

Zürich

Tod mit 67 Jahren

Er war einer der beliebtesten Fernseh- und Radiomoderatoren der Schweiz: Kurt Zurfluh. Er verstarb am Samstag. **SEITE 32**

Interner Bericht

Bundesrat Guy Parmelin will bis Mitte 2018 die Probleme beim Armeepersonal beheben und fordert deshalb Reformen. **SEITE 19**



Unverhofft ging es doch in die Luft

FLIEGEREI In der Pionierzeit des Fliegens entstand auch in Spreitenbach ein Flugplatz. 100 Jahre ist dies her. Sowohl die Pläne für ein nationales Flugfeld als auch für einen Militärflugplatz im Limmattal scheiterten – abgehoben wurde trotzdem.

Als es vorbei war, trauerte ihm niemand mehr nach. Die Flugeuphorie im Limmattal war 1969 längst verschwunden. Das Ende des kleinen Flugplatzes in Spreitenbach, der vor 100 Jahren auf dem Areal des heutigen Rangierbahnhofs seinen Betrieb aufnahm, wurde alles andere als bedauert. Noch Anfang des 20. Jahrhunderts war die Stimmungslage eine ganz andere.

Flugpioniere eroberten nicht nur in den USA, sondern auch in der Schweiz die Lüfte. In Schlieren sorgten die Ballone, die beim Gaswerk starteten, für Staunen. In Scharen strömten die Menschen an die sogenannten Flugtage, die ab 1909 an verschiedenen Orten in der Schweiz durchgeführt wurden. Etwa in Dübendorf, wo 1910 die 1. Zürcher Flugwoche vor rund 30 000 begeisterten Zuschauern stattfand. Bereits ein Jahr zuvor hatte sich dort eine Gruppe gebildet, um einen Flugplatz mit vier Hangars zu bauen. Auch andernorts wurde der Ruf nach Flugplätzen laut. Gefordert wurde unter anderem eine Anlage bei Zürich. Das Flugfieber war ausgebrochen.

Dübendorf machte das Rennen

Davon blieb auch das Limmattal nicht verschont. Während die 1910 gegründete Schweizerische Flugplatz-Gesellschaft ihre Arbeit aufnahm und den besten Flughafenstandort suchte, wurde ein Initiativkomitee für ein Flugfeld Dietikon/Spreitenbach ins Leben gerufen. Diesem gehörten unter anderem Albert Weiss, Direktor des Gaswerkes Schlieren, und Josef Koch, Direktor der Wagi in Schlieren, an. Noch im selben Jahr stand das Thema Flugfeld erstmals auf der Traktandenliste des Dietiker Gemeinderates, wie Hans Peter Trutmann im Dietiker Neujahrsblatt von 2003 schreibt. Im Fokus stand ein Areal im Westen des Dorfs, an der Grenze zu Spreitenbach. Das Land gehörte grösstenteils den SBB. Deren Vorgängerin, die Nordostbahn, hegte ursprünglich die Absicht, dort ihre Werkstätten zu errichten.

Die Aussichten, den Zuschlag für ein nationales Flugfeld zu erhalten, standen anfangs nicht schlecht. In einem Gutachten wurde das Areal als geeignet eingestuft. Die Zuversicht im Lim-

mattal war jedenfalls gross. Doch es sollte anders kommen. Entgegen den Erwartungen machte Dübendorf 1911 das Rennen, ob schon der Ausbau des Areals im Limmattal wesentlich weniger gekostet hätte. Unter anderem wurde der Entscheid gegen Dietikon auch damit begründet, dass auswärtige Besucher nicht in Zürich, sondern in Baden absteigen würden. Für Wundenlecken blieb kaum Zeit. Schon bald bot sich erneut die Chance auf ein Flugfeld. 1913 startete die Suche nach einem Standort für einen eidgenössischen Militärflugplatz. Doch wiederum zogen die Limmattaler den Kürzeren, wieder stand ihnen Dübendorf in der Sonne.

