



fünfzig

.....
Flugplatz Hausen am Albis
.....

Von den Anfängen bis heute
.....

Die Geschichte des Flugplatzes
.....

Hans U. Schwendener



Impressum

.....
Herausgeber

Flugplatzgenossenschaft Hausen-Oberamt (FGHO)
.....

Autor

Hans U. Schwendener
.....

Grafik und Layout

Marcel Meyer
.....

Druck

Fürrer Offset Druck Hausen am Albis
.....

Auflage

500 Exemplare
.....



Inhalt

- Einleitung **2**
- Vorgeschichte **2**
- Entstehung des Flugplatzes **5**
- Wechsel in den Besitzverhältnissen **26**
- Bauliche Veränderungen (summarisch) **28**
- Die Benützer des Flugplatzes **29**
 - Die Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS)
 - Die Sportfluggruppe des Personals der Swissair (SFS) / Albis Wings
 - Die Segelfluggruppe Möve (SGM)
 - Die Segelfluggruppe Knonaueramt (SGKA)
 - Die Segelfluggruppe Skylark (SGS)
 - Die Firma Metair
 - Die Firma Skyparts
 - Die Fliegerschule Hausen (FSH)
 - Der Swiss Flying Club (SFC)
 - Weitere Benützer
- Schlusswort **51**

• Einleitung

50 Jahre Flugplatz Hausen am Albis, ein halbes Jahrhundert. Das ist wohl wirklich ein Anlass, um dieses Jubiläum gebührend zu feiern. In dieser Zeit hat sich in Hausen einiges getan. Und davon soll hier berichtet werden.

Dabei stütze ich mich auf eine Reihe von Quellen, deren Ursprung nicht immer ganz klar ist. Vor allem bei älteren Fotos sind mir die Autoren kaum bekannt. Einige stammen von Heiri Meili aus Ebertswil, andere von Theo Heimgartner oder Franz Scheiber und viele der Fotografen sind wohl schon verstorben. Wo sie bekannt sind, werden sie in der Bildlegende angegeben.

An schriftlichen Dokumenten benutze ich Unterlagen von Max Bachmann,

der den Ablauf der Entstehung des Flugplatzes akribisch genau auflistete, Zeitungsartikel, Vorstandsprotokolle der Sportfluggruppe Swissair und der Interessengemeinschaft Flugplatz Hausen (IGFH), die Festschrift 40 Jahre Sportfluggruppe des Personals der Swissair (SFS), die Broschüre „Rückblick“ der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) von 1997, Gespräche mit denjenigen Personen, welche die Entstehung des Flugplatzes von Anfang an miterlebt haben, Leserbriefe im Anzeiger aus dem Bezirk Affoltern, in der NZZ, im Tages Anzeiger und und anderes mehr.

Ich hoffe, damit einiges an Material, das irgendwo herumschwirrt, zusammengefasst zu haben, um es der Nachwelt zu erhalten.

• Vorgeschichte

Nicht etwa, dass das Oberamt fliegerisch ein weisser Fleck auf der Landkarte gewesen wäre! Bereits gut 30 Jahre zuvor, Mitte der Dreissigerjahre, haben angefressene Segelflugpiloten die Gegend entdeckt und festgestellt, dass der Albis ein geeigneter Hang zum Starten und zum Segeln sein könnte.

Thermisches Fliegen steckte in jener Zeit noch in den Anfängen, aber im Hangwind am Albis hin und her zu gleiten, ist damals schon praktiziert worden.

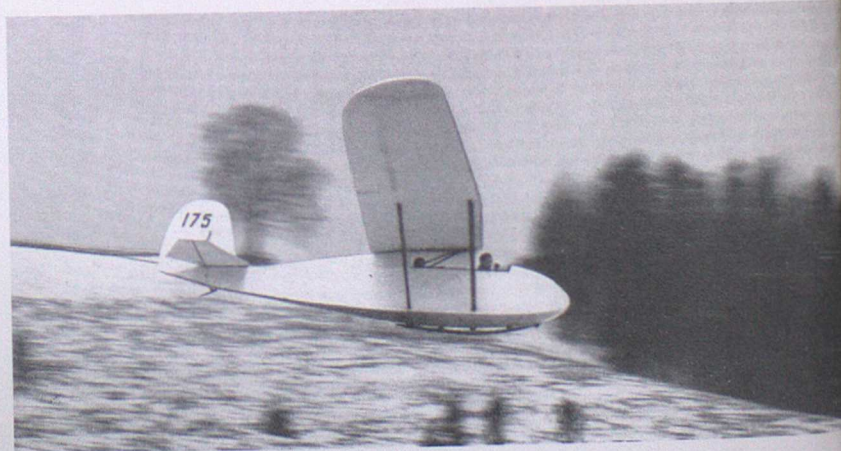
Bereits 1933 erschlossen Zürcher Segelflieger mit ihren Gleitflügen die Passhöhe am Albis. Im Laufe der Zeit setzte sich dieses ideale Fluggelände von selbst durch. Es wurde sogar ernsthaft erwogen, an den

Flanken und auf der Höhe des Albis den Zentralflugplatz des Segelfluges, eine Art Schweizer Röhn, zu schaffen.

