

Das Unterland fliegt mit

Lukas Schweizer

Vor 100 Jahren hat die Luftfahrtgeschichte in der Schweiz richtig begonnen. Flugversuche gab es zwar schon zuvor, aber erst im Jahr 1910 begannen, wie es heisst, «tolikühne Piloten» mit ihren waghalsigen Flugmanövern die Menschenmassen in Verzückung zu versetzen.

Waghalsig mussten die Piloten sein. Beim ersten Flugmeeting im Januar 1910 in Colombier am Neuenburgersee etwa, blieben die Voisin-Doppeldecker gerade mal zwei Runden lang in der Luft – danach kam es zu Bruchlandungen. Doch bereits im August gelang dem Franzosen Armand Dufaix der damals längste Flug der Geschichte. Er flog in einer Höhe von 50 Metern von Noville nach Genf über den Genfersee. Für die 66 Kilometer lange Strecke brauchte er 56 Minuten und 5 Sekunden. Drei Jahre später flog der Basler Oskar Bider bereits von Bern nach Mailand über die Alpen. Dabei rang er eine halbe Stunde lang um die letzten Höhenmeter, um auf 3600 Metern das Jungfraujoch zu überwinden.

Die Schweizer Luftfahrtgeschichte ist aber auch von Unglücksfällen geprägt. Im September 1963 stürzte im aargauischen Dürrenäsch eine Caravelle der Swissair ab. Sie war von Kloten nach Genf unterwegs. Die 80 Insassen wurden beim Absturz getötet. 43 Passagiere stammten aus der Weinländer Gemeinde Humlikon – ein Fünftel der Dorfbevölkerung wurde ausgelöscht.

Im November 2001 stürzte ein Jumbolino der Crossair in einen Wald bei Bassersdorf ab. 24 Personen verloren dabei ihr Leben, darunter auch die US-amerikanische Sängerin Melanie Thornton.

In Erinnerung bleibt auch der Absturz einer Swissair-MD-11-Maschine vor dem kanadischen Halifax im September 1998. Es war das schwerste Unglück in der Swissair-Geschichte. Keiner der 215 Passagiere und 14 Besatzungsmitglieder überlebte. Ein denkwürdiges Datum in der Geschichte der Schweizer Luftfahrt ist auch der 2. Oktober 2001. Um 15.45 Uhr verkündete der damalige CEO der Swissair, Mario Corti, offiziell das Grounding der Fluggesellschaft. Am 5. Oktober wurde der Flugbetrieb nach einer Finanzspritze des Bundes von 450 Millionen Franken wieder aufgenommen. Damit wurde die Grundlage für die Nachfolger-Airline Swiss geschaffen.

Im Januar 2007 wurden im Zusammenhang mit dem Grounding 19 Personen unter anderem wegen Urkundenfälschung und ungetreuer Geschäftsführung angeklagt. Unter ihnen die Konzernleiter Mario Corti und Philippe Bruggisser sowie die Verwaltungsräte Eric Honegger, Vreni Spoerry, Lukas Mühlemann und Thomas Schmidheiny. Das Bezirksgericht Bülach sprach alle Angeklagten vollumfänglich frei. Die Angeklagten bekamen Prozessentscheidungen in der Höhe von bis zu 500 000 Franken. Dieses Urteil wurde später vom Zürcher Obergericht bestätigt.

Jüngstes Kapitel der Schweizer Luftfahrt-Geschichte war die Stilllegung des Flugbetriebs im April dieses Jahres. Der Luftraum über der Schweiz und weiten Teilen Europas musste wegen des Ausbruchs des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull für mehrere Tage gesperrt werden.

Pioniere der Schweizer Luftfahrt: Der Verein für wirtschaftshistorische Studien hat in der Reihe «Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik» verschiedene Bücher zum Thema «Flugverkehr in der Schweiz» herausgegeben. Sie sind unter www.pioniere.ch bestellbar.



Bilder: zsg

Erhaben durch die Luft gleiten

Auf 4000 Meter Höhe über den Engadiner Bergen: René Lüscher, Obmann der Segelfluggruppe Lägern, lebt die Faszination des Segelflugs aus.

Der Heimflugplatz der Segelfluggruppe Lägern ist heute in Schänis und nicht mehr in Dällikon. Der Gruppenobmann findet – ohne Wehmut –, dass dies ein idealer Ort zum Fliegen sei.

«In erhabener Höhe auf das Weltgeschehen zu blicken, das macht die Faszination des Segelflugs aus. Aber auch die Naturschauspiele und -gewalten, die während eines motorlosen Flugs erlebt werden können.» Dies sagt René Lüscher, Segelflieger aus Passion und Obmann der Segelfluggruppe Lägern (SG Lägern).

Hervorgegangen ist die SG Lägern aus der SG Dübendorf, die im Jahr 1935 gegründet wurde. Gemäss Lüscher habe es im Unterland zwar bereits einige Segelfluggruppen gegeben. «Man wollte jedoch das Fliegen und die Arbeiten an den Segelflugzeugen gemeinsam organisieren», so Lüscher. 1947 verlegte die SG Dübendorf ihr Domizil nach Dällikon, und es wurde beschlossen, den Namen der Region anzupassen. So ist die SG Lägern entstanden.

Noch im gleichen Jahr organisierte die SG Lägern den ersten Flugtag, um den Sport der Öffentlichkeit näherzubringen. Ein weiterer Meilenstein in der Geschichte der SG Lägern wurde 1957 gesetzt: der Bopplinger Herbert Frehner flog als erstes Mitglied der SG Lägern 300 Kilometer am Stück; auf einer Moswey IIa. Knapp zehn Jahre später, 1965, kam dann das Aus für den Flugplatz Dällikon. Wegen der erhöhten Flugfähigkeit auf dem Flughafen Kloten mussten die Segelflieger weichen und ins sankt-gallische Schänis dislozieren. Der Segelflugbetrieb wurde zu stark beeinträchtigt. Der Flugplatz im Linthgebiet ist noch heute der Heimplatz der Unterländer.

Schänis ist ein idealer Ort, um von dort aus den Segelflugsport zu betrei-

ben. Denn vom grössten Schweizer Segelflugplatz aus können sowohl kurze Ausflüge wie auch lange Streckenflüge über den ganzen Alpenbogen unternommen werden. Von Wien bis nach Marseille.

Es muss Spass machen

Für Segelflugpilot Lüscher zählen die Föhnflüge von Schänis aus zum Schönsten, was er dank seinem Hobby erleben darf. In Erinnerung geblieben ist ihm aber auch seine erste Landung ausserhalb eines Flugplatzes. «Mein Vater war ein wesentlich besserer Segelflugpilot als ich», erinnert sich Lüscher. «Nach meiner ersten Ausenlandung hätte er mich am liebsten nicht mehr gekannt.»

Und trotzdem hat Lüscher vor 15 Jahren noch einen draufgesetzt und hat die Kunstflugprüfung abgelegt. Einer der Beweggründe dafür war, dass er sein Flugzeug in jeder Lage beherrschen können wollte. «Und der Spassfaktor darf natürlich auch nicht fehlen», so Lüscher.

Selbst einmal in die Lüfte steigen

Die Segelfluggruppe Lägern veranstaltet am 11. September auf ihrem heutigen Heimflugplatz im sankt-gallischen Schänis ein Fest für Mitglieder und Bevölkerung. Unter anderem werden verschiedene ältere Flugzeugtypen in die Lüfte abheben.

Auf dem Flugplatz Schänis bietet sich aber auch die Gelegenheit, als Passagier selbst einmal in einem Segelflugzeug oder Motorssegler abzuheben, sei es auf einem Rundflug oder bei einem Kunstflug. Wer selbst einen Segelflieger pilotieren können möchte, kann in Schänis die Grundschulung dazu absolvieren.

