

# 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 «B. Die Flugplatzgenossenschaft Zürich» ist die Geschichte des Zivilflugplatzes Dübendorf von 1930 bis 1949 eingehend beschrieben. Ich habe den Text und die zugehörigen Bilder gescannt, bearbeitet und formatiert. Im vorliegenden Dokument sind nur Textauszüge wiedergegeben, die zum Verständnis der Vorgänge auf dem Flugplatz Dübendorf relevant sind. Angaben über interne Belange der Flugplatzgenossenschaft wurden weggelassen.

Walter Dürig

Gockhausen, 21. Oktober 2015

### Inhalt

|   |    |
|---|----|
| Die Flugplatzgenossenschaft Zürich .....  | 2  |
| Baubeginn und Gründung .....  | 2  |
| Die allgemeine Lage .....   | 2  |
| Die private Initiative .....  | 3  |
| Bereitschaft zu einer gemischtwirtschaftlichen Lösung .....   | 7  |
| Die Gründung der Flugplatzgenossenschaft .....  | 9  |
| Der Baurechtsvertrag .....  | 10 |
| Vertrag mit der Stadt Zürich; Ablehnung durch Winterthur .....                                      | 12 |
| Bauliches und Mietverträge .....  | 12 |
| Einweihung und Organisation der FG .....  | 14 |
| Die Wirtschaftskrise .....  | 15 |
| Allgemeines .....   | 15 |
| Beitrag von Bund, Kanton und Stadt Zürich .....   | 15 |
| Die technische Entwicklung .....  | 16 |
| Die FG in der Wirtschaftskrise und Erweiterungspläne .....  | 17 |
| Die Idee eines Großflughafens; Ablehnung des Projektes der FG; Provisorien .....                    | 19 |
| Der Zweite Weltkrieg .....  | 21 |
| Allgemeines .....   | 21 |
| Entscheid des Bundesrates; Ausbaufragen; künftige Gestaltung des schweizerischen Luftverkehrs ..... | 22 |
| Auswirkungen auf die Flugplatzgenossenschaft; Betriebsfragen .....                                  | 24 |
| Parlamente und Luftverkehrspolitik .....  | 26 |
| Die Lösung von Kloten taucht auf .....  | 27 |
| Die Situation der Flugplatzgenossenschaft .....   | 28 |
| Das Ausbauprojekt 1944 und die Schwierigkeiten .....  | 29 |
| Zürich wird Interkontinentaler Flughafen .....  | 29 |
| Auswirkungen und Anpassungen .....  | 29 |
| Bestätigung der Bereitschaft zur Mitarbeit durch die Flugplatzgenossenschaft .....                  | 30 |
| Die Flugplatzgenossenschaft in Dübendorf .....  | 30 |
| Die Liquidation der Flugplatzgenossenschaft .....   | 32 |
| Statistik des zivilen Luftverkehrs in Dübendorf .....   | 33 |

## Die Flugplatzgenossenschaft Zürich

### Baubeginn und Gründung

#### Die allgemeine Lage

Der Kanton Zürich und alle am Verkehrsflugwesen interessierten Kreise standen nun nach dem ablehnenden Volksentscheid zur Kreditvorlage vom 14. September 1930 an einem Scheideweg. Wollte und konnte man nach dem Spruch des Souveräns die Flugplatzfrage auf sich beruhen lassen oder waren, um den internationalen Flugverkehr Dübendorf und damit Zürich zu erhalten und um der Gefahr der Wegverlegung internationaler Fluglinien zu entgehen, neue, andere Schritte zu tun, damit so das einmal gesteckte Ziel erreicht werde.

Die Behörden zögerten unter dem Eindruck des empfindlichen Schlages, ihrerseits Weiteres zu unternehmen. Einzelne Mitglieder der städtischen Exekutive in Zürich wollten angesichts der politischen Lage im Moment auf die Weiterverfolgung der Flugplatzfrage überhaupt ganz verzichten.

Bereits am 15. September 1930, also am Tage nach dem negativen Volksentscheid, wurde aber im Kantonsrat eine Motion eingereicht, die den Regierungsrat einlud, Mittel und Wege zur Aufrechterhaltung des Zivilluftverkehrs zu finden. In der Begründung führte der Motionär, der frühere Zürcher Stadtrat Hans Kern, Thalwil, aus, der Regierungsrat sollte die verschiedenen in Betracht fallenden Kreise zu Rate ziehen und mit ihnen den einzuschlagenden Weg suchen. Zu prüfen sei, wer als Träger der Unternehmung in Frage komme, der Staat allein oder in Verbindung mit den Städten Zürich und Winterthur, vielleicht auch mit den Gemeinden Dübendorf und Wangen. Zunächst sei an ein privates Unternehmen, eventuell auch an ein gemischtwirtschaftliches, zu denken, wobei es der Staat als Eigentümer des Flugplatzes in der Hand habe, vertraglich die Interessen der Allgemeinheit zu wahren. Es sei eine Kommission einzusetzen, in der alle interessierten Direktionen der Regierung, die Städte und Gemeinden und die private Kreise repräsentierenden Institutionen, die Finanzinstitute, usw. vertreten seien. Der Regierungspräsident nahm diese Motion entgegen, und sie wurde vom Rate mit 88 gegen 59 Stimmen als erheblich erklärt.

Vier Tage nach der Einreichung dieser Motion im Kantonsrat hatte sich am 19. September 1930 bereits das eidgenössische Luftamt bei der zürcherischen Regierung erkundigt, wie der Kanton Zürich seine Verpflichtungen als Flugplatzunternehmer künftig konzessionsgemäß zu erfüllen gedenke. Da für die englischen Linienflugzeuge keine Unterkunftsmöglichkeiten geschaffen und das Stationsgebäude durchaus ungenügend sei, könnten die Konzessionsbedingungen nicht als erfüllt betrachtet werden. Das Luftamt müsse aber die Einhaltung dieser Bedingungen unbedingt verlangen. In einer Besprechung vom 29. Mai präzisierte das Luftamt seine Bedingungen wie folgt: Es verlangte 1. die Erstellung eines Aufnahmegebäudes für die näher umschriebenen Dienste und Bedürfnisse. Bei Schaffung guter Verbindungen zum Beispiel durch Rohrpost zwischen Funker- und Aufnahmegebäude könne der Funkdienst am bisherigen Ort verbleiben. 2. einen Hangar für zwei Großflugzeuge mit 40 m Torbreite. 3. einen Hangar für gewerbsmäßigen Luftverkehr mit Werkstätten. Bis am 1. Mai 1931 müssten diese Bedingungen erfüllt sein.

Die Vertretung der zürcherischen Regierung erklärte es als unmöglich, schon jetzt wieder mit einem Kreditgesuch im nötigen Ausmaß von 850 000 Franken an das Volk zu gelangen, und ebenso unmöglich sei die Einhaltung der gesetzten Frist.

Schließlich einigte man sich dahin, dass das Eidgenössische Militärdepartement den Vertrag über die Benützung des Militärflugplatzes bis 31. Dezember 1931 verlängerte, wobei Zürich

versprach, bis zu diesem Zeitpunkt den gesamten Zivilflugbetrieb nach Wangen zu verlegen. Das Eidgenössische Eisenbahndepartement stellte unter diesen Umständen in Aussicht, dass eine Beschränkung der Zahl der Luftverkehrslinien für 1931 wahrscheinlich umgangen werden könne.

Am 25. Oktober 1930 hatte der Regierungsrat, gedrängt durch die Schritte von Bern und in teilweiser Befolgung der Motion Kern, dem Kantonsrat «zur Sicherstellung des Flugverkehrs im Jahre 1931» die Erteilung eines innerhalb der endgültigen kantonsrätlichen Kompetenz liegenden Kredits von 500 000 Franken beantragt. Dieser soll für die rasche Erstellung der dringlichsten Baute, einer Doppelhalle für ausländische Flugzeuge und für die wichtigsten Platzinstallationen und Umgebungsarbeiten auf dem Zivilflugplatz Wangen verwendet werden. Schon einen Monat später, am 24. November, bewilligte der Kantonsrat diesen Kredit, nachdem die Staatsrechnungsprüfungskommission am 13. November mehrheitlich dem regierungsrätlichen Vorschlag zugestimmt, während eine sozialdemokratische Minderheit Ablehnung empfohlen hatte. Die Opposition gebärdete sich im Plenum heftig. Von sozialdemokratischer Seite wurde die Einhaltung der endgültigen Kreditkompetenz des Kantonsrates und damit der Verzicht auf eine Volksbefragung durch den Regierungsvorschlag als «krumme Wege, auf denen die bürgerlichen Regierungsräte wandelten» bezeichnet. Es sei ein Verbrechen am Volke, in der Zeit der Not wieder 500 000 Franken für den Flugplatz zu verlangen. Aber in der namentlichen Abstimmung siegte die Regierung mit 114 gegen 86 Stimmen. Mit dem Bau des Doppelhangars wurde unverzüglich begonnen.

Es war aber auch höchste Zeit, dass etwas geschah. Zwar wurde durch die Verlängerung des Benützungsvertrages mit dem Eidgenössischen Militärdepartement eine gewisse Atempause geschaffen. Auch die Erklärung des Eidgenössischen Eisenbahndepartements, dass wahrscheinlich im Jahr 1931 keine Beschränkung der Fluglinien für Zürich eintrete, klang beruhigend. In den Kreisen, die mit dem Flugverkehr zu tun hatten, war man sich aber ganz klar darüber, dass die Verhältnisse einem internationalen Verkehr nicht genügten und die Gefahr der Abwanderung nach wie vor bestand.

### **Die private Initiative**

Diese Situation wurde in privaten Kreisen eifrig diskutiert. Verschiedene Männer, in Voraussicht der Auswirkung der Stagnation auf den Verkehr, aber auch auf die in Gründung begriffene Swissair – sie sollte eine Fusion der Ad Astra-Aero in Zürich und der Balair in Basel bringen –, waren sich einig, dass sofort mehr geschehen müsse. Ebenso klar aber war ihnen, dass der Sitz der neuen Swissair am natürlichen wirtschaftsgeographisch und verkehrstechnisch gegebenen Knotenpunkt der Schweiz, in Zürich, sein müsse und dass nur eine aktive private Initiative die verfahrenere Situation wieder ins Geleise bringen könne.

Nach der Volksabstimmung vom 14. September 1930 waren die damals jungen Männer Heinrich Hürlimann und Ingenieur Willy Stäubli sowie der Direktor des Verkehrsvereins Zürich, Dr. Arnold Ith, eines Abends zusammengekommen und hatten beschlossen, sich für einen neuen Weg einzusetzen. Indirekten Anlass dieser Zusammenkunft hatte der Chef des Eidgenössischen Luftamtes, der unermüdliche Oberst Isler, geboten, der anlässlich einer Besprechung mit Dr. Ith angeregt hatte, dieser möchte durch Zusammenfassung der interessierten Kreise auf privater Basis einen neuen Zivilflugplatz für Zürich schaffen lassen. Die drei Männer nahmen Kontakt mit den eidgenössischen, kantonalen und städtischen Behörden und namentlich mit den Kreisen von Handel und Industrie und des Verkehrs. Es galt, einen Träger der Idee zu finden. Balz Zimmermann, Direktor der neuen Swissair, hatte es insbesondere übernommen, zunächst mit dem Vorstand des Bauamtes 1, Stadtrat J. Baumann, Fühlung zu nehmen, damit die Stadt auch ihrerseits auf eine baldige Lösung dränge. Zimmermann wies auf die Notwendigkeit der Schaffung einer Anlage hin, die sowohl dem Prestige als namentlich auch der Bedeutung Zürichs entspreche. Städte wie Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen mit einem

Einzugsgebiet von 2,5 Millionen Menschen hätten mit einem einfachen und gediegenen kleinen Gebäude eine für längere Zeit genügende Anlage geschaffen; auch Zürich sollte etwas Ähnliches tun. Zimmermann nahm dann die Verbindung mit dem kantonalen Baudirektor, Regierungsrat R. Maurer, auf, und dieser veranlasste auf den 30. Mai 1931 eine Sitzung der Kantonalen Verkehrskommission, in der Zimmermann einen eingehenden Bericht über die Sachlage erstattete.

Im Frühjahr 1931 hatte der Verkehrsverein Zürich zu einer ersten Konferenz eingeladen, deren Erfolg die Gründung eines Initiativkomitees war. Vor allem war ein erfolgversprechendes Programm vorzubereiten, und das Triumvirat Hürlimann, Ith und Stäubli machte sich unverzüglich an die Arbeit.

Schon am 21. Mai 1931 konnte es dem gegründeten Initiativkomitee mit konkreten Programmpunkten aufwarten. In dieser Sitzung des Initiativkomitees waren vertreten außer dem Verkehrsverein Zürich, dessen Präsident Stadtrat Dr. H. Häberlin den Vorsitz führte, die Zürcher Handelskammer, die zürcherischen Versicherungs- und Bankkreise, die Hotellerie, der Aero-Club, der Automobil-Club und der Touring-Club. Ingenieur Stäubli referierte über das Hochbauprogramm, die Vorstudien und Besprechungen, die ergeben hatten, dass sich für rund eineinhalb Millionen Franken «die für etwa 20-30 Jahre einer normalen Entwicklung nötigen Hochbauten, einschließlich eines Flugsporthangars, erstellen ließen, wobei außerdem der in Bau befindliche Doppelhangar des Kantons übernommen werden könnte». Als Minimalprogramm wurde vorgesehen: Ein Hauptgebäude für Startdienst, Luftpolizei, Zoll, Post, Telegraf, Restaurant, Flugplatzverwaltung, Swissair und fremde Fluggesellschaften. Der erwähnte Doppelhangar. Eine heizbare Werft mit guter Beleuchtung zur Vornahme von Reparaturen. Ein Einstellhangar für die Swissair, angebaut an die Werft. Eine Werkstätte auf der ganzen Länge der Werft und des Einstellhangars. Ein Hangar für Sportflugzeuge, damit der ganze Flugverkehr von einer Stelle aus dirigiert werden könne. Ein Wohnhaus für Wirt, Platzwart, Bedienung, Piloten und Angestellte. Alles sei so vorzusehen, dass jederzeit an- und aufgebaut werden könne. Die vom Architekturbüro Kündig und Oetiker ausgearbeiteten Planskizzen waren, wie Walter Mittelholzer mitteilen konnte, dem Chef des Eidgenössischen Luftamtes, dem Direktor des Flugplatzes Dübendorf und Architekt Huber vom kantonalen Hochbauamt unterbreitet worden, die sich damit einverstanden erklärt hatten. Der hölzerne Hangar in Dübendorf, so gab Walter Mittelholzer weiter bekannt, könne nicht übernommen werden und werde vermutlich vom Kanton an die Militärverwaltung abgetreten. Über die Finanzierung konnte nicht abschließend Bericht erstattet werden, ebenso wenig darüber, welche Form – Genossenschaft oder Aktiengesellschaft – die neue Gesellschaft annehmen sollte. Immerhin wurde ein Statutenentwurf der «Genossenschaft für den Ausbau des Zivilflugplatzes Dübendorf» vorläufig gutgeheißen.

Aus dem vorgelegten provisorischen Betriebsvoranschlag ergaben sich ein jährlicher Zinsbedarf zu 4 ½ % von Fr. 54 000, Gebäudeunterhaltskosten von Fr. 10 000 und Gründungskosten von ebenfalls Fr. 10 000.-, also Gesamtkosten von Fr. 74 000. Diesen standen mutmaßliche Einnahmen von Fr. 51 500 gegenüber, nämlich aus Mietzinsen Fr. 29 500, aus Start- und Landegebühren Fr. 12 000, aus Umsatzprovisionen für den Verkauf von Benzin und Öl Fr. 10 000. Erwartet wurde, dass Kanton und Stadt durch jährliche Beiträge die Deckung des Defizits und die Kosten der notwendigen Abschreibungen übernehmen würden. Eine 1. Hypothek von 70 Prozent der Bauerstellungskosten war seitens der Banken zu einem günstigen Zinsfuß in Aussicht gestellt, und eine 2. Hypothek schien durch Kanton und Stadt aufgebracht werden zu können. Damit und mit einem Gesellschaftskapital von Fr. 120 000, die nach den vorliegenden Erklärungen gesichert waren, war die Finanzierung provisorisch umschrieben.

So war man in relativ sehr kurzer Zeit schon recht gut vorwärts gekommen, obschon noch viele Fragezeichen bestanden und manches unsicher blieb. Es war ein Novum, dass ein bisher als öffentliche Aufgabe anerkanntes Werk nun durch das Zusammenwirken privater Kreise

und der öffentlichen Hand geschaffen werden sollte. Eine gewisse zögernde Unsicherheit bei einzelnen Behörden war darum nicht verwunderlich.

Aber konkrete Vorschläge waren äußerst dringlich, weil nicht nur die Festlegung des Sitzes der Swissair für Zürich, sondern auch die weitere Frage zur Entscheidung stand, ob das eidgenössische Luftamt an der auf 8. Juni 1931 angesetzten Internationalen Luftfahrtkonferenz in Prag Zürich oder Basel als schweizerischen Luftverkehrsknotenpunkt bezeichnen könne und werde.

Das Initiativkomitee genehmigte die getanen Vorarbeiten und setzte nun offiziell einen Arbeitsausschuss ein, mit der Aufgabe, ein definitives Bauprogramm und Betriebsbudget aufzustellen und mit Kanton und Stadt und den in Frage kommenden Kreditinstituten über die Gewährung der Hypotheken zu verhandeln. Diese Arbeiten sollten bis am für die Gründung der Gesellschaft in Aussicht genommenen 15. Juli 1931 beendet sein. Der Ausschuss wurde zusammengesetzt aus Heinrich Hürlimann als Vorsitzendem, Dr. P. Pessina, Sekretär der Zürcher Handelskammer, W. Mittelholzer und bei dessen Verhinderung B. Zimmermann, beide Direktoren der in Gründung begriffenen Swissair, Ingenieur W. Stäubli, Dr. H. Müller, Rechtskonsulent der Schweizerischen Rückversicherungsgesellschaft, und bei dessen Verhinderung Rechtsanwalt Dr. A. Hoerni, Flugplatzdirektor Bethge, E. Huber, Architekt des Kantonalen Hochbauamtes, und Verkehrsdirektor Dr. A. Ith. Vier Unterausschüsse für die Verhandlungen mit den Behörden, für Rechtsfragen (Baurechte, Statuten usw.), für die Finanzierung und für den Bau hatten den Auftrag, die einzelnen Vorschläge auszuarbeiten.

Am 4. Juni 1931 konnte der Bauausschuss einen auf Grund des festgelegten Minimalprogramms durch die Architekten Kündig und Oetiker ausgearbeiteten ersten Vorschlag über die Gestaltung des Empfangsgebäudes diskutieren und mit wenigen Abänderungen als zweckmäßig und als Grundlage zur Weiterarbeit empfehlen. Am 23. Juni 1931 lag der Plan der Werfthalle vor, die in Verbindung mit dem im Bau begriffenen und vorläufig im Eigentum des Kantons befindlichen Doppelhangar erstellt werden sollte. Über die Planung der Sportfliegerhalle sollte erst entschieden werden, wenn das Ergebnis der Verhandlungen mit den Sportfliegern vorliege. Das schon vorhandene, weiterbearbeitete Projekt des Empfangsgebäudes mit Oberlicht und einer Galerie in der Halle sollte als Grundlage des definitiven Projekts dienen. Wie mit den Sportfliegern trat man auch schon frühzeitig während der Vorbereitung der Pläne mit allen andern künftigen Mietern und Benützern der einzelnen Bauten in engen Kontakt, um so von allem Anfang an gerechtfertigte Wünsche hinsichtlich der Gestaltung der Bauten berücksichtigen zu können.

Die Ausgestaltung der künftigen Gesellschaft wurde mit der kantonalen Baudirektion besprochen, und es wurde festgestellt, dass nicht der Regierungsrat, sondern der Kantonsrat über die Beteiligung des Kantons zu entscheiden habe.

Diese Auffassung machte sich auch der Gesamtregierungsrat zu eigen; nach Kenntnisnahme eines Statutenentwurfs der Flugplatzgenossenschaft und einer allgemeinen Aussprache über die Sicherstellung und die künftige Ausgestaltung des Flugverkehrs vertrat er in seiner Sitzung vom 23. Juli 1931 einmütig die Auffassung, der Flugverkehr sei aufrechtzuerhalten und nach Kräften zu fördern, mit welchen Mitteln, habe der Kantonsrat zu entscheiden. Die Beantwortung der Frage, ob der Kanton selbst oder eine private oder gemischtwirtschaftliche Organisation dies zu tun habe, sei dem Kantonsrat vorbehalten. Die Baudirektion erhielt, in weiterer Befolgung der Motion Kern, den Auftrag, einen Bericht an den Kantonsrat vorzubereiten.

Gleichzeitig wandte sich der Regierungsrat am 13. August 1931 an die Stadträte von Zürich und Winterthur mit der Frage, ob es nach ihrer Auffassung im erheblichen Interesse der Volkswirtschaft liege, den Flugplatz Wangen-Dübendorf auszubauen und damit dem Kanton Zürich den bisherigen internationalen Flugverkehr zu sichern. Die beiden Städte könnten doch wohl

am ehesten vom Standpunkt von Handel und Industrie und der gesamten Volkswirtschaft aus die Wichtigkeit dieses Schnell- und Fernverkehrs beurteilen. Die Alternativen bei Bejahung dieser Frage seien die nochmalige Befragung der Stimmberechtigten, vielleicht mit einem reduzierten Programm, oder eine Lösung auf privat- oder gemischtwirtschaftlicher Grundlage. In diesen beiden Fällen sei eine erhebliche finanzielle Beteiligung der beiden großen zürcherischen Industrie-, Verkehrs- und Handelszentren wohl sehr förderlich. Die zweite Frage lautete dahin, ob Zürich und Winterthur zu einer finanziellen Mitwirkung bereit seien.

Vom Grundsatz ausgehend, die Herrichtung der Zivillflugplätze und der Betrieb der Fluglinien sei zwar eigentlich die Aufgabe des Bundes, was sich aber noch nicht verwirklichen lasse, hielt der Stadtrat von Zürich, angesichts der bisherigen Einstellung von Volk und Behörden der Stadt und ohne dass gründliche Untersuchungen dieser Frage nötig seien, den weiteren Ausbau für gegeben. Er sei bereit, mitzuwirken und den zuständigen Instanzen die Bereitstellung der erforderlichen Mittel zu beantragen. Da bei Durchführung der Aufgabe durch den Staat, selbst bei wesentlicher Reduktion des vom Volke abgelehnten «sehr aufwendigen Projektes vom 14. September 1930» keinerlei sichere Anhaltspunkte für ein positives Ergebnis einer Volksabstimmung vorlägen, sei es zweckmäßiger, die Bauten durch eine privatwirtschaftliche Körperschaft zu erstellen. Der Staat und nötigenfalls die Gemeinden könnten durch Gewährung von Darlehen und eventuell durch Zeichnung von Genossenschaftsanteilen unterstützend eingreifen. Wenn so vorgegangen werde, dass niemand Grund zum Vorwurf der Umgehung des Volksentscheides vom 14. September 1930 habe, könne der Stadtrat das Unternehmen unterstützen. Immerhin sei Staat und Stadt derjenige Einfluss auf die Gesellschaft einzuräumen, der der finanziellen Beteiligung und dem Risiko des eingeworfenen Kapitals entspreche. Winterthur erklärte ebenfalls sein Interesse an der Sache.

Am 26. Mai 1931 hatte die Direktion der öffentlichen Bauten bereits auch durch Zirkular die Mitglieder der kantonalen Verkehrskommission auf die Dringlichkeit der Ausführung der nötigen Bauten hingewiesen. Auf den 30. Mai wurde zu einer Aussprache über den einzuschlagenden Weg, Bau durch den Staat oder durch eine privat- oder gemischtwirtschaftliche Gesellschaft, eingeladen. Außer den Kommissionsmitgliedern wurden die Stadträte von Zürich und Winterthur, die Gemeinderäte von Dübendorf und Wangen, der Verkehrsverein Zürich und die Sektionen Zürich des Automobil- und des Touring-Clubs, also einige wichtige am Verkehr interessierte Instanzen, zur Teilnahme an der Aussprache ersucht. Referent war Balz Zimmermann.

Alle diese Schritte der öffentlichen Hand zeigen, wie behutsam man vorging, vielleicht Vorgehen musste, um nicht den Zorn des Souveräns zu erwecken und damit einen zweiten, dann aber wohl vernichtenden negativen Volksentscheid zu provozieren.

Der durch die Baudirektion ausgearbeitete, vom Regierungsrat genehmigte «Bericht über Bauten und Einrichtungen auf dem Zivillflugplatz Wangen» ging am 21. August 1931 an den Kantonsrat. Der Regierungsrat stellte darin zunächst die Frage, ob, bei richtiger Interpretation des Entscheides vom 14. September 1930, das Volk überhaupt keine Mittel mehr für das Flugwesen bewilligen wolle. Dies verneint der Bericht; denn eine solche Einstellung stünde in direktem Gegensatz zur seinerzeitigen Annahme des Gesetzes über die Förderung des Zivilluftverkehrs, das ja namentlich und ausdrücklich die Anlage und den Betrieb eines Zivillflugplatzes nebst den dazugehörigen Einrichtungen und die Schaffung und Erhaltung von Luftverkehrslinien mit den Hauptplätzen des In- und Auslandes zum Ziele gehabt hatte. Beides war damals als Staatsaufgabe erklärt worden. Richtig sei es, die in der Abstimmungsvorlage vom 14. September 1930 vorgesehenen hohen Ausgaben als Ursache des negativen Volksentscheides zu betrachten. Die Spitalvorlage sei am gleichen 14. September vom Volke angenommen worden, das Gesetz über den Wohnungsbau liege vor dem Kantonsrat, und die Alters- und Hinterbliebenenversicherung sei von den Eidgenössischen Räten beschlossen; ein kantonales Gesetz über die gleiche Materie sei in Arbeit. Mit andern Worten, den Postulaten, von denen

die Opposition seinerzeit erklärt hatte, sie seien vor der Annahme eines Flugplatzkredites zu erfüllen, sei nun nachgelebt oder sie seien in Bearbeitung, so dass auch diese Einwände dahinfielen.

Die Internationale Flugverkehrskonferenz in Prag hatte inzwischen stattgefunden, und die Grundzüge der künftigen auf lange Sicht berechneten Gestaltung des internationalen Luftverkehrsnetzes und der Luftpostlinien waren beraten worden. Die dort inaugurierten Linien Moskau- Warschau-Prag-Zürich-Marseille, Lissabon-London-Paris-Zürich-Wien-Balkan und endlich Nordwesteuropa-Zürich-Mailand-Rom, so sagte der regierungsrätliche Bericht weiter, würden aus Zürich einen der wichtigsten Knotenpunkte des künftigen Postschnellverkehrs machen. Vom Passagierverkehr wurde bezeichnenderweise in diesem Zusammenhang nicht gesprochen! Dagegen wurde auf die Sitzwahl der Swissair (Zürich oder Basel?) und auf die «verdankenswerten» Bestrebungen des Initiativkomitees zur Schaffung des Zivilflugplatzes hingewiesen.

### **Bereitschaft zu einer gemischtwirtschaftlichen Lösung**

Die Regierung erklärte, es sei zwar nach wie vor Aufgabe des Staates, die Bauten und Einrichtungen des Flughafens selbst auszuführen, um aber der Sache zu dienen, sei sie bereit, auch jenen andern gangbaren Weg zu beschreiten, was indessen ohne Zustimmung des Kantonsrates nicht möglich sei; denn in sehr erheblichem Maße und außerhalb aller Regeln würden auch dann staatliche Gelder beansprucht. Der vorliegende Vorschlag sei als Mittel zur Erreichung des jetzigen Ausbaus und des störungsfreien Weiterbetriebes des Flugverkehrs gedacht und komme daher als dauernde Lösung nicht in Betracht.

Und wie sah nun dieser Vorschlag aus? Vorgesehen war die Gründung einer Genossenschaft, deren Kapital von voraussichtlich 200 000 Franken hauptsächlich durch Private zu zeichnen sei; dabei würden der Kanton, die Städte und vielleicht auch andere Gemeinden sich an der Finanzierung beteiligen. Außerdem rechne man mit einer 1. Hypothek, die durch die Kreditinstitute, und einer 2. Hypothek, die durch Kanton und Stadt Zürich zu gewähren wäre und für die als Grundpfand nur die Hochbauten haften würden, da diese ja auf Grund und Boden des Kantons im Baurecht zu erstellen seien. Vorzusehen sei die Abtretung der im Bau befindlichen Doppelflugzeughalle des Kantons für ausländische Großflugzeuge an die Genossenschaft, damit auch sie belehnt werden könne.

Interessant war die Reaktion der Staatsrechnungsprüfungskommission, die das Geschäft – wie die früheren Flugplatzfragen – als vorbereitende Kommission zu behandeln hatte und die nach wie vor unter dem Präsidium des energischen und ausgezeichnet versierten Architekten O. Pflughart stand. Sie schlug am 3. September 1931 vor, der in Gründung befindlichen Flugplatzgenossenschaft ein Baurecht im Sinne von Art. 675 ZGB an der im Bau befindlichen Doppelflugzeughalle sowie weitere Baurechte für die Errichtung eines Stationsgebäudes, einer Werft mit dahinterliegender Werkstatt sowie einer Privat- und Sportflugzeughalle einzuräumen. Sie stimmte auch der Erteilung eines Kredites von 500 000 Franken zu, der in vollem Umfang für die Errichtung einer Piste und für sonstige Boden- und Umgebungsarbeiten auf dem Flugfeld zu verwenden sei. Die Kommissionsmehrheit beantragte außerdem die Gewährung einer 2. Hypothek zu einem mäßigen Zinsfuß und die Zustimmung zur Übernahme von Genossenschaftsanteilen im Betrag von zusammen höchstens 200 000 Franken, wogegen die Kommissionsminderheit verlangte, dass zusammen mit der Stadt Zürich die Hälfte der Genossenschaftsanteile durch den Kanton übernommen werde; die Höhe der zu niedrigem Zinsfuß zu verzinsenden Hypothek blieb offen. Im Weiteren sah die Minderheit vor, dass der Kanton auf Ende 1934 das Genossenschaftskapital zurückkaufen und die 1. Hypothek zurücknehmen könne. Der Rat stimmte bereits in seiner Sitzung vom 7. September 1931 den Anträgen der Staatsrechnungsprüfungskommission zu, wobei er auch die Minderheitsanträge über Beteiligung, Rückkauf des Genossenschaftskapitals und Rückzahlung der 1. Hypothek gutheiß.

Schon am 9. September 1931 wurde das Initiativkomitee über die gesamten vom Arbeitsausschuss geleisteten Vorarbeiten und die durch die Kantonsratsbeschlüsse geschaffene Situation orientiert. Für die Finanzierung war es von besonderer Bedeutung, dass durch private Zeichnungen schon ein Betrag von 200 000 Franken zugesichert war. Da die öffentliche Hand laut Kantonsratsbeschluss die Hälfte des Genossenschaftskapitals übernehmen wollte und mit einer Erhöhung des privaten Anteils von Fr. 200 000 gerechnet werden durfte, konnte mit einem gesamten Genossenschaftskapital von Fr. 440 000.- manipuliert werden, wodurch sich die hypothekarische Belastung reduzieren ließ.

Die Erstellungskosten wurden auf 1,5 Millionen Franken berechnet.

...

Damit war aber die Gesellschaft, die programmgemäß am 15. Juli 1931 hätte gegründet werden sollen, noch nicht kreiert. Es war noch eine Reihe wichtiger Voraussetzungen zu erfüllen. Zunächst galt es, die Beteiligung der öffentlichen Hand am Gesellschaftskapital und an der 2. Hypothek zu sichern. Am 24. September 1931 stellte der Arbeitsausschuss ein formelles Gesuch an die Stadträte von Zürich und Winterthur. Der Stadtrat von Zürich beantragte am 9. Oktober dem Großen Stadtrat, diesem Gesuche zu entsprechen. Mit der vorgeschlagenen Beteiligung könne sich Stadt und Kanton den nötigen Einfluss verschaffen, um eine ständige Verwendung der zu erstellenden Bauten für Zwecke des Zivilluftverkehrs zu gewährleisten. Die Frage der Übernahme der ganzen Anlage durch den Staat werde sich im Übrigen früher oder später stellen, da der Staat offenbar ein Interesse habe, die volle Verfügung über das Flugplatzareal in seine Hand zurückzubringen. Mache der Kanton von seinem Rückkaufsrecht auf Ende 1934 Gebrauch, so bedürfe er der Zustimmung des Volkes; es sei anzunehmen, dass in jenem Zeitpunkt die seinerzeit geltend gemachten Gründe des ablehnenden Volksscheidens dahingefallen seien. Für die Beteiligung der öffentlichen Hand am Genossenschaftskapital war vorgesehen, dass davon auf den Kanton die Hälfte, also Fr. 110 000 und auf die Stadt Zürich etwa Fr. 75 000 entfielen, sofern neben ihr, wie vorgesehen, auch Winterthur, Dübendorf und allenfalls Wangen den Rest von etwa Fr. 35 000 übernehmen würden. Vom Hypothekendarlehen sollten Stadt und Kanton je die Hälfte, das heißt Fr. 110 000, übernehmen. Dem Großen Stadtrat wurde vorgeschlagen, die Hypothek zum Zinsfuß von 4 % zu übernehmen und sich mit einem Betrag von höchstens Fr. 80 000 am Gesellschaftskapital zu beteiligen. Ein Vertrag zwischen der in Gründung begriffenen Gesellschaft und der Stadt sollte die näheren Bedingungen dieser Beteiligung festlegen, der sich weitgehend an den ebenfalls noch abzuschließenden Vertrag zwischen Kanton und Gesellschaft anpassen werde.

Gleichzeitig entwarf der Arbeitsausschuss aber auch die Statuten und erwog mit den Organen des Kantons die Frage der Steuerbefreiung der Gesellschaft und die Gestaltung des als Grundlage der Tätigkeit der Gesellschaft dienenden Baurechts und den Gründungsprospekt.

Vom Chef des eidgenössischen Luftamtes, Oberst Isler, ging dem Präsidenten des Arbeitsausschusses, Heinrich Hürlimann, ein Schreiben zu, in dem namens der am Flugwesen interessierten Behörden den Initianten für die tatkräftige Anhandnahme und die Durchführung der Arbeiten der wärmste Dank ausgesprochen wurde.

Am 27. Oktober 1931 genehmigte der Arbeitsausschuss die Entwürfe zu den Verträgen mit dem Kanton und der Stadt Zürich und den Gründungsprospekt. Er nahm auch davon Kenntnis, dass der Regierungsrat mit dem Statutenentwurf einverstanden sei, dass der Stadtrat von Winterthur am 26. Oktober einem Kreditgesuch von Fr. 25 000 zum Ankauf von Genossenschaftsanteilen zugestimmt habe und dem Gemeinderat in diesem Sinne zuhanden der Volksabstimmung Antrag stelle. Am 12. November diskutierte eine Spezialkommission die Frage der Ausgestaltung des vom Kanton zu gewährenden Baurechts.

Es wurde ferner beschlossen, bei Flugmeetings und ähnlichen Veranstaltungen auch von den Benützern des Restaurants ein Eintrittsgeld zu verlangen. Die Vorarbeiten für den Sportfliegerhangar waren auch so weit gediehen, dass man sich entschlossen hatte, einen definitiven Bau und kein Provisorium zu errichten.

...

### **Die Gründung der Flugplatzgenossenschaft**

So schritt nun alles programmgemäß rasch vorwärts, so dass die Gründungsversammlung auf den 4. Dezember 1931 im Hotel Baur au Lac angesetzt werden konnte. Sie wurde dahin orientiert, dass die durch die zu gründende Gesellschaft zu errichtenden Bauten angesichts ihrer Dringlichkeit bereits in Angriff genommen seien, dass die gesamten Baukosten auf 1 495 000 Franken veranschlagt, das Genossenschaftskapital gezeichnet und bereits zum größten Teil einbezahlt sei. Die Statuten wurden genehmigt und ebenso die Verträge mit Stadt und Kanton Zürich. Damit war die Gesellschaft gegründet, und sie bestellte nun ihren Vorstand. Einstimmig wählte sie Heinrich Hürlimann zum Präsidenten.

...

Stadtrat Dr. H. Häberlin dankte als Vorsitzender des Initiativkomitees und als Präsident des Verkehrs Vereins Zürich allen, die sich im Arbeitsausschuss so tatkräftig für die Sache eingesetzt hatten, und wünschte der neuen Gesellschaft alles Gute für die Zukunft.

In der der Gründungsversammlung folgenden Vorstandssitzung konstituierte sich der Vorstand wie folgt: Präsident: Hch. Hürlimann (von der Generalversammlung gewählt), Vizepräsident: Regierungspräsident R. Maurer, Quästor: Dr. P. Pessina und Protokollführer: Dr. Hablützel.

Als Geschäftsstelle wurde die Zürcher Handelskammer bezeichnet.

In den Vorstandsausschuss, der gleichzeitig die Baufragen zu behandeln hatte, wurden gewählt: Hch. Hürlimann, Präsident; Dr. P. Pessina, Quästor; Dr. H. Frey als Vertreter des Kantons; Dr. W. Lüde als Vertreter der Stadt Zürich; Ing. W. Stäubli als Bausachverständiger.

Wie sah nun die als Genossenschaft gemäß den Bestimmungen des 25. Titels des Schweizerischen Obligationenrechts konstituierte und ins Handelsregister einzutragende neue Gesellschaft aus? Ihr Zweck war die Errichtung der erforderlichen Hochbauten auf dem kantonalen Zivilflugplatz «Wangen bei Dübendorf» und deren Bereitstellung und Unterhalt für den Zivilflugdienst. Zur Erreichung dieses Zweckes räumte der Kanton Zürich der Genossenschaft auf dem Areal des Zivilflugplatzes ein unentgeltliches dauerndes und selbständiges Baurecht im Sinne der Art. 67 5 und 779 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches für die Errichtung einer Doppelflugzeughalle mit Werkstätten, eines Verwaltungsgebäudes, einer Werft mit dahinterliegenden Werkstätten sowie einer Privat- und Sportflugzeughalle ein, und zwar auf die Dauer von 80 Jahren. Als Mitglieder der Genossenschaft waren zugelassen Einzelpersonen und juristische Personen des privaten und öffentlichen Rechts, über deren Aufnahme der Vorstand endgültig entschied. Die Mitgliedschaft setzte den Erwerb mindestens eines Anteilscheines von 500 Franken voraus, wobei eine Nachschusspflicht ausgeschlossen war. Dem Kanton Zürich war das Recht eingeräumt, den vierten Teil der ausgegebenen Anteilscheine zu übernehmen, und das gleiche Recht den Städten Zürich und Winterthur und weiteren zürcherischen Gemeinden zusammen. Die Ausgabe von Genossenschaftsanteilen über den Betrag von 440 000 Franken hinaus hätte der Zustimmung des Kantons Zürich bedurft, wozu es indessen nie kam. Die auf den Namen lautenden Anteilscheine konnten außer bei Erbgang nur mit Zustimmung des Vorstandes übertragen werden, und eine Rückzahlung der Anteilscheine durfte nicht vor Ablauf von fünf Jahren nach dem Austritt und nur zu einem vom Vorstand nach

billigem Ermessen festzusetzenden Betrag, höchstens zum Nennwert, erfolgen. Für die Verbindlichkeiten der Genossenschaft haftete allein das Gesellschaftsvermögen. Die Gewinnabsicht war ausgeschlossen und die Verzinsung der Anteilscheine auf 4 Prozent begrenzt.

Organe der Genossenschaft waren die Generalversammlung, der Vorstand und die Kontrollstelle. Das Hauptgewicht der Tätigkeit lag auf dem Vorstand, der die Gesellschaft nach außen vertrat und dem die Besorgung und Überwachung der gesamten Geschäftsführung oblag. Der fünf köpfige Ausschuss des Vorstandes, in dem Kanton und Stadt Zürich, statutarisch ausdrücklich vorgesehen, je einen Vertreter hatten, wurde mit der Geschäftsleitung betraut, wobei dem Präsidenten und dem Vizepräsidenten die Kollektivunterschrift mit je einem Mitglied des Vorstandsausschusses zustand. Wie im Ausschuss, so war auch im dreizehnköpfigen Vorstand selbst der öffentlichen Hand eine Vertretung statutarisch in der Weise vorbehalten, dass drei Mitglieder Vertreter des Kantons, drei weitere Vertreter der Städte Zürich und Winterthur und allfällig weiterer beteiligter Gemeinden sein mussten. Mit Ausnahme des von der Generalversammlung gewählten Präsidenten waren die Chargierten, der Vizepräsident und der Quästor, durch den Vorstand selbst zu wählen. Die Amtsdauer betrug zwei Jahre. Eine weitere mit Rücksicht auf die erstrebte Steuerfreiheit der Genossenschaft wichtige statutarische Bestimmung schrieb vor, dass die Vorstandsmitglieder ihre Funktion ehrenamtlich auszuüben hatten. Im Hinblick darauf, dass bei der Gründung der Genossenschaft deren Tätigkeit nur als vorübergehend gedacht war – da ja der Kanton den gesamten Flugplatz unter seine Obhut zu nehmen beabsichtigte –, wurden besondere «Rückkaufbestimmungen» in die Statuten aufgenommen. Der Kanton war ausdrücklich berechtigt, das eingeräumte Baurecht nebst den erstellten Gebäuden jeweils auf Ende eines Jahres, erstmals auf Ende 1934, unter Wahrung einer einjährigen Anzeigefrist, zu übernehmen. In diesem Falle hatte er der Flugplatzgenossenschaft eine Entschädigung auszurichten, die ihr unter Berücksichtigung der übrigen Aktiven und nach Tilgung sämtlicher Passiven die Rückzahlung der Anteilscheine zum Nominalwert ermögliche. Löse sich die Genossenschaft auf oder entfremde sie ohne Einwilligung des Regierungsrates die Bauten ihrem Zweck, so könne die Regierung ohne besondere Anzeige das Baurecht mit den Gebäuden sofort gegen eine angemessene Entschädigung, höchstens in der Höhe der Gestehungskosten nach Abzