 nach Koblenz (48 km) und M. Godinat mit Spyr III nach Lucens (143 km).
- H. Sandmeier wird am Auffahrtstag 1936 dank Gewitterfront bis nach Bischofszell (65 km) getrieben.
- F. Binder erreicht am 24. Mai 1936 sogar Überlingen am Bodensee.
- Am 18. Oktober 1936 schraubt sich Jakob Steffen auf Spyr II trotz unerträglicher Kälte auf 3200 Meter über Meer hoch.
- Am 25. Mai 1938 findet ein Zielflug-Wettbewerb (Richtung Nordost) ab Flugplatz Belpmoos nach Dietikon/Spreitenbach statt. Der Deutsche Haase erreicht das Ziel als erster.
- Am 6. Juni 1938 segelt M. Godinat in 2 Stunden 12 Minuten nach Basel. Nach einer Stunde lässt er sich wieder hochschleppen und ist in 100 Minuten wieder in Spreitenbach.
- Vom 6. bis 13. August 1939 findet ein Fluglager statt, wobei E. Aeberli nach Donaueschingen fliegt (52 km) und M. Steiner (Schlieren) sogar nach Ulm (180 km).



Josef Widmer, Fred Bitterlin und Max Steiner, Schlieren (v. l. n. r.) mit Ka-8 (1959)

d. Mobilmachung 1939 und Nachkriegszeit

Die Treibstoffrationierung liess in den Jahren 1941 bis Oktober 1945 nur den Auto-Windenstart zu (mit Holzvergaser). 1945 organisiert die SGZ ein Oster-Segelfluglager auf der Alp Scheidegg. Die beiden Segler werden in Dietikon auf die Bahn verladen und ab Fischenthal bringt sie ein Holzvergasertraktor auf die 1200 m hohe Alp, wo der Gummiseilstart erfolgt. Ab

Frühjahr 1946 herrscht wieder ein reger Segel- und Motorflugbetrieb in Spreitenbach. Es finden regelmässig Fluglager, Trainingsflüge, Bundesfeierfliegen und Vorunterrichtskurse statt. Die Gruppe besteht aus gut 50 Aktivmitgliedern. Am 24. September 1951 stürzt ein sehr aktives Mitglied bei einem Militärflug (C 36) bei Payerne tödlich ab: der Dietiker Primarlehrer Walter Frei.

1965 wird sogar ein internationaler Wettbewerb durchgeführt. Grosse Flugmeetings wie in Dübendorf sind jedoch auf diesem Areal mit blosser Graspiste nicht möglich. Trotzdem geniesst die SGZ in Fachkreisen landesweit hohes Ansehen, einerseits durch die tadellose Durchführung von vielen Anlässen (z. B. die Sommerlager in Saanen), anderseits durch kühne, oft pionierhafte fliegerische Leistungen wie Dreierschlepp, Überfliegen des Areals in 2 m Bodenabstand mit 240 km/h bei anschliessendem Wiederaufstieg usw.

e. Zuzüger

Wegen besserer Schleppbedingungen kommen 1955 die Segelfluggruppen «Bülach» und «Möve» von Dällikon nach Spreitenbach.



Dreierschlepp durch Heinz Schnyder (1955) mit «Stinson»

6. Flugfeld als Teil eines Waffenplatzes Dietikon? (1932)

1930 erwacht wieder ein gewisses militärisches Interesse am Weiterbestand des Flugfeldes: Die Armee beschwert sich nämlich im Herbst beim Gemeinderat Spreitenbach gegen eine projektierte Freileitung im «Moos». Durch deren Erstellung könnte das Areal nur noch für Notlandungen verwendet werden. Die Mehrkosten für die Verlegung dieser Leitung übernimmt dann der Bund.

Im Laufe des Jahres 1931 absolvieren die Fliegerkompanien 18, 14, 11, 16 ihren Wiederholungskurs auf dem Flugfeld. Im Jahr 1934 ist es die Fl Kp 12. Als Unterkunft dient die Turnhalle des Zentralschulhauses Dietikon. Für die Flugzeuge werden Zelte aufgestellt. Auch in den folgenden Jahren finden jährlich 1 bis 2 Flieger-Wiederholungskurse im «Willen»/«Moos» statt.

In politischen Kreisen und in der Presse diskutiert man die Verlegung des Infanterie-Waffenplatzes und der Kaserne aus der Stadt Zürich. In einem achtseitigen Brief vom 4. März 1932 bemüht sich auch unser Gemeinderat bei der Kant. Militärdirektion um Unterbringung aller diesbezüglichen militärischen Einrichtungen in Dietikon. Als Terrains werden vorgeschlagen: Gelände der SBB im Ausmass von 45 ha (Flugfeld), Gelände der Bürgergemeinde (53 ha) und Gelände der Stadt Zürich (36 ha). Der Gemeindeschreiber zieht bei der Begründung alle Register: «Die klimatischen und hygienischen Verhältnisse lassen nichts zu wünschen übrig. Dietikon hat viel Sonne. Bade- und Schwimmgelegenheiten finden sich in der Limmat, im Limmatkanal, Reppisch und Egelsee, ebenso Wannen- und Douchenbäder als private Unternehmen; erinnern wir auch an die nahen Thermalbäder in Baden. Die Versorgung des Waffenplatzes mit jederzeit frischen und hochwertigen landwirtschaftlichen Erzeugnissen für Mensch und Tier ist durch die Lage inmitten einer bäuerlichen Gegend bestens gewährleistet. Dietikon ist eine bedeutende Ortschaft mit nahezu 7000 Einwohnern, deren Militärfreundlichkeit und Patriotismus sich nicht nur anlässlich der zahlreichen Einquartierungen, sondern auch unter erschwerten Verhältnissen bewährt haben. Die Bevölkerung ist konfessionell paritätisch. ...». Am 17. August 1932 wird auf die ausstehende Antwort hingewiesen. Am 23. August kommt der ernüchternde Bericht aus Bern, es stehe eine Verlegung des Waffenplatzes nach Kloten im Vordergrund.

7. Opel-Montagewerk am Meienweg? (1934)

An der Versammlung der FDP Dietikon vom 4. Dezember 1934 wird darauf hingewiesen, der grösste amerikanische Autokonzern (General Motors, GM) wolle in der Schweiz Personenwagen produzieren. Die GM suche dringend ein geeignetes Gelände für die Errichtung einer Fabrik mit 300 bis 400 Arbeitern. Der Sprecher schlägt vor, der Gemeinderat solle das Land der SBB und der Bürgergemeinde (am Meienweg) in die Verhandlungen einbringen. Nicht alle sind von diesem Vorschlag begeistert: schon oft hätten zu günstigen Bedingungen vorgenommene Landabtretungen an die Industrie zu Unzukömmlichkeiten geführt und der Gemeinde keinen Nutzen gebracht. Ein «Eingesandt» vom 7. Dezember 1934 bezeichnet es jedoch als Gebot der Stunde, dass sich der Gemeinderat mit aller Kraft für den künftigen Standort Dietikon einsetze, umso mehr als man



es 1911 bei der Wahl des Flugplatzes nicht verstanden habe, berücksichtigt zu werden. Die GM verlangt keck, dass sie das Bauland gratis erhält, steuerlich entgegenkommend behandelt wird und dass ihr Dietikon einen Kredit von 2 Mio Franken für die Errichtung der Fabrikgebäude gewährt. Obwohl die unverzügliche Besprechung mit dem kantonalen Finanzdirektor betreffend Staatsbeitrag ungünstig verläuft, unterbreitet der Gemeinderat der GM am 18. Dezember 1934 eine Offerte (Inhalt nicht bekannt). Die GM bevorzugt jedoch kurz darauf den Standort Biel und beginnt dort mit der Montage der Modelle Opel Kadett, Olympia und Captain.

8. Dietikon verlangt Ausbau des Flugfeldes (1938/39)

Am 14. Juni 1938 wendet sich der Gemeinderat Dietikon erneut an Bern und weist darauf hin, dass die Weberei Syz AG ihren Betrieb einstelle und deshalb eine Arbeiterinnenunterkunft, sog. «Töchterheim», an der Grünastrasse, heute Heimstrasse, günstig (Fr. 95 000.– inkl. 10 000 m² Land) als Unterkunft für die Fliegertruppe zu übernehmen wäre. Die Antwort ist negativ: es bestehe zurzeit nicht die Absicht, Dietikon/Spreitenbach in vermehrter Masse als bisher mit Truppen zu belegen. Am 16. September des gleichen Jahres kommt der Gemeinderat nochmals auf diese Angelegenheit zurück und beklagt die hohe Arbeitslosigkeit von 5 % der Wohnbevölkerung in Dietikon. Unsere Gemeinde leide unter einer enormen Steuerbelastung, was zum Wegzug von vermögenden Leuten führe und seit Jahren praktisch jede Bautätigkeit vermissen lasse. Die Exekutive setzt sich im Interesse der Erhaltung von Arbeitsplätzen sehr für Bundesaufträge (Munitionsbestandteile) zugunsten der Giesserei und mechanischen Werkstätte Gebr. Koch an der Bergstrasse ein. Am 16. Juni 1939 wendet sich der Gemeinderat aufgrund einer Eingabe des Handwerkmeister- und Gewerbevereins ein drittes Mal an Bern, macht auf die bedrohliche Weltlage aufmerksam und schlägt den Ausbau unseres Flugfeldes zum Fliegerstützpunkt vor: «Der Flugplatz wird seit Jahren als Hilfsflugplatz beansprucht und es finden alljährlich je nachdem 1 bis 2 Wiederholungskurse statt. Die Mannschaft wird während dieser Zeit jeweils in den Turnhallen untergebracht, was zur Folge hat, dass der Turnbetrieb für die Schüler teilweise eingestellt werden muss.» Man empfiehlt einmal mehr den Kauf der Syz-Liegenschaft und den Ausbau des Flugfeldes zur Beschäftigung von Arbeitslosen. Die Antwort aus Bern vom 11. Juli 1938 ist erneut in beiden Punkten abschlägig. Das «Töchterheim» wird 1942 zur Kreidenfabrik Signa AG umfunktioniert.

Aus dem Protokoll des Gemeinderates Spreitenbach, Sitzung vom 6. April



Soldatenmarken werden von der Truppe verkauft zur finanziellen Unterstützung notleidender Angehöriger

1939, geht hervor, dass die Ballongruppe Zürich auf dem Areal der SBB im «Moos» eine Luftschiffhalle erstellen möchte. Dazu kommt es aber nicht, da der schweizerische Luftraum ab Herbst 1939 für die nichtkommerzielle Luftfahrt gesperrt wird.

9. Das Flugfeld während des Zweiten Weltkrieges

Am 2. September 1939 rückt die Fliegerkompanie 17 unter Hptm K. Wyss mit 9 Doppeldeckern C 35 ein, wird jedoch bereits nach 2 Wochen verlegt.

Am 9. September 1939 weist das Fliegerkommando den Gemeinderat Spreitenbach darauf hin, dass laut Dienstreglement die militärischen Wachtposten auf Personen, die sich auf dem bewachten Areal bewegen und der einmaligen Aufforderung ihren Anordnungen nicht Folge leisten, sofort scharf geschossen wird. Es wird um Publikation gebeten. Das Flugfeld gilt militärisch als einer von 30 «sofort verwendbaren Stützpunkte».

Im Oktober 1939 ersucht die in Dietikon einquartierte Fliegerkompanie 19 den Gemeinderat um Zuweisung eines anderen Raumes für die Fallschirmabsprünge, denn offensichtlich wirken die SBB-Fahrleitungen abschreckend. In derselben Sitzung teilt Gemeindepräsident Dr. Hugo Koch (Sohn von Josef Koch, Schlieren) mit, die Eisengiesserei seiner Firma an der Bergstrasse 10 könne ebenfalls für militärische Zwecke abgegeben werden.

Auf dem Flugfeld stehen ab Herbst 1939 bis Ende 1940 mit Unterbrüchen abwechslungsweise 8 bis 12 Dewoitine D 27, Fokker C-V oder C 35 einsatzbereit. Diese schon damals arg veralteten Maschinen sind am westlichen Ende des Areals in Zelten oder Tarnnetzen unter Obstbäumen versteckt. Täglich finden bei klarem Wetter Schiessübungen auf ausgesteckte Ziele in die Kiesgrube südlich des Bahngleises statt. Modernere Kampfflugzeuge wie C36, Me 109 oder Morane-Saulniers sind in Anbetracht der kurzen Graspiste nur selten in Spreitenbach anzutreffen. Die gut 200 Mann der Fliegerkp 17, 18 bzw. 19 sind in Dietikon, auf dem Flugfeld oder im Dorf Spreitenbach untergebracht. Den 21 Fliegerkompanien standen im Frühjahr 1940 landesweit insgesamt 45 Einsatzplätze zur Verfügung.