Informationen im Internet unter: www.schaenissoaring.ch.

Der Oberembracher Enrico Ferrero ist fast alles geflogen: Liniensflugzeuge, Düsenjets und auch die gute alte «Tante Ju». Doch jetzt hat er die Luft gegen das Wasser getauscht; was blieb, ist der Wind.

Enrico Ferrero, Sie sind fast das ganze Leben lang in die Luft gegangen. Jetzt fliegen Sie nicht einmal mehr zum Vergnügen. Warum?

Ich habe innerlich mit dem Fliegen abgeschlossen. Schon während meiner beruflichen Pilotenkarriere bin ich noch die «JU 52» geflogen, damit habe ich aufgehört, weil auch jüngere Generationen diese Gelegenheit bekommen sollen. Und die zivile Fliegerei – nun, es gibt genügend Leute, die über den damit verbundenen Papierkram fluchen. Kommt dazu, dass ich nochmals eine Prüfung absolvieren müsste, obwohl ich ein Leben lang Fluglehrer war.

Fehlt Ihnen die grenzenlose Freiheit über den Wolken nicht?

(denkt nach) Ich habe die Luft kennengelernt und bin noch heute in sie verliebt. Darum segle ich jetzt. Auf dem Bodensee und auf den Weltmeeren – zusammen mit meiner Frau. Segeln hat auch viel mit Luft, mit dem Wind zu tun. Für mich ist Segeln eine Art von Fliegen.

Ganz 100-prozentig haben Sie den Absprung von der Fliegerei aber nicht geschafft.

Das stimmt, ich bin noch in diversen Vereinen und Stämmen rund um die Fliegerei. So etwa bei den Swissair Oldies, der Aeropers und den Aeropers.

Klischee-Frage: Pilot gilt als Traumberuf vieler Knaben und Burschen. Was das bei Ihnen aus?

(schmunzelt) Ja. Die Initialzündung kam von meinem Vater aus. Er hat mich nach Dübendorf mitgenommen, um die Bomber anzuschauen, die nach dem 2. Weltkrieg dort ausgestellt waren. Danach habe ich begonnen, zu Hause Modellflieger zu basteln und bin bald der

Modellfluggruppe Zürich beigetreten. Das Geld für meine Modellflieger habe ich übrigens mit Zeitungsaustragen verdient.

Was war oder ist für Sie die Faszination am Fliegen?
(überlegt lange) Ich kann es nicht genau sagen. Aber es hat sicherlich etwas mit der viel beschriebenen Freiheit zu tun.

Vom Modellflugzeugbastler zum Patrouille-Suisse-Piloten ist es aber ein grosser Schritt. Und auch ein waghalsiger.

Ich hatte nie Angst, wenn Sie das meinen.

Die Patrouille-Suisse-Piloten fliegen mit gegen 1000 Stundenkilometer nur wenige Meter voneinander entfernt und haben nicht einmal ein mulmiges Gefühl im Bauch?

Fahren Sie mir mit dem Velo nach und schauen immer nur auf mein Schutzblech. Sie können problemlos bis auf 10 Zentimeter aufschliessen und mir folgen, ohne dass etwas geschieht.

Doch wenn Sie abrupt bremsen, fahre ich auf Sie auf.

Stimmt. Doch genau das mache ich nicht. Ich bremsen nicht ohne Vorwarnung, wenn ich weiss, dass mir jemand so dicht folgt. Das ist bei der Patrouille Suisse genauso. Das Programm ist fix. Wenn ich etwas mache, das nicht dem Programm entspricht, informiere ich die Team-Mitglieder. Jede kleinste Korrektur wird den andern mitgeteilt.

Passiert denn bei einem Minimalabstand von 3 Metern nicht trotzdem sehr schnell etwas?