Es dauerte allerdings nicht lange, ehe in Dietikon dann doch das erste Flugzeug landete – vermutlich aus der Not heraus. Im Februar 1916 setzte Oberleutnant Jakob Ramp seine Doppeldecker-Aviatik-C-1 auf Limmattaler Boden. Dieses Ereignis war quasi ein Vorbote auf das, was da noch kommen sollte. Denn Mitte April 1917 eröffnete das Militärdepartement in Spreitenbach überraschend einen Hilfsflugplatz mit einem Hangar. Bis im Herbst des folgenden Jahres wurden dort mehrere Fliegerschulen durchgeführt.

Flugschüler Heinz Rühmann

Nach dem Ersten Weltkrieg verlor das Flugfeld an militärischer Bedeutung. Geflogen wurde nur noch selten. Das änderte sich 1920. ETH-Studenten gründeten die Akademische Gesellschaft für Flugwesen (Agis) und bezogen in Spreitenbach Station. Ihr Ziel war es, Aviatikstudien zu betreiben und eine Flugschule zu führen. Doch bereits 1922 wurden die Aktivitäten mangels Mitgliedern wieder eingestellt. Das Flugfeld wurde nur noch landwirtschaftlich genutzt. Ab 1931 führte das Militär in Spreitenbach mit Fliegerkompanien Wiederholungskurse durch. Im selben Jahr kam es auch zum ersten tödlichen Zwischenfall auf dem Flugfeld, als Hugo Schmid, Gründungsmitglied der Agis, mit einer Eigenkonstruktion abstürzte. Auch die Zivilluftfahrt fasste nun wieder Fuss in Spreitenbach, dank der Segelfluggruppe Zürich, die sich ab 1933 im Limmattal niederliess. Acht Jahre später wurde die Mo-



Das Flugfeld Spreitenbach wurde militärisch und zivil genutzt.

zvfg



An den Wochenenden gab es oft viele Schaulustige wie auf diesem undatierten Foto.

zvfg

delfluggruppe Dietikon gegründet, die heute noch besteht. Doch der Flugbetrieb schlief wieder ein. Wegen der Treibstoffrationierung während des Zweiten Weltkriegs gab es im Limmattal kaum noch Flugbewegungen.

Erst im Jahr 1946 kehrte wieder Leben ein, als der Schweizer

Aviatikpionier Alfred Comte eine Flugschule mit drei Fluglehrern in Spreitenbach eröffnete. Der berühmteste Schüler war der Schauspieler Heinz Rühmann. Er war nicht der einzige Deutsche, den es zum Fliegen ins Limmattal zog. Damals wurden bis zu 55 Prozent der Flugprü-

fungen auf dem Flugfeld von seinen Landsleuten absolviert, weil dies ihnen im Heimatland noch verboten war. 1969 schliesslich wurde der Flugplatz geschlossen. Unter anderem deshalb, weil die SBB Platz für ihren Rangierbahnhof brauchten.

Sandro Zimmerli

Harsche Kritik am Sozialplan der Belair

FLUGHAFEN Die Klauseln des Belair-Sozialplans gefährden gemäss dem Pilotenverband Aeropers die Flugsicherheit.

Ab November wird die Belair nicht mehr fliegen, die 220 Mitarbeitenden werden noch im April die Kündigung erhalten. Weil zuvor eine Jobgarantie bis März 2018 versprochen wurde, soll nun ein «freiwilliger» Sozialplan dieses Versprechen erfüllen. «Freiwillig», weil nach rund 50 Abgängen in den letzten Mona-

ten die obligatorische Schwelle von 250 Betroffenen nun unterschritten wurde. Im Sozialplan enthalten ist eine Abfindung von sechs Monatslöhnen, die aber nur zur Anwendung kommt, wenn die Belair-Mitarbeitenden diesen Sommer nicht öfter fehlen, sprich krank sind, als im Sommer 2016.

Flugsicherheit in Gefahr

Diese Bedingung wird vom grössten Schweizer Pilotenverband Aeropers in einer Medienmittei-

lung als «unverschämte, unanständig und perfide» bezeichnet. «Die Mitarbeiter werden massiv gezwungen, auch krank arbeiten zu gehen», sagt Geschäftsführer Henning Hoffmann. «Die Kollegen stehen unter einem enormen Druck, der eine klare Gefährdung der Flugsicherheit darstellt. Kein Mitarbeiter will die Schuld daran tragen, dass der freiwillige Sozialplan platzt, weil er eventuell krank war», befürchtet Hoffmann. «Wenn man mit dem Rücken zur Wand steht, ist eine si-

chere Operation nicht mehr möglich, was dem Management augenscheinlich gleichgültig zu sein scheint.»