Im Januar 1936 flogen die beiden Piloten M. Godinat und R. Vögeli zwischen Albispass und Uetliberg in einem Regenschirm und teilweise im Nebel mehr als 5 Std. hin und her.

Immerhin soll der erste Passagierflug mit einem Segelflugzeug vom Albispass aus erfolgt sein. F. Rudolf von der „Vereinigung brevetierter Segelflieger am Albis“ hob mit seiner Grunau 8 am 28. März 1936 zu einem Doppelsitzerflug von einer Stunde ab und landete in der Zürcher Allmend. Seine Passagierin war Frau Dold.

Start der Grunau 8 zum ersten Passagierflug vom Albis aus



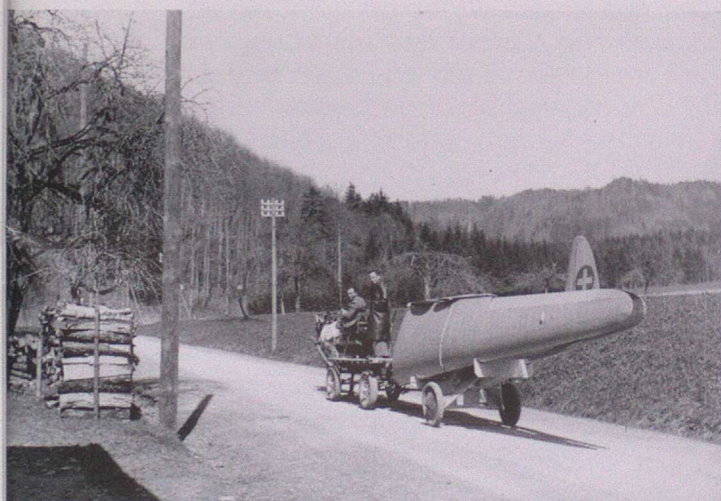
Von den Anfängen bis heute

Am 16. Mai 1936 startete der Westschweizer M. Godinat zu einem Streckenflug vom Albis aus. Nach 4 Std. 5 Min. landete er im 143 km entfernten Lucens bei Payerne. Das war damals eine Glanzleistung und bedeutete neuen nationalen Streckenrekord!

Die Segelfluggruppe Horgen-Zug, Vorläuferin der Segelfluggruppe Möve, führte ihre ersten Startversuche ebenfalls auf dem Albis durch. Gestartet wurde – wie damals üblich – mit dem Gummiseil, was

Die Geschichte des Flugplatzes

natürlich eine ganze Anzahl Helfer benötigte. Und nach der Landung in der Ebene unten irgendwo um Hausen herum wurde das Segelflugzeug flugs auf ein Pferdefuhrwerk verfrachtet und wieder auf den Pass hinauf befördert. Benzin für solche Spielereien ist wohl während der Kriegszeit eher schwierig zu erhalten gewesen. Es war eben rationiert und wurde nur für das Militär oder für notwendige Fahrten verwendet.



^ Packard mit Segelflughänger in Ebertswil. Man beachte das Schildwachhäuschen im Hintergrund (Heiri Meili)

^ Rücktransport mit einem PS - hier vor dem Gom (Heiri Meili)



^ Landung einer S-15 beim Hirschen auf dem Albis mit E. Spahni als Pilot (Heiri Meili)



Mit der Zeit scheint die Fliegerei auf dem Albis denn doch etwas zu mühsam geworden zu sein. Ein kurzer Hüpfen nach Hausen hinunter, Demontage des Segelflugzeuges, Verladen auf das Pferdefuhrwerk und wieder auf den Pass hinauf. Obwohl später auch Autos für den Transport eingesetzt wurden, verlegte man die Aktivitäten nun in die Ebene hinunter. Geflogen wurde einerseits in der Huser Allmend, der Gegend nordöstlich des heutigen Flugplatzes und entlang des Kanals zwischen Hausen und Ebertswil.

Da hier nicht mit dem Gummiseil gestartet werden konnte, wurden die Segelflugzeuge von einer Autowinde in die Luft gezogen.

Bereits in dieser Zeit entstand die Idee, in der Huser Allmend einen Flugplatz zu realisieren, aber es blieb beim Wunsch und es dauerte fast ein Vierteljahrhundert, bis aus der Idee Realität wurde.

Doch der Segelflug wurde hier in dieser Zeit offensichtlich bereits intensiv betrieben, wie die alten Fotos beweisen.



^ Abenteuerliches Fliegen mit Passagierin auf dem Zögling. Instruktor ist Heiri Meili



Die Entstehung des Flugplatzes

Das Oberamt als geeigneter Platz für einen Flugplatz schwirte also bereits seit mehr als dreissig Jahren in den Köpfen flugbegeisterter Segelflieger umher. Und offensichtlich erinnerten sich die Verantwortlichen der Swissair Ende der fünfziger Jahre wieder daran, dass das Fliegen in der Gegend südlich des Albis Tradition gehabt hatte. Zwar war in der Zwischenzeit auch ein Gelände westlich von Unterägeri, im sogenannten Zimmel, in Betracht gezogen, aber bald wieder verworfen worden.

