



Wie die
Modellfluggruppe
Skyblazers zu ihrer
eigenen Flugpiste kam.
1959-1966

Das Meisterstück.





Fritz Müller, der erste Skyblazers-Präsident.



12. September 1959: Das erste Skyblazers-Flugmeeting; zu Gast bei der MFG Zumikon.

	1959	1960	1961	1962
J				
F				
M				
A				
M				
J				
J				
A				
S				
O				
N				
J				

Hobby-Jost, Zürich
Spielwaren Modellbau Eisbahnen
Stumpfenbachstrasse 24

Kleisli Fritz
Hardstrasse 94, Zeh 4
geb: 8. Januar 1942
Aufg: am 6. April 1959
Fritz Kleisli
No 1

Viktor Kaiser, René Signer, Fritz Kleisli, Hanspeter Möckli, Erwin Holenweger, Fredy Bartlomé.

Bedingungen

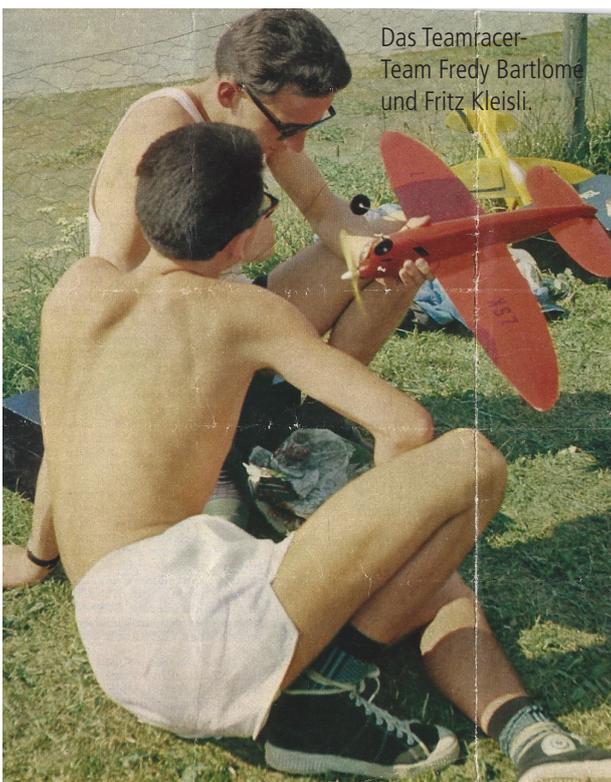
- 1) Beitrag monatl. 2.--
- 2) Zahlbar ende Monat
- 3) Mitgliedsnummer muss auf jedem Flugzeug sowie auf der Werkzeugkiste vermerkt sein.
- 4) Mindestalter vom 7. Schuljahr an.

Der Präsident: *Fritz Müller*
Der Kassier: *Leo Hohenberger*

Modellflug-Gruppe.
Skyblazers.
Mitgliederkarte.

Clubadresse: Ernastr. 19
Telephon: 23.00

«Aufgenommen am 6. April 1959»
Mitglied Nr. 1... (!)



Das Teamracer-Team Fredy Bartlomé und Fritz Kleisli.



Unser Akrobatik-Crack Peter Germann.



Peter Germann.

Die Suche nach einem Flugfeld

Das lose Grüppchen flugbegeisterter Jünglinge hatte seinen Hauptsitz an der Ernastrasse 19 in Zürichs Kreis 4, wo Fritz Müller und Fredy Bartlomé zuhause waren. Wir anderen des ersten harten Kerns wohnten in den umliegenden Blöcken. Die Ernastrasse 19 war unsere Zentrale, unser Bastelraum im Keller. Hier entstanden und lagerten unsere Flugzeugmodelle samt Zubehör. Anfangs war es kein Problem, die Flieger in die Luft zu bekommen, denn es stand uns eine prächtige Wiese zur Verfügung, nur ein paar Blocks von unserer Zentrale entfernt: die Bullingerwiese. Aber die Freude hielt nicht lange, denn die kleinen Modelle machten einen Höllenlärm. Die Anwohner protestierten und alarmierten die Polizei, die uns unzögerlich wegwies. Mit der «freien» Fliegerei war Schluss. Wir mussten uns logistisch organisieren. Im Klartext: Wir besorgten uns einen Veloanhänger, luden unser gesamtes Material auf diesen – Modelle, Werkzeugkisten, Treibstoff, Abspermaterial – und fuhren organisiert und als grössere Gruppe durch die Stadt zur Allmend Brunau. Dort war Raum genug, und die Distanz zu den Häusern so gross, dass unsere nervösen Motoren niemand mehr stören konnten.

