

- **Wettstein, Gottfried III**
- [Personen – Übrige – aktuell](#)
- **Jugendzeit**

Sohn des Seebacher Schuhmachers Gottfried Wettstein II von der Seebacherstrasse 74, geboren 26.9.1942, gestorben 17.5.2015. Er hat noch einen Bruder namens Heinrich, genannt Heiri, geboren 13.4.1944. Heiri hat Schriftsetzer beim Zürcher Tagblatt gelernt und für ihn wurde das Fotografieren ein und alles. Im weiteren hatte er auch noch die Schwester Ruth Jost-Wettstein, geboren 16.6.1947. Ruth schaut gut zu ihrer betagten Mutter und ist eine sehr gute Gastgeberin. Sie hat einen Golden Retriever und viel Freude an dem Hund. Er ist ihr grosses Hobby.

Gody Wettsteins berufliche Zukunft zeichnete sich bereits ab, als er noch ein kleiner Junge war, indem er offenbar das handwerkliche Geschick seiner Vorväter erbt. Es zog ihn jedoch nicht so sehr in die Schuhmacherwerkstatt, obwohl er dort viel mitarbeiten durfte, da auch dem Vater die handwerkliche Begabung seines Sohnes auffiel. Vielmehr interessierte den Jüngling damals die Holzbearbeitung, sodass er sehr oft in der benachbarten Schreinerei von Emil Kunz arbeitete und auf diese Weise quasi eine 'heimliche' Schreinerlehre absolvierte. Das Arbeiten mit Holz wurde ihm ganz offensichtlich in die Wiege gelegt und setzte noch in der Jugendzeit den Grundstein für seine Freude am Bau von Modellflugzeugen und später auch an richtigen grossen Flugzeugen.

### **Bazillus Modellflug**

Das begann in den 1950er Jahren, wo er schon als Schüler seine ersten Modelle baute und flog. Doch auch die von verirrten amerikanischen Bombern des Typs Consolidated B-24 Liberator über Schaffhausen und Rafz im Jahre 1944 abgeworfenen Bomben hatten indirekt ihren Einfluss und vermutlich auch jene von englischen Avro Lancaster-Bombern 1943 über Seebach abgeworfenen Bomben. Zwar war Gody zu dieser Zeit erst 1- 2 Jahre alt, doch die Eltern und wohl auch die Grosseltern erzählten ihm immer wieder davon.

Über seine Zeit als Erbauer von Modelldrachen gibt es leider keine Fotos. Dass sein Vater mit ihm zusammen im Jahre 1957 einen grossen Heissluftballon baute (siehe Foto!), blieb auch nicht ohne Einfluss. Leider gibt es auch darüber keine weiteren Fotos, doch vielleicht meldet sich ja noch jemand, der sich daran erinnert und vielleicht weitere Fotos aufbewahrt hat. Schon 1958 folgte dann das erste ferngesteuerte Modell mit ebenfalls selbst gebauter Fernsteuerung, nachdem er sich schon zuvor mit einem Fesselflugmodell in die Luft wagte.

Fast zeitgleich mit seiner Heirat machte er sich an den Bau eines eigenen Modellmotors. Es sollte ein Boxermotor werden mit 10 cm<sup>3</sup> Hubraum. Diese Motorenbauart wählte er, weil sie sich wegen den geringen Vibrationen geradezu aufdrängte. Um sein Ziel rasch und ohne lange Forschungsarbeit realisieren zu können, benützte er dazu zwei OS Max-Motoren der Grösse 29 und nannte sein Triebwerk WEGO-Boxer. Er passte die meisten Teile der beiden Motoren so an, dass er sie zu einem neuen Motor zusammenfügen konnte. Dies gelang ihm so perfekt, dass man von aussen nichts davon sehen konnte. Der neue Motor sah aus wie aus einem Guss, siehe die Foto nebenan unter 1967.

Er wog 390 g, drehte maximal mit 13'500 U/min und liess sich bis auf 2'500 U/min hinunter drosseln. Als Propeller benützte er einen 'Top Flite' mit den Massen 30 x 15 cm. Der Motor hat alle seine Erwartungen übertroffen. Er sprang leicht

an, lief sehr vibrationsarm und konnte ohne zu Stottern geregelt werden. In der Fachzeitschrift 'das Modell', Ausgabe Februar 1967, wurde sein Triebwerk von B. Huber detailliert beschrieben und gewürdigt. Über das weitere Schicksal des Motors ist der OGS nichts bekannt. Der Hinweis zu diesem Motor stammt vom Modellflugenthusiasten Dominique Vultier, welcher der OGS schon zahlreiche weitere Tipps und Hinweise geben konnte.

## **Berufsausbildung**

Beruflich entschied er sich dann aber doch für eine Lehre als Maschinenmechaniker bei der Werkzeugmaschinenfabrik Bührle & Cie. AG, die er am 13. April 1959 antrat. Vermutlich entschied er so sich, weil er mit 16 schon so viel von Holzbearbeitung verstand, dass er die Metallbearbeitung als Ergänzung sah. Nach der bestandenen Lehre am 12. April 1963 als Maschinenmechaniker (Abschlussnote: 1.1) arbeitete er bei der gleichen Firma weiter und absolvierte am Abend bei der Eidgenössischen Meisterschule ein Nachstudium als Maschinentechniker. Im Alter von 40 Jahren kam dann noch das Informatiker-Diplom hinzu. Danach leitete er die Gruppe Programmiertechnik.

## **Familiengründung**

Am 23. Juli 1966 heiratete er die Elisabeth und zwar in der Niklaus-Kapelle in Seebach. An der Hochzeit stand die Modellfluggruppe Zürich Spalier und der damalige Präsident Max Pfenninger gratulierte ihm persönlich, siehe Fotos 1966! Max Pfenninger war viele Jahre lang sein Freund und besuchte mit ihm zusammen unzählige Wettbewerbe aller Art. In Ermangelung von geeignetem Wohnraum zogen Gody und Elisabeth, wie damals üblich, von Seebach weg. Allerdings hatten sie insofern Glück, dass es sie 'nur' nach Wallisellen verschlug, wo das junge Paar eine kleine 2½-Zimmer-Wohnung fand.

Wie in diesem Alter üblich, wuchs die Familie ein wenig und schon 1967 erblickte als erstes Kind Tochter Priska das Licht der Welt. Später folgten dann noch Marcel und Antoinette. Der Apfel fällt nicht weit vom Pferd (!), heisst es, denn Antoinette ist auch der Name einer französischen Flugzeugserie aus der Frühzeit der Fliegerei. Auf den Namen Antoinette kam das Paar also nicht ganz so zufällig. 1969 bekamen sie nach langem Warten ein schönes Reiheneinfamilienhaus der Baugenossenschaft Asig in Schwamendingen am Dreispitz 256. Zuvor galt es allerdings noch, zu prüfen, ob der Keller sich auch als Flugzeugwerkstatt eignete, denn er beabsichtigte auch weiterhin, Eigenbauflugzeuge zu erstellen.

Obwohl in einigen Medien berichtet wurde, er wohne in Örlikon, betrifft dies nur die PLZ 8050. Gemäss Quartierplan gehört der Dreispitz aber eindeutig zum Kreis 12, also zu Schwamendingen.

