Us eusere Walder Heimet

Redaktion: Urs-Peter Zingg, Chronist

Nr. 187, Februar 1997

# Faszination Fliegen – oder Hügel, die zum Schweben verlocken

**Eine Ausstellung im Heimatmuseum Wald**

Die Geschichte der Fliegerei ist auch die Geschichte von Idealisten, Träumern – oder kühlen Wissenschaftlern mit Ideen und Plänen. Einige dieser Tüftler, Pioniere, Abenteurer oder wie wir sie nennen wollen, haben sich auch in unserer Gegend eingefunden. Die Landschaft mit den Hügeln und Tälern, welche die meteorologischen Verhältnisse, vor allem die lokalen Windverhältnisse und Sonneneinstrahlung stark beeinflusst, hat sie angelockt. Diesen Leuten und ihren Ideen ist eine Ausstellung im Heimatmuseum gewidmet.

Aber nicht nur die klimatischen Bedingungen waren ausschlaggebend. Auch die Landschaftsform, die Oberländer Berge mit ihren Kuppen und Abhängen, zog vorerst die Anhänger der «Fliegerei ohne Motor» an. Auf den Spuren von Veranzio und Otto von Lilienthal suchten sie Überhöhung, um sich waghalsig wie die Vögel über die Abgründe zu schwingen und den Traum vom Fliegen wahrzumachen.

**Bachtel Hochwacht**

Die ersten Pläne zur systematischen Fliegerei im Oberland gehen in die späten zwanziger und frühen dreissiger Jahre zurück. Damals planten Flugpioniere in Zusammenarbeit mit dem damaligen Verkehrsverein Zürcher Oberland (Wald, Rüti, Dürnten und Hinwil) auf der Hochwacht bei Orn einen Segelflugplatz mit Hangar zu erstellen. So schreibt im Februar 1932 der Ostschweizerische Verein für Luftschiffahrt an diesen Verkehrsverein: «...wir können Sie versichern, dass wir alles tun werden, um die Segelfliegerei am Bachtel zu fördern, in der Hoffnung, dass das Zürcher Oberland dann das Schweizerische Zentrum der Segelfliegerei werden wird und dadurch indirekt eine wertvolle Propaganda für das Zürcher Oberland entsteht...»

Vorgängig wurde bereits seit dem Jahre 1929 mit Landbesitzern Kontakt aufgenommen, um sich Land auf der Hochwacht zu sichern. Bereits damals wurden von dem Bachtel vorgelagerten Hügeln Flüge unternommen. Man stand anfangs in Konkurrenz zum Albis, da dort Verbilligungen der Fahrpreise der Sihltalbahn und grosszügige Bewilligungen im Schlagen von Bäumen das Errichten eines Flugstartplatzes erleichterten. Zudem warnte bereits an einer Sitzung vom 20. Dezember 1931 der damalige Obmann, Ingenieur Spalinger: «Heute ist man nicht mehr so abhängig vom Berg, da man mit Hilfe der Sonne, dann auch mit Hochheben durch Motorflugzeuge fortkommt. In Deutschland ist mit Hilfe von Wolkenauftrieb über 100 km geflogen worden.»

Nach dem Bau eines ersten Hangars wurde am 23. April 1933 ein zweiter Hangar eingeweiht.



In den darauffolgenden Jahren wurden regelmässig Flugtage am Bachtel durchgeführt. Die hochfliegenden Pläne mit Flugplatz für Motorflugzeuge, Fernflügen zum Jura, einem Parkplatz für 300 Autos sowie Flugwochen und Ausbildungslager – also quasi das Zentrum der schweizerischen Segelfliegerei zu werden – erfüllten sich jedoch nicht.



Aus einer Zeitungsnotiz vom 27. Januar 1936 entnimmt man die desillusionierende Mitteilung:

*«Aus den weiteren Verhandlungen interessieren noch die Mitteilungen über den Segelflugplatz am Bachtel. Es war daraus zu ersehen, dass man sich zuviel versprochen hatte bei Beginn dieses Unternehmens. Die Segelflieger erklären, nur Defizite zu*

*erhalten infolge der teuren Transporte der Apparate, häufigen Bruchschadens wegen der nicht sehr günstigen Eignung des Geländes. Da ferner auch die Aufstiegstechnik stark geändert hat (Motorflug mit Ausklinken) ist mit einer eventuellen Aufhebung dieses Flugplatzes zu rechnen.»*

«Wenn ein Mensch ein Tuch aus gedichteter Leinwand nimmt, das 12 Ellen in der Breite misst und 12 Ellen in der Höhe, so wird er sich von jedem hohen Punkt herabfallen lassen können, ohne jegliche Gefahr.» Dieser Ausspruch stammt nicht von Werner Brandenberger vom «Sky Center», Wald, sondern von Fausto Veranzio, der zwischen 1551 und 1617 von einem Turm in Venedig sprang und damit den ersten nachweisbaren Flug in der Geschichte ausführte. Wenn Sie mehr über das Hängegleiten erfahren wollen: Heimatmuseum Wald, 14. März – 4. Mai, Wochenende 10–12 Uhr.

**Die Scheidegg**

Nach 1935 wurde es einige Jahre ruhig um die Segelflugbewegung im Oberland und vor allem um den Flugplatz am Bachtel.

*«Das Gebiet sei für das Segelfliegen eben ungünstig, sagte man – und damit war die Frage, wenn nicht beantwortet, so doch auf bequeme Weise abgetan.*

*Wir Flugmodellbauer aber haben uns mit dieser Behauptung nie abgefunden. Wir kannten unser heimatliches Gelände besser als nur von ein paar Ostertagen her. Jahrelang hatten wir als Buben und Jünglinge Hunderte von Flügen unserer unbemannten Modelle sorgfältig beobachtet. Wir wussten von vielen Luftströmungen zwischen Lützelsee und dem Tösstal, zwischen Rosinli und Scheidegg. Und ausgerechnet dieses Gebiet sollte segelfliegerisch ungeeignet sein. Wir sahen in dieser Begründung eine Ausrede. Die Segelflieger mussten aus anderen Gründen dem Bachtel untreu geworden sein.»*

Dieser Artikel, der am 29. März 1945 erschien, wurde geschrieben von einem, dessen Name mit der Fliegerei und ihren aerodynamischen Problemen eng verbunden ist: Hans Farner aus Wetzikon. Der spätere Flugingenieur erwähnt weiter neue Erkenntnisse für die Segelfliegerei und beschreibt auch vor allem den Einfluss der Thermik der sonnenbeschienenen Hänge auf den Auftrieb und dessen Bedeutung für die Fliegerei.

**Grünschnäbel mit Sachverstand**

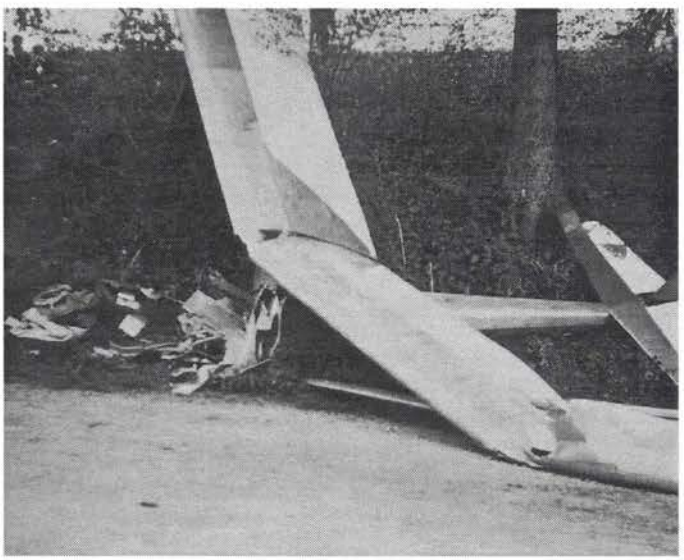
Der gleiche Hans Farner wird auch erwähnt in einem Artikel der «Schweizerischen Aero Revue», die ausführlich über die Osterflugtage auf der Alp Scheidegg ob Wald berichtet.

Das Fachblatt schreibt, dass der Flugbetrieb auf der Scheidegg nach der Umsiedlung der Gebrüder Müller, welche mit ihrem Segelflugzeugbau nach Grenchen umzogen, zusehends verwaiste und nur noch, trotz aller Fehlschläge, am nahen Bachtel weitergeflogen wurde. Nur einige Getreue, allen voran Hans Farner, hätten immer wieder die windumbrauste Kuppe für die Flüge ihrer Modellflugzeuge gesucht. Trotzdem sie nur «Modelleler» waren, die ihre kleinen Segler in den prächtigen Thermikschläuchen der Scheideggwestflanke in den Himmel steigen liessen, bildeten sie sich über die Eignung des einsamen Platzes ein weitblickendes und unabhängiges Urteil. Und sie wussten es trotz ihrer Jugend besser als die «zünftigen Segelflugsachverständigen» drüben am Bachtel, wo eifrig Flügel und Rumpfe zu Kleinholz verarbeitet wurden. Denn sie nahmen sich vor, wenn sie selbst fliegen gelernt hätten, den Segelflug auf der Alp Scheidegg wieder einzuführen. Und als sie nach Jahren tatsächlich flügge waren, gründeten sie die Segelfluggruppe Zürcher Oberland.

**Gustav Hessel**

Einige Jahre vorher begegnen wir jenem Mann, der die Segelfliegerei in unserer Region und darüber hinaus ebenfalls entscheidend mitprägte: Gustav Hessel. Es waren damals die im Oberland wohnenden Gebrüder Robert und Georg Müller (Flugzeubau, Laupen) welche auf der Suche nach Startplätzen für ihre Flugzeuge die Scheidegg als geeignet fanden, nachdem sie das ebenfalls selbst rekognoszierte Schänis wieder aufgegeben hatten (!). Da sie neben dem Segelflugzeugbau und der Entwicklung ihrer erfolgreichen und bekannten Moswey-Typen selbst keine Zeit zum Fliegen fanden, stellten sie 1935 Gustav Hessel ihren «Moswey» zur fliegerischen Erprobung des Scheidegggebietes zur Verfügung. Hessel war einer der ersten Segelfluglehrer der Schweiz und hatte Erfahrung im Testen von neuen Flugobjekten, hatte er doch selbst schon beim Bau und der Entwicklung und Erprobung von Segelflugzeugen mitgewirkt.

Fortan war er die treibende Kraft für die Segelfliegerei im Zürcher Oberland und vor allem auf der Scheidegg. Auch ein Absturz im Gebiet des Hinternords, bei dem er sehr schwer verletzt wurde, hinderte ihn nicht an der Fortsetzung seiner Fluglaufbahn und seinem Einsatz für die Aviatik im Zürcher Oberland.



**Wissen Sie...**

- welches Gebiet an der Scheidegg «Hessel-Düse» genannt wurde?
- wohin jener Pilot flog, bei dessen Flugzeug am Start das halbe Höhensteuer abgerissen wurde?
- an welchem Flugmeeting plötzlich ein Segelflugzeug von der Scheidegg auftauchte und unter dem Applaus von Tausenden von Zuschauern zehn Loopings flog, bevor der Pilot zur Landung ansetzte?
- in welcher Nachbargemeinde die Schuljugend aufgeboten wurde, um das lange Zugseil auszuziehen, damit man der Dorfbevölkerung Passagierflüge anbieten konnte.
- wo ein Flugplatz geplant war (auch für Motorflugzeuge), um dem Gebiet neue Einnahmequellen zu ermöglichen?
- warum das «Bezirkskomitee für die Sonntagsfeier» ein Schreiben an das Statthalteramt zuhanden des Regierungsrates sandte, um gegen die Fliegerei zu protestieren?
- welche Verbindung zwischen der heutigen Präsidentin der Heimatmuseums-Kommission und dem mehrmals erwähnten Flugpionier Hessel besteht?

**Antworten auf alle diese Fragen erhalten Sie beim Besuch unserer Ausstellung.**

**Holzfäller als Starthelfer**

Der Transport der damaligen Flugzeuge ins Startgebiet Scheidegg war mit erheblichem Aufwand verbunden. Teilweise wurden die Fluggeräte zerlegt und per Bahn nach Wald geführt. Dort wurden sie auf einen Einachser gebunden und mit einem Traktor mit Holzvergasermotor auf die Alp Scheidegg gefahren. Da dieser Transport mit weit hörbarem Lärm verbunden war, störte dies begreiflicherweise die Besucher der örtlichen Gottesdienste. Daher kam es auch wiederholt zu Klagen gegen die Fliegerei am Sonntag.

Der Transport auf den hohen Oberländer Berg dauerte jeweilen auf dem steilsten Teilstück mehr als eine halbe Stunde.

Für den Start mit dem Gummiseil mussten die Segelflieger aus technischen Gründen anfangs zu einer Notlösung greifen, der sogenannten Holzhackermethode. Mit einem dünnen Drahtseil wurden die Segelflugzeuge am hinteren Ende der Kufe fixiert. Danach rannten sieben Männer den Starthang hinunter und spannten ein rund 30 Meter langes Gummiseil. War es genug gedehnt, kappte ein Mann mit einem gezielten Axthieb das Drahtseil – das Flugzeug «schoss den Hang hinunter und löste sich schwungvoll vom Boden in die Luft», schreibt der ehemalige Segelflieger Pio dalla Valle in seinem Buch «Kleine Fliegereien».

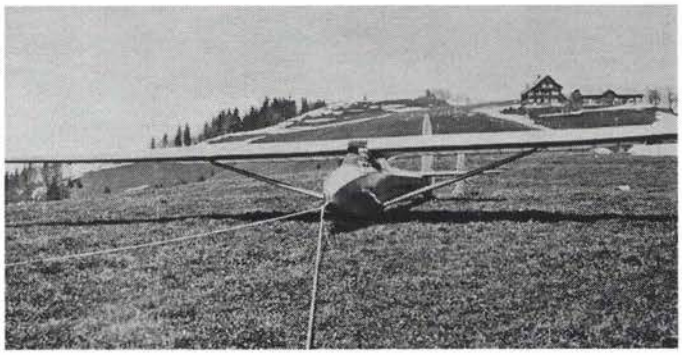


**Das Ende**

Als nach dem 2. Weltkrieg die Segelflugzeuge wieder mit Motorschleppern angezogen werden durften, ging die Zeit des Segelflugbetriebs auch an der Scheidegg zu Ende. Leistungsfähigere, flugtüchtigere Maschinen wurden angezogen oder starteten von hochgelegenen Ebenen aus, die leichter erreichbar waren und auch eine Landung am gleichen Ort gewährleisteten.

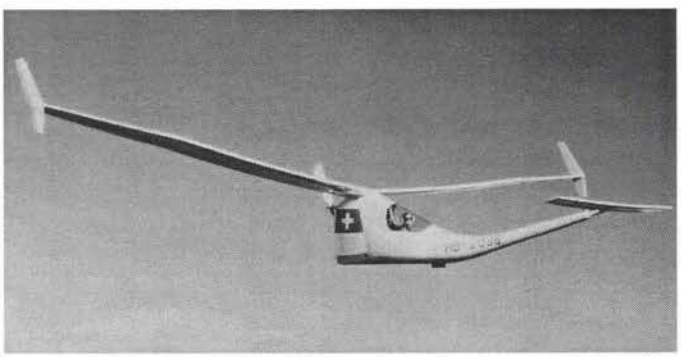
Trotzdem sieht man heute noch an gewissen Tagen Modellflugzeuge ihre Kreise ziehen. Und immer noch machen sich Flugbegeisterte die günstigen Windverhältnisse am Walder Hausberg zunutze, um mit ihren Hängegleitern, die Thermik auszunützend, hoch über das Oberland zu schweben, bevor sie im Gebiet des Jonathals zur Landung ansetzen.

Ja, der Virus Flugbegeisterung ist immer noch in unserer Gegend spürbar.



**Wald und die Fliegerei seither**

1972 begann Hans-Ulrich Farner zusammen mit Ernst Ruppert mit dem Bau des Entenmotorseglers «Colibri I SL». Später wurde die Produktionswerkstätte der Aviafiber nach Wald in leerstehende Fabrikgebäude im Sagenrain verlegt, wo auch der Entensegler «Canard» gebaut wurde.



Seit über 20 Jahren besteht in Wald eine *Modellfluggruppe*. Hauptinitiant war der aktive Segelflieger und Modellbauer Willy Fahrni. Die Gruppe baut vor allem radiogesteuerte Modelle und erprobt dann deren Tauglichkeit an den Hängen des Tannbergs hoch über Laupen und Diezikon. Wie seriös diese Arbeit verrichtet wird, zeigt die Tatsache, dass vor einigen Jahren ein Vereinsmitglied den Schweizer-Meister-Titel errang (Hans-Rudolf Lüdi 1981).