Dass der «Hilfsflugplatz» Spreitenbach der deutschen Luftwaffe bekannt war, beweist die Tatsache, dass 8 deutsche und 2 schweizerische Saboteure den Auftrag hatten, am 16. Juni 1940 auch dort Militärflugzeuge zu sprengen. Drei Mann verstecken sich vom 13. bis 17. Juni in den Wäldern um Spreitenbach. Da der Platz zu dieser Zeit nicht belegt ist und sie ihn gar nicht finden, werden die Sprengkörper vergraben. Bei der Heimreise können auch diese Saboteure verhaftet werden. Alle 10 werden zu lebenslänglichem Zuchthaus verurteilt. Beim Sabotageplan handelte es sich um einen Racheakt Görings, der wegen des Abschusses mehrerer deutscher Flugzeuge über Schweizer Gebiet wütend war.

Da der Grossteil der Armee und die meisten Kampfflugzeuge ab Herbst 1940 ins «Reduit» verlegt werden, finden zwischen 1941 und Kriegsende in Spreitenbach nur noch militärische Ausbildungsflüge und Segel-Vorunterrichtskurse statt.

Dem «Limmattaler» vom 8. Oktober 1941 ist zu entnehmen, dass über das Wochenende ein seltenes Flugzeug in Spreitenbach zu sehen war. Der in Dübendorf restaurierte «Blériot» von Oskar Bider aus dem Jahre 1916 wurde von Swissairpilot Hans Kuhn ins Limmattal geflogen, um hier Filmaufnahmen

(«Bider, der Flieger») zu erstellen. Aus militärischen Gründen durften während des Krieges keine Aufnahmen vom Flugplatz Dübendorf gemacht werden.

Von den vielen deutschen oder alliierten Flugzeugen, die im Krieg in die Schweiz einflogen und dort landen mussten, ging keines in Spreitenbach nieder. Zwischen 1945 und 1950 wird das Feld nur sporadisch von der Armee benutzt

10. Cirrus, Cumulus, Stratus, Nimbus 1946–1956

a. Alfred Comte und Ernst Selmoni

Der Jurassier Alfred Comte (geb. 1895), in Delémont aufgewachsen, wird seit langem als verwegener Pilot, hervorragender Akrobatikflieger und Fluglehrer sowie begabter Flugzeugbauer beurteilt. Er gehört mit den Brüdern Dufaux, Oskar Bider, Walter Mittelholzer und Balz Zimmermann zu den Pionieren der Schweizer Aviatik. Bereits im Ersten Weltkrieg als Militärflieger und als Fluglehrer in Dübendorf tätig, ist er 1919 bei den Gründern der ersten schweizerischen Luftverkehrsunternehmen («Aero-Gesellschaft») mit Starts ab Bauernhof in Schwamendingen). 1923 wird die Flugzeugfabrik Comte in Oberrieden eröffnet. Da nur wenige staatliche Aufträge eingehen – der Bund fördert vorzugsweise den Flugzeugbau seines Regiebetriebes in Thun – gerät die Firma 1935 in Konkurs.

Ab Januar 1937 ist Comte Leiter einer Sportfliegerschule in Dübendorf. Während



des Zweiten Weltkrieges kommandiert er dort als Hauptmann eine Landsturm-Fliegerkp und erledigt für den Direktor als technischer Leiter des Flugplatzes administrative Aufgaben. Da eine private Fliegerschule in Dübendorf 1945 nicht mehr möglich ist und Comte auch keine Lust hat, weiterhin bei der Armee zu arbeiten, eröffnet er Mitte 1946 in «Spreitenbach» eine Schule. 1947 kann er einen in Hilfikon AG erworbenen Hangar aufstellen lassen. Entgegen seiner Zusicherung bringt A. Comte jedoch keine Schleppmaschine nach Spreitenbach, was das Verhältnis zu den Seglern von Anfang an stark trübt. In die Lücke springen 1946 zum Glück und für dauernd die Brüder Eichenberger mit ihrem Piper L 4, später Auster Mark 4 und dann 3 Chipmunks. Der langjährige Schlepper und bekannte Sportflieger Ernst Spahni übt diese Tätigkeit nach seinem Absturz mit Schüler Zgraggen (1945) nicht mehr aus. Im Auftrag der Eichenbergers schleppen in den Fünfzigerjahren sehr viele zusätzliche

A. Comte im Gespräch mit Akrobatikflieger Paul Meyer (1947). Comte: «Schmal wie ein Lineal. Auf der Erde kühl wie eine Eisenstange, trübe Melancholie im Blick, mit seltsam wiegendem Gang. Im Flugzeug sprühender als eine Rakete.» (O. Walter)



FLIEGERSCHULE SPREITENBACH AG

bei Zürich Bahnstation Dietikon

Fliegerschule Flugzeugcharterung Taxiflüge im In- und Ausland Fotoflüge Rund- und Alpenflüge zu jeder Zeit

Piloten, vor allem Hans Jörg Suter, die Brüder Jakob, Sepp und Alois Widmer, Heiri Ehrsam, Walter Frei und auch Hans Wiederkehr.



Werner Eichenberger, Urdorf: Schlepper, Pilot und Fluglehrer im WML-Segler (1950)

Das Feld ist nun in eine Segel- und Motorflugpiste (bei den SBB-Geleisen) eingeteilt. Es werden regelmässig Motor-Rundflüge mit zahlenden Passagieren durchgeführt.

In der Zeit von A. Comte sind als Fluglehrer tätig: Flugplatzleiter Alfred Ruckstuhl aus Dietikon, Ernst Gaiser und Heinrich Heller. Als Mechaniker wirkt Edi Ott. Comte besteigt in Zürich täglich den Zug nach Dietikon, marschiert nach Spreitenbach oder wird am Bahn-



Alfred Ruckstuhl, Dietikon, erklärt seinem Schüler Heinz Thut Ab- und Anflugroute sowie Steuerung (1951)

hof abgeholt, erteilt aber keinen Flugunterricht mehr, fliegt nur ganz ausnahmsweise selbst und gelegentlich auf Wunsch eines Schülers als Passagier mit. Im ersten Betriebsjahr werden nicht weniger als 14 546 Flüge (Segelflugstarts inbegriffen) registriert und 2305 Flugstunden. Für den Motorbetrieb stehen 6 zweiplätzig Piper-Schulflugzeuge und 2 vierplätzig Fairchild-Maschinen zur Verfügung. Rund 50 Piloten erwerben in diesem Jahr ein Brevet. Am 27. Juli 1949 wird die Firma «Alfred Comte Air S.A.» ins Handelsregister eingetragen. Sie bezweckt die Ausbildung von Privatpiloten sowie die Übernahme von Vertretungen von Flugzeugen und Flugbestandteilen. Das Aktienkapital beträgt Fr. 100 000. Verwaltungsräte sind Präsident Ernst Selmoni aus Basel, Alfred Comte aus Zürich und Christian Balzer aus Zürich. Die Gesellschaft übernimmt die Aktiven und Passiven der seit Juli 1946 unter der Bezeichnung «Fliegerschule Alfred Comte» betriebenen Geschäfte. Im April 1950 wird die Firma in «Fliegerschule Spreitenbach AG» abgeändert, und Alfred Comte scheidet aus dem Verwaltungsrat aus. Das Unternehmen hat offensichtlich Geldprobleme. Der finanziell einmal mehr gescheiterte Comte muss schweren Herzens endgültig Abschied von der Fliegerei nehmen, kehrt Spreitenbach tief enttäuscht den Rücken, kann als Aushilfe bei der Stadt Zürich arbeiten und wird 3 Jahre später Beamter des EWZ. Er stirbt im November 1965, wenige Monate nach seiner Pensionierung.

b. Ernst Selmoni, Werner Schaedler, Heinz Schnyder, Wolf Sauer mann, Gebrüder Eichenberger

Am Sonntag, 18. Juni 1951, findet ein glänzend organisierter Flugtag statt. Ein Fieseler-Storch und Trapez-Künste am Flugzeug beeindruckten die vielen Zuschauenden. Fluglehrer A. Ruckstuhl jagt mit einer «Sokol» Kinderballone. Walter Spahni zeigt abenteuerliche Tiefflugakrobatik mit einem «Bücker»-Doppeldecker. Pech und Glück hat Weltmeister Walti beim Fallschirmabsprung, indem plötzlich auftretender Wind ihn auf dem SBB-Trasse landen lässt und der Fallschirm in den Fahrleitungen hängen bleibt. Die Züge müssen angehalten werden und die SBB-Reparaturquipe leistet einen Sondereinsatz. Walti bleibt unverletzt. Zum Abschluss braust eine Vampire-Staffel zweimal «mit ungeheurem Pfeifen» im Tiefflug über die Köpfe hinweg, sodass die Erwartungen mehr als erfüllt werden.



Flugplatzleiter Werner Schaedler wartet vor der Kantine auf seinen Flugschüler (1951)

Ernst Selmoni, Inhaber eines Elektroinstallationsgeschäftes in Basel, investiert zwischen 1950 und 1954 viel Geld in den Flugbetrieb, ist aber sehr selten in Spreitenbach anzutreffen. Ab Mitte 1950 leitet Werner Schaedler, Flugplatzchef und Instruktor, den Betrieb, von 1954 bis zum Weggang nach München im Januar 1955 Heinz Schnyder (Fluglehrer und Mechaniker seit März 1952), Dietikon.



*Heinz Schnyder, geb. 1924,
Flugplatzleiter 1954/55*

Dann übernimmt der ehemalige deutsche Kampfflieger Wolf Saueremann, neuer Hauptaktionär und langjähriger Verwaltungsrat, die Direktion der Flugschule. Als Fluglehrer ist Peter Niedermayr tätig. Der in Spreitenbach wohnhafte, bald finanziell in



Wolf Saueremann, Flugplatzleiter 1955/56

Nöten steckende und sehr risikofreudige Saueremann ist neben der Flugschule noch im Flugzeugverkauf tätig. Dr. med. Edelmann aus Zürich, Obmann einer Gruppe von 30 Motorfliegern, die gerne nach Spreitenbach gekommen wären, interveniert 1955 heftig beim Eidg. Luftamt wegen Schlampereien und finanzieller Misswirtschaft. W. Saueremann entwickle den Betrieb immer mehr zu einem «deutschen Stützpunkt». Da die Flugplatzleiter in immer kürzeren Abständen wechseln (Rüfli, Schnyder, Naef, Schnyder, Rüesch, Buess, Schaedler, Niedermayr, Eichenberger), muss das Luftamt laufend neue Betriebsbewilligungen ausstellen. Mehrfach verfügt es die Einstellung des Betriebes für kurze Zeit, weil kein Flugfeldleiter mehr vorhanden ist. Bei der Demonstration einer der von ihm vertriebenen Maschinen Norécrin stürzt W. Saueremann (von Kollegen oft ironisch als Dr. Sauerbruch bezeichnet) Mitte 1956 in Innsbruck wegen Flügelbruchs tödlich ab. Im Oktober desselben Jahres fällt die Gesellschaft in Konkurs

c. Spreitenbach als deutsches Spionagezentrum (1954)?

Anfangs November 1954 muss einer der in Spreitenbach stationierten 14 Piper in Brugg notlanden. Da der Pilot ein Deutscher ist, führt das zu einer grossen Pressekampagne, die sogar Anlass zu einer Diskussion im aargauischen Grossen Rat gibt. Die Polemik ist umso erstaunlicher, als Nationalrat Dietschi aus Basel bereits 1951 eine Interpellation eingereicht hat, um Klarheit über die vermehrte Flugausbildung von Deutschen in der Schweiz zu erhalten. Der Bundesrat antwortet, dass es den Deutschen nach wie vor verboten sei, sich in ihrem Land fliegerisch ausbilden zu lassen. Das habe zu einer gewissen Verlagerung dieser Brevet-Erneuerungen auf schweizerische Flugplätze geführt. Zeitweise entfallen im «Willer» 55 % der Flugprüfungen auf Deutsche. Darunter sind auch ganz Prominente wie der Schauspieler Heinz Rühmann – der Fliegerarr besass seit 1931 ein Flugbrevet – und viele ehemalige Piloten der Luftwaffe. Journalisten werfen «Spreitenbach» vor, neutralitätswidrig ein Ausbildungszentrum für deutsche Flieger zu sein. Man versteigt sich gar zum Vorwurf, dort würden Piloten für eine neue deutsche Wehrmacht ausgebildet. An einer Pressekonferenz Ende November 1954 bezeichnen die Leitung der Schule (Heinz Schnyder), der Vertreter des Eidg. Luftamtes und Spreitenbachs Gemeindeammann Otto Muntwyler solche Vorwürfe als unbegründet.