Im **März 1959** schlossen sich die Flieger der Ernastrasse zu einer offiziellen Modellfluggruppe zusammen, die **MFG Skyblazers** (benannt nach einer berühmten US-Flugstaffel). Die ersten Statuten waren genial einfach, sie besagten lapidar, dass Mitglied werden kann, wer das 7. Schuljahr erreicht hat (!), dass der monatliche Mitgliederbeitrag Fr. 2.– beträgt und dass die Mitgliedsnummer auf dem Werkzeugkasten und auf den Flugzeugen anzubringen ist. Fritz Müller wurde zum ersten Präsidenten erkoren, Leo Heuberger vertraute man die Kasse an. Mit dem Mitgliederausweis hatte man das Privileg, bei Hobby-Jost an der Stampfenbachstrasse 24 mit 10% Rabatt einkaufen zu können. Mein Lehrlingslohn betrug damals Fr. 30.– pro Monat, und da mein «Traum-Motor», der Webera Mach I (ein Diesel mit 1.5 Kubikzentimeter Zylinderinhalt), genau Fr. 31.50 kostete, konnte ich ihn mir dank den 10% Rabatt endlich leisten. Der Skyblazer-Mitgliederausweis war ein echtes Wertpapier!

Unsere Modelle waren so genannte Fesselflieger. Sie flogen im Kreis (an zwei Leinen von 15.92 m Länge), und gesteuert wurden sie von Hand über einen Umlenkhebel, der je nachdem die obere oder die untere Leine verlängerte/verkürzte, was den Ausschlag des Höhenruders verursachte. Es wurde in fünf Kategorien geflogen: Akrobatik, Speed, Teamracing, Fuchsjagd und Scale (massstabgetreue Nachbauten).

Die Fuchsjagd (hier flogen zwei Modelle gleichzeitig und jedes versuchte, dem anderen einen am Flugzeugheck angehängten Papierstreifen mit dem Propeller abzuschneiden) war problemlos auf jeder Wiese möglich, aber für die anderen Kategorien brauchte es eine echte Flugpiste mit hartem Untergrund. In der Schweiz gab es ein paar solcher Anlagen, eine stand z. B. in Basel, eine in Lausanne. Dorthin pilgerten wir jeweils für die Austragung der Nationalen Meisterschaften. Im Kopf entstand aber immer deutlicher **der Wunsch, eine eigene Flugpiste zu haben...**



Das Projekt Piste nimmt Form an

Die Modellfluggruppe Skyblazers entwickelte sich. Aus der Gruppe Jugendlicher war eine ernst zu nehmende Truppe geworden, weil inzwischen auch ältere und reifere Mitglieder dazugestossen waren, die wussten, wie man Trümeereien zu echten Projekten macht. So z.B. **Hans Bartlomé** (älterer Bruder von Fredy Bartlomé), der den Vertrag zwischen den Skyblazers und der Baudirektion des Kantons Zürich für die Benutzung der ausgedienten staatlichen Kiesgrube Stettbach aushandelte, und **Peter Germann Senior** (Vater von Pic Germann), der konkrete bauliche Vorstellungen mitbrachte, wie man aus einer verlotterten Kiesgrube eine Modellflugpiste erschafft. Woher Papa Germann all die Kenntnisse für das Planieren und Betonieren hatte, ist mir bis heute schleierhaft. Und ebenso, wie er es geschafft hat, von irgendwelchen Bauunternehmen schweres Gerät wie Trax und Baumaschinen gratis (!) zu bekommen..., aber er hat es geschafft. Und er war der ganz grosse Macher des «Skyblazers-Jahrhundertwerks».

