



Die Flughafen-
Immobilien-Gesellschaft
Zürich

Ihre Entstehung und Entwicklung

Dieses Dokument ist ein Auszug aus dem Buch «Die Flughafen-Immobilien-Gesellschaft Zürich FIG» von Dr. Hans U. Schläpfer, welches 1971 von der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft Zürich herausgegeben wurde.

Im Abschnitt «A. Vorgeschichte» sind die Entstehung des Flugplatzes Dübendorf und der Beginn der Zivilluftfahrt in der Zeit von 1909 bis 1930 treffend beschrieben.

Ich habe den Text und die zugehörigen Bilder gescannt, bearbeitet und formatiert.

Walter Dürig

Gockhausen, 21. Oktober 2015

Inhalt

Wie der Flugplatz Dübendorf entstand	2
Die fliegerische Situation	2
Jaboulin kommt nach Zürich	2
Das Projekt Dübendorf und das Flugmeeting vom 20. Oktober 1910	3
Die Schweizerische Flugplatzgesellschaft	5
Die Terraingenossenschaft Dübendorf	7
Der Eidgenössische Militärflugplatz	7
Der Luftlinienverkehr der Zivilluftfahrt beginnt	8
Die Schaffung eines Zivilluftplatzes	10
Der Kanton wird Flugplatzhalter;	11
Pachtvertrag und dessen Verlängerung mit der Eidgenossenschaft	11
Kantonales Gesetz über die Förderung des Zivilluftverkehrs und Gemeindebeschluss der Stadt Zürich	14
Ausbauprojekt für den Zivilluftplatz und Ablehnung durch das Volk	14

Wie der Flugplatz Dübendorf entstand

Die fliegerische Situation

Es war im Jahre 1909. Die Eroberung der Luft durch den Menschen war in aller Mund. Die Luftfahrzeuge, die leichter als Luft waren, hatten mit dem starren Luftschiff des Grafen Zeppelin, dem halbstarren Flugzeug von Parseval ihre Siege erreicht. Vom 1. bis 3. Oktober 1909 fand beim Gaswerk Schlieren-Zürich das durch den Schweizerischen Aero-Club veranstaltete Internationale Gordon-Bennett- Wettfliegen von Kugelballons statt, das in weiten Volkskreisen großen Anklang fand. Die Abenteuerlust und der Wagemut junger Leute, vor allem aus technischen Berufen, hatte sich dem faszinierenden Gedanken, zu fliegen, zugewandt; die Entwicklung der Technik ermöglichte den Bau leichter Motoren, die die nötige Leistungsfähigkeit hatten, das Flugzeug über den Erdboden zu erheben. Blériot hatte durch seinen Flug über den Ärmelkanal am 25. Juli 1909 in der ganzen Welt einen Begeisterungssturm entfesselt.

Auch in der Schweiz regte sich nun das Interesse; man hatte aus dem Ausland von Flugveranstaltungen mit geradezu phantastischen Kassenerfolgen gehört. Warum sollte nicht auch bei uns dieser Goldregen ausgelöst werden können? Flugmaschinen gab es bereits; Flieger, die im Ausland ausgebildet worden waren, Schweizer und Ausländer, standen zur Verfügung. Allein es fehlte an geeigneten Flugplätzen. In Genf wurde am 24. September 1909 der Club Genevois d'Aviation gegründet und am Tage darauf der Club Suisse d'Aviation. Ein «Comité des divertissements» gedachte in der Nähe von La Praille, um Ufer der alten Rhone, einen «Parc des sports et d'aviation» zu errichten, dem allerdings aus finanziellen Gründen der Erfolg verwehrt blieb. In Avenches entwickelte sich ohne großes Aufsehen und Reklame ein Flugplatz, der in den beiden kommenden Jahren als «Horst der Aviatik» galt, indem dort viele der ersten in der Schweiz brevetierten Piloten flügge wurden.

Jaboulin kommt nach Zürich

In dieser Zeit kam ein Mann nach Zürich, ein in Paris lebender, aus Arc-les-Gray, Haute-Saône, gebürtiger Franzose, Reymond Jaboulin, geboren 1874, der durch die «Neue Zürcher Zeitung» mit folgenden Worten eingeführt wurde.

«In ausländischen Blättern spukt bereits eine Aviatikschule in Zürich. Es heißt, der Franzose Jaboulin, dessen Zweidecker während des Gordon-Bennett-Wettfliegens in Zürich ausgestellt gewesen sei, beabsichtige diese Schule zu leiten. Er habe vom Militärdepartement bereits die Erlaubnis erhalten, auf dem Exerzierplatz der Kaserne Zürich einen Schuppen zu errichten. Da den Namen Jaboulin bis jetzt kein Flugbericht gemeldet hat, glaubt man auch auswärts nicht recht an die «aviatische Schule von Zürich». Anmerkung der Redaktion: Und hier noch viel weniger.»

Jaboulin berief sich in einer Entgegnung darauf, er habe durch die Freundlichkeit der Herren Regierungsrat Haab, Kantonaler Militärdirektor, und Kreisinstruktor Oberst Isler die Bewilligung zur Errichtung eines Schuppens auf der Allmend erhalten und nicht auf dem Kasernenplatz - «warum nicht gar in einem Schlafzimmer». Er glaube bei aller Bescheidenheit annehmen zu dürfen, dass er, wenn er auch auf dem Gebiet der Flugtechnik nicht alles wisse, doch einiges gelernt habe, an dem nun andere, die ebenfalls etwas lernen wollten, beteiligt sein sollten. Er wolle eine Konstruktionswerkstätte errichten, aus der er in wenigen Monaten Flugzeuge liefern könne, die in einem einstündigen Flug bis zur Mindesthöhe von hundert Metern und in einem Flug von zehn Kilometern Passagiere mit aller Garantie und zu bescheidenem Preise befördern könnten. Und er anerbote dem Korrespondenten der Zeitung, «sofern er nicht hundert Kilogramm schwer oder furchtsam sei», im kommenden Frühjahr mit ihm einen Flug von zehn Kilometern zu machen, damit er sich persönlich von Jaboulin's aviatorischem Können überzeugen könne. Zu dem Fluge kam es nicht. Der erste Flug von dem angebotenen Ausmaß fand erst im folgenden Jahr in Dübendorf statt. Allerdings nicht auf dem Flugzeug des Aviatikers Jaboulin, sondern durch Legagneux auf einem Blériot-Eindecker, zwei Monate nachdem Armand Dufaux von Neuveville aus mit einem selbst konstruierten Apparat den Genfersee in

seiner ganzen Länge von 66 Kilometern in 55 Minuten, und einen Monat nachdem der Peruaner Geo Chavez den Simplon überflogen hatte und in Domodossola tödlich abgestürzt war.

Das Projekt Dübendorf und das Flugmeeting vom 20. Oktober 1910

Wohl aber wandte sich Jaboulin einer andern, für Zürich bedeutsamen Frage zu. Er suchte die Umgebung von Zürich nach einem für ein Flugfeld geeigneten Terrain ab und fand ein solches in dem Gelände zwischen Dübendorf und Wangen im Glattal. Es handelte sich nach dem Zeugnis Ortsansässiger um eine trostlose Wüste in der Mitte des Glatttals, nördlich der Bahnlinie Zürich-Uster, bewachsen mit wildem Gestrüpp, Nieder- und Hochwald und Streuland. Jaboulin gelangte an die Ortsbehörden von Dübendorf und Wangen mit dem Anerbieten, das unwirtliche Ried zu entwässern und ein Flugfeld zu erstellen. Viele Leute zweifelten, und die Meinungen waren geteilt. Die Dübendorfer und Wangener Behörden traten aber warm für das Projekt ein, ob nun etwas werde aus dem Flugfeld oder nicht; denn das nassfeuchte Gebiet wirke sich sehr ungünstig auf die Kulturen und die Gesundheit von Mensch und Tier aus und sei ohnehin keine Zierde für die beiden Gemeinden. Eine Grundbesitzerversammlung fand am 27. November 1909 in Wangen statt, eine gleichartige Versammlung wurde auch in Dübendorf abgehalten, das Protokoll der letztem ging aber «durch das Verschulden eines Advokaturbüros» verloren. Jaboulin hob an diesen Versammlungen die günstige Lage des Terrains hervor, die Nähe beim Bahnhof Dübendorf, bei Zürich, im Zentrum der dichtbevölkerten Ostschweiz, ferner das wunderbare Panorama, die schönen Berge, die den Fliegern als Zielpunkte dienen könnten, die Straßen ringsherum, das Fehlen irgendwelcher Wegrechte und Telefon- und Telegrafendrähte. Es wurde in Aussicht gestellt, dass eine neu zu gründende «Schweizerische Flugplatzgesellschaft» in Zürich Rechte und Pflichten von einem provisorischen, vertragschließenden Komitee übernehme und alsdann das für die Herstellung des Platzes, die Pacht und den spätem Kauf des Flugplatzes nötige Geld auf bringen werde. «Manchem Bauern», so lautet das Urteil eines Zeitgenossen, «möchte die erteilte Lehre über den Wert seines von den Vätern ererbten Landes aus dem Munde eines in fremder Zunge sprechenden Ausländers etwas verdächtig vorkommen. Dennoch wurde eine Kommission gewählt, die sofort die nötigen Schritte einleiten sollte. Man arbeitete von Anfang an großzügig.»

