

Flugpioniere im Umfeld der Lägern von Rolf Müller

Für die Entwicklung des Segelfliegens war das Umfeld der Lägern offenbar ein fruchtbarer Boden. Anfang 1894, schon bald nach dem ersten Gleitflug Otto Lilienthals, bestellte Charles E.L. Brown, Mitbegründer der BBC, einen Segelflugapparat des Flugpioniers. Dann faszinierte der Wettinger „Sternen“-Wirt Hans Schmid das Publikum mit Schaufliegen, gefolgt von innovativen Flugversuchen der Segelfluggruppen Baden und Lägern mittels Katapultstarts und Auftrieb durch Autohinterradachse.

Wer die Archive der BBC in Baden durchforscht, der stösst, wie könnte es anders sein, auf den Mitbegründer Charles E.L. Brown. Neben Innovationen im Bereich Maschinenbau fiel Brown auch durch seine Vorliebe für die Luftfahrt auf. Wenige Jahre nach den ersten erfolgreichen Gleitflügen von Otto Lilienthal bestellte Charles Brown 1894 einen der acht „Normalsegelapparate“ des Flugpioniers für 500 Goldmark. Gemäss Archiv sind zwar keine Flugversuche überliefert, hingegen führte Brown verschiedene Übungen in seinem Badener Umfeld durch, bis er zehn Jahre später den Flugapparat dem Deutschen Museum in München schenkte.



Vorbild bei der Jugend

Grosse Bekanntheit erlangte Hans Schmid, Mechaniker, Radrennfahrer und Sternenwirt von Wettingen, der sich nicht nur mit Kochtöpfen, sondern auch mit Fluggeräten bestens auskannte. Er liess sich auf einem motorgeriebenem Doppeldecker selbst zum Piloten ausbilden. In seinen durch zahlreiche Zuschauer viel bestaunten Schauflügen, bei welchen er auf dem Wettingerfeld auch Starts und Landungen durchführte, kreiste er über verschiedenen Schweizer

Städten und über der heimatlichen Region. Sein Pilotenleben blieb auf wenige Jahre beschränkt, denn in Bern stürzte er am 17. Oktober 1911 kurz nach dem Start ab und wurde das erste Opfer der jungen Schweizer Luftfahrtgeschichte. Durch seinen Wagemut wurde Schmid zu einem Vorbild bei der Jugend, denn in den Köpfen entschlossener Abenteurer entstanden Eigenkonstruktionen von Flugzeugen. Zwei junge Techniker der BBC und später sogar eine Lehrlingstruppe machten sich ernsthaft an den Bau von Flugapparaten. Die Letzteren holten sich dabei die Unterstützung beim Piloten und später bekannten Konstrukteur Jacob Spalinger. Zusammen bauten sie das Segelflugzeug „Zögling F-1“ in einem leeren Stall in Wettingen. Die Flugmaschine stand 1931 bereit zum Erstflug. Die vier Jünglinge entwickelten sich bald zu geschickten Piloten, die mit dem Segler zahlreiche Flüge unternahmen. Die Starts erfolgten meist mit Gummiseilen, die von Helfern gespannt wurden. Beste Hangneigungen und Windverhältnisse herrschten in Otelfingen am Högerli und in Wettingen am Sulperg.

Auftrieb durch Auto-Hinterradachse

Mit weiteren Flugbegeisterten gründeten die BBC Techniker die Segelfluggruppe Baden. Von der Lägern als natürlicher Anlaufstrecke machten sie sich mit der neuen Technik der Motorwinde bald unabhängig. An ihren Flugtagen auf dem Wettingerfeld wurde ein Auto aufgebockt, diesem ein Hinterrad abmontiert und an dessen Stelle eine Spule mit Drahtseil befestigt. In einem schnellen Aufzug vermochte das Segelflugzeug gut dreissig Meter Höhe zu gewinnen, was dem Piloten ermöglichte, eine Kurve zu drehen und nahe dem Ausgangspunkt wieder sanft zu landen. Nicht lange dauerte es, bis die ersten Schleppflugzeuge die Segler vom Birrfeld in grössere Höhe zu den Flugtagen nach Wettingen brachten. Nach dem Zweiten Weltkrieg brachte die grosse Bautätigkeit im Limmattal den Flugbetrieb zunehmend in Bedrängnis, weshalb sich die Segelfluggruppe Baden ins Birrfeld verlagerte.

Katapultstart ermöglicht Schweizerrekord

1934 wurde in Dällikon ein weiteres Zentrum, die Segelfluggruppe Lägern, gegründet. Im Selbstbau schufen die Aviatiker in Dübendorf vorerst einen eigenen Zögling und erweiterte in den folgenden Jahren ihre Flotte mit modernen, leichteren und aerodynamisch verbesserten Modellen. Unter der Führung ihres Obmanns, Walter Meierhofer, gelangte der Platz rasch zur Blüte und entwickelte sich mit den Jahren zu einem bekannten schweizerischen Segelflugzentrum. Auf der Hochwacht bei Regensberg umgingen die findigen Köpfe die

Abhängigkeit von den mühseligen Gummibandstarts durch den Bau eines Katapults. Am höchsten Punkt, neben dem Vermessungssignal, wurde eine Schiene installiert, auf welcher die Kufe des Seglers gleiten konnte. Als Antrieb diente eine mit Beton gefüllte, tonnen-schwere Holzkiste, welche nach Auslösung beim zehn Meter hohen Fall das Flugzeug über zwei Umlenkrollen auf 80 Kilometer pro Stunde beschleunigte, sodass es von der Luft in die Weite des Furttals hinaus getragen wurde. Wie fortgeschritten die Technik des Segelflugbaus in diesen Jahren



gediehen war, bewies der Pilot Rolf Brunner, welchem mit einer Passagierin am 17. Juli 1945 ein Schweizerrekord im Distanzflug von 73 Kilometern bis nach Solothurn gelang.

Grosse Pläne für Segelflugplatz Dällikon

Mit dem Segelflugplatz Dällikon hatten die Zürcher Behörden grosse Pläne. Aus der Chronik der Gemeinde Dällikon geht hervor, dass am 28. Januar 1948 Regierungsrat Kägi, Vorsteher der Kantonalen Baudirektion, den Dälliker Gemeindepräsidenten zu einer Besprechung nach Zürich einlud. Die Baudirektion beabsichtige, anstelle des Segelflugplatzes einen Sport- und Touristenflugplatz zu erstellen. Dieser sollte als Entlastung des Flughafens Kloten bei dichter werdendem Verkehr dienen. Es seien bereits schon umfangreiche Pläne hierfür vorhanden. Der Gemeindepräsident hatte diese Planung aber ernsthaft zurückgewiesen. Ein entsprechender Gemeinderatsbeschluss wurde nicht gefasst. Nach der Fertigstellung des Internationalen Flughafens Zürich-Kloten geriet der Segelflugplatz immer mehr unter Druck, 1964 wurde er schliesslich wegen des steigenden Klotener Flugaufkommens nach Schänis verlegt. Der Name Segelfluggruppe Lägern wurde beibehalten, in Erinnerung an die wagemutigen Segelflugpioniere von den Hängen der Lägern.

(Zu den Fotos: Beide Archivfotos zeigen die Vorbereitungen zum Katapultstart auf der Hochwacht.)

Dieser Artikel erschien im Aviatik- Magazin "AeroRevue", Nr. 7/8 2009. Er durfte von uns mit freundlicher Genehmigung der Redaktion nachgedruckt werden.