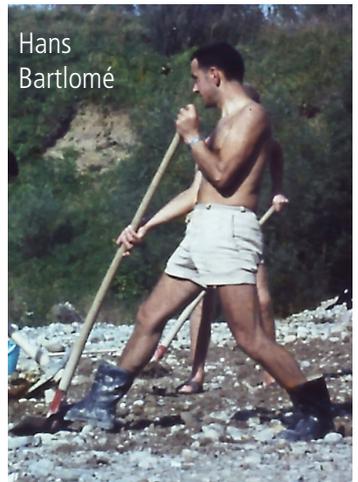
Am **30. November 1963** sieht der «Skyblazers-Bau-trupp» die staatliche Kiesgrube Stettbach zum ersten Mal. Sie präsentiert sich in verlaustem Zustand. Der Boden ist dicht mit Büschen und Bäumen bewachsen, überall liegt Müll. Bevor wir mit irgendwelchen «Bauarbeiten» beginnen können, muss das Gehölz weg. Mit Beil, Säge und Pickel rücken wir dem Gehölz zu Leibe. So einfach ist das allerdings nicht, denn zum Teil sind schon sehr kräftige Wurzeln gewachsen. Einzelne Bäume wer-



Staatliche Kiesgrube Stettbach, Dübendorf.



Peter Germann sen.



Hans Bartlomé



Mit Gestrüpp verwachsen...



...und von Müll bedeckt





Bereit zum Einsatz: Marco Quirici, Rolf Charrier, Fredy Bartlomé, Hanspeter Möckli, Peter Germann jun.

den mit Hilfe des Bulldozers entwurzelt. Ein paar Wochen lang sind wir nur mit Aufräumarbeiten ausgelastet. Langsam kommt der Boden zum Vorschein, das Gelände kann ausgemessen werden. Es stellt sich heraus, dass der Boden von hinten nach vorne ein **Gefälle von 1.5** Metern aufweist. Um diese Fläche plan zu bekommen, sind gewaltige Erdverschiebungen nötig, die nur mit Baumaschinen bewältigt werden können.



Karl Graf

Soweit sind wir aber noch lange nicht, denn im Winter 63/64 ergibt sich ein neues Problem: Die Kiesgrube füllt sich mit Wasser. Bei Regen und Schnee graben wir von Hand Sickerlöcher und Gräben, damit wir im Frühjahr mit der Planierung des Geländes beginnen können.



Winter 63/64. Die Kiesgrube füllt sich zum See, hilfe! Sickerlöcher und Gräben müssen her...



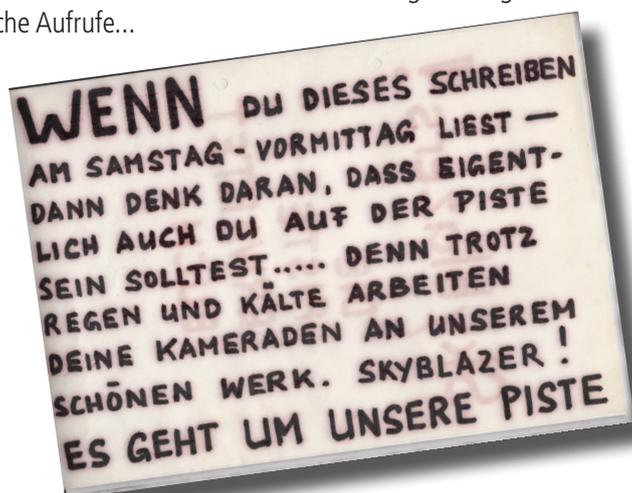
Traxführer
Germann sen.



Peter Germann jun.

Ein Fall für unseren Bauleiter Peter Germann sen. Im **Frühjahr 1964** lässt er seine Kontakte erneut spielen und organisiert einen Trax, den er auch gleich selber pilotiert. Es erweist sich als unmöglich, «einfach» das Material abzutragen, also wird auf der tieferen Seite der Kiesgrube ein Plateau aufgebaut. Dafür braucht's Lastwagen – auch das wird organisiert...

Nicht alle Skyblazers sind gleich freudig bei der Bauarbeit. Deshalb verschickt Obmann Fritz Kleisli regelmässig solche Aufrufe...



WENN DU DIESES SCHREIBEN
AM SAMSTAG - VORMITTAG LIEST —
DANN DENK DARAN, DASS EIGENT-
LICH AUCH DU AUF DER PISTE
SEIN SOLLTEST..... DENN TROTZ
REGEN UND KÄLTE ARBEITEN
DEINE KAMERADEN AN UNSEREM
SCHÖNEN WERK. SKYBLAZER!
ES GEHT UM UNSERE PISTE

Das Pistenbett entsteht

Parallel zur Aufschüttung des Plateaus, das im Wesentlichen mit Trax und Lastwagen bewältigt werden kann, gibt es eine Menge Handarbeit. Die im Winter 63/64 gegrabenen Sickerlöcher und Gräben erweisen sich als unbrauchbar, neue Überschwemmungen bereiten uns Sorgen. Es bleibt nichts anderes übrig, als eine richtige Kanalisation zu bauen – und zwar auf der ganzen Länge der Anlage. Das tun wir. In hunderten von Arbeitsstunden verlegen wir 80 Meter Röhren – ein gewaltiger Aufwand, auch technisch, denn schliesslich sind wir allesamt keine wirklichen Baufachleute.

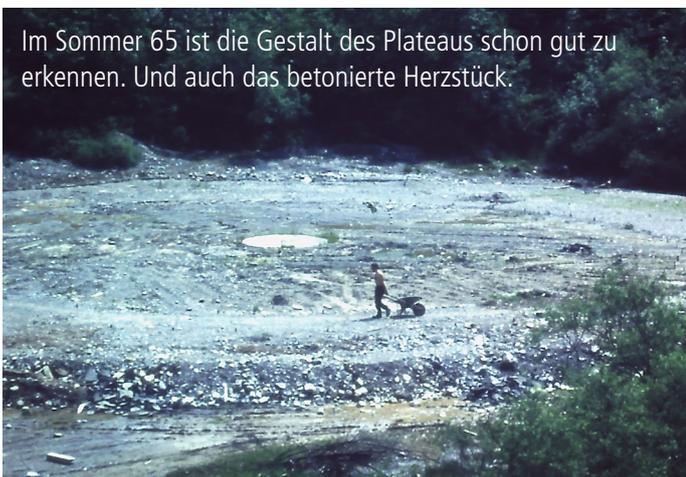
Das Hauptaugenmerk liegt aber auf der Fertigstellung des Plateaus, auf dem dereinst die Piste zu liegen kommen sollte. Das **Ziel für 1965** ist klar gesteckt: Wir wollen bis Ende Jahr den Rohbau der betonierten Piste fertig haben. Zuerst müssen



jetzt also Tonnen von Erdmaterial bewegt werden. Es geht gut voran, und im Sommer 1965 sind die Konturen des Plateaus schon gut zu erkennen. Sie zeigen, dass die Piste gegenüber dem Boden um gut einen Meter höher zu liegen kommt. Am 24. Juli 1965 sind die Erdarbeiten am Plateau beendet – an diesem Tag sehen wir «unseren» Trax zum letzten Mal. Sozusagen als «Einweihung» des Plateaus betonierten wir das «Herz» der Piste, das Zentrum der Kreis-piste, auf dem sich künftig die Fesselflieger um die eigene Achse drehen würden.



Und nun beginnt der entscheidende Teil des Pistenbaus: die Erstellung der eigentlichen Kreisfluggpiste. Noch im Sommer werden die Gräben gezogen, um die Pistenrand-Begrenzung zu verlegen. 200 Meter Gräben, in die 1800 Randsteine einbetoniert werden müssen, Stein um Stein, bis beide Kreise geschlossen sind. Allein für diese Arbeit wenden wir 348 Stunden auf, und am 25. September 1965 sitzt der letzte Stein fest. Nun kann die Feinplanung vorgenommen werden, und dem Bau der eigentlichen Piste steht nichts mehr im Weg...



Die Segmente werden mit Latten abgesteckt, dann in Beton gegossen...



Späss muss sein... Hansruedi Guyer mimt überzeugend den Gulag-Aufpasser.



Rolf Charrier und Georg Biber mit der Maurerkelle...



... und Ende Saison 1965 sind von 111 Elementen deren 92 ausgefertigt. Der Rest folgt im Frühjahr 1966.



Die Flugpiste wird betoniert

Nun beginnen wir mit dem eigentlichen Bau der Piste, die aus 111 Betonsegmenten bestehen soll. Das Jahr ist schon ziemlich fortgeschritten, und wir fragen uns, ob wir das noch bis Ende 1965 hinkriegen. Vieles hängt vom Wetter ab. Als dann am 13. November bereits der erste Schnee fällt, kommen Zweifel auf. Aber wir geben nicht auf und betonieren weiter, Segment um Segment...

Das schlechte Wetter hat zur Folge, dass immer weniger Arbeitswillige auf der Piste erscheinen – oft arbeiten wir nur noch zu viert oder zu fünft, und doch geht es weiter. Und die Piste nimmt mehr und mehr Gestalt an. Es gibt keinen

SKYBLAZERS!
WIR SIND SCHON WEIT MIT UNSERER PISTE. ES GIBT ABER IMMER NOCH SEHR, SEHR VIEL ZU TUN UND WIR SIND AUF DEINE HILFE ANGEWIESEN.



Zweifel mehr: Die MFG Skyblazers wird 1966 über ihre eigene Flugpiste verfügen! Von 111 Segmenten sind schon 92 betonierte. Die Frühjahrsmonate des neuen Jahres werden dazu verwendet, die fehlenden 19 noch zu vollenden.

Das Werk ist vollbracht! Am 2. Juli 1966 wird unsere Piste offiziell eröffnet – und mit der Austragung der Nationalen Meisterschaften gekrönt.



Nach und nach setzt sich das Grün durch – was für ein Anblick! Vor drei Jahren war hier noch eine stinkende Kiesgrube...



Ein fertiges Meisterwerk – aber kein Happyend

Im **Jahresbericht 1966** von Skyblazers-Obmann Fritz Kleisli heisst es:

«Gegen Jahresende wurde dann unserer Freude über die eigene Piste ein Dämpfer aufgesetzt. Die Reklamationen der Anwohner mehrten sich, ja unsere Gegner machten sogar einen Eingabe an den Gemeinderat von Dübendorf, damit dieser ein allgemeines Modellflugverbot erlasse. Nun, soweit wollen wir es nicht kommen lassen, wir werden uns mit allen Mitteln dagegen wehren. Die Chancen stehen gut, doch dürfen wir nicht in unserem Bemühen nachlassen, einen weiterhin geordneten und seriösen Flugbetrieb aufrecht zu erhalten und uns an die vorhandenen Vorschriften zu halten. Nur so werden wir die Behörden auch in Zukunft auf unserer Seite haben.»

Das Jahr 1967 zeigte allerdings, dass unser guter Wille, gewisse Vorschriften einzuhalten, nicht genügte. Wir hielten uns an Sperrzeiten, flogen nur noch

mit Schalldämpfer und hatten in mühevoller Arbeit einen Jute-Vorhang auf die Krete der Kiesgrube montiert, der den Schall etwas abhalten sollte (was natürlich nicht gelang) – alles vergebens. Der Dübendorfer Polizeivorstand belegte uns mit einem Sonntagsflugverbot.

Das wäre an sich noch keine Katastrophe gewesen, und eigentlich hätten wir damit leben können. Das Problem lag an uns selbst, an uns «alten» Mitgliedern, die ihr Ziel erreicht hatten: **den Bau** der eigenen Flugpiste. Der Pistenbau war für viele an die Stelle des Modellbaus getreten, und nun fiel es schwer, den Anschluss wieder zu finden. Die Flugaktivitäten der bisher so flugbegeisterten Skyblazers nahmen kontinuierlich ab, viele hatten neue Pläne in ihrem Leben, die Piste wurde nicht mehr gepflegt und zerfiel langsam. Die Anwohner taten ihr übriges: Sie deponierten – mutwillig oder nicht – ihren Müll auf unserer Anlage, für sie war es immer noch die stinkende Kiesgrube von früher. Vielleicht hofften sie auch, damit die Lärmemissionen weiter verringern zu können. So war es dann auch. Immer weniger Modelle stiegen auf. Und von den neuen

Mitgliedern wurden immer weniger Flugzeuge gebaut. Der Wurm war drin, die Begeisterung dahin.

Im **Jahresbericht 1967** des neuen Obmanns Peter Germann liest sich das so:

«...stellen wir fest, dass die Übernahme der Initiative durch neue Modellbauer nicht erfolgt ist.... ein bedenklicher Mangel an eigenem Engagement der meisten Mitglieder zu verzeichnen ist... Neun Jahre lang wurde das Geschick unseres Vereins von der selben kleinen Gruppe aktiver Modellflieger bestimmt. Wir haben in dieser Zeit einiges geleistet, wir haben eine Piste gebaut, wir haben unser Wissen weiter gegeben und wir konnten uns sogar einen Namen als gute Fesselflieger schaffen. Aber heute müssen wir befürchten, dass unser Kind nicht einmal 10 Jahre alt wird...»

Der Bau der Flugpiste war der absolute Höhepunkt der MFG Skyblazers und gleichzeitig auch deren Untergang. Eigentlich traurig, aber Realität.

Fritz Kleisli, Frühjahr 2013