## **Erstes Eigenbau-Flugzeug**

Noch während sie in Wallisellen in relativ engen Platzverhältnissen lebten, wagte sich Gody Wettstein im Jahre 1968 an den Bau eines manntragenden Hängegleiters Aecherli Typ 9. Bei Walter Aecherli in Thun kaufte er für Fr. 20.-- die erforderlichen Baupläne und begann mit dem Bau des Hängegleiters, den er nach über 200 Stunden Bauzeit noch in der kleinen 2½-Zimmer-Wohnung in

Wallisellen fertigstellte. Ausgenommen waren natürlich die Stiele und Rippen, welche er in der Schreinerei Kunz in Seebach anfertigte. Das 'Einfliegen' erfolgte in der weiteren Umgebung, ohne Wissen des Luftamtes (BAZL), denn es waren ja nur kleine Hopser, mit welchen er sicher keine Luftraumverletzung begann. Er erledigte so seine eigene Typeneinweisung gleich selber und brachte sich das Fliegen mit diesem Gerät bei, allein mit seinen Kenntnissen aus dem Modellflug. Den Hängegleiter stellte er immer bei seinem Modellflugkollegen Bruno Kühnis in Watt ein und zwar in einem ausrangierten Hühnerstall. Später kam er dann in ein Museum, wo er heute noch an der Decke hängt.

1972 erwarb er dann aber das Segelflug-Brevet doch noch und zwar in Schänis. Der Aeckerli-Hängegleiter war nicht etwa ein super moderner Gleiter, sondern ein Modell aus den 1930er Jahren, ein Veteran sozusagen, der noch stark an die Lilienthal-Gleiter erinnerte. Nach vorsichtigen ersten Startversuchen gelangen ihm im Laufe der Zeit Flüge von bis zu 300 m Länge und Flughöhen von bis zu zwei Metern. Nach der Episode mit diesem Flugzeug wandte sich Gody Wettstein dem modernen Segelflug zu und verbrachte viel Zeit mit dem Fliegen in verschiedenen Typen von Segelflugzeugen in Schänis und Motorseglern im Birrfeld, wie etwa dem Motorfalken und der Super Dimona.

### **Flugbegeisterung auch bei Frau und Kindern**

Glücklicherweise teilten Frau und Kinder das fliegerische Interesse von Gody Wettstein, denn er blieb seiner Passion Luftfahrt auch nach der Heirat treu. Sie begleiteten ihn oft bei seinen fliegerischen Aktivitäten. Auch die Wohnung musste geteilt werden, denn es wurde darin nicht nur gewohnt, sondern eben auch an Eigenbauflugzeugen gebaut. So ganz nebenbei produzierte er für Albert Frei die schönen Metallgehäuse für die erste proportionale Fernsteuerung des Typs «Digi-Fly», welche mit Bruno Giezendanner 1969 und 1971 sogar zwei Weltmeistertitel erlangte. Diese Super-Fernsteuerung verdiente er sich mit dem eben erwähnten Bau der Gehäuse. Was es heisst, die Wohnung zu teilen, erlebte Klein-Priska dann, als der Papi seine frisch gebauten RC-Gehäuse im Wohnzimmer aufstellte und die Kleine bald darauf versehentlich einige Gehäuse umwarf (siehe Foto nebenan!).

Nebenbei baute er er aber weiterhin Modellflugzeuge, doch wurden sie nun immer grösser, wie die Aufnahmen nebenan zeigen. Hatten sie anfänglich so um 2,5 Meter Spannweite, so wurden es bald einmal 5 Meter! 1970 war Priska schon kräftig genug, das vollständig aus Balsaholz gebaute 5 kg schwere 5-Meter-Modell für eine Foto aufrecht zu halten.

### **Zweites Eigenbau-Flugzeug**

Zum ordentlichen Segelflug-Brevet erwarb er später auch noch das Kunst- und Wolkenflug-Brevet und 1977 schulte er auf Motorsegler um. Als wäre das nicht genug, baute Gody Wettstein ab etwa 1970 erneut an einem Eigenbau-Flugzeug und zwar an einem amerikanischen des Typs Evans VP-1 Volksplane. Natürlich nicht nur im Keller, sondern oft auch im Wohnzimmer. Auch davon gibt es noch Fotos! In vielen tausend Stunden Arbeit entstand das Flugzeug im Keller und nahm langsam Formen an. Erst die Vollendung des Flugzeuges erfolgte dann in der Schreinerei Kunz in Seebach.