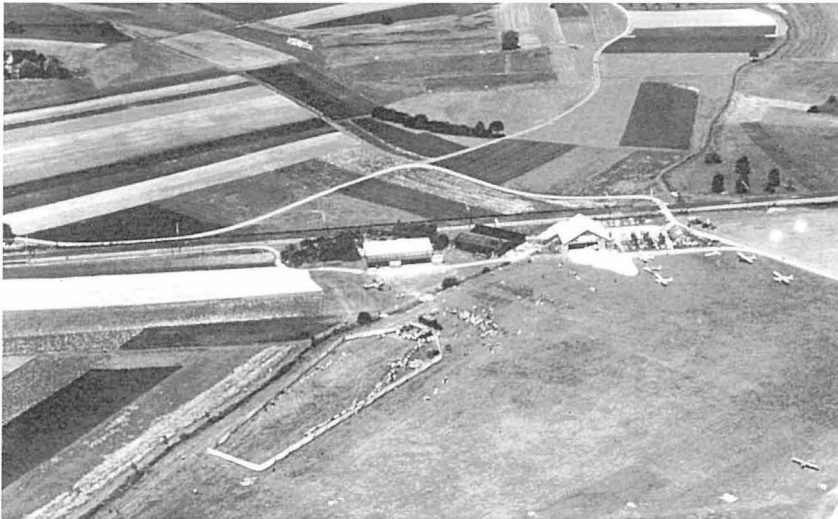


Der bekannteste Spreitenbach-«Schüler» Heinz Rühmann, im Cockpit und auf dem Weg zur Kantine, begleitet von Heinz Schnyder (1953)

11. «Spreitenbach» wieder im Gleichgewicht (1957–1969)

Der Gemeinderat Spreitenbach nimmt am 10. September 1957 von einer Mitteilung aus Bern Kenntnis, wonach Ende Monat ein Detachement der Zerstörungsabteilung einrücke, um die Entladung des Flugfeldes (50 Feldminen) vorzunehmen. Nach dem Rückzug der Armee ins «Reduit» waren viele ausserhalb gelegene Flugplätze «miniert» worden.

In der Absicht, das allfällige Entstehen einer neuen Flugschule in Spreitenbach zu kontrollieren, gelingt es der Motorfluggruppe Zürich (gegründet 1928,

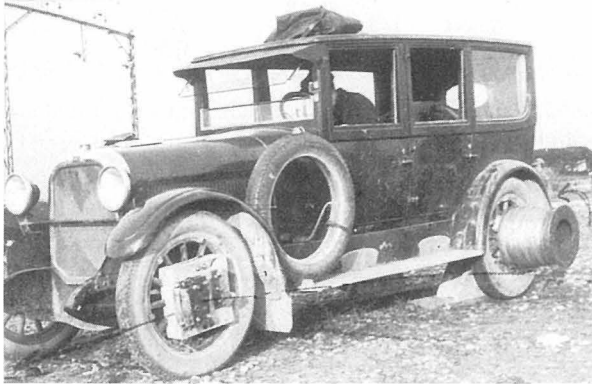


Flugaufnahme von Hans Suter (1951) bei einer Reitervorführung der Don Kosaken

beheimatet erst in Dübendorf und dann in Kloten), ab 1957 das gesamte Areal für sich zu pachten, sodass die Segler zu ihrer Überraschung plötzlich nur noch als Unterpächter auftreten können. Die «Motörler» sind jedoch einverstanden, dass das Luftamt im August 1957 die Betriebsbewilligung den Seglern erteilt. Flugfeldleiter wird Max Steiner aus Schlieren, ab April 1959 Werner Eichenberger, der 1966 in Spreitenbach eine neue Flugschule eröffnet.

12. Wie lernte man in Dietikon/Spreitenbach fliegen?

a. Segelflug



Start mit Autowinde (1933). Oski Baroni gibt Gas

Der Segelflug wird in der Schweiz seit 1909 betrieben und bekommt ab 1921 – ausgehend vom deutschen Flugzentrum «Rhön» – starken Auftrieb. Aus Sicherheitsgründen war allerdings den Militärpiloten der Segelflug lange Zeit verboten. In flachen Gegenden spannt man für den Start ein Auto vor. Bald geht man jedoch zum Autowindenstart über (Spreitenbach verfügt ab 1933 über 2 Auto-Schleppwinden, einen Chandler und einen Auburn). Dank einer Umlenkrolle hatten der «Schlepper» im Auto, Lehrer und Schüler guten Sichtkontakt und es musste nicht mehr Richtung Auto gestartet werden.

Der «Zögling» (Spannweite 10 m, Länge 5,5 m, Leergewicht ca. 80 kg, Geschwindigkeit ca. 50 km/h) bildete bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges das



Olivier Berger bereit zum Start mit dem Zögling (1933)

klassische Anfängervehikel, weil Doppelsitzer nicht in ausreichender Zahl vorhanden und zudem teuer waren. Der «Zögling» war ein fliegendes Podium, zum Teil mit Stahlrohrumpf, ohne Verschalung. Der Pilot sass frei oberhalb der Start- und Landekufe und betätigte den Steuerknüppel. Der Flügel war aus Holz

hergestellt und mit Stoff bespannt. Die Instruktion des – in Spreitenbach nie hauptberuflich tätigen – Fluglehrers lautete: «Sobald das mehrere hundert Meter lange Windenseil anzieht, kurz anrut-



Der Ford T 1920 schleppt den «Zögling» zum Startplatz
 schen lassen, dann Knüppel in den Bauch und mit vollgezogenem Höhensteuer steigen bis der Windenzug aufhört, nachdrücken, ausklinken und in einer Linkskurve landen». Diese Einsitzermethode hatte den Vorteil, dass der Schüler vom ersten Augenblick an auf sich selbst angewiesen war und ungeeignete Kandidaten rasch erkannt wurden. Aus dem Bericht eines Schülers: «Der Starter senkte die Fahne, ein Ruck, ein Rutscher und ich wurde wie ein Drache hochgeschwungen. Die Spanndrähte surrten und piffen, aber ich war oben. Ich sass da, frei wie auf einer Kanzel im Luftraum, ohne Lärm, hörte die Kühe muhen und die Startmannschaft unten am Platze diskutieren. Vor lauter Erleben und Staunen vergass ich beinahe die Kontrolle über Geschwindigkeit und Kurven. Mit diesem ersten Hochstart war in mir der Virus des Segelfluges und die Lust zu diesem prächtigen Sport endgültig gepflanzt.» Ein solcher Flug dauerte 20 bis 30 Sekunden, wobei eine Höhe von 2 bis 50 m erreicht wurde. Mit einem kleinen Lastwagen Ford T Modell 1920 wurde der «Zögling» in Spreitenbach wieder zum Startort zurückgezogen. Die beiden «Zöglinge» Max und Moritz konnte die SGZ im Jahre 1933 von der Fluggruppe «Albatros», Trogen, für zusammen Fr. 200.– erwerben.

Zweisitzer gibt es in der Schweiz seit 1942 («Geier» und «Spir V»); in Spreitenbach ab 1950 («Kranich II»). Der Schüler absolvierte im Zweisitzer rund 40 Flüge am Doppelsteuer. Der Lehrer brachte ihm methodisch die Steuerbedienung, den Start, die Landung und die Kurventechnik bei. Gestartet wurde im Winden- oder Seilschlepp, und die erste Ausbildungsstufe wurde abgeschlossen mit einer Anzahl Alleinflügen auf Schul-Einsitzern, meist vom Typ «Grunau-Baby». Der Flugzeugschlepp wurde erstmals 1931 in Dübendorf durchgeführt. Sowohl Schlepper wie Segelflugzeug besitzen eine Ausklinkvorrichtung. Meist ist das leichtere Segelflugzeug zuerst in der Luft und fliegt etwa 20 m höher als das Motorflugzeug, um nicht in die Turbulenzen der «Lokomotive» zu geraten und um ein allfälliges Zeichen des Motorpiloten besser erkennen zu können. Ab 1940 besteht eine Gegensprechanlage. Für den Schlepp muss der Segler einer Geschwindigkeit von ca. 120 km/h gewachsen sein. In Spreitenbach kostet der Schlepp in den Fünfzigerjahren pro Minute (8 bis 15 waren nötig) einen Franken.

Nach der zweiten Ausbildungsstufe und dem Leistungstraining erfolgte die theoretische und praktische Prüfung mit einem Experten des Luftamtes. Je nach Talent und Zeitaufwand wurde das Ausbildungsziel in 14 Tagen oder erst in zwei Jahren erreicht.

b. Motorflug

Vor dem Zweiten Weltkrieg war der zivile Motorflugsport in aller Regel ein Hobby für Gutbetuchte. Ab 1946 konzentrierten sich die Flugzeughersteller auf die Massenherstellung von Reise-, Geschäfts- und Sportmaschinen; die Preise

sanken beträchtlich. Die Anzahl der hauptberuflichen Fluglehrer nahm stark zu. Grenzübertritte ins Ausland waren im Flugzeug bedeutend einfacher als im Auto oder in der Eisenbahn. Um 1950 herum war es möglich, in 2 bis 3 Monaten das Brevet als Privatpilot zu erwerben. Im Durchschnitt waren 30 Flugstunden ausreichend als Vorbereitung. Gleich von Anfang an wurde der Schüler in die Maschine gesetzt; die theoretische Ausbildung erfolgte beiläufig. Nach 8 bis 10 Stunden zu einem Lektionspreis von rund 80 Franken konnten begabte Schüler und Schülerinnen schon den ersten Alleinflug wagen. Als Schulflugzeuge verwendete man in Spreitenbach – wo diese Ausbildung erst ab 1946 angeboten wurde – vor allem Piper-Maschinen. Beizufügen ist, dass mit Rücksicht auf die landwirtschaftliche Nutzung des Areals von April bis Juni grundsätzlich nicht geflogen werden durfte, um den Graswuchs nicht zu beeinträchtigen. Während der restlichen Monate sorgte die Schafherde dafür, dass die Grasnarbe kurz blieb.

13 . Das Lärmproblem

Geriet die Dietiker Bevölkerung – vor allem die Jugend – in den Zwanziger- und Dreissigerjahren vom Surren der Propeller geradezu aus dem Häuschen, so wurde der Flugplatz ab 1945 immer mehr als indirekter Verursacher von unangenehmem Lärm betrachtet. Die im Stadtarchiv Dietikon und im Bundesarchiv (Akten Luftamt) vorhandenen Reklamationsbriefe lassen sich nicht übersehen. Auch die Presse kritisierte die «Brummer» aus Spreitenbach.

Bereits 1921 verlangt das Eidg. Luftamt u. a. das Einhalten einer Mindesthöhe von 500 m über Ortschaften. 1947 macht unser Gemeinderat die Flugschule einmal mehr darauf aufmerksam, die seinerzeitige Vereinbarung, die Gemeindegrenze nur nördlich der Linie Agatha-Kirche–Bahngeleise–Überlandstrasse zu überfliegen, sei einzuhalten.

Im Sommer 1966 beklagt sich der Gemeinderat Regensdorf heftig beim Luftamt in Bern über die Lärmbelästigung durch Linienflugzeuge, deren Abflugroute von Kloten aus – mit Rücksicht auf den Segelfluggetrieb in Spreitenbach – an Wochenenden vermehrt über ihre Gemeinde verlegt werde.

14 . Unfälle

Natürlich blieb auch «Spreitenbach» von unerfreulichen, ja tragischen Ereignissen nicht verschont. Wir erwähnen nur die folgenschwersten:

a. Ein spektakulärer Unfall ereignete sich bereits im Eröffnungsjahr 1917. Der «Limmattaler» schreibt:

Schlitten. Zum Fliegerunfall in Schlitten wird uns geschrieben: Am Montag abend kam ein Doppeldecker vom Flugfeld Dietikon-Spreitenbach Limmattaufwärts. Ueber Altflotten versagte plötzlich der Motor, was die Flieger veranlasste, umzukehren und bei Schlitten eine Notlandung zu versuchen. Es gelang ihnen jedoch nicht, im Gleitflug das Schlittener Feld zu erreichen, und um nicht in einen Gasometer hineinzu geraten, bog sie gegen die Waggonfabrik ab, wo der Apparat in den Firtz des früheren Gasthauses zum „Löwen“ einschlug und stecken blieb. Der Pilot Bruberer trug Beinbrüche davon und musste ins Kantonspital übergeführt werden; sein Begleiter Aime Droz kam mit leichten Verletzungen davon. Die erste Hilfe am Platz wurde von Dr. med. Ruhn, in Schlitten geleistet. Ein zweites Flugzeug, das den Unfall beobachtet hatte, holte sofort militärische Hilfe herbei.

b. Am 21. Oktober 1931 kommt es zum ersten tödlichen Absturz. Hugo Schmid, bekannter Flugzeugkonstrukteur, Gründungsmitglied und führender Kopf der ehemaligen «AGIS» stürzt aus unbekanntem Gründen mit seiner Eigenkonstruktion «Korsa II» ab.

c. Glück im Unglück hat W. Läderach am 18. März 1933, als er bei Rückenwind mit einer «Austria» beim Ansetzen zu einer Steilkurve abstürzt, aber nur eine Lendenwirbelverstauchung erleidet.

d. Der 1907 geborene Waadtländer Olivier Berger benützt seit 1933 das Flugfeld, ist auch als Segelfluglehrer tätig und schildert in seinen Erinnerungen zwei Unglücksfälle (um 1938):

«Le jour ou j'eus le plus peur, c'est lorsqu'un de mes élèves demanda un dimanche matin vers onze heures s'il pouvait effectuer un vol avec le Zögling. ...Le vent d'ouest était très violent, ce qui n'était pas rare sur cet aérodrome. Je rendis mon élève attentif à ce sujet et lui demandai s'il était assez sûr. Il répondit affirmativement. Comme d'habitude, son Zögling serait tiré par le câble au treuil de l'auto. ..Quand je vis l'appareil grimper presque verticalement tel un cerf-volant je craignis le pire. ..Le planeur tangua à reculons tout en perdant de l'altitude. Enfin, le pilote put le retourner mais approchait dangereusement de la ligne à haute tension des CFF Baden-Zurich. ... La malchance voulut qu'il abattit sur la ligne. Le planeur s'était brisé et pendait lamentablement sous les câbles, avec le pilote encore attaché à son siège et la tête en bas. J'entends toujours ses cris de terreur. Par bonheur, l'un des câbles n'entra pas directement en contact avec les rails. ..Ainsi que nous l'apprîmes, l'express Bâle-Zurich devait passer quelques minutes plus tard ! Entretemps, l'accidenté était parvenu, malgré des brûlures, à se libérer de ses courroies, tomber sur les rails et se rouler de l'autre côté du talus. On dut faire couper le courant du chemin de fer pour enlever la carcasse du planeur.»

« Un dimanche après-midi, un camarade désira effectuer un vol avec le lourd appareil Grunau-Baby...Au lieu de se diriger vers la fin de la piste (Dietikon), il fonce vers le sud, coté Spreitenbach. Un double poteau électrique en forme de triangle se trouvait sur ce côté de



Segelflugzeug «Grunau-Baby» mit abrazierten Flügelgeln (1937)

l'aérodrome. Il faut croire que notre camarade fut fasciné par ce poteau. Sans dériver d'un mètre à droite et à gauche, il piqua juste entre des deux mats ! Les ailes du planeur refusèrent de franchir cet étroit joug. Elles se brisèrent à la hauteur du fuselage et tombèrent sur le sol. Quant à notre camarade, il continua son vol à raz-terre uniquement avec le fuselage pour atterrir brutalement et longuement sur l'herbe. Il n'avait aucune blessure mais était complètement prostré.»

e. Suizid eines Wachtsoldaten. Gemäss Mitteilung von mehreren vertrauenswürdigen Personen hat sich 1939/1940 auf dem Flugplatz eine tragische Selbsttötung ereignet. Ein im Schützenloch beim Dorfbach postierter Wachtsoldat der Fliegerabwehr war tagsüber vom Schlaf übermannt worden. Kurz darauf landeten Schulflugzeuge aus Dübendorf, deren Besatzungen die schlafende Wache entdeckten. Im Sinne eines Streiches oder einer Belehrung nahmen sie dem Schlafenden die Reservemunition weg und entfernten sich dann für längere Zeit vom Flugfeld. Bei der Rückkehr mussten sie feststellen, dass sich der betreffende Soldat mit der im Gewehr verbliebenen Munition erschossen hatte. In der Panik angesichts der in der Zwischenzeit gelandeten Flieger und der verschwundenen Munition erschien dem Wehrmann dieser Ausweg offenbar besser als Blamage und ein hartes Strafverfahren.

f. Franz Zraggen am 25. November 1945:

Segelflug-Unglück zwischen Dietikon und Spreitenbach

Wie fast jeden Sonntag unternahm auch gestern die Segelflugguppe Zürich auf dem Flugfeld zwischen Dietikon und Spreitenbach Schleppflüge mit Motor- und Segelflugzeugen. Um 12 Uhr 15 startete das Motorflugzeug mit dem Piloten Spahni aus Zürich und einem Passagier und dem angehängten Segelflugzeug, in dem sich der 21jährige Student Zraggen aus Zürich-Seebach befand. Das Segelflugzeug hatte nach Gewinnung einer Höhe von 300 bis 400 Metern ausklinken und den Flug allein fortsetzen sollen, wie das vorher schon mehrmals gemacht worden war. Diesmal erreichten die Flugzeuge aber nur eine Höhe von etwa 150 Metern und sanken dann wieder. Beobachter sahen nun, wie beide Flugzeuge plötzlich abstürzten und neben der Ueberlandstrasse miteinander auf die Erde aufprallten.

Zuerst schien es, als ob der Segler Akrobatiikflüge ausführen wollte; in Wirklichkeit war aber, wie man nachher erfuhr, der Segelflieger von Anfang an seines Apparates nicht genügend Herr; es war der erste Schleppflug, den er unternahm. Plötzlich stürzten beide Flugzeuge gleichzeitig aus dreissig bis fünfzig Metern Höhe ab. Das Motorflugzeug fiel zuerst auf den linken Flügel, wodurch der Sturz etwas abgebremst wurde. Dreissig Meter davon entfernt lag der Segler in Trümmern, den Insassen namens F. Zraggen unter sich begrabend, der auf der Stelle tot war.

Nun galt es, den Piloten des Motorflugzeuges, der mit einem Bein in den Verstre-

bungen des Apparates eingeklemmt war, zu befreien; doch schon schlugen aus dem Innern des Flugzeuges die Flammen entgegen, und alle Anstrengungen waren erfolglos. Das Flugzeug brannte lichterloh, und nur mit inzwischen herbeigeholten Personen gelang es nach grossen Anstrengungen, den eingeklemmten Piloten dem Feuerherd zu entreissen. Es war aber auch höchste Zeit, denn kurz darauf wurde das Benzinreservoir vom Feuer erfaßt und die ganze Maschine war in Flammen gehüllt. Der Passagier, der in diesem Flugzeuge mitgeflogen war, konnte die Maschine selbst verlassen und kroch verletzt zu der dreissig Meter entfernten Staatsstrasse. Unverzüglich wurden die beiden Verletzten von einem Auto aufgenommen und nach Zürich ins Kantonshospital verbracht.

Bei dem tödlich verunglückten Segelflieger handelt es sich um den 1926 geborenen Franz Zraggen von Zürich und Silenen, Studierender, wohnhaft an der Neumbrunnstrasse 1 in Zürich-Seebach. Die Personennamen der beiden Verletzten lauten: Ernst Spahni, Schweizermeister im Segelflug 1942, geboren 1914, und Hans Frutiger, von Weiringen, beide wohnhaft in Zürich. Nach Erkundigungen im Kantonshospital erlitt Ernst Spahni, der das Motorflugzeug gesteuert hatte, leichtere Verbrennungen an den Beinen, während sich Hans Frutiger, der als Passagier mitflog, einen Unterschenkelbruch und vermutlich einen Kieferbruch zuzog. Das Befinden der beiden Flieger ist zufriedenstellend; Lebensgefahr besteht nicht.



Die Trümmer des abgestürzten Segelflugzeuges (1945)

g. Willy Gfeller am 22. Juli 1947:

Dimmatal

Dietikon. ☞ Flugzeugabsturz. Am Dienstagvormittag startete auf dem Flugfeld unterhalb Dietikon der Flugschüler Willy Gfeller zu einem Übungsflug. Die Maschine konnte ihm für einen Alleinflug anvertraut werden, da er bereits die nötigen Kenntnisse besaß. Um 11.25 Uhr beobachteten die auf dem Plage anwesenden Fluglehrer, daß mit der Maschine etwas nicht in Ordnung war und da der Flugschüler nach Beendigung einer Kurvenübung keine wahrnehmbaren Steuerausschläge mehr ausführte, muß angenommen werden, daß Gfeller durch eine Ohnmacht die Herrschaft über das Flugzeug verlor. Sekunden später stürzte das Schulflugzeug zirka 300 Meter vom Startplatz entfernt mitten ins Kornfeld ab, wo es durch den Aufprall vollständig zerstört wurde und durch die Explosion des ausfließenden Benzins bis zum Eisengerippe verbrannte. Die sofort herbeigeeilte Rettungsmannschaft versuchte den bereits toten Flieger aus der Ka-

bine zu befreien, doch mußte das Vorhaben bis zur Eindämmung des Feuers durch Feuerlöschapparate eingestellt werden. Bei der Bergung wies die Leiche des Verunglückten furchtbare Verbrennungen und schwere Kopfverletzungen auf. Der Tod muß jedoch schon beim Aufschlagen der Maschine auf den Boden erfolgt sein.

Die Untersuchung über die Ursache des Absturzes wurde am Nachmittag auf der Unglücksstelle durch das Eidg. Luftamt und die Polizeiorgane aufgenommen und die Leiche zur Feststellung der Todesursache ins gerichtsmedizinische Institut nach Zürich verbracht.

Beim tödlich verunglückten Flugschüler handelt es sich um den an der Hardturmstraße in Zürich wohnhaft gewesenen Vertreter Willy Gfeller, geboren 1906. Er hinterläßt eine Gattin und drei kleine Buben, die nun auf tragische Weise um ihren Ernährer gekommen sind.

h. Am Sonntag, 14. März 1954, stürzt am Hüttikerberg infolge zu geringer Flughöhe eine in Spreitenbach gestartete Piper ab. Pilot Max Boller und Passagier werden zum Glück nur mittelschwer verletzt.

i. Am 4. August 1957 stürzt eine in Dällikon gestartete JODEL-D 11 kurz vor der Landung aus einer Höhe von ca. 75 m in die nördliche Kiesgrube, wobei beim Aufprall Pilot und Passagier den Tod finden. Die Maschine wollte in Spreitenbach für einen einstündigen Rundflug tanken. Die genaue Unfallursache konnte nicht ermittelt werden.

k. Am 17. April 1959 kommt es auf dem Meienweg zu einer Kollision zwischen einem landenden Segelflugzeug und einem Radfahrer. Diese Zufahrtsstrasse bildet eine ständige Gefahrenquelle (sichtverdeckender Schafstall), mit

der sich viele Stellen beschäftigen mussten. Während des Wochenendes werden jeweils Wachtposten aufgestellt, um Fussgänger und Radfahrer vor landenden Flugzeugen zu warnen.

15. Modellflugzeuge

Am Anfang der Fliegerei stand das Modell. Mit kleinen Flugapparaten wurden die Grenzen und Möglichkeiten für grössere Maschinen erforscht und erprobt. Handfertigkeit, Genauigkeit und Ausdauer waren zum Bau der zierlichen Modelle erforderlich. Während Jahrzehnten war der Modellbau eine der Lieblingsbeschäftigungen unserer Jugend, stark gefördert durch Verbände und Armee.