Nach zwei Sitzungen dieses Komitees konnte eine zweite Grundeigentümersversammlung stattfinden und mit deutlicher Mehrheit ihre Zustimmung zu den festgesetzten Preisen aussprechen. Für erstklassiges Land wurden ein Pachtzins von 100 Franken pro Juchart und ein Kaufpreis von 4 bis 5 Rappen per Quadratfuß festgesetzt. Diese Preise reduzierten sich je nach Güte des Landes; für fünftklassiges Land betrug der Pachtzins 20 Franken, der Kaufpreis pro Quadratfuß 1 Rappen. Die Pacht sollte drei Jahre mit einjähriger Kündigungsfrist und dem Recht auf Erneuerung für weitere drei bis sechs Jahre dauern. Mit dem neunten Jahre sollte jede Verpflichtung der Verpächter aufhören. Es folgte die dornenvolle Arbeit, von Haus zu Haus zu reisen zur Festsetzung der Preise mit jedem Grundbesitzer. Am 24. Februar 1910 nahm das Zürcher Komitee im «Neuhof» in Dübendorf das Resultat der Vorarbeiten entgegen. Aber damit fingen die eigentlichen Schwierigkeiten erst an.

Die Drainage des Landes begegnete zwar weniger Widerwärtigkeiten und Kosten, als die Grundeigentümer sich vorgestellt hatten, indem in geringer Tiefe eine gute Kiesschicht als Grundlage vorgefunden wurde. Viele bereuten, dass sie die Arbeit nicht selbst durchgeführt hatten, um für sich Kulturland zu gewinnen. Man arbeitete aber unter Zeitnot, da auf den 22. Oktober 1910 bereits ein großes Flugmeeting vorgesehen war.

Am 3. März 1910 wurde die «Terraingenossenschaft Dübendorf» gegründet, an der sich die in der Oberrietgenossenschaft gesammelten Grundbesitzer neben andern Interessenten beteiligten. Bundes- und kantonale Subventionen sollten mithelfen, das Gelände zu meliorieren und planieren. Am 14. März 1910 hieß die Grundbesitzerversammlung den Pachtvertrag über das Flugfeld gut. Am gleichen Tag engagierte das Zürcher Initiativkomitee mit einem Honorar von 25 000 Franken den bekannten französischen Flieger Paulhan, der für seinen Erstflug London- Manchester einen Preis von 10 000 Pfund gewonnen hatte und das Meeting attraktiv gestalten sollte. Die Statuten der Schweizerischen Flugplatzgesellschaft waren bereits früher

bereinigt und schon am 19. Dezember 1909 der Grundbesitzerversammlung in Dübendorf vorgelegt worden. Allein die Gründung konnte noch nicht erfolgen, denn die nötigen Mittel standen noch nicht zur Verfügung. So musste der Gordon-Bennett-Fonds die Vertragssumme für Paulhan bei einer französischen Bank deponieren.

Inzwischen war aber das Initiativkomitee in Zürich nicht müßig geblieben. Am 1. April 1910 erschienen ein sechzehnteiliges Werbebüchlein «zur Schaffung eines schweizerischen Flugfeldes bei Zürich» unter der Ägide des Ostschweizerischen Verbandes für Luftschiffahrt und des Verkehrsvereins Zürich und ein Aufruf, der von Vertretern der Behörden von Kanton und Stadt, hohen Militärs und Persönlichkeiten aus Handel und Industrie unterzeichnet war und dem ein Prospekt mit Zeichnungsschein der Schweizerischen Flugplatzgesellschaft beilag. Das Flugfeld sollte 1 200 Meter Seitenlänge haben und in seinem mittleren Teil in ein Eisfeld verwandelt werden können, damit es auch im Winter verwendbar sei. Sechs Hangars waren zur Unterbringung der Flugzeuge vorgesehen.

Die Werbung wurde unterstützt durch einen öffentlichen Aufruf in den Tagesblättern vom 6. April 1910. Schon damals zeigten sich gewisse Gegenströmungen gegen die Lage des Flugfeldes in Dübendorf-Wangen. In Spreitenbach wurde ein Komitee gegründet, das zu viel günstigeren Bedingungen ein trockenes, sofort betriebsbereites Terrain anbot. Die Schweizerische Flugplatzgesellschaft setzte aber ihre Arbeiten fort. Die Zeichnungen für das Gesellschaftskapital gingen zwar nur langsam ein. Erst am 28. Juli 1910 konnte die eigentliche Gründung mit einem Gesellschaftskapital von 100 000 Franken erfolgen. Am 1. August 1910 begannen die Arbeiten auf dem Platze in großem Stil; die Grundbesitzer wurden aufgefordert, die Streue zu mähen und die Bäume im Areal zu fällen.

Schwere Wolken zeigten sich aber bald am Horizont. Die Gesellschaft sah sich gezwungen, gegen ihren Delegierten Jaboulin gerichtlich zu klagen. Die eine Klage warf ihm vor, er habe die ihm von der Gesellschaft gewährten Kredite überschritten, die andere verlangte Schadenersatz von ihm, weil er über den Kopf des Aufsichtsrates der Gesellschaft hinweg Verhandlungen mit Dritten geführt und zum Zwecke der Gründung einer Fliegerschule – also eines Konkurrenzunternehmens – Verträge abgeschlossen und sich so gegenüber der Gesellschaft verantwortlich gemacht habe. Am 14. September löste die Gesellschaft den im März mit dem Flieger Paulhan abgeschlossenen Vertrag über die Teilnahme am Flugmeeting auf, gegen Leistung eines Reuegeldes von 5 000 Franken. Am 28. September beschloss eine außerordentliche Generalversammlung, in den Pachtvertrag mit den Eigentümern des zwischen Dübendorf und Wangen gelegenen Riedes nicht einzutreten, es sei denn, es werde von dritter Seite eine Garantie für den jährlichen Pachtzins von 20 000 Franken auf drei Jahre geleistet. Das auf den 20. Oktober angesagte Flugmeeting drohte ins Wasser zu fallen. Die stürmische Entwicklung und das Tempo des Herrn Jaboulin gaben den Herren von der Schweizerischen Flugplatzgesellschaft wie übrigens auch des Ostschweizerischen Vereins für Luftschiffahrt sichtlich zu denken. Am Tage nach der erwähnten Generalversammlung der Schweizerischen Flugplatzgesellschaft, am 29. September 1910, wurden die Grundbesitzer von Dübendorf und Wangen durch Boten und per Velo zusammengetrommelt. Am gleichen Abend fand eine außerordentliche Generalversammlung der Terraingenossenschaft in Dübendorf statt, die mit einer Gruppe «Jaboulin-Schnetzer Aerodrom Zürich-Dübendorf» einen Pachtvertrag genehmigte, der für die Verpächter einige Vergünstigungen gegenüber dem von ihnen bereits gutgeheißenen, aber nicht zustande gekommenen Vertrag mit der Schweizerischen Flugplatzgesellschaft brachte und namentlich die maximale Pachtfrist von 9 auf 5 Jahre herabsetzte. Gleichzeitig gaben aber die neuen Vertragspartner, die ein Garantiekapital von 100 000 Franken deponierten und sofort 20 000 Franken für die Fortführung der unterbrochenen Arbeiten zur Verfügung stellten, bekannt, dass sie nicht daran dächten, das auf den 20. Oktober angesagte Flugmeeting zu verschieben.