Der Arbeitgeber habe in einer solch schwierigen Situation eines Unternehmens eine gesteigerte Fürsorgepflicht dem Arbeitnehmer gegenüber. Dieser würde er mit solchen Methoden in keiner Form nachkommen. Aeropers erwarte nun vom Management der Belair ein klares Bekenntnis zu ihren Arbeitnehmern und die Entkoppelung von der unzulässi-

gen Bedingung aus dem freiwilligen Sozialplan. «Fürsorge und Erpressung schliessen sich gegenseitig zwingend aus», sagt Hoffmann.

Kein Kommentar der Air Berlin

Belair-Mutterkonzern Air Berlin bestätigt lediglich die geplante Einstellung des Flugbetriebs, sagt aber zu den kontroversen Bedingungen des Sozialplans lediglich: «Wir bitten um Verständnis, dass wir die Details nicht öffentlich kommentieren.» *afg*

Hausverbot für Jürg Jegge

FREIENSTEIN Die Stiftung Märtpplatz hat ihrem Gründer Jürg Jegge den Zutritt zum Areal der Institution verboten.

Die sozialpädagogische Institution Märtpplatz in Freienstein kappt die Verbindungen zu ihrem Gründer: Bereits am 5. April hat die Stiftung Jürg Jegge die Ehrenpräsidentschaft entzogen. Nun hat sie dem einstmaligen «Lehrer der Nation» ein Hausverbot erteilt. Märtpplatz-Präsident Kuno Stürzinger bestätigte am Wochenende einen entsprechenden Bericht der «Sonntags-Zeitung». Jegge sei seit seiner Pensionierung im Jahr 2011 nicht mehr operativ für den Märtpplatz tätig gewesen, heisst es bei der Stiftung. Da Jegge in der Nähe wohne, habe er aber seinem Lebenswerk hin und wieder einen Besuch abgestattet.

Unzumutbar für Lehrlinge

Die Stiftung Märtpplatz bietet 50 Ausbildungsplätze. Einige der dort tätigen Lehrlinge seien andernorts zu einem früheren Zeitpunkt missbraucht worden, begründete Stürzinger die Massnahme. Diesen Lehrlingen sei es nicht zuzumuten, «dass sich ein geouteter Täter an ihrem Arbeitsplatz aufhält».

Markus Zangger, ein ehemaliger Sonderschüler von Jegge, hatte Anfang April in einem Buch Missbrauchsvorwürfe gegen den Lehrer erhoben. Diese Vorwürfe aus den 1970er-Jahren sind rechtlich verjährt. In verschiedenen Medien meldeten sich seither weitere mutmassliche Opfer zu Wort. Am Samstag berichtete die «NZZ» von einem bisher unbekannten Missbrauchsoffer namens Andreas Guggenberger, der Jegge als «sexuell verklemt» bezeichnet. Im Interview mit dieser Zeitung hatte Jegge zugegeben, sexuelle Kontakte mit Schülern gehabt zu haben. *sda/maf*

In Kürze

KUNST-STREIT

Dolder-Besitzer soll 26 Millionen zahlen

Dolder-Besitzer Urs E. Schwarzenbach und die Eidgenössische Zollverwaltung liegen seit längerem im Streit. Wie die «Sonntags-Zeitung» publik machte, geht es nicht um 12 Millionen Franken, sondern um 26 Millionen, welche Schwarzenbach dem Staat für unverzollte Kunstschatze schulden soll. Der Multimillionär bestreite die Forderungen. *red*

GOSSAU

Velofahrer nach Unfall verstorben

Ein Velofahrer, der am Freitagmittag in Gossau verunfallt ist, ist an seinen schweren Verletzungen gestorben. Der 54-jährige Mann war nach dem Zusammenstoss mit einem Auto mit einem Rega-Helikopter ins Spital geflogen worden. Der Unfall ereignete sich bei der Kreuzung Leerütistrasse/Galistrasse. Die Unfallursache war vorerst unklar. *sda*