Bereits 1934 wird das Flugfeld Spreitenbach auch für Modellflugzeug-Wettbewerbe benutzt. Die heute noch bestehende Modellfluggruppe Dietikon ist 1941 von Werner Baumann gegründet worden. Die 28 Modellbauer haben ihr Lokal anfänglich im «Rösslibot», neben dem ehemaligen Restaurant Harmonie (heute Löwenzentrum). Während der Kriegsjahre kann sogar die Hauptstrasse zwischen Dietikon und Spreitenbach als Startpiste benützt werden. Ein Motorsegler mit knapp 3 m Spannweite ist die grosse Attraktion. Später darf die Gruppe wieder das Flugfeld mitbenützen. Die Aufhebung des Flugfeldes im Jahre 1969 zwingt die Gruppe zum Ausweichen auf verschiedene provisorische Plätze. Der Tod des stets hilfsbereiten und überaus erfahrenen Werner Baumann im Jahre 1974 hinterlässt auch im Verein eine grosse Lücke.

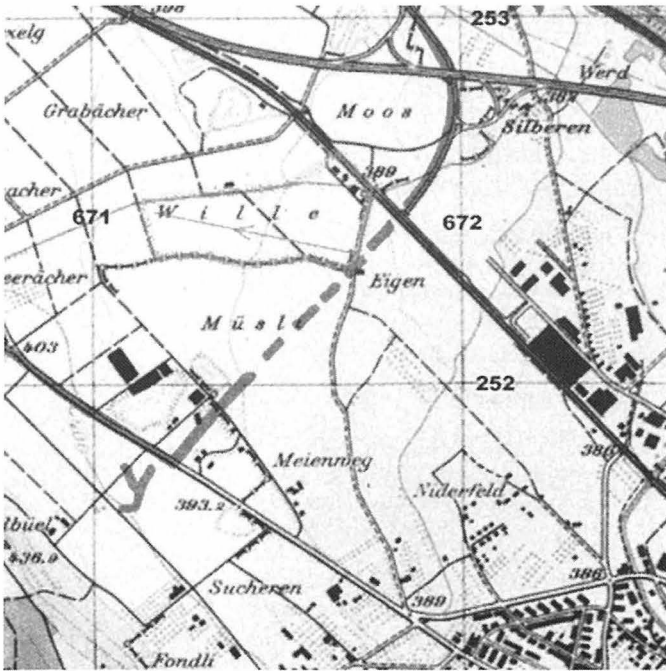


Werner Baumann, Dietikon, Modellbauer aus Berufung (1970)

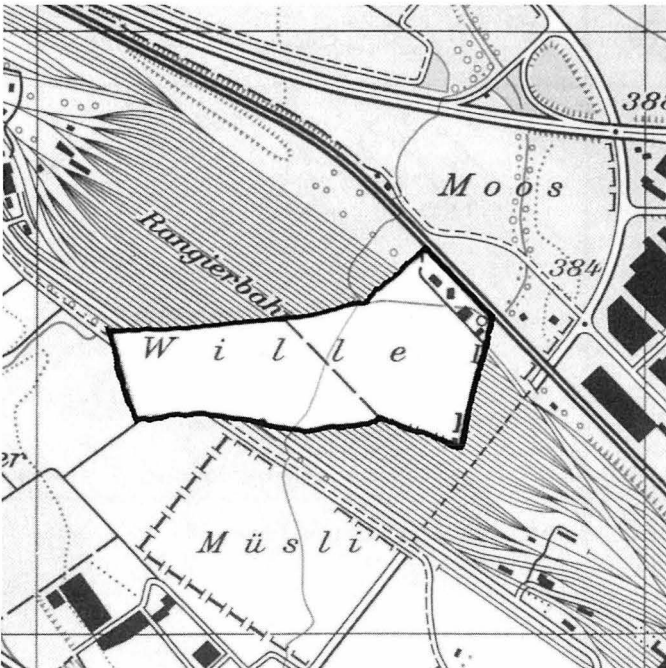
16. Das Ende

Schon lange vor 1969 war den in Spreitenbach beheimateten Fliegern bekannt, dass ihr Flugfeld eines unschönen Tages dem Rangierbahnhof und der Flugsicherung Kloten zum Opfer fallen würde. Frühzeitig setzen daher die Segelfluggruppen Zürich und Bülach sowie die Brüder Eichenberger eine Flugplatzkommission ein, die im Aargau und in der Zentralschweiz rund ein Dutzend Projekte beurteilt. Nach vielen Enttäuschungen zeigt sich im Frühjahr 1968 plötzlich die Möglichkeit, in der Gemeinde Buttwil AG auf 720 m ü. M. ein passendes Areal mit herrlicher Aussicht zu erwerben. Am 1. Juni 1969 kann der idyllisch gelegene Flugplatz offiziell eingeweiht werden.

Das Bedauern unserer Bevölkerung über den Wegzug der Flieger hielt sich in engen Grenzen. Die grosse Flugeuphorie war entschwunden, der fliegende Mensch kein Wunder mehr.



Das Flugfeld befand sich westlich des Autobahnzubringers «Mutschellenstrasse» (Flurbezeichnung «Wille») (1968)



Dem seit 1981 voll ausgebauten Rangierbahnhof ist das ehemalige Flugfeld überlagert

Quellen- und Literaturverzeichnis

Archive, Ämter

Fliegermuseum Dübendorf, Archiv
Bundesarchiv Bern (alte Akten BAZL)
ETH-Bibliothek Höggerberg («Schweiz. Aero-Revue», ab 1926)
Gemeindearchiv Spreitenbach
Stadtarchiv Dietikon und Ortsmuseum (Fotos)
Staatsarchiv des Kantons Aargau, Aarau
Handelsregisteramt des Kantons Aargau, Aarau
Verkehrshaus Luzern, Archiv (Fotos)

Literatur (Fotonachweis), Zeitschriften

Ackermann Walter, «Fliegt mit!», Zürich 1945
Aero-Almanach 1955
Baumgartner Georges, «D'Wagi», Schlieren 1986
Berger Olivier, Une vie mouvementée, Lausanne 1984
Bericht des Kdt Fl u. Flabtrp über den Aktivdienst 1939–1945
Comte Erika, Alfred Comte 1895–1965, SJW 1969
«Der Limmattaler»
«Dietikon in Wort und Bild», Dietikon 1921
Dollfuss Walter, «Die Pionierzeit der schweiz. Luftfahrt», Luzern 1936
Eckinger Walter, «Schweizer Flugchronik 1909–1914», Dübendorf 1940
Frei Ernst, «Erlebter Aktivdienst 1939–1945», Schaffhausen 1998
Gautschi Willi, «General Henri Guisan», Zürich 1989
Gstrein-Grau Anna, «Erinnerungen aus meinem Leben» (Manuskript)
Heimatbuch Dübendorf 1949, 1960, 1964, 1985, 1986
Ilg Paul, «Probus», Zofingen 1922
Jahrheft Schlieren 1995, «Kohlegaswerk»
«Limmatpost» September 2000 (40. Jg.)
«Neue Zürcher Zeitung»
Neujahrsblatt Dietikon 1985, «85 Jahre Berufsschule Amt und Limmattal»
Neujahrsblatt Dietikon 1997, «150 Jahre Eisenbahn im Limmattal»
Ortsgeschichte Spreitenbach, Spreitenbach 2000
«Sechs Schweizer Flugpioniere», Verein für wirtschaftshistorische Studien, Bd. 46, Meilen 1987
Schaedler Adolf, «Diesseits der Schallmauer», St. Gallen 1958
Tilgenkamp Erich, «Die Geschichte der Schweizer Luftfahrt» (3 Bände), Zürich 1941–1943
Tilgenkamp Erich, «Das Tagebuch der Schweizer Luftfahrt 1784–1944», Zürich 1945 und «Flieg», PRO AERO, Bern 1939
«Tip», Sport – Wochenblatt, Mai 1951, Basel
Valle, Pio dalla, «Kleine Fliegereien», Neuhausen 1995
Walter Otto, «Bider der Flieger», Olten 1938
Wetter Ernst, «Duell der Flieger und Diplomaten», Frauenfeld 1987
Wyler Ernst, «Bordbuch der Schweizer Luftfahrt», Zürich 2001

Dietikon mit anderen Augen gesehen

Vorwort des Verfassers

Dieses Neujahrsblatt ist so zufällig entstanden, wie ich in Dietikon wohne. 1968 suchten wir eine Wohnung, zwecks häuslichem Niederlassen nach vollzogener Hochzeit. Da in unserer geliebten Stadt Zürich unmöglich etwas zu finden war, das unseren Vorstellungen und besonders unserem schmalen Portemonnaie entsprach. Unsere erste Wohnung an der Birmensdorferstrasse sollte nur eine provisorische Angelegenheit sein. Es zog uns so bald als nur möglich zurück nach Zürich. Bekanntlich ist aber nichts so dauerhaft wie ein Provisorium. Langsam und unmerklich begannen wir uns auch in Dietikon heimisch zu fühlen und zu integrieren. Handballclub, Tennisclub, Turnverein, Kindergarten, später Schule mit unserem inzwischen eingetroffenen Nachwuchs, das waren so die Integrationspunkte für uns. Als wir dann unser Eigenheim erwarben, waren die Weichen für das Dableiben definitiv gestellt. Und so ist aus dem Kurzaufenthalt ein Leben in einer Stadt von schon mehr als 34 Jahren geworden. Selbstverständlich nahmen wir nun Dietikon auch anders wahr, und interessierten uns für die Belange der Stadt. Meine Vorlieben galten schon seit einiger Zeit der Literatur, der Architektur, der Bildhauerei, und hier speziell den Eisenplastiken. Darum fühle ich mich auch in Dietikon so heimisch. Ausserdem liebe ich die Erkundung unbekannter Gegenden. Dies sowohl in fernen Ländern, der Schweiz und auch der engeren Heimat. Am liebsten auf stillen Wegen, weg von den Touristenströmen, um die Landschaft und die Menschen zu spüren. Auf vielen Streifzügen durch Dietikon habe ich einige für mich schöne und interessante Objekte und Sichten gefunden. An der Vernissage des Neujahrsblatts 1998 fragte mich mein langjähriger Bekannter Marcel Achermann: «Du schreibst doch Gedichte, wie wäre es, wenn Du mal ein Gedicht über Dietikon schreiben würdest?» Spontan sagte ich zu, nicht ahnend, was alles auf mich zukommen würde...

Das vorliegende Neujahrsblatt ist keine Fotoschau über Dietikon. Es ist auch keine Beschreibung oder ein Inventar der wichtigsten Sehenswürdigkeiten.

Dieses Neujahrsblatt ist die subjektive Sicht eines Zufallsdietikers, der hofft, dass seine heimliche Liebe zu dieser Stadt durchschimmert.

Mein Wunsch und meine Hoffnung geht auch dahin, den Blick für die verborgenen Schönheiten zu öffnen, mit denen Dietikon so reichlich gesegnet ist.

Helmut Ziegler



«Schlafstadt.»
«Güselkübel von Zürich.»
«Wo liegt denn das?»
«Was, du wohnst da?»
So lieblos
wird über Dich geredet.
Und doch
hast Du so viele
verborgene
und auch sichtbare
Schönheiten,
Besonderheiten,
Skurrilitäten.
Man muss nur
offenäugig,

wachsinnig,
unvoreingenommen
und weitherzig
Dich durchstreifen.
Dann bist Du vielleicht
bereit, freizugeben
was viele
nicht sehen können,
nicht sehen wollen.
Du bist heimlich verborgen
meine grosse Liebe,
und darum
versuche ich,
Dir
Deine Geheimnisse
zu entlocken.



Bahnhof,
 du empfängst mich
 unfreundlich,
 ein Klotz aus Beton,
 unästhetisch karg,
 funktionell,
 zweckorientiert.
 Jedoch du bist
 Start, wenn das Fernweh

mich packt,
 und Ziel,
 wenn ich dann müde
 zur Heimat zurückkehre.

Der Busbahnhof,
 luftig und hell,
 sonnendurchströmt.
 Auch er ein Zweckbau

ohne Schnörkel,
 doch herrlich ästhetisch.
 Er weckt in mir Gedanken
 an sein Pendant
 in Moshi, Kilimandscharo:
 mit pulsierendem Leben,
 Gedränge, Gepäck
 und Ziele wie Nairobi
 und Daressalam.





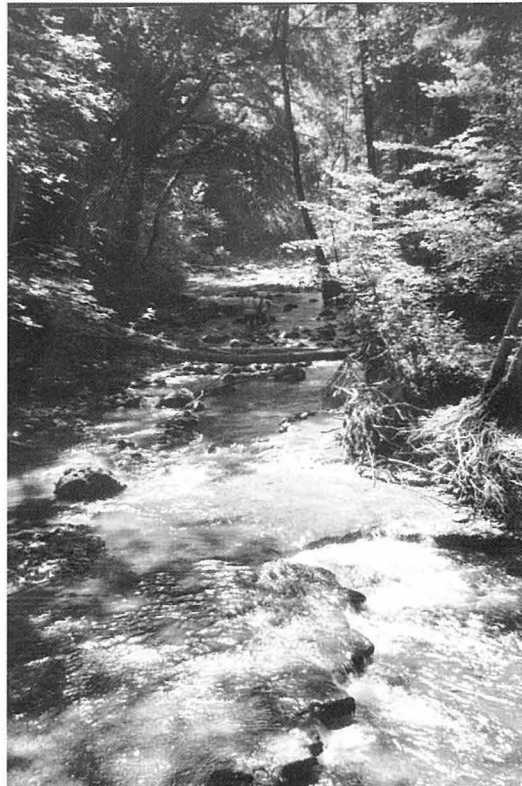
Passend dazu,
stilverwandt,
die Velohalle.
Auch sie
lichtdurchflutet,
hell, durchscheinend.
Nichts von dunklem,
abweisenden Beton.

Abgeschlossen
durch den Taxistand
wirkt das Zentrum
geschlossen.
Für ein
empfindliches Auge
reizvoll, harmonisch,
ästhetisch und schön.





Oase der Ruhe
inmitten
der Hektik.
Bei der
Industrialisierung
entstanden.
Zum Glück
durch Weitsichtige
erhalten
geblieben.



Lieulich plätschert
die Reppisch.
Hier ist Sonne
und Schatten.
Du ladest
zum Verweilen,
zum Essen,
zum Trinken,
zum Spielen
in fröhlicher Runde.



Hatte wohl dieser
Lärmgeplagte
beim Einrichten
seines Balkons
schon eine Ahnung
von Grounding
und dass man

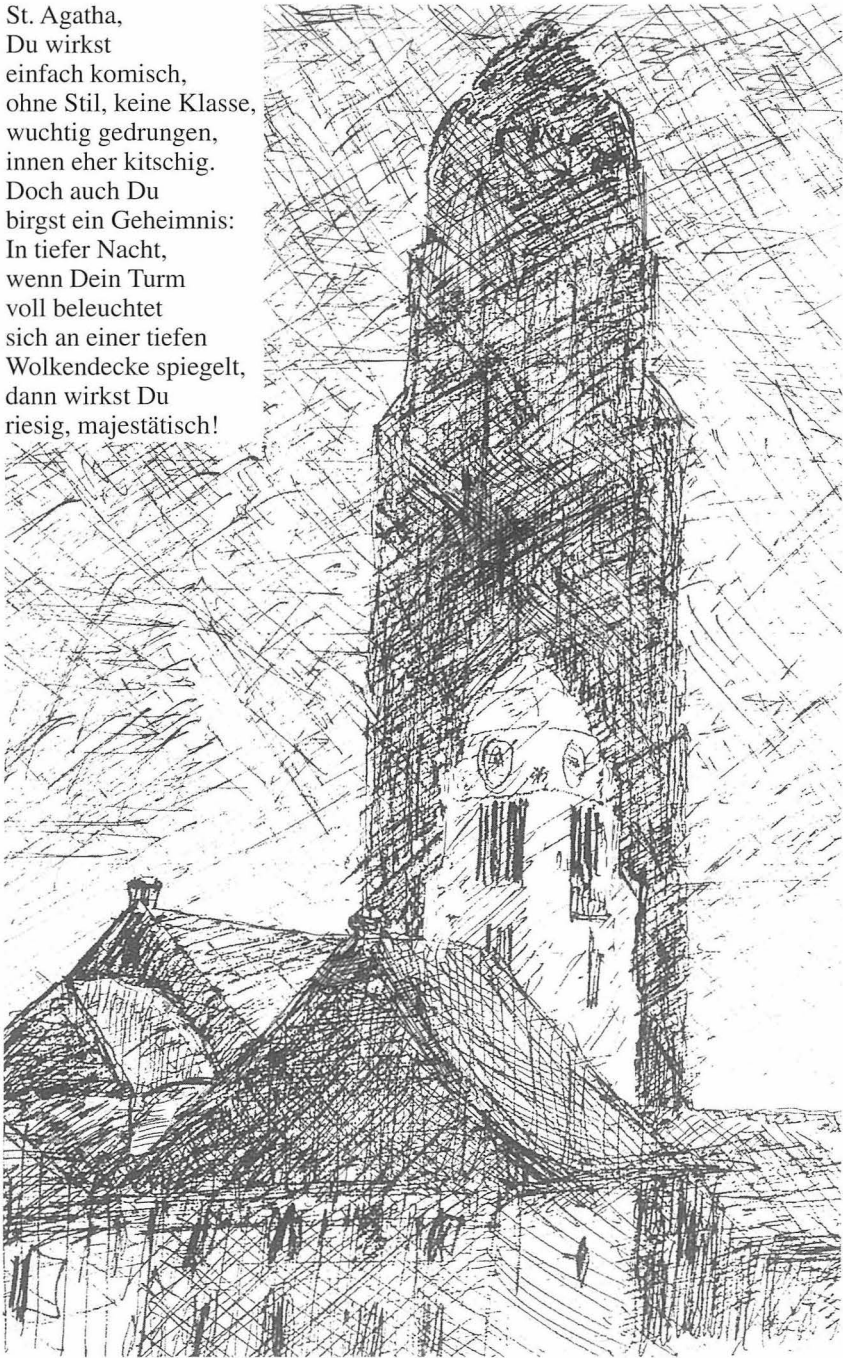
den Fliegern gehörig
den Marsch blasen
sollte?

Auch das
kann man noch
sehen:

am Rande der Stadt
ein Bild
wie
in den Bergen.
Heile Welt
(wie viele Kälber
hat die Kuh?).



St. Agatha,
Du wirkst
einfach komisch,
ohne Stil, keine Klasse,
wuchtig gedungen,
innen eher kitschig.
Doch auch Du
birgst ein Geheimnis:
In tiefer Nacht,
wenn Dein Turm
voll beleuchtet
sich an einer tiefen
Wolkendecke spiegelt,
dann wirkst Du
riesig, majestätisch!



Überwachsen,
geheimnisvoll.
Erinnerungen
an Märchen.
Ein Atelier,
so scheint es.
Doch nicht
zu erfassen
mit Massstäben
unserer Gesellschaft.

Wer mag hier
leben,
arbeiten,
fröhlich
und traurig sein?
Ich lasse
den Schleier
des Geheimnisses
darüber liegen.





Pilze haben viele Farben,
von weiss bis schwarz.
Sie wachsen
an verschiedenen
Orten,
im Wald
und auch an Füßen,
doch eher selten
im Gesicht!

Ursprüngliche Landschaft
am Rande
der Industrie,
unerwartet,
zauberhaft.
Staunen und Wundern
beim Anblick
des exotischen
Eisvogels.
Sehnsucht
nach Natur,
hier kannst du
dich etwas
erfüllen.





Salami.
 Duft von Italien,
 Sonne und Wein,
 doch gab es hier
 eine Salamifabrik
 von grösserem
 Ausmass.
 Geblieben sind nur
 die phantastischen
 Gebäude.
 Wie lange noch?

Bier schätzen viele.
 Vorbei aber
 die Zeit,
 da unzählige
 kleine Betriebe
 die Vielfalt
 hervorbrachten.
 Zum Glück
 blieb uns erhalten
 das wunderschöne
 Sudhaus
 als Zeuge
 der Industriebaukunst.



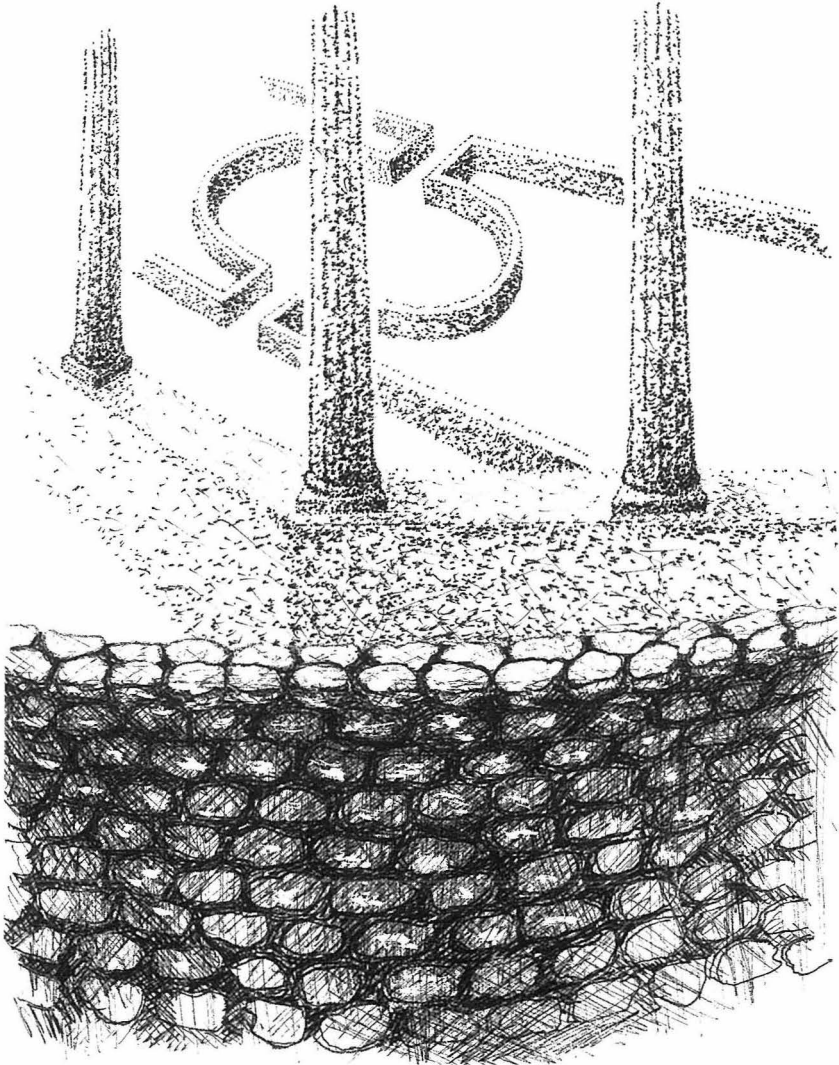
Dominierend
stehst Du,
wunderschön renoviert,
fest in
«Tessiner Hand»;
und doch heisst Du
«Bären»!

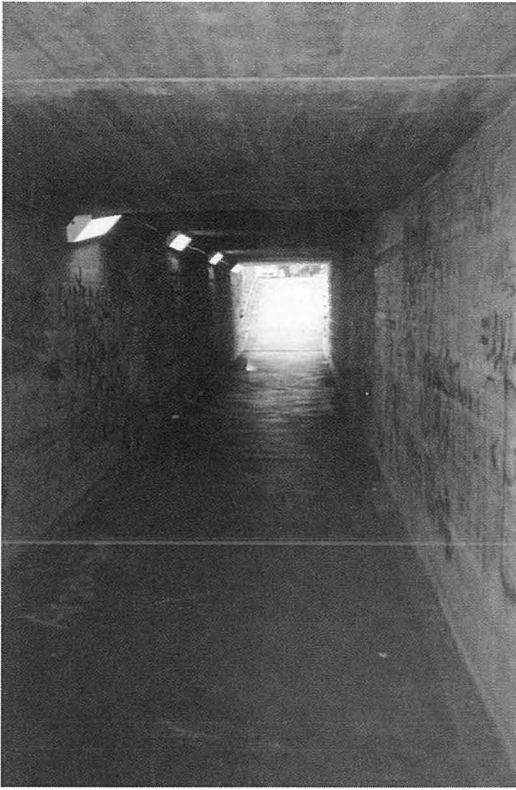
Die winzige Insel
mit ihren wunderbaren
Bäumen,
ein Paradies
für die Wasservögel.
Immer öfter
auch Asyl
für entflohene Exoten
wie Moschusente,
Mandarintente,
Kanadagans
und sogar
schwarzer Schwan!



An der Strasse
zum Bahnsteig des
«Schwellenhüpfers»,
unscheinbar,
gern übersehener Zeuge
unserer Vergangenheit.
Ein Stück Mauer
des riesigen Gutshofes,

der einst an der Limmat
die Legionen der Römer
verpflegte.
Sie steigen hervor,
die Kohorten,
gepanzert im Staub.
Grenzland
zu den Barbaren.





Ich wende mich
seitwärts
durch die uralte,
feuchte und muffige
Unterführung
zur Limmat,
der alten Ader
von Dietikon.

Hier ein Zeuge
der glanzvollen
Ausstellung
Eisen 89,
als Dietikon
die Hauptstadt
der Eisenplastiker war.
Unvergänglich schön,
immer elegant:
Gillian Whites Plastik
«Sphäre II».





Vorbei an den
rotmäuligen Monstern
vor der Rapid.
Durch die dunkle
Unterführung.
Auch sie speziell,
da niedriger als
gewöhnlich
(gestauchte Lastwagen
grüssen).

Da steht sie,
majestätisch thronend,
unübersehbar,
beständigkeitszeigend,
wahrzeichendarstellend,
eisenstadtwürdig:
Mattiolis
«Duomo d'acciaio».



Tauche nun ein
in die Welt
der Märchen,
der Gnomen,
der skurrilen Gestalten.
Lass los,
lass dich verzaubern!
Genieße die
Überraschungen
auf dem
Weg
durch den Wald.



Ich habe nicht
weitere Worte
über einen Künstler,
der beharrlich
seinen Weg
gegangen ist.
Ich verneige mich
und schweige.

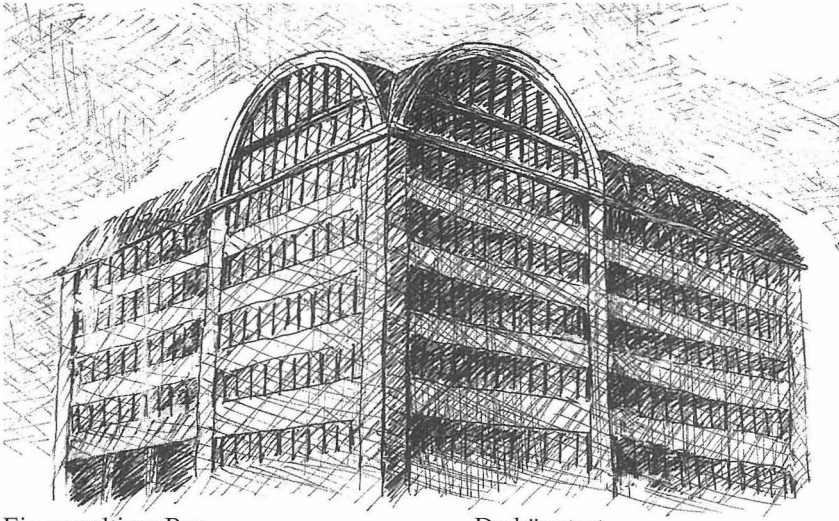




Undurchdringlich
scheinen
Zaun und Gitter.
Hier
ruhen die Toten.
Es kommt
niemand
wieder hinaus
und ebenso will
niemand freiwillig
hinein.
Warum also
der Hag?



Und wieder
ein eleganter
Zeuge
der Eisenstadt



Ein gewaltiger Bau
fesselt mein Auge:
Soffex.
Swiss Options and Finan-
cial Futures Exchange.
Berühmt geworden
als einer der ersten
vollautomatischen
Handelsplätze
für Derivate.

Du könntest
im Süden stehen,
irgendwo
an der Sonne,
als Tuchfabrik
oder so.
Dein Charme ist
umwerfend,
auch wenn du nur
das Brocki bist!



Pflanzen schwimmen,
Bäume spiegeln
sich im Wasser.
Geheimnis
über Geheimnis,
tief im Wald.
Deinen Namen
bekamst Du
vor zweihundert
Jahren!



Ein Zeuge
des letzten
Krieges
inmitten
einer Siedlung.
Vergessen,
zweckentfremdet,
nicht einmal mehr
Mahnmal!





Ein schmuckes Kleinod
mitten in der Stadt
aus vergangener Zeit.
Eine Wohltat
fürs Auge,
das sonst durch
Beton und
Asphalt
strapaziert wird.

Wie trottest Du
Jahr für Jahr
der Kälte,
dem Wind.
Hast du dich
verirrt in den Norden?
Träume von
Sonne
und Meer
rufst Du
beim Betrachten.



Denkerin
am Waldrand.
Beschützerin oder
Symbol
für die Bewohner
einer versteckten
Villa?
Es bleibt offen,
lässt Platz
für Phantasie
und Träume!



Vexierbild
mitten im Wald:
Gigeliboden.
Morast
und Tümpel,
Finsternis,
doch sonnendurchbrochen.





Kreuz und quer
durch das Quartier
der Eigenheime
und der Villen.
Das Auge schweift,
bleibt nirgends haften.
Banal langweilig,
protzig oder fad.
Bei vielen ist wohl
das Schöne
im Innern,
weil der Anblick
von aussen
erspart bleibt.

Einst Revolution
in der Architektur,
heute vergessen!

Einsamer Hausweg
am Schäflibach;
Idylle
am Stadtrand
im Osten.




Jahreschronik Dietikon

Oktober 2001

1. In Dietikon, wie auch in der ganzen Schweiz, läuten die Kirchenglocken zum Gedenken an die Opfer des Massakers im Regierungsgebäude in Zug. Der Amoklauf fordert 14 Todesopfer. Auch das öffentliche und private Leben gedenkt an diesem Tag der Opfer.
4. Der Gemeinderat bewilligt 36500 Franken für die Führung eines Mittagstisches im Zentralschulhaus. Weiter genehmigt er 800000 Franken zur Erreichung des Labels «Energistadt» und genehmigt zudem die neuen Statuten des Zweckverbandes Sozialdienst Limmattal.
4. Eine Delegation der ukrainischen Stadt Lemberg orientiert sich in der Kehrrechtverbrennungsanlage Dietikon über die Abfallbeseitigung.
12. Vernissage im Foyer des Stadthauses. 14 Kunstschaffende zwischen 16 und 25 Jahren zeigen ihre Werke. Die Kulturkommission will einen Förderpreis für junge Kunst in Dietikon schaffen und vergibt die ersten drei Preise.
18. Lob für die Kehrrechtverbrennungsanlage. Die Eco Swiss hat den Schadstoffausstoss geprüft. Die gemessenen Werte liegen deutlich unter den vorgeschriebenen Grenzwerten.
20. In der Wohnüberbauung Oberdorfstrasse wird die erste betreute Wohngemeinschaft für ältere Menschen eröffnet.
20. Rund 50 Interessierte lassen sich anlässlich des Grenzumganges Dietikon/Bergdietikon kompetent orientieren über Geschichte, Geologie, Flora und Fauna. Die Veranstaltung wird vom Verkehrsverein durchgeführt.
30. Ein dritter Kandidat für das Stadtpräsidium. Neben dem bisherigen Hans Bohnenblust und dem bereits portierten Rolf Steiner kandidiert nun auch Markus Alder von der Demokratischen Partei für das Amt im Frühjahr.

November 2001

2. Dietiker Seniorenleben im Film. Im Auftrag des Seniorenamtes hat eine Filmemacherin das Dietiker Seniorenleben im Film festgehalten. Die Premiere im Gemeinderatssaal findet grosses Interesse.
2. Im Pfarreizentrum St. Agatha wird unter der Hoheit von Stadt und Katholischer Kirchgemeinde ein Mädchentreff eröffnet.
7. Auf dem Kirchplatz wird eine Ausstellung eröffnet, welche die Beziehung zum Wald fördern will. Als Blickfang dient ein Torso des wohl grössten Tannenbaumes, der von Borkenkäfern zum Absterben gebracht wurde. Der Baum stand im Hohneret.
8. Die Sitzung der Bürgerlichen Abteilung des Gemeinderates genehmigt den Voranschlag 2002 und heisst 17 Einbürgerungen gut. In der Politischen Abteilung werden die kantonalen Geschworenen gewählt und 2 Postulate überwiesen.

13. Buchpremiere im Gemeinderatssaal. Die Geschichten aus Dietikon, verfasst vom ehemaligen Redaktor Jakob Grau, werden in Buchform der Öffentlichkeit vorgestellt. Gastredner sind der Verleger Heinz Lüthi, Regierungspräsident Markus Notter und Stadtpräsident Hans Bohnenblust.
16.  Karl Klenk wird Ehrenbürger der Stadt Dietikon. Der ehemalige Sekundarlehrer betätigt sich in seinem 89. Altersjahr noch immer aktiv am Gemeindeleben als Chronist, Volkstänzer und Mitarbeiter im Ortsmuseum. Das Ehrenbürgerrecht wird von Stadtpräsident Hans Bohnenblust überreicht unter grosser Beteiligung der Bevölkerung.
17. Auf dem Kirchplatz werden auf Anregung der Vereinigung Zentrum Dietikon monumentale Schneeplastiken geschaffen. Das «Rohmaterial» musste allerdings herbeigeschafft werden.
24. Vernissage für das Neujahrsblatt 2002. Das Thema ist der Dietiker Baukultur gewidmet.

Dezember 2001

7. Manfred Tschannen wird im Beisein von Behörden und Statthalter Felix Leimgrübler als Chef der Stadtpolizei vereidigt.
8. Alfred Vetter (parteilos) meldet seine Kandidatur zum Stadtpräsidium an. Mit dem bisherigen Hans Bohnenblust sind es nun vier Kandidaten die für dieses Amt kandidieren.
9. Ernst Plattner, von 1963 bis 1995 ehemaliger Stadtpolizist und Chef-Stellvertreter, gestorben.
10. Auf dem ausgedienten Maag-Areal im Industriegebiet ist ein 60-Millionen-Gewerbehau-Projekt geplant.
13. Der Gemeinderat genehmigt den Voranschlag für 2002 mit einem Steuerfuss von 122 Prozent. Ebenso bewilligt er einen Kredit von 746000 Franken für die Neugestaltung des Friedhofes, Teil Mitte.
14. Das Thermometer beim Zentralschulhaus zeigt 14 Grad unter Null.
15. Seit 70 Jahren ist das Hotel Sommerau an der Zürcherstrasse im Besitz der Familie Frapolli.
16. Die Erneuerungswahl des Stadtrates für die Amtsdauer 2002–2006 wird publiziert. Für die sieben Sitze des Stadtrates sind 11 Kandidaten und für das Stadtpräsidium 4 Kandidaten angemeldet.

Stadtrats- und Gemeinderatswahlen am 2. Februar 2002. Das öffentliche und mediale Leben wird beherrscht von den Präsentationen der verschiedenen Bewerber um ein öffentliches Amt.

5. Die Kulturkommission stellt ihr neues Programm vor. «Kultur aus Dietikon» lautet das Motto und die meisten Veranstaltungen im Kulturprogramm sind auf Dietiker Kulturschaffende abgestimmt.
6. Die Bremgarten-Dietikon-Bahn wird hundert Jahre alt. Mit verschiedenen Aktionen feiert die Bahn ihr Jubiläum in der Öffentlichkeit.



Grosse Attraktion im Dietiker Wintersport. Der Marmorweiher wird als Eisfeld freigegeben und zieht Jung und Alt in seinen Bann.

11. Elf Kandidatinnen und Kandidaten stellen sich in einem vom Ausschuss der Parteien organisierten Podiumsgespräch im Gemeinderatssaal dem Publikum.
12. 1200 Läuferinnen und Läufer rennen am 35. Zürcher Neujahrslauf in Dietikon um die Wette.

15. Die Cattaneo AG erhält die Abbruchbewilligung für Teile der traditionellen Salami-fabrik. Die Fassade der geschichtsträchtigen Gebäude soll erhalten bleiben.



26. Sigi Attinger (57) nach kurzer Krankheit gestorben. Er kandidierte noch für die Wahlen in den Gemeinderat auf der Liste 6 und war Mitglied verschiedener Kommissionen.
31. Der Gemeinderat – letztmals in dieser Zusammensetzung – genehmigt den privaten Gestaltungsplan «Einzonung Niederfeld». Mit der Realisierung dieses Planes wird der Weg frei für die Übersiedlung der IKEA von Spreitenbach nach Dietikon.
31. Das Cabaret der Schlieremer Lehrer, «Rotstift», gastiert mit seiner Abschiedstournee in Dietikon. Die besten Nummern aus 45 Jahren beschliessen die erfolgreiche Bühnentätigkeit dieses Ensembles.

Februar 2002

3. Stadtratswahlen. Gewählt werden: Marianne Landolt, Otto Müller, Reto Saxer, Johannes Felber, Gertrud Disler, Arthur Hess. Stadtpräsident Hans Bohnenblust erreicht das absolute Mehr nicht und muss sich einem zweiten Wahlgang stellen. Im Gemeinderat ergeben die Wahlen folgende Sitzverhältnisse: SVP 11 (+1), SP 8 (-1), CVP 7, FDP 4 (+1), EVP 3, Grüne 1, Schweizer Demokraten 1 (+1), Politisches Forum 1.
19. Gegen den privaten Gestaltungsplan «Bodacher» (IKEA-Umzug von Spreitenbach nach Dietikon) reicht die Grüne Partei das Referendum ein. Damit wird eine Volksabstimmung herbeigeführt.
28. Die Vereinigung Zentrum Dietikon zieht nach einem Jahr Bestehen eine positive Bilanz. Verschiedene Projekte konnten verwirklicht werden.


März 2002

1. Eine ausserordentliche Generalversammlung der Genossenschaft Stadthalle schätzt den Aufwand für den Neubau der abgebrannten Stadthalle auf 11 Millionen Franken. Die Finanzierung soll auf mehrere Säulen aufgebaut werden, unter anderem auch durch einen Beitrag der Stadt Dietikon. Am 18. März beantragt der Stadtrat einen plafonierten Kreditantrag von 3 Millionen Franken. Dieser unterliegt der Volksabstimmung.
3.  Im zweiten Wahlgang wird Stadtpräsident Hans Bohnenblust in seinem Amt bestätigt.
11. Rochade im Stadtrat. Otto Müller, bisher Vorstand der Sozialabteilung, wechselt zu den Finanzen und der neugewählte Johannes Felber übernimmt das Sozialdepartement.
14. Gemeinderat. Für die Amtsdauer 2002/2003 werden gewählt: Dr. Hansjörg Frei, Präsident, Roger Brunner, 1. Vizepräsident und Maria Spielmann, 2. Vizepräsidentin. Gewählt werden ferner die Rechnungsprüfungs- und die Geschäftsprüfungskommission, das Wahlbüro und die Sozialbehörde sowie die Bürgerliche Abteilung.
18. Gaudenz Buchli kandidiert erneut als Schulpräsident.
19. Eine starke Westwindböe von rund 200 Kilometern bringt an der Badenerstrasse ein Baugerüst zu Fall.
20. Kristin Gunkel, seit 13 Jahren als Tierärztin und Ausbilderin in Nicaragua, wird von der Universität Zürich für ihre soziale Tätigkeit mit dem Ehrendoktor ausgezeichnet.
24. Die Stadtjodler feiern 75 Jahre Bestehen mit einem Festkonzert in der St.-Agatha-Kirche.

April 2002

1. Die Rechnung der Stadt Dietikon weist einen Bruttoüberschuss von 12 Millionen Franken aus. Die Steuerkraft ist merklich gesunken und die Erträge aus den Steuereinnahmen blieben unter den Erwartungen zurück.
7. Ein Jahr nach dem Brand der Stadthalle ist Morgenrot in Sicht. Die Pläne zur Wiederherstellung sind bereit und über die Finanzierung wird noch abgestimmt werden müssen. Vor allem die Vereine beklagen den Ausfall der Halle im Fondli.
18. Der Gemeinderat bewilligt unter anderem einen städtischen Beitrag von 3 Millionen Franken an den Neubau der Stadthalle. Dieser Kredit ist mit verschiedenen Bedingungen verbunden.
18. Das Dietiker Jugendparlament hat an seiner ersten Vollversammlung Arbeitsgruppen gebildet. Dem Stadtrat wird ein Gesuch um Bewilligung von 12 000 Franken als Startkapital für das laufende Jahr eingereicht.
24. Dietrich Pestalozzi wird als Nachfolger von Viktor Erni zum Präsidenten des Industrie- und Handelsvereins gewählt.
30. Die Jugendanwaltschaft des Bezirkes Zürich zieht von Zürich nach Dietikon um und richtet sich an der Neumattstrasse ein.

Mai 2002

8. In Schlieren findet die letzte Vorstellung des legendären Cabaret «Rotstift» grossen Beifall. Während 48 Jahren haben die Rotstift-Akteure, zu deren Gründer der Dietiker Lehrer Röbi Lips gehörte, Zuschauer in der ganzen Schweiz mit ihren stets anständig-kritischen Szenen unterhalten.
9. Zur Realisierung eines Jugendparlamentes wird in Dietikon ein Trägerverein gegründet. Das Parlament will Jugendliche zwischen 13 und 21 Jahren zum aktiven Mitdenken in Politik und Jugendfragen animieren.
11.  Grosses Interesse bei der Bevölkerung findet das Frühlingsfest der Vereinigung Zentrum Dietikon. Musik, Modeschauen und Festwirtschaft begleiten den Frischmarkt.
15. Schulpflege und Hochbauabteilung orientieren über die Bauvorhaben für die Schule. In den nächsten fünf Jahren sollen in vier Schulhäusern An- und Umbauten vorgenommen werden. Das Parlament hat dafür in verschiedenen Kreditanträgen grosse finanzielle Mittel zu bewilligen.
21. Eine Million Franken will die Schulpflege aufwenden für ein Computerkonzept für die Primarschule. Die Folgekosten sollen jährlich 500 000 Franken betragen.
22. Die Schweizer Demokraten starten ein Volksinitiative, wonach in Dietikon Einbürgerungen vor eine Volksabstimmung gelangen sollen. In den Parteien herrscht darüber keine Begeisterung.

23. Das Parlament bewilligt einen Kredit von 800000 Franken für Umbauten im Zentralschulhaus (ohne Lifteinbau).
26. Nach einem unentschiedenen Spiel gegen Altstetten 2a (0:0), steigt der FC Dietikon in die 2. Liga auf.
29. Eine Stimmrechtsbeschwerde gegen die Schellerareal-Studie wird vom Bezirksrat abgewiesen.

Juni 2002

2. Wahlen und Abstimmungen. Gaudenz Buchli als Präsident sowie 20 weitere Kandidaten für die Schulpflege werden gewählt. Dem Privaten Gestaltungsplan Bodacher und dem 3-Millionen-Kredit für den Wiederaufbau der Stadthalle wird grossmehrheitlich zugestimmt. Gewählt werden ferner die katholische und die reformierte Kirchenpflege. Lisbeth Binder wird Präsidentin der katholischen Kirchenpflege. Für die Komplettierung der reformierten Kirchenpflege findet ein 2. Wahlgang statt.
2. Das Blaue Kreuz feiert 125 Jahre Bestehen.
12. Der Stadtrat gibt sich ein neues Leitbild. Darin werden Richtlinien für die Zukunft der Stadt aufgestellt.
20. Der Gemeinderat genehmigt die Jahresrechnung 2001 und die Sonderrechnungen. Für die Gruppenräume und die Schülerbibliothek im Schulhaus Fondli werden 1,9 Millionen Franken bewilligt.
24. Ein schweres Gewitter mit golfballgrossen Hagelkörnern verwüstet Kulturen und richtet Schäden an Immobilien und Fahrzeugen an.
26. Ein neues Projekt für die Gestaltung des Kirchplatzes wird zur Beurteilung aufgelegt. Die Volksabstimmung ist auf den Herbst 2002 geplant.
28. 18.00 Uhr Startschuss zum Kantonalen Musikfest, verbunden mit einem Stadtfest. An zwei Wochenenden Ende Juni und im Juli werden Musikvereine aus dem Kanton und Gastvereine erwartet. Dietikon verwandelt sich während sechs Tagen (und Nächten) in eine jublierende Festregion. Platzkonzerte, Wettspiele und Marschmusikdemonstration sowie jeweils ein Gesamtkonzert mit 1000 Musikanten bildet den musikalischen Teil, während Beizen, Chilbi, ein Jahrmarkt und zwei monumentale Feuerwerke den äusseren Rahmen des Grossanlasses bilden.



*Platzkonzert
der Stadtjugendmusik*



*Marschmusik
an der Schöneggstrasse*



*Gesamtchor
der 1000 Musikanten*


Juli 2002

3. An einer Medienorientierung wird der Plan zur Neugestaltung des Kirchplatzes vorgestellt. Die Kosten werden mit 4,5 bis 5 Millionen Franken veranschlagt.
4. Der Gemeinderat genehmigt den Geschäftsbericht 2001 des Stadtrates mit einem Lob an Behörden und Verwaltung.
7. Das Zürcher Kantonalmusikfest ist zu Ende. Über zwei Wochenende, insgesamt 6 Tage, konzertierten 84 Vereine mit 4300 Musikanten um die Wette und Gunst der Kampfrichter. Die Veranstalter der mustergültigen Grossveranstaltung sprechen von rund 50000 Besuchern. Dietikon stand voll im Zeichen von Fest, guter Laune und besten Wetterbedingungen.
15. Baubeginn im Fondli. Der Wiederaufbau der im April 2001 abgebrannten Stadthalle beginnt. Mit der Einweihung wird auf Herbst 2003 gerechnet.
19. Ehrenbürger Karl Klenk feiert seinen 90. Geburtstag.
24. Neuer Floh- und Antikmarkt. Jeden Mittwoch wird auf dem Privatgrundstück an der Unteren Reppischstrasse ein Floh- und Antikmarkt durchgeführt.
30. Neue Marktstände am Dietiker Frischmarkt. Von der Zentrumsvereinigung werden den Marktfahrern neue Verkaufsstände zur Verfügung gestellt.

August 2002

5. Führungswechsel bei der Spitex. Elisabeth Liechti übernimmt die Führung des Spitex-Teams.
12. Die Hochwassersituation in verschiedenen Teilen der Schweiz ist im Limmatal (nicht ganz) spurlos vorübergegangen. Die Limmat führte 346 Kubikmeter Wasser pro Sekunde zu Tal. Kleinere Überflutungen verursachen kaum Schäden.
28.  Bei Grabungsarbeiten im Garten der Firma Bolliger Treuhand an der Bahnhofstrasse wird ein Skelett gefunden. Nach Angaben einer Anthropologin stammt das Skelett von einem ca. 45jährigen Mann. Da die Schädeldecke defekt war, muss der Mann vermutlich eines nicht natürlichen Todes gestorben sein. Auch der Fundort ausserhalb der ehemaligen Friedhofmauern lässt eine nicht reguläre Bestattung vermuten. Der Bestattungsort ist zudem innerhalb der Mauern des ehemaligen römischen Gutshofes. Viele Rätsel werden jedoch bestehen bleiben.

September 2002

2. Der Stadtrat bewilligt einen Kredit von 106000 Franken für einen zwei-stufigen Wettbewerb zur Sanierung des Hallenbades.
3. Dietikon und Schlieren haben zusammen mit sechs weiteren Teilnehmern die Vorqualifikation zur Steigerung der Attraktivität ihrer Stadtzentren überstanden.
4. Wieder einmal die Berufswahlschule. Die aufsichtsführende Behörde hat Schulleiter Michael Muheim wegen unterschiedlicher Auffassung über die Schulführung entlassen.
5. Die reformierte Kirchgemeinde bewilligt einen Kredit von 3 Millionen Franken für ein Neubauprojekt. An der Sonneggstrasse soll ein 6-Familien-Haus entstehen. Die beiden Pfarrhäuser werden ihres schlechten Zustandes wegen abgerissen.
8. Am Zürcher Knabenschiessen wird der 17jährige Dietiker Fabian Pianzola Schützenkönig.
15.  Mit Jubiläumsgottesdienst und weltlichen Feiern wird das Jubiläum 75 Jahre St.-Agatha-Kirche gefeiert. Jubiläumsgast ist Bischof Paul Vollmar.
21. Mit einem Extrazug nach Yverdon wird der Dietiker-Tag an der «expo 02» begangen.
22. Die Stimmbürger bewilligen einen Kredit von 1,9 Millionen Franken zur Sanierung und Erweiterung des Schulhauses «Fondli» mit 2338 Ja gegen 1391 Nein.
29. Festliches Wochenende. Das Dietiker Stadthaus feiert 10 Jahre und die Stadtjodler 75 Jahre Bestehen. Die beiden Jubilare begehen mit einschlägigen Aktionen den Festsonntag.