Diese sich überstürzenden Ereignisse mochten manchen Dübendorfer und Wangener bedenklich stimmen. Sie ließen sich aber alle überzeugen, und das Flugmeeting fand denn auch tatsächlich am 20. Oktober statt. Vorher aber musste noch die Aerodrom Zürich-Dübendorf gegründet werden. Das geschah am 1. Oktober. In den noch zur Verfügung stehenden drei Wochen war viel Arbeit zu leisten, um das Feld flugbereit zu machen. Mit vereinten Kräften

setzten sich die Dübendorfer, die Wangener und die neue Gesellschaft in Erwartung des vom Flugmeeting erhofften Goldregens wuchtig ein. Gemäß eigenem Zeugnis des Herrn Jaboulin wurde nach den Methoden des damals in Europa grosses Aufsehen erregenden, in Zürich ebenfalls gastierenden amerikanischen Riesenzirkus Barnum & Bailey organisiert. Zwei Tage konnte in Dübendorf kein Privater mehr telefonieren oder telegrafieren, weil sämtliche Linien durch das alle Kreise beschäftigende Unternehmen besetzt waren. Eine 2 500 Meter lange und 2 Meter hohe Bretterwand, ein 1 000 Meter langer, «Döggelihaag», vier Kassenhäuser und eine Festhütte für 2 400 Personen waren zu erstellen. Drucksachen, Plakate und Billette waren anzufertigen und die Reklame zu organisieren. Dem Rahmen entsprechend, wurde der Weltrekordflieger Georges Legnagneux mit seinem Blériot-Eindecker engagiert und die weiteren französischen Flieger Claude André, H. Chailly und der Schweizer Pasquale Bianchi. Zehn Komitees von je etwa 30 bis 40 Personen arbeiteten in Dübendorf mit Volldampf. Für Preise und Prämien zugunsten der Flieger wurden 62 100 Franken ausgesetzt. Da aber die Endabrechnung des Meetings nie publiziert worden ist, wurde vermutet, dass nicht ein Zehntel dieses Betrages ausbezahlt worden sei. Die Presse, die, skeptisch, lange geschwiegen hatte, überzeugte sich, dass an der Sache etwas sei, und eine zürcherische Wochenzeitung schrieb dazu: «Zürich ist in der Aviatik nicht nur durch eine Reihe anderer Schweizer Städte buchstäblich überflügelt worden, es hat sich nun auch von einer benachbarten ländlichen Gemeinde auf eine fast beschämende Weise in den Schatten stellen lassen.» Die SBB erstellten ein neues Geleis. In der Gemeinde Dübendorf wurde eine neue Straßenbeleuchtungsanlage geschaffen.

Das Flugmeeting war ein großer Erfolg und eine eindruckliche Werbung für die Flugidee. Bei Eintrittspreisen von 2,50 und 10 Franken trafen allein am ersten Sonntagnachmittag 25 000 Personen als Zuschauer ein. Insgesamt sollen am Flugmeeting rund 100 000 Personen teilgenommen haben oder rund zwei Fünftel der gesamten damaligen Einwohnerschaft der Stadt Zürich. Zum ersten Male wurde die Stadt von einem Flugzeug überflogen. Zum ersten Male wurden in der Schweiz Flugpassagiere transportiert. Behörden von Stadt und Kanton, ja die ganze Kantonsschule von Zürich und eine grosse Menge anderer Schaulustiger pilgerten nach Dübendorf, um dem denkwürdigen Ereignis der Flüge beizuwohnen – und die durch keine flugsichernden Vorschriften gehemmten Flugzeuge in zwei bis drei Metern Höhe über ihre Köpfe hinwegsausen zu lassen.

Weniger überzeugend war die Erbschaft nach Abschluss des Meetings. Zwischen Jaboulin und Schnetzer, seinem Geldgeber, einem Industriellen aus Konstanz und früheren Hotelier in Baden-Baden, traten schwere Zerwürfnisse ein. Ja, die rechtliche Situation war mehr als verworren, und das Flugfeld wurde ein böser Zankapfel. Die Oberrietgenossenschaft Dübendorf hatte Katastervermessungen und Ausgrabungsarbeiten vorgenommen, Jaboulin hatte für die Schweizerische Flugplatzgesellschaft bis zum 14. September Grab- und Drainagearbeiten besorgt, und im weiteren hatte die Aerodrom Zürich-Dübendorf den Pachtvertrag mit der Oberrietgenossenschaft Dübendorf in den Händen.

Die Schweizerische Flugplatzgesellschaft

Die Zusammenlegung der Interessen der Schweizerischen Flugplatzgesellschaft mit der Aerodrom Zürich-Dübendorf scheiterten zunächst, weil die Flugplatzgesellschaft mit Jaboulin nichts mehr zu tun haben wollte. Erst als dieser durch Schnetzer ausgekauft war, konnte die Situation bereinigt werden. Die Schweizerische Flugplatzgesellschaft sollte sich mit einer neu zu gründenden Terraingenossenschaft verständigen, das Flugfeld pachten und der Terraingenossenschaft dafür einen jährlichen Pachtzins von 18 000 Franken bezahlen. Sache der Verpächterin war es, das Pachtobjekt als Flugfeld herzurichten, sowohl die Pisten wie auch den Zuschauerraum und die Verkehrsplätze. Die bisherigen Kosten des Flugfeldes sollten durch die Terraingenossenschaft mit 35 000 Franken vergütet werden. Dies geschah durch Ausgabe von Genossenschaftsanteilen der Terraingenossenschaft. Gleichzeitig sollte sich diese verpflichten, die grundbuchliche Fertigung mit den bisherigen Landbesitzern beziehungsweise mit der Oberrietgenossenschaft zu vollziehen. Sodann sollten durch Dübendorf für 200 000 Franken Genossenschaftsanteile gezeichnet werden, wofür 100 000 Franken sofort einzubezahlen

waren. Dabei ließen sich viele Grundeigentümer für ihr Land in Genossenschaftsanteilen bezahlen. Der finanzielle Aufwand war gross, aber die ganze Bevölkerung stand zusammen, um das Flugfeld zu retten. Die Zeichnung der Anteile erfolgte in vollem Umfang. Andererseits musste die Schweizerische Flugplatzgesellschaft sich verpflichten, als Garantie für die Bezahlung des Pachtzinses und des später zu entrichtenden Kaufpreises ein Kapital von 200 000 Franken aufzubringen. Der Konstanzer Schnetzer, der bei der ganzen Zusammenarbeit mit Jaboulin mehr verloren als gewonnen hatte, konnte seinen Vertrag mit der Oberrietgenossenschaft an die Schweizerische Flugplatzgesellschaft abtreten. Aber auch in Dübendorf war eine Menge Geldes verloren worden. Die viele Arbeit, die durch 24 Kommissionen und etliche hundert Personen aus Dübendorf wochenlang gratis für das Zustandekommen des Flugmeetings geleistet worden war, blieb ohne Dank.

Trotz allen Aufwandes war aber das Dübendorfer Projekt immer noch nicht gesichert. Man war sich klar, dass der Flugplatz in der Luft hing, wenn nicht die offiziellen Zürcher-Sportkreise flugsportliche Anlässe veranstalteten, denn nur so konnte die Finanzierung des Unternehmens gesichert werden. Mit ihnen stand und fiel der Flugplatz. Gerade in dieser Beziehung drohten wiederum ernste Gefahren von Spreitenbach-Dietikon her. Die von dort gebotene Offerte war für die Schweizerische Flugplatzgesellschaft viel günstiger als die von Dübendorf. Die Fertigstellung des Platzes war auf drei Monate früher versprochen als in Dübendorf. Die Pachtdauer belief sich auf zwölf Jahre, wogegen Dübendorf – wo nun mit dem Gedanken gespielt wurde, das Land, dessen Melioration bedeutend billiger war, als ursprünglich angenommen, für landwirtschaftliche Zwecke zu verwenden – die Pachtdauer nicht über drei Jahre ausdehnen wollte.

Die Schweizerische Flugplatzgesellschaft musste nun zwischen Dübendorf und Spreitenbach wählen. Am 20. Februar 1911 fand eine Generalversammlung im Hotel Sankt Gotthard in Zürich statt, die besonders durch Genossenschafter aus Dübendorf besucht war. Es wurde über das Projekt Spreitenbach-Dietikon referiert, das namentlich auch finanziell viel vorteilhafter war, indem nur eine Aufwendung von 25 000 Franken gegenüber 164 000 Franken in Dübendorf notwendig war, und das auch weniger Risiken in sich barg als Dübendorf. Ein zweites Referat, worin nicht verschwiegen wurde, dass die zögernde Haltung der Oberrietgenossenschaft gegenüber der Schweizerischen Flugplatzgesellschaft dem Projekt Spreitenbach-Dietikon zugutekomme, verteidigte das Projekt Dübendorf. Eine lange Diskussion führte schließlich mit dem knappen Mehr von 98 gegen 88 Stimmen zur Bevorzugung von Dübendorf und zur Gutheißung des Pachtvertrages mit der Oberrietgenossenschaft.

Und wiederum gelang den Dübendorfern eine Kraftleistung, indem innert Monatsfrist die Bareinzahlung von 100 000 Franken aufgebracht wurde, die zu der am 29. März 1911 erfolgenden Gründung der Terraingenossenschaft nötig waren. Am 28. April genehmigte die Schweizerische Flugplatzgesellschaft den Pachtvertrag mit dieser. Damit wurde das Flugfeld Dübendorf zum offiziellen Flugplatz mit einem Flugplatzdirektor namens O. Sorg.