In der Patrouille Suisse gab es noch nie einen Unfall. – Das feiern wir übrigens bei jedem Treffen alle fünf Jahre. Doch im Abstand von 3 Metern zu fliegen ist wesentlich einfacher als in einem Abstand von 15 Metern. Denn bei grossem Abstand sind Sie ständig am Korrigieren, bei kleiner Distanz haben Sie gar keine Möglichkeit dazu.

Gut, ich glaube Ihnen, dass das alles kein Problem ist.



«Ich hatte nie Angst»

Enrico Ferrero in jungen Jahren als Militärpilot. Er flog damals einen Hunter.

Und ich füge hinzu, dass neben intensivem Üben auch der Respekt vor der Natur zur Fliegerei gehört – und auch ein Quäntchen Glück.

Was ist denn die schwierigste Figur, die die Patrouille Suisse fliegt. Der Looping?
Nein, es ist eine, die dem Zuschauer gar nicht so schwierig erscheint: das Fliegen «in Linie». Die Piloten fliegen alle auf gleicher Höhe, wie wenn ein Strich durch die Cockpits ginge.

Worin liegt die Schwierigkeit?
Muss etwa die Nummer zwei eine nur ganz leichte Korrektur machen, ist diese bei Nummer sechs schon so gross, dass sie von den Zuschauern wahrgenommen wird.

Anderer Frage: Hatte Ihre Frau nie Angst, wenn Sie ins Flugzeug stiegen?
(wird ernst) Sie hat es mir zumindest nie gezeigt oder gesagt. Ich habe sie aber auch immer integriert. Doch vielleicht sah es in ihr drin manchmal anders aus, als sie zugegeben hat.

Sie schauen also gerne auf Ihre aktive Fliegerzeit zurück?

Ja, sehr gerne. Für mich gibt es nichts Schöneres als fliegen.

Enrico Ferrero



Enrico Ferrero ist 69 Jahre alt und wohnt mit seiner Frau in Oberembrach. Er flog neun Jahre lang als Militärpilot der Schweizer Armee – unter anderem auch als «Leader» in der Kunstflugstaffel Patrouille Suisse. Ausserdem stand er 25 Jahre lang als Linienspilot im Dienst der Swissair und war als Fluglehrer und Ausbilder tätig.



Die Stille macht das Besondere aus

In den Bergen wird der Mensch nichtig: Walter Mattenberger in seinem Ballon über der Kleinen Scheidegg im Berner Oberland.

Er fährt durch Gletscher-spalten und die Eigernordwand entlang. Trotzdem sagt Ballonfahrer Walter Mattenberger aus Nürensdorf: «Ballonfahren ist nicht gefährlich.»

Wie der Nürensdorfer Walter Mattenberger zum Ballonfahren gekommen ist, ist eine Anekdote. Denn nach seiner ersten Begegnung mit einem Heissluftballon fand er, dass «das gar nichts Tolles ist».

«Ich wurde angefragt, ob ich Luftaufnahmen von Staatsfeierlichkeiten in Nordafrika machen könnte», erinnert sich Mattenberger. «Ich sagte zu.» Zuerst hatte Mattenberger die Idee, die Aufnahmen aus einem Zeppelin zu machen. Doch einen solchen samt Piloten aufzutreiben, war im Wüstenstaat unmöglich. So ist er auf die Idee mit dem Heissluftballon gekommen. «Ich dachte, dass der Ballon schön ruhig in der Luft schweben würde und ich ohne Probleme meine Aufnahmen machen könnte», so Mattenberger weiter. Doch da hat er sich gewaltig getäuscht: «Es war ein Debakel, die falschen Winde lenkten uns immer in die falsche Richtung. Ich fand Ballonfahren gar nicht toll.»

Allerdings war die Episode damit nicht abgeklart. Wieder zu Hause, fand Mattenberger, dass man das vielleicht auch besser machen könnte als der Pilot in Afrika und hat mit dem Ballonfahren begonnen.

Endlandung auf Gletscher

Dass er es besser kann, hat Mattenberger in den 20 Jahren, in denen er mit Ballonen abhebt, immer wieder bewiesen. Bei der «Coupe Aéronautique Gordon Bennett» etwa, dem härtesten Distanz-Wettkampf für Ballonfahrer, beleg-

te er, zusammen mit seinem Partner Christian Stoll, schon den 3. Schlussrang. Die beiden Piloten führen mit ihrem Gasballon 2404 Kilometer weit von Albuquerque im US-Bundesstaat New Mexico in die Region Ontario nach Kanada.

«Risiken? Sofern alles sorgfältig geplant ist und keine unnötigen Wagnisse eingegangen werden, ist Ballonfahren nicht gefährlich», sagt der Ressortleiter Sicherheit des Schweizerischen Ballonverbands. Wichtig sei, dass eben auch der Extremfall eingeplant werde. Das heisst etwa – auch diese Erfahrung hat Mattenberger schon gemacht –, dass die Endlandung auf einem Gletscher angesetzt werden muss. Oder, dass der Ballon bei der Landung in einen Waldrand fährt. «Gefährlich ist das aber alles nicht. In der Schweiz wird man ja selbst vom Gletscher in kürzester Zeit vom Helikopter geborgen», so der Ballonfahrer schmunzeln.

Trotzdem hat Mattenberger auch schon Momente erlebt, in denen er im Ballon ein sehr mulmiges Gefühl hatte. 2004 nahm er mit Christian Stoll am «Gordon Bennett» mit Start in Brüssel teil. Die Fahrt ging auf die Ostsee hinaus, und es begann zu schneien – der Ballon wurde immer schwerer. Schliesslich hatten die Piloten Glück, dass sie nicht auf dem Wasser landen mussten. «Angst hatten wir aber nicht. Angst wäre auch ein schlechter Begleiter, denn gerade in schwierigeren Situationen gilt es, ruhig und überlegt zu handeln», erklärt Mattenberger.

«Es geht um Freiheit»
«Ballonfahren hat für mich etwas vom Bergsteigen», sagt der ehemalige Hochtourenleiter. «Es geht um Freiheit, um die Auseinandersetzung mit der Natur – dem Wind –, um das Spüren der Elemente. Und darum, dass einem bewusst wird, wie nichtig der Mensch gegenüber der Natur ist.» Aber auch die

absolute Stille, gerade im Gasballon, fasziniert Mattenberger immer wieder.

Und nicht zuletzt bringt das Ballonfahren Erlebnisse mit sich, die anders nicht möglich sind. Etwa das Durchfahren der riesigen Spalten des Ewig-Eisfeld-Gletschers im Aletschgebiet, das Fahren entlang der Eigernordwand oder das Zwischenlanden auf Gletschern, die zu Fuss nicht erreichbar sind.

Geduld ist gefragt

Und Ballonfahrer brauchen Geduld. Anlässlich des 100-Jahr-Jubiläums der Schweizer Luftfahrt hätte Mattenberger mit einigen seiner Ballonfahrerkollegen am 24. September auf dem Letzigrund-Stadion in Zürich zu einer Nachtfahrt aufsteigen sollen. Der Anlass wurde wegen schlechten Wetters verschoben – um ein Jahr.

Ballonfahrten: Walter Mattenberger, Nürensdorf, Telefon 044 836 83 94.

Walter Mattenberger



Walter Mattenberger ist 62 Jahre alt und wohnt mit seiner Frau in Nürensdorf. Er ist als selbständiger Unternehmer in der Elektronikbranche tätig. Neben dem Ballonfahren gehören der Modellsegelflug sowie das Bergwandern und Bergsteigen zu seinen Hobbys. Mattenberger war jahrelang auch als Hochtourenleiter engagiert.