In der zweiten Hälfte der 50er Jahre wurde die Schulung der Swissair mit Kleinflugzeugen durch den rapid zunehmenden Linienverkehr und die Schulung mit Verkehrsflugzeugen rapid eingeschränkt. Die Sportfluggruppe des Personals der Swissair (SFS) war auf den Flugfeldern Frauenfeld, Speck-Fehralt Dorf, Spreitenbach und schliesslich in Dällikon etabliert und musste nun einerseits dem Ausbau des Güterbahnhofs und andererseits dem sich ausdehnenden Flugbetrieb des Flughafens Kloten weichen.

Es ging also darum, den Betrieb der SFS und der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) zu sichern.

Generalstabsmässig suchten vorerst die Mitglieder der SFS nach neuen Möglichkeiten, ihrem Sport zu frönen. Der Kanton Zürich wurde aufgeteilt und jeder hatte in seinem Sektor nach einem geeigneten Gelände Ausschau zu halten und mit den Landeigentümern Kontakt aufzunehmen. Hans Angst hat mir erzählt, dass „Pirat“ Gehringer, auf einer Wanderung zusammen mit dem Swissairdirektor

Berchtold über den Albis mit Blick auf die Huser Allmend ausgerufen habe: „*Do chunnt de Flugplatz here*“.

Das damalige Vorstandsmitglied der SFS, Max Bachmann, besuchte am 15. März 1960 auf dem Hof Ibach bei Hausen am Albis den Bauern Kari Baumgartner. Die erste Begegnung ging in dessen Kuhstall während des Melkens über die Bühne! Es folgten viele weitere intensive Verhandlungen, die - so Originalität - meist im Stall oder auf dem Miststock begannen und spät abends bei einem Glas Weisswein endeten. Anfänglich setzte man nicht auf den Namen Swissair; man hatte Bedenken, dass sich mit einer solch prominenten Mutter im Rücken die Gesprächspartner überrollt fühlen könnten. Erst im Laufe der Verhandlungen gab man die Identität bekannt.

Federführend scheinen neben Max Bachmann vor allem auch Adolphe „Pirat“ Gehringer und Walter Nussbaumer gewesen zu sein.



Adolphe „Pirat“ Gehringer >





Max Bachmann
(Ernst Oetiker) >

Der Regierungsrat des Kantons Zürich stellte sich zu einem solchen Projekt von Anfang an positiv. Er wurde 1960 durch die Direktion der Öffentlichen Bauten mittels des „Berichtes über die Schaffung eines neuen Regionalflugplatzes Zürich für den Regionalverkehr“ orientiert. Baudirektor Meierhans war der Auffassung, „dass die Swissair jedoch nicht bis zur Verwirklichung des zürcherischen Regionalflugplatzes warten kann, und dass sie deshalb gezwungen ist, eine Zwischenlösung zu suchen.“ Die Regierung hält auch fest, dass für den Segelflugplatz Dällikon Realersatz zu schaffen sei. Es wurde vorgesehen, Hausen als Provisorium für die Übergangszeit zu benützen, bis die Anfängerschulung der SLS auf den geplanten Regionalflugplatz verlegt werden könne. Dann sei Hausen als reines Segelflugzentrum zu betreiben. 1960 wurde kurz ein Projekt in Horgen verfolgt und für einen Versuchsbetrieb nachgefragt. Aber offensichtlich wurde diese Idee bald wieder fallen gelassen, denn bald darauf fand der erste Kontakt mit Kari Baumgartner in Hausen am Albis statt, dem damaligen Besitzer des heutigen Fluggeländes.

Es scheint, dass Kari Baumgartner dem Projekt positiv gesinnt war, denn bereits drei Monate später ersuchte der Chef Departement Operationen, Direktor R. Fretz, das Eidgenössische Luftamt um eine Flugplatzbewilligung. R. Fretz war es auch, der, zusammen mit W. Nussbauer, mit einer Cessna 172 das mögliche Flugfeld ausprobierte und die An- und Abflugmöglichkeiten sondierte. Da das Projekt auf starken Widerstand der Anliegergemeinden stiess, versuchte der Regierungsrat in einer gemeinsamen Besprechung mit allen Beteiligten zu einer Lösung zu kommen. Dies misslang. Der Rechtsvertreter der Gemeinden wehrte sich für die Erhaltung des bisher ruhigen Wohngebietes und die Freihaltung der in der Nähe des Flugfeldes errichteten Schutzzone für Fluglärm. Er machte geltend, die Swissair hätte im Raume Menzingen-Rothenturm-Einsiedeln besser geeignetes Gelände für ein Flugfeld finden können. Der Regierungsrat kam zum Schluss, dass die vorgebrachten Einwände nicht zu einer Verweigerung der Betriebsbewilligung führen könne. Die Lärmmessungen hatten ergeben, dass der von den Schulflugzeugen der Swissair