Der Ostschweizerische Verband für Luftschiffahrt erließ in dieser Zeit eine Denkschrift betreffend die «Schaffung und den Unterhalt von Flugplätzen in der Schweiz», worin unter anderem ausgeführt wurde, die Aviatik sei ein Gebiet menschlichen Wissens und Könnens geworden, dem auch die staatlichen Organe Interesse und Unterstützung nicht versagen dürften. Ein erstes Erfordernis sei die Schaffung von geeigneten Flugfeldern. In der Ostschweiz rechtfertige sich aus verschiedenen Gesichtspunkten die Schaffung eines Flugfeldes. Von den dafür in Betracht fallenden Terrains habe in erster Linie dasjenige von Dübendorf Anspruch auf Berücksichtigung. Da aber, abgesehen von den bereits erfolgten Kapitalaufwendungen zur Herichtung, namhafte Zuschüsse für den kostspieligen Betrieb nötig seien, erscheine die Subventionierung des Flugfeldes durch Beiträge an die Betriebsausgaben als Pflicht des Staates.

Wieder begannen die unterbrochenen Drainagearbeiten auf dem Flugfeld. Die Sorgen der Schweizerischen Flugplatzgesellschaft, die zum Teil mit der Liquidierung der alten Probleme zusammenhingen, nahmen nicht ab. Die Bilanz per 30. September 1911 wies einen Verlust von Fr. 60 435.90 auf, zu dem eine bestrittene Forderung des Herrn Schnetzer hinzukam. Als dann gar Ende Dezember nur noch Barmittel von 6 000 Franken zur Verfügung standen und

National- und Ständerat in der Dezembersession ein vom Präsidenten der Terraingenossenschaft Dübendorf eingereichtes Subventionsgesuch auf Antrag des zürcherischen Nationalrates und späteren Regierungsrates Sigg abgelehnt hatten, da waren die Tage der Schweizerischen Flugplatzgesellschaft gezählt. Am 13. Februar 1911 beschloss eine Generalversammlung einstimmig die Liquidation.

Die Terraingenossenschaft Dübendorf

Gemäß einer gütlichen Vereinbarung gingen sämtliche Aktiven und Passiven an die Terraingenossenschaft über, die sich als gewillt erklärte, den Betrieb weiterzuführen. Sie selber war aber in einer bedrohlichen Situation. Die erstellten Hangars wurden, da keine Flieger als Mieter vorhanden waren, an die Bauern zur Einlagerung von Stroh vermietet. Das Regiegebäude wurde in einen Schafstall verwandelt. Die Terraingenossenschaft musste froh sein, wenn sie aus den Mietzinsen und vor allem aus den landwirtschaftlichen Pachtzinsen des Flugfeldes eine Verzinsung des entlehnten Kapitals herausbringen konnte. Von einer zweckentsprechenden Verwendung des Flugfeldes war also kaum mehr zu reden, wenn schon von Zeit zu Zeit eine neu konstruierte Flugmaschine ihre ersten Versuche auf dem Felde machte. Man fragte sich ernstlich, ob man nicht auch die sogenannte Piste (Rasen) landwirtschaftlichen Zwecken zuführen wolle.

Bei einem ersten Schaufliegen, das gegenüber dem großen Meeting von 1910 zu stark herabgesetzten Eintrittspreisen (1 und 2 Franken gegenüber 2,50 und 10 Franken) durchgeführt wurde, fraßen die Honorare der Flieger die Hälfte der Einnahmen auf. Ein Schaufliegen vom 22. Juni 1913 konnte wegen schlechten Wetters nicht abgehalten werden; das große Schaufliegen vom 1. März 1914 vermochte, obschon es 10 000 Besucher brachte, die Verhältnisse nicht entscheidend zu verbessern. Erst viel später – im Jahre 1922 – brachte das 1. Internationale Flugmeeting wieder ein bemerkenswertes flugsportliches Ereignis, bei dem erstmals «Alpenrundflüge» zum Austrag kamen, mit denen der Schweizer Aero-Club einen wichtigen Wettbewerb für die Erforschung der Möglichkeit der Alpenüberquerung durch Kriegs- und Zivilflugzeuge schuf. Das 2. internationale Flugmeeting vom 15. bis 21. August 1927 wurde durch die Beteiligung von neun Nationen zu einem der größten flugsportlichen Ereignisse Europas. – Mahnungen der Bank, die fälligen Zinse zu bezahlen, waren an der Tagesordnung.

Inzwischen aber verdüsterte sich die Weltlage, und das Eidgenössische Militärdepartement begann sich für das Flugfeld zu interessieren. Schon am 1. Januar 1914 hatten der Bundesrat, die Kantonsregierungen, führende Militärpersonen, Mitglieder der Eidgenössischen Räte, Vereine, Gesellschaften und Verbände einen Aufruf an das Schweizervolk zur Sammlung eines Nationalfonds für Militäraviatik erlassen. Diese Nationalspende ergab einen Ertrag von 1,7 Millionen Franken. Ein Pachtvertrag zwischen Bund und Terraingenossenschaft über die Piste kam im Herbst des gleichen Jahres zustande, der eine Verzinsung der Anteilscheine der Terraingenossenschaft zu 2½ bis 2¾ % erlaubte.

Der Eidgenössische Militärflugplatz

Aber erst am 3. Dezember 1914 übernahm der Bund pachtweise und rückwirkend auf 1. Oktober das gesamte Flugfeld im Ausmaß von 100 Hektaren gegen eine ansteigende Verzinsung von 11 000 bis 15 000 Franken. Gleichzeitig sicherte er sich unter Übernahme einer zweiten Hypothek von 80 000 Franken ein Vorkaufsrecht zum Preise von 380 000 Franken und erklärte Dübendorf zum Eidgenössischen Militärflugplatz.

Das war der Beginn einer neuen, glücklicheren Epoche für die Dübendorfer. Der große Aufwand an Zeit und Geld begann sich zu lohnen, die Kämpfe, Streitigkeiten und Aufregungen in der Gemeinde konnten begraben werden. Aber zunächst tobte noch der Erste Weltkrieg.

Die Lösung der Frage, wie der Zivilflugverkehr sich entwickeln und wie die für ihn nötige Bodenorganisation geschaffen werden könne, stand damit immer noch in weiter Ferne. Dagegen hatte aber der Erste Weltkrieg, wie übrigens auch sein Nachfolger und wohl jeder große Krieg, eine gewaltige positive Bedeutung. Er brachte eine ungeheure technische Entwicklung und

gab damit der Aviatik einen sehr gewichtigen Aufschwung, so dass nach dem Kriege wesentliche Voraussetzungen für einen verbesserten Luftverkehr und damit das Bestreben der einzelnen Staaten, sich daran zu beteiligen, geschaffen war. Dazu kam, dass überall Militärflugzeuge in Hülle und Fülle zur Verfügung standen und Schwadronen von Frontfliegern, Ingenieuren und Technikern auf neue Beschäftigung warteten, die ihre im Kriege erworbenen Kenntnisse und Fähigkeiten auch dem Frieden dienstbar machen wollten.

Der Luftlinienverkehr der Zivilaviatik beginnt

Es war vor allem dem damaligen Flugplatzkommandanten in Dübendorf, Major Arnold Isler, zu verdanken, dass die Idee der Verwendung militärischen Materials, von Militärpiloten und Flugzeugen, auch bei uns Gestalt annahm. Schon am 18. Januar 1919, also kaum ein Vierteljahr nach Abschluss des Waffenstillstandes, konnte die Presse melden, dass die Flugplatzdirektion Dübendorf ermächtigt sei, ihr Material kommerziell auszuwerten, und dass gemäß einem noch zu schaffenden Reglement Passagiertransporte durch Militärpiloten und auf Militärflugzeugen ausgeführt werden könnten. Vorerst handelte es sich allerdings um eine rein militärische Angelegenheit, um die Transporte dienstlicher Korrespondenzen zwischen Flugplatz und Generalstab. Ein erster Postflug fand am 18. Januar 1919 von Dübendorf nach Bern (Kirchlindach) statt, am 1. Februar wurde die Linie bis Lausanne verlängert und am 28. April der Betrieb der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt für Brief- und Paketpost und Zeitungen. Ab Anfang Juni wurden Passagiere und Telegramme befördert, bis am 1. November, wegen des beginnenden Winters, der Betrieb wieder eingestellt werden musste. Von allem Anfang an war man sich bewusst, es handle sich um eine Demonstration zur Leistung des Nachweises, dass ein regelmäßiger Luftverkehr auch in der Schweiz möglich sei; dieser Beweis war gelungen. Finanziell war der Betrieb unrentabel; die Selbstkosten waren viel zu hoch, der Vorteil gegenüber der Bahn gering, weil das Flugzeug nur doppelt so geschwind war wie die Eisenbahn und zudem die Beförderung nur von Flugplatz zu Flugplatz und nicht von Stadt zu Stadt erfolgte. Die Gefahren der Reise waren viel zu groß; es fehlte an Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit des Verkehrs. Gleichzeitig zeigte sich aber auch, dass, angesichts der geringen flächenmäßigen Ausdehnung der Schweiz und der vorzüglichen Organisation der andern Verkehrsmittel, nur ein beschränktes Bedürfnis für einen internen schweizerischen Luftverkehr bestand. Unser Land lag für den internationalen Luftverkehr infolge seiner geographischen Lage im Herzen Europas außerordentlich günstig. Dieser Vorteil werde durch die Schwierigkeiten des Geländes und die klimatischen Verhältnisse zum Teil wieder aufgewogen. Die Situation zwang dennoch dazu, selbst aktiven Anteil am Luftverkehr zu nehmen. Man wollte ihn nicht vollständig fremden Interessen überlassen und damit unseren Luftraum überfremden, oder aber die Überfliegung unseres Landes verhindern, was dann allerdings ein vollständiges Desinteressement an dem neuen Verkehrsmittel und ein Abseitsstehen der Schweiz bedeutet hätte. Das hätte sie sich als ausgesprochenes Export- und Fremdenverkehrsland nie leisten können.

Bereits im Januar 1919 war auch die erste schweizerische Fluggesellschaft mit Sitz in Schwamendingen-Zürich (durch die Flieger Walter Mittelholzer und Alfred Comte) zur Beförderung von Passagieren in der ganzen Schweiz mit Anschluss an internationale Luftlinien, zu Foto- und Sportflügen mit Passagieren und zur Abhaltung von Schauflügen gegründet worden. Am 20. September 1919 folgte die weitere Fluggesellschaft «Frick & Co., Luftverkehrsgesellschaft Ad Astra», die am 15. Dezember des gleichen Jahres in die definitive Form der «Ad Astra AG», der Rechtsvorgängerin der Swissair, umgewandelt wurde. Ihr Zweck war die «Förderung der schweizerischen Aviatik, des Luftverkehrs und der schweizerischen Fremdenindustrie durch Errichtung von Flugstationen in der Schweiz, von Fluglinien von und nach der Schweiz, usw.» Eine dornenvolle Wegstrecke mit vielen Enttäuschungen auch finanzieller Art eröffnete sich den mutigen Pionieren, bis nach langen Jahren ein Erfolg beschieden war.

Auch die Behörden erkannten den Anbruch des neuen Zeitalters. Am 1. August 1919 trat die Verfügung des Eidgenössischen Militärdepartements vom 18. Juli 1919 über die «provisorische Ordnung des Luftverkehrs» in Kraft, und am gleichen Tag erließ der Bundesrat auf Grund seiner außerordentlichen Kriegsvollmachten den Beschluss über die provisorische Regelung des Luftverkehrs in der Schweiz. Die gesamte aviatische Betätigung in der Schweiz wurde der

Flugplatzdirektion Dübendorf unterstellt, die Konzessionierung der Luftfahrzeuge und der Besatzungen dem Eidgenössischen Militärdepartement. Gewerbliche Unternehmungen zum Lufttransport von Waren und Passagieren, Flugstationen, Flugschulen und Unternehmungen für Luftfotografie und -kinematographie hatten sich ins Handelsregister einzutragen. Luftfahrzeuge waren beim «Register der vom Bund kontrollierten Luftfahrzeuge» anzumelden. Dabei waren zur Aufnahme in das Register eine Reihe von Bedingungen zu erfüllen; die Flugzeughalter und die Mehrzahl des Personals – bei gewerblichen Unternehmungen die kaufmännischen und technischen Direktoren sowie die Mehrheit der am Unternehmen Interessierten – mussten Schweizerbürger sein. Außerdem war eine Reihe von Verkehrsregeln aufgestellt, die hier weniger von Interesse sind. Der Bundesratsbeschluss vom 21. Januar 1920 brachte die definitive Ordnung des Zivilluftverkehrs; durch ihn wurde auch die rechtliche Grundlage für die Errichtung des Eidgenössischen Luftamtes geschaffen.

Auf internationalem Boden Unterzeichneten die alliierten und assoziierten Mächte am 13. Oktober 1919 die «Convention portant réglementation de la navigation aérienne» (das sogenannte Pariser Abkommen), zu der die besiegten Mächte Deutschland und Österreich zwar erst ab 1. Januar 1923, insofern sie dann dem Völkerbund angehörten, die am Krieg unbeteiligten Staaten aber sofort zugelassen waren. Da der Bundesrat noch keine verfassungsmäßige Kompetenz besaß, über Fragen der Aviatik zu legislieren – der einschlägige Verfassungsartikel 37^{ter} wurde erst durch die Volksabstimmung vom 22. Mai 1922 von Volk und Ständen angenommen –, konnte die Schweiz der Konvention vorerst nicht beitreten. Außerdem hätte die Schweiz, wenn sie beigetreten wäre, auf den Einflug nach und die Überfliegung von Deutschland und Österreich und damit auf die Führung von Fluglinien in diese Länder oder über sie in andere Länder verzichten müssen, da sie verpflichtet gewesen wäre, für jeden einzelnen Flug bei den beiden genannten Ländern eine Bewilligung einzuholen. Dagegen wurden auf Wunsch von Frankreich und England mit diesen beiden Ländern am 6. November und 16. Dezember 1919 provisorische bilaterale Luftfahrtabkommen abgeschlossen, die beide am 1. März 1920 in Kraft traten. Ihnen folgte mit Deutschland am 20. September 1920 ein am 28. Dezember in Kraft gesetztes Luftfahrtabkommen. Damit waren wertvolle Grundlagen für den nationalen und internationalen Zivilluftverkehr geschaffen.

Für Dübendorf war es besonders wichtig, dass es am 6. November 1920 den Rang eines Zollflugplatzes I. Klasse erlangte. Damit erhielt die Zivilluftfahrt Gastrecht auf dem Militärflugplatz. Aber zu einem eigentlichen Linienflug der bestehenden Fluggesellschaften kam es in den Jahren 1919 und 1920 nicht. «Rückblickend», so schreibt Professor Eduard Amstutz, «scheint mir ein wesentliches Charakteristikum jener Pionierzeit in den Bemühungen und Schwierigkeiten zu liegen, überhaupt Passagiere für Rundflüge und erst recht für Reiseflüge zu finden.» Das bestätigt sich, wenn man die jährlichen finanziellen Verluste der Fluggesellschaften in Betracht zieht, deren einziger rentabler Betriebszweig die Luftfotografie war, in der Walter Mittelholzer von der Ad Astra mit seinen prächtigen Alpenbildern an führender Stelle stand.

Schon am 9. März 1920 hatte der Bundesrat, mit gleichzeitiger Angliederung an das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement, das Eidgenössische Luftamt geschaffen, als direkte Aufsichtsbehörde über den Luftverkehr. Er wählte als dessen ersten Direktor den um die Förderung des Zivilluftverkehrs hochverdienten Oberst im Generalstab Arnold Isler.

Als von reichsdeutscher Seite ein Konzessionsgesuch für eine Fluglinie Nürnberg-Fürth-Zürich-Genf eintraf, «für den Fall, dass nicht ungesäumt eine schweizerische Gesellschaft den Betrieb übernehme», schloss nach mehrfacher Sanierung die Ad Astra Aero zunächst mit den deutschen Junkers-Werken einen Kapitals- und Betriebsgemeinschaftsvertrag ab, dessen Folge die Umwandlung der Ad Astra in eine schweizerisch-deutsche Gesellschaft unter schweizerischer Führung war. Diese Gesellschaft führte am 1. Juni 1922 den ersten Kursflug auf der Linie Genf- Zürich-Nürnberg-Fürth durch. Das erste Geschäftsjahr schloss mit beträchtlichen Verlusten ab, und erst das Jahr 1923 brachte ein ausgeglichenes Budget, nachdem die eidgenössische Subventionspolitik für die Luftfahrtgesellschaften grundlegend geändert worden war. Die Fluglinie nach Nürnberg-Fürth wurde durch die Linie Genf-Zürich- München mit Anschluss nach Wien und Berlin ersetzt. Am 17. August 1923 eröffnete die englische

Handley Page Transport Ltd. die Fluglinie London-Paris-Basel-Zürich. Die Beteiligung an der Trans-Europa-Union, an der neben der Ad Astra noch sieben weitere europäische Gesellschaften mitwirkten und die die Bedienung des Südens von Europa zum Ziele hatte, brachte der Ad Astra, die weiterhin, allerdings zweimal täglich, nur ihre Linie Genf- Zürich-München beflog, keine finanzielle Besserung, so dass sie im Jahre 1925 ernstlich Gefahr lief, endgültig liquidiert zu werden. Gleichzeitig drohte aber eine noch ernstere Gefahr auf internationaler Ebene, die Umfliegung der Schweiz auf gesamteuropäischem Gebiet, die dann zur Gründung der Baiair Basler Luftverkehrs AG – deren technischer Leiter und Chefpilot Balz Zimmermann und kaufmännischer Direktor Eugen Groh waren – und der Flugplatzgenossenschaft «Aviatik beider Basel» führte.

Die Schaffung eines Zivilflugplatzes

In Dübendorf war die Zivilaviatik immer noch Gast der Militärfliegerei. Sie war ein unliebsamer, als störend empfundener Gast. Die Verhältnisse hielten aber auch der sich sprunghaft entwickelnden Zivilaviatik nicht mehr stand. Andere Städte suchten durch den Ausbau der Flugplätze und deren kostenlose Instandstellung den Luftverkehr an sich zu reißen. Die Organisation der Flugplätze wurde immer entscheidender. Die Luftverkehrsgesellschaften waren nicht in der Lage, aus eigenen Mitteln den Anforderungen entsprechende Flugplätze zu erstellen und auszubauen. Das Ziel des Flugverkehrs lag in der Überwindung der großen transkontinentalen Distanzen. Wenn dieses Ziel erreicht werde, so fürchtete man, spiele die lokalgeographische Lage der Flugplätze eine nur untergeordnete Rolle. Und dieser Sachlage und der damit verbundenen Gefahr der Abwanderung des Verkehrs von Zürich schenke man – wurde kritisch bemerkt – von Stadt und Kanton Zürich aus zu wenig Beachtung. Auch habe jetzt schon der Luftverkehr in Dübendorf mit derartigen Unannehmlichkeiten und Schwierigkeiten zu rechnen, dass man sich in den maßgeblichen Kreisen ernstlich mit einer Abkehr von Zürich beschäftige.

Den am Verkehr interessierten Kreisen von Zürich waren diese Probleme natürlich nicht verborgen geblieben. Auf 17. Juli 1919 hatte die Schweizerische Verkehrszentrale in Zürich eine Konferenz einberufen, die prüfen sollte, was zur Förderung des Luftverkehrs in nächster Zeit getan werden müsse. Vertreten waren, außer der Schweizerischen Verkehrszentrale, der Stadtrat von Zürich, der Verkehrsverein Zürich, die Sektion Ostschweiz des Aero-Clubs, der Zürcher Hotelierverein, der Verkehrsverein Dübendorf, die Flugplatzdirektion und die Presse. Vom Vertreter der Sektion Ostschweiz des Aero-Clubs, Dr. Max Schneeli, der gleichzeitig auch den aus dem Erlös des Gordon-Bennett- Fliegens von 1910 geäußerten Fonds zur Förderung der Luftschiffahrt repräsentierte, wurde das Postulat der Schaffung eines Flugplatzes in Zürich, zum Beispiel auf der Allmend, aufgestellt. Dem wurde entgegengehalten, dies scheitere an der Vorschrift, dass Städte nur in einer Höhe von 1 000 m überflogen werden dürften. Das Postulat eines Landflugplatzes führte zu keiner Einigung, und man kam dann zum Vorschlag, die Stadt Zürich solle die Erstellung eines Hangars für Wasserflugzeuge im Zürichhorn prüfen.

Mancherlei persönliche und sachliche Schwierigkeiten bestanden in Dübendorf. Im Herbst 1923 hatte die Stadt Zürich zur Unterbringung der nachts im Freien parkierenden, werktäglich zwischen London und Zürich verkehrenden Handley-Page-Maschinen mit einem Kostenaufwand von 30 000 Franken einen Hangar aus Holz errichtet. Das war eine Bedingung der englischen Gesellschaft für den Anflug von Zürich. In Erkenntnis der Notwendigkeit der Mitwirkung der öffentlichen Hand an der Förderung der Flugverbindungen wurde der englischen Gesellschaft außerdem eine Subvention von 600 Franken pro Doppelflug gewährt. Während die Stadt bisher die Initiative und die Kosten zur Förderung des Zivilluftverkehrs allein getragen hatte, trat ab 1924 der Kanton Zürich der Stadt zur Seite, und der Kantonsrat bewilligte nun einen Beitrag von 20 000 Franken an die der Stadt entstandenen Kosten, so dass ihre Auslagen gut zu einem Drittel gedeckt waren.

Im Sommersemester 1925 bestanden von der Schweiz aus bereits acht Fluglinien, die sie mit 41 europäischen Staaten verbanden, und nicht mit Unrecht wurde schon damals von Zürich als der schweizerischen Luftverkehrs-Drehscheibe Europas gesprochen.

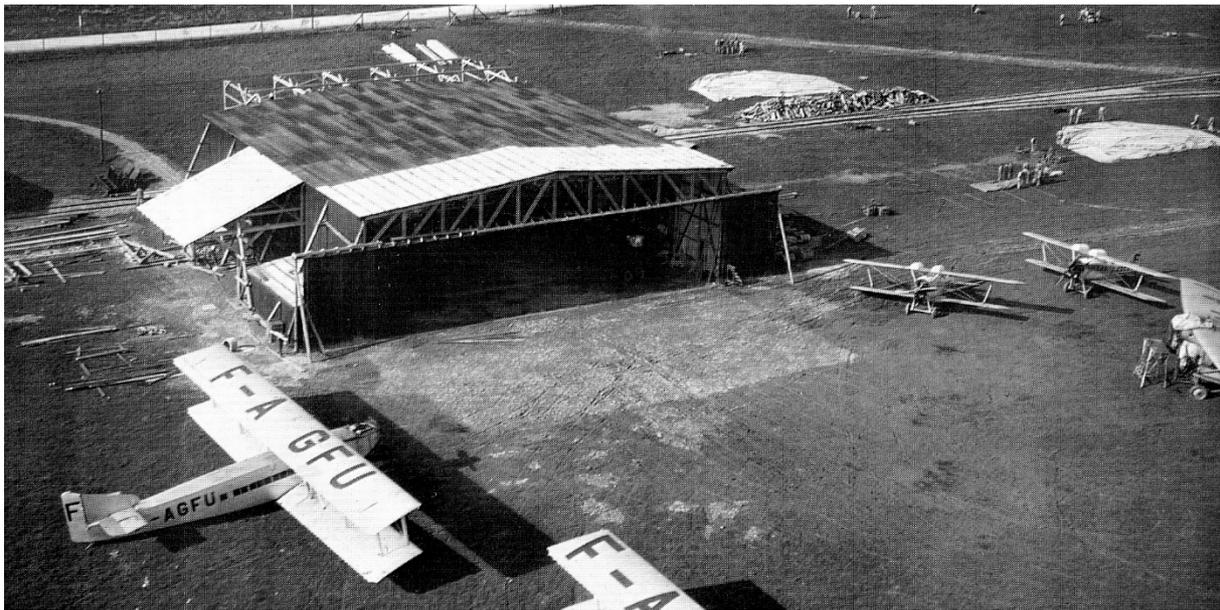
Der Kanton wird Flugplatzhalter;

Pachtvertrag und dessen Verlängerung mit der Eidgenossenschaft

Ein vorerst auf drei Jahre befristeter Pachtvertrag zwischen dem Eidgenössischen Militärdepartement und dem Kanton über die Mitbenützung des Militärflugplatzes Dübendorf und der Funkstation Kloten-Dübendorf durch die Zivilaviatik wurde am 26. Mai/1. Juni 1926 abgeschlossen. Damit wurde der Kanton Zürich Flugplatzhalter. Am 8. September 1926 erhielt er durch gemeinsamen Akt der Eidgenössischen Departemente für Militär und für Eisenbahn die Konzession zum Betrieb des zivilen Luftverkehrs in Dübendorf.

Am 20. September 1926 gewährte der Kantonsrat auf Rechnung des zentralisierten Staatsgutes einen Kredit von 250 000 Franken für den Ankauf von 50 Hektaren Landes nordöstlich anstoßend an das Militärflugfeld, damit so Vorsorge getroffen werden könne für die getrennte Unterbringung des Zivilflugplatzes im Zeitpunkt des Ablaufs des Pachtvertrages über die Mitbenützung des Militärflugplatzes. Das Riedland musste entwässert, planiert, angepflanzt und für die künftigen Hochbauten baureif gemacht werden.

Die Verhältnisse entsprachen aber den gesteigerten und immer wachsenden Bedürfnissen des in andern Ländern von Staats wegen stark geförderten Flugverkehrs damit noch keineswegs. Die Zivilflugzeuge waren in dem zur Verfügung stehenden, am andern Ende des Flugplatzes liegenden Holzhangar zusammengepfercht, während sich die Militärflugzeuge in den beiden kostspieligen Betonhallen geradezu verloren.



Hangar der Stadt Zürich auf dem Militärflugplatz Dübendorf für Linienflugzeuge des Zivilluftverkehrs, insbesondere für die englischen Handley-Page- Maschinen, erstellt 1923.
Der Hangar war vom Abflugplatz ungefähr 1 km entfernt.