Allen bekannt dürfte auch die Flugschule sein, die als ehemalige «Delta Flugschule» ihren Betrieb zuerst unter Leitung von Heinrich Treichler auf der Egg oberhalb Gibswil durchführte. Später wurde sie übernommen und ausgebaut von Werner «Brandi» Brandenberger, der sie unter dem Namen «Sky Center» bis in die heutigen Tage weiterführte und durch seine Initiative die Hängegleiterszene auch national mit beeinflusste.

**Quellen:**

Chronik Wald: «Volksblatt vom Bachtel»
«Der Freisinnige»
Pio dalla Valle: «Kleine Fliegereien»,
Verlag Kuhn, Neuhausen
«Us eusere Walder Heimet» Nr. 157 (1989)
«Heimatspiegel» (November 1945)
«Schweizerische Aero Revue» (Mai 1945)
«Cockpit», Luftfahrtmagazin (Oktober 1987)
Fotos: Chronik; Frau H. Jucker, Fägswil; Aviafiber

**Ungeliebter Besucherspruch Nr. 1:**
«Diese Foto (oder diesen Gegenstand) habe ich auch zu Hause, nur schöner.»
(Wir suchen nämlich überall vor jeder Ausstellung Gegenstände, Bilder, Artikel!)

## Einladung

Freitag, 14. März 1997,
Eröffnung Ausstellung

«Faszination Fliegen»

ab 19.00 Uhr, Heimatmuseum Wald

Eingeladen sind alle am Fliegen oder am Museum interessierten Männer und Frauen. Fallschirme sind nicht obligatorisch!

# Herzlichen Dank

Post aus der Fremde für das Walder Heimatblatt: Hans Brändli jun. hat uns ein Paket aus La Palma geschickt.

Über Inhalt und Verwendungszweck werden wir in einer der nächsten Nummern orientieren.

Damit hoffe ich, alle neugierigen Leser das nächste Mal wieder zur Lektüre zu animieren, denn der älteste Sohn von Hans Brändli-Senn hält auch im fernen Süden Ideen bereit für die Bewohner seines Heimatdorfes und die Leser unseres Blattes.

**Eingegangene Spenden**

Ruth Umbricht, Hasenstrick, Dürnten
- Rechnung Baugeschäft Strehler 1901
- Expertenbericht Lehrlingsprüfung 1897

Rosemarie Buri, Sunnematte 1, Wald
- silberne Kette für Damentaschenuhr

Kläui-Bibliothek Uster
- Notariatsurkunde: Kaufbrief J. Oberholzer 1864

Emmi La Roche-Gübeli, Wattwil
- alte Schlittschuhe
- Fotos vom Oberholz

Frau Heidi Lenherr, Spittelgassse 11, Wald
- altes Andachtsbuch

Kobi Werner, Laupenstrasse 51, Wald
- Protokollbücher Altersverein

## Ausstellung
## Faszination Fliegen

Öffnungszeiten

14. März, Vernissage, 19.00 Uhr

15./16. und 22./23. März

Alle Wochenenden April, Sa/So
jeweilen 10.00 Uhr – 12.00 Uhr

3./4. Mai Ausstellungsschluss

**Heimatmuseumskommission, 8636 Wald**

| | | |
|---|---|---|
| Präsidentin: | Rita Hessel, Bahnhofstrasse 15 | Tel. 246 12 03 |
| Bräuche: | Georg Winteler, Sihlmattstrasse 11 | Tel. 246 38 07 |
| Material: | Hermann Hess, Bühl, Gibswil | Tel. 246 13 53 |
| Ausstellungen: | Fredi Zahn, Hittenberg | Tel. 246 20 71 |
| Verena König, Gemeinderätin, Stigweidstrasse 33 | | Tel. 246 34 14 |
| Verena Stühlinger-Bachmann, Sunnehaldeweg 2 | | Tel. 246 20 18 |
| Medien: Jakob Brändli, Im Ferch 31 | | Tel. 246 20 70 |
| Chronik und Heimatblatt: Urs-Peter Zingg, Sunnehaldeweg 5 | | Tel. 246 28 49 |
| Sekretariat: Kathrin Hanhart, Sonnenberg 27 | | Tel. 246 43 38 |
| Heimatmuseum: | | Tel. 246 43 88 |
| Gemeindeverwaltung: | | Tel. 256 51 11 |

Postcheck: Finanzverwaltung, 8636 Wald, Konto: 80-5057-2
Vermerk: Chronik/Heimatmuseum
Postadresse: Postfach 430, 8636 Wald