Aufgrund der Baufortschritte am VP-1 begann er am 15.4.1978 auf dem Flugplatz Speck bei Fehraltorf ZH mit der Motorflugschulung. Bereits am

5.5.1978 erlangte er das Motorflugbrevet. Danach folgte noch die Einweisung auf Heckradflugzeuge, denn die VP-1 hatte ein Heckrad. Da das Luftamt (BAZL) für die Testflüge mindestens 100 Stunden Motorflugerfahrung verlangte, musste er neben dem Bau auch intensiv fliegen. Am 13. April 1980 absolvierte er dann seinen erfolgreichen Erstflug mit der VP-1 in Yverdon.

## **Das eigene Haus**

Nach dem Erstflug und der ebenso erfolgreichen Flugerprobung wurde es den Wettsteins nach dem Trubel der letzten Jahre fast ein wenig langweilig und so befassten sie sich mit dem Erwerb eines Eigenheims, das dann mehr als nur 'Erwerb' wurde. 1983 baute sich Gody Wettstein sein eigenes Häuschen in Oberhasli. Man lese den feinen Unterschied: Er baute das Haus selber, er liess es nicht etwa bauen! Nur den Aushub liess er durch ein Baugeschäft vornehmen, denn das wäre zu aufwändig gewesen und hätte auch nicht viel gebracht. Beim Verein selbstbauender Bauherren fand er, was er suchte: Eine Bauweise von bestechender Einfachheit. Er baute sein Haus vollständig aus Kunststoff-Hohlelementen, die er stockwerkweise aufschichtete und verklebte, um sie dann mit Beton zu füllen.

Damit erzielte er eine gute Isolation und vor allem war das Bauen schneller und einfacher und die Wände standen äusserst präzise. Präzision war ja seit seiner Jugend sein Markenzeichen. Nach einem Jahr war das Haus hoch gezogen und zum provisorischen Einzug bereit. Das war möglich, weil ihm sein damals 15-jähriger Sohn Marcel half, nach Schul- bzw. Arbeitsschluss bis zum Einbruch der Dunkelheit zu arbeiten. Um Zeit zu gewinnen, lebte er zeitweise gleich neben der Baustelle in seinem Wohnwagen. Dank guten Bekannten und Verwandten konnte er auch fast alle übrigen Bauarbeiten in Eigenregie erledigen, sodass er den Hausbau neben dem Beruf erledigen konnte! Danach war er während weiterer vier Jahre Elektro-Installateur, Sanitärinstallateur, Plättlileger, Maler und Gartenbauer in Personalunion.

Bei der Gelegenheit erstellte er auch gleich eine Rampe von der Kellerwerkstatt zur Strasse. So konnte er sein Flugzeug im eigenen Haus stationieren, ohne Zusatzkosten für eine Garage. Zudem konnte der Service zu Hause bequem erledigt werden. Ausserdem hatte er nun genügend Platz, um in der Werkstatt an seinem neuen Projekt zu arbeiten.

## **Drittes Eigenbau-Flugzeug**

Als das Haus fertig gestellt war, begann er bald darauf mit dem Bau eines neuen Eigenbauflugzeugs. Dieses Mal wählte er einen Zweisitzer des Typs Brändli BX-2 Cherry, den er dann in vielen Jahren zu fast 90% fertigstellte. Doch zeigte sich an diesem Flugzeug der beträchtliche Zeitaufwand für die Fertigstellung ganz besonders deutlich. Neben dem Beruf und dem Flugzeugbau blieb kaum mehr Zeit für Familie und anderes, sodass er sich entschloss, das Flugzeug mit einem Partner zusammen fertig zu stellen und dann gemeinsam zu fliegen und zu betreiben. Der Partner war bald gefunden. Es war ein Linienpilot, welcher dann das Flugzeug zu sich nahm, um es noch ganz fertig zu stellen. Aus beruflichen Gründen schaffte dieser das allerdings nicht und so ging der schöne Plan nicht auf. Man beschloss daher schweren Herzens, das nahezu fertige Flugzeug an einen Interessenten in Deutschland weiter zu verkaufen, wo es inzwischen eigentlich kurz vor dem Erstflug stehen müsste.

Zu allen Eigenbau-Flugzeugen des Gody Wettsteins gibt es eigene, detaillierte Beiträge mit vielen Fotos. Siehe dazu unter

- [Aecherli-Hängegleiter Typ 9](#)
- [Evans VP-1 Volksplane](#)
- [Brändli BX-2 Cherry](#).

## **Ortsmuseum «Schüür» Oberhasli**

So ganz nebenbei lieferte Gody Wettstein für das [Ortsmuseums Schüür](#) viele Ausstellungsstücke aus dem Fundus seines Vaters. Er war dabei aber nur 'Lieferant', 'Informant' und Verbindungsglied. Das Museum ist in einer ehemaligen Scheune in Oberhasli untergebracht. Gody Wettstein hat vor ein paar Jahren auch das lange Zeit noch an der Hauswand in Seebach hängende Schild «Schuhmacherei» entfernt und ebenfalls ins Ortsmuseum Oberhasli gebracht.

## **Epilog**

Gody Wettstein ist auch beim Tennisspiel engagiert und aktiv beim Tennisclub Bührle dabei, allerdings nur noch «zum Plausch». Für die Amateurflugvereinigung EAS ist Gody Wettstein seit 1981 als Bauberater tätig. Als Spezialist für Flugzeuge in Holzbauweise ist er besonders gefragt, denn es gibt nicht mehr viele, die davon etwas verstehen. So hat er auch die beiden Nachbauer der Evans VP-1 Volksplane, Mathias Glutz und Rolf Lerch, von Anfang an bis zum Erstflug im Namen der EAS begleitet.

Nach über 43 Jahren beim gleichen Arbeitgeber, welcher ihn auch ausgebildet hat, ging Gody Wettstein im Jahre 2002 in Pension. Im Tennisclub Bührle war er während 15 Jahren im Vorstand tätig. 2007 erlitt er wie aus heiterem Himmel einen Herzinfarkt, welcher ihn zwang, noch etwas kürzer zu treten. Als hätte er es geahnt, liess er schon vorher nach total 757 Flugstunden seine Brevets nach und nach verfallen.

Seit etwa dem Jahr 2000 nimmt es Gody Wettstein etwas ruhiger. Der Rückzug aus der aktiven Segel- und Motorfliegerei gab ihm nun Gelegenheit, der Luftfahrt weiterhin treu zu bleiben, indem er wieder an seine frühere Modellfliegerzeit anknüpfte. Er hat es mit sehr genialen Worten so umschrieben: Ich fliege weiterhin, aber mit beiden Füßen am Boden. Von seiner sprichwörtlichen Genauigkeit und Präzision ist er kein Jota abgerückt: Sein Elektromodell De Havilland DH-82 Tiger Moth ist mit der genau gleichen Perfektion gebaut, wie man sie von ihm nicht anders kennt. Seine heutigen Modelle sind alles recht grosse Flugzeuge, wie die Fotos nebenan zeigen, sodass er die Rampe vom Bastelkeller zur Strasse weiterhin gut gebrauchen konnte.

Gody Wettstein ist am 17.5.2015 für die meisten seiner Modellflugfreunde völlig überraschend verstorben. Eine heimtückische Krankheit, von der er eigentlich lange glaubte, sie überwunden zu haben, hat sich wieder zurückgemeldet.

Quellen:

- Dieser Beitrag wurde von der OGS unter Verwendung zahlreicher Zeitungsberichte, Familienalben und ergänzenden Infos seitens Gody Wettsteins



erstellt.  
- Dominique Vultier (WEGO-Boxermotor)