Ein Stationsgebäude fehlte. Die Vertreter der konkurrierenden Fluggesellschaften, die Zollbehörden und die Flugplatzleitung waren in einer primitiven Baracke notdürftig untergebracht. Die Passagiere warteten stehend auf den Abflug ihres Flugzeuges. Bei Verschiebungen des Starts mussten sie entweder in dem unwirtlichen und ungeheizten Raum herumstehen oder frierend im Freien promenieren. Speisen und Getränke konnten nicht verabreicht werden, so dass die wartenden Fluggäste zur Verpflegung in ein nächstes Restaurant im Dorf geschickt werden mussten. Die Reisenden waren unruhig, weil sie fürchteten, den Abflug zu verpassen, der Flugleiter musste sie zum Start im Dorfe zusammentrommeln. Das Vertrauen in den Flugverkehr wurde dadurch nicht gefördert. Da überdies die Vertretungen aller Fluggesellschaften im gleichen Raume und zusammen mit den Passagieren hausten, war das gesprochene Wort auch Unberufenen hörbar. Eine Heimlichtuerei war die Folge. Oft konnten aus diesem Grund wichtige Mitteilungen nicht auf dem raschen telefonischen Wege übermittelt werden.

Die Unterbringung der Flugzeuge war ungenügend und barg Gefahren für die Sicherheit der Flüge in sich, da der Holzhangar nur für zweimal zwei Flugzeuge Raum bot. Rechts und links des Schuppens waren zwei Dächer angebracht, die aber zu klein waren, um die dort untergestellten Flugzeuge ganz schirmen zu können. Zwischen diesem in einer Entfernung von einem Kilometer liegenden Holzschuppen und der Abfertigungsbaracke fehlte eine telefonische Verbindung, und Meldungen mussten, da die Benützung von Motorfahrzeugen auf den asphaltierten Straßen des Flugplatzes verboten war, durch zu Fuß eilende Boten überbracht werden. Der Boden war bei Regenfällen so weich, dass die Flugzeuge manchmal bis zur Hälfte der Räder einsanken, so dass vielfach vorgezogen wurde, sie im Freien zu verankern, wo sie Sturm und Regen ausgesetzt waren. Zuzufolge von Feuchtigkeit und Kälte sprangen dann die Motoren nicht an. Die Militärwerft – eine Werft für den Zivilverkehr gab es nicht – schloss um sieben Uhr abends ihre Tore. Daher war es unmöglich, bei später eintreffenden Zivilflugzeugen dringliche Reparaturen vorzunehmen. Die gründlichen Kontrollen der dann eintreffenden Flugzeuge mussten bei ungenügender Beleuchtung, oft auch in Regen und Sturm erfolgen. All das brachte schwere Startverzögerungen und große Risiken. Immer lauter wurden die Stimmen, Zürich sei zu meiden und andere Flugplätze wie Basel oder Genf seien statt seiner anzufliegen, wo praktische Flugzeughallen zur Verfügung standen. Wenn Zürich das behalten wolle, was es dank seiner verkehrsgeografischen Lage erreicht habe, dann sei in Dübendorf zu bieten, was billigerweise verlangt werden dürfe, vor allem Flugzeughallen und ein Verwaltungsgebäude mit Gästeraum und allen übrigen Einrichtungen eines Flugplatzes, wobei alles auf dem gleichen Komplex und in unmittelbarer Nähe zu erstellen sei. Wenn Zürich einmal umfahren sei, werde es schwer sein, die Dinge wieder zu ändern, und es werde dann mehr Opfer kosten, als eine rasche Ausgestaltung verlange.

Dabei musste auf dem größten schweizerischen Flugplatz auf Weisung des Eidgenössischen Luftamtes die gemeinsam mit der Deutschen Lufthansa betriebene Linie Zürich-München-Wien auch im «Winter», das heißt bis Mitte November und ab Mitte Februar befliegen werden. Während der gleichen Monate, des sogenannten «Randwinters», betrieb die Deutsche Lufthansa auch allein die Linie Berlin-Stuttgart-Zürich. Der sichere Winterflug setzte eine eingehende Wetterberatung der Piloten, die Radiopeilung und eine möglichst große Sicherheit für Notlandungen voraus. Ein eigentlicher Flugwetterdienst bestand jedoch in der Schweiz noch nicht. Auf den Flugplätzen waren keine Meteorologen stationiert. Vor jedem Start meldeten freiwillige Beobachter aus Orten an der Flugstrecke – meistens Postbeamte – telefonisch oder telegrafisch das dort herrschende Wetter nach dem Ausgangsflugplatz, wo die Piloten außerdem eine ebenfalls auf dem Drahtweg übermittelte allgemeine Prognose der Meteorologischen Zentralanstalt in Zürich in Empfang nehmen konnten. Radiopeilung gab es nicht.

Noch im Jahre 1926 errichteten Stadt und Kanton Zürich mit einem Kostenaufwand von 250 000 Franken, den sie hälftig teilten, ein neues, barackenähnliches Stationsgebäude, eine Doppelflugzeughalle aus Holz und eine Peilstation in Dübendorf. Diese Bauten konnten aus der ganzen Situation heraus nur provisorischen Charakter haben, da ja der Mitbenutzungsvertrag mit dem Militärdepartement nur auf drei Jahre befristet war. Alles wurde daher bewusst einfach gehalten, auch die nötige Erweiterung für die Unterbringung der in der Zahl stark zunehmenden Flugzeuge; sie wurde durch Zelte geschaffen.

Der Pachtvertrag mit dem Eidgenössischen Militärdepartement über die Mitbenützung des Flugplatzes war inzwischen um ein Jahr, das heißt bis Ende 1930 verlängert worden, wobei seitens des Departementes eindeutig zu verstehen gegeben wurde, dass eine weitere Verlängerung keinesfalls erwogen werden könnte.

Dies und die Tatsache, dass die geschilderten Verhältnisse einem Flughafen I. Klasse kaum mehr gerecht wurden, brachte einen ultimativen Entscheid des Eidgenössischen Luftamtes: Entweder wird in Dübendorf ein moderner Flugplatz geschaffen oder Zürich verliert einen Teil seines internationalen Luftverkehrs; auch werden neue Fluglinien nicht mehr zugelassen.



Hölzerner Doppelhangar (heute JU-AIR-Halle 9) und rechts daneben das Stationsgebäude, 1926 durch Stadt und Kanton Zürich auf dem Militärflugplatz Dübendorf gemeinsam erstellt.



Hölzernes Stationsgebäude für den Zivilluftverkehr auf dem Militärflugplatz Dübendorf, 1926 gemeinsam durch Stadt und Kanton Zürich erstellt.

Kantonales Gesetz über die Förderung des Zivilluftverkehrs und Gemeindebeschluss der Stadt Zürich

Die gesetzliche Grundlage für die Förderung des Zivilflugverkehrs – bisher hatten die staatlichen Beiträge immer von Fall zu Fall und, je nach der Höhe der Summe durch verschiedene Instanzen, erfolgen müssen – wurde nun durch das kantonale Gesetz vom 20. Mai 1928 geschaffen. Das Volk hatte das Gesetz, welches heute (1971) noch in Kraft ist, mit der hohen Stimmzahl von 154 684 gegen 34 011 Stimmen angenommen. Es hatte zwei Ziele: die Anlage und den Betrieb eines Flugplatzes nebst den dazugehörigen Einrichtungen und die Schaffung und Erhaltung von Luftverkehrslinien, die Zürich mit den Hauptflugplätzen des In- und Auslandes verbinden sollten. Etwas später – am 26. Januar 1930 – wurde auch der Große Stadtrat von Zürich durch Gemeindebeschluss ermächtigt, den Zivilluftverkehr zu fördern. Der Gemeindebeschluss wich aber insofern vom kantonalen Gesetz ab, als er wohl wie dieses Beiträge an den Betrieb des Flugplatzes und zwar nicht die Schaffung, wohl aber die Unterstützung von Luftverkehrslinien zwischen Zürich und den Hauptplätzen des In- und Auslandes vorsah; die Anlage des Flugplatzes aber und der dazugehörenden Einrichtungen war nun eindeutig Sache des Kantons. Damit wurde die frühere Ordnung, die die Städte als Hauptverantwortliche inauguriert hatte, grundsätzlich geändert. Die maximale Höhe der jährlichen, dem Entscheid des Parlaments überlassenen Beiträge wurde durch das Gesetz für den Kanton auf 150 000 Franken, durch den Gemeindebeschluss für die Stadt auf 120 000 Franken, also auf nur 30 000 Franken weniger, festgesetzt. Der Regierungsrat vertrat aber von allem Anfang an die Auffassung – und der Kantonsrat teilte sie in der Folge – die gesetzliche Beschränkung der auszurichtenden Beträge könne sich gleich wie bei der Stadt nur auf den Betrieb des Flugplatzes und die Unterstützung der Fluglinien, nicht aber auf die Erstellung von Bauten beziehen. Nichts hindere, für solche Kredite an das Volk zu gelangen. Waren die bisherigen Leistungen des Kantons im Hinblick auf die Verteilung der Aufgaben gegenüber der Stadt eher bescheiden gewesen – sie beliefen sich 1928 seitens des Kantons insgesamt auf 100 873 Franken und seitens der Stadt auf 138 936 Franken – so hatte das neue Gesetz und die Stellung des Kantons als Flugplatzhalter auch hinsichtlich der finanziellen Beanspruchung wesentliche Konsequenzen.

Ausbauprojekt für den Zivilflugplatz und Ablehnung durch das Volk

Ungesäumt wurden nun die Vorarbeiten für den neuen Zivilflugplatz in Dübendorf-Wangen und die Trennung vom Militärflugplatz an Hand genommen.

Bereits am 1. Juli 1929 hatte der Kantonsrat einen Kredit von 500 000 Franken für die Entwässerung, Ausebnung und Anpflanzung des in Wangen erworbenen Geländes sowie den Erwerb einiger zur Arrondierung notwendiger kleiner Landparzellen bewilligt. Am 13. Februar 1930 konnte die Regierung melden, dass die Entwässerung ganz und die Planierung soweit durchgeführt sei, dass das Feld baureif sei. Um die Frist für die rechtzeitige Aufnahme des Verkehrs auf dem neuen Flugplatz zu wahren, war bereits ein Bauprojekt ausgearbeitet und unter dem gleichen Datum dem Kantonsrat vorgelegt worden, das angemessen dimensionierte und erweiterungsfähige, den Bedürfnissen einer näheren Zukunft genügende Bauten vorsah. Es waren dies ein Stationsgebäude mit Wirtschaftsräumen, je eine Flugzeughalle für inländische und ausländische Fluggesellschaften, eine weitere Halle für Flugzeugbau und für Privatflugzeuge, ein Motorenprüfstand und ein kleines Gebäude mit Aborten neben dem Zuschauerplatz.

Der Zugang zu dem den Kern der Anlage bildenden Stationsgebäude war an der Wangenerstrasse auf der nordöstlichen Seite des Flugplatzes vorgesehen, die beiden Flugzeughallen in einiger Entfernung am nordöstlichen Rande des Platzes und die Privatflugzeughalle – wegen der Notwendigkeit der ständigen Kontrolle – unmittelbar neben dem Stationsgebäude auf dessen westlicher Seite. Der vorgesehene Zuschauerraum war vom Flugbetrieb vollständig getrennt projektiert.

Das Stationsgebäude, das die gleichen Funktionen erfüllt wie ein Bahnhof, sollte eine geräumige Halle im Mittelbau enthalten, wo der Reisende sämtliche Formalitäten (Billettkauf und -kontrolle, Zoll- und Passabfertigung) erledigen könne und zugleich den direkten Zugang zum Flugzeug und zu den Zubringerautos habe. Daneben sollten die Büros der Zivilflugplatzleitung,

Platzbestellung und die Arbeitsräume der Meteorologen, die Post- und Telegrafbüros mit Schalterraum, das Zollamt, die Frachtabfertigung, ein kleines Büro für die Spediteure und ein Aufenthaltsraum für die Piloten zu liegen kommen. Der Westflügel war, mit Ausnahme eines Warteraumes für Passagiere, für ein Restaurant mit vorgelagerter Gartenterrasse bestimmt. Während der Ostflügel Büros der Flugplatzdirektion und der Fluggesellschaften, Konferenz- und Unterrichtszimmer enthielt, sollte der Westflügel ganz Hotelzimmern für Fluggäste und Piloten und der Wohnung des Wirtes reserviert bleiben. Im Dachgeschoß war die Unterbringung des Funkdienstes und des Abwartes vorgesehen sowie eine Plattform mit Glasgehäuse für die Überwachung des Verkehrs in der Luft und eine Dachterrasse, im Kellergeschoß eine Zentralheizung, Batterieräume und eine Waschküche mit Trocken- und Lagerräumen.

Von den beiden Flugzeughallen sollte diejenige der inländischen Fluggesellschaften zwei Abteilungen für die Einstellung und eine Werftabteilung von je 28 m Tiefe mit Schiebetor von 6 m Torhöhe und 30 m lichter Torbreite, nebst technischen Büros, Magazinen, Dusch-, Wasch- und Aufenthaltsräumen für das Personal und eine ganzjährig benutzbare, beheizbare Werkstatt enthalten und eine Unterkellerung für die Lagerung von Gummireifen.

Der Bericht ließ keinen Zweifel darüber, dass zwar wohl ein Teil der Anlagen (Tankanlagen, Motorenprüfstand, vermietete Büros und Hallenanteil sowie Restauranttrakt) verzins- und amortisierbar sei, der Rest aber nicht, so dass ein Drittel der auf 3,6 Millionen Franken veranschlagten Gebäude als realisierbare Aktiven, zwei Drittel als nicht realisierbare Vermögensteile zu buchen seien.

Die Staatsrechnungsprüfungskommission stimmte am 7. April 1930 in ihrer Mehrheit der Vorlage zu, während eine sozialdemokratische Minderheit sie ablehnte.

Die Zeitlage war dem Projekt nicht günstig. Von den Agrarländern herkommend, hatte sich bereits in den beiden Vorjahren auf den Rohstoffmärkten ein eigentlicher Preiszerfall entwickelt, der die Schweiz als rohstoffarmes, finanziell ungeschwächtes und damit zunächst kaufkräftiges Land verhältnismäßig spät traf. Eine Depression in der angestammten zürcherischen Baumwollindustrie zwang bereits zu Betriebseinschränkungen, ja vollständiger Stilllegung einzelner Fabriken; ähnlich, womöglich noch kritischer, war die Situation in der noch stärker auf den Export eingestellten, zum weitaus größten Teil im Kanton Zürich ansässigen Seidenindustrie. Eine schwere Krise schien im Anzug, die nun in ihrem Anfangsstadium bereits die beiden wichtigsten zürcherischen Industrien traf.

Erhob der Kantonsrat zwar den Kreditantrag der Regierung und der Staatsrechnungsprüfungskommission am 20. Mai 1930 zum Beschluss, so zeigten sich angesichts der Situation schon gefährliche gegnerische Stimmen, die im Vorfeld der Volksabstimmung in eine scharfe Opposition der Linkskreise ausmündeten. «Was ist zweckmäßiger, notwendiger und dringlicher, Geld auszugeben für billige Wohnungen, eine kantonale Alters- und Invalidenversicherung und für Maßnahmen gegen die Wirtschaftskrise oder 3,6 Millionen Franken auszuwerfen für die Fliegerei», an der ja nur die Herrschaften mit dem großen Portemonnaie Interesse hätten.

Demgegenüber wiesen die Befürworter der Vorlage auf die Gefahren und den nicht wieder gutzumachenden Schaden einer Verzögerung des sofortigen Baus des neuen Zivilflugplatzes für Zürich, Winterthur und den ganzen Kanton hin, wo doch die provisorischen Anlagen auf dem Militärflugplatz unwiderruflich auf Jahresende zu räumen seien. Ein Gebiet hochentwickelter Außenhandelsbeziehungen, das insbesondere auch eines der wichtigsten Industriegebiete der Schweiz sei und Tausenden durch diese Stellung Verdienst und Existenz gewähre, sei, gerade in einer Zeit des schweren Kampfes gegen eine erdrückende Konkurrenz auf dem Weltmarkt, auf gute Verkehrswege dringend angewiesen. In Krisenzeiten seien die Anstrengungen zur Selbstbehauptung und für eine weitere wirtschaftliche Entwicklung doppelt notwendig. Der Luftverkehr überbrücke die aus der räumlichen Entfernung entstehenden Zeitverluste durch rasche Verbindung und behebe die aus dem Fehlen direkter Kommunikationen mit dem Weltmeer bisher entstandenen Nachteile für unser Land.

Wohl wurde auch auf das Bestreben anderer Industrieländer und -Städte hingewiesen, durch den Ausbau großer Zivilflughäfen die internationalen Luftlinien an sich zu reißen und auf die Folgen einer Umfahrung unseres Gebietes, die, einmal eingetreten, nicht wieder wettgemacht werden könnten, wenn Zürich, das dank seiner bisherigen Bemühungen einen der wichtigsten Flugplätze Europas besitze, nun einfach beiseite stehe.

Diese Überlegungen fruchteten nichts. Mit 75 165 gegen 43 019 Stimmen lehnte das Volk am 14. September 1930 die Kreditvorlage ab, nachdem es sich zwei Jahre früher durch Annahme des Gesetzes über die Förderung des Zivilluftverkehrs bei allerdings bedeutend größerer Stimmbeteiligung, mit so großer Mehrheit dem Luftverkehr gewogen gezeigt hatte.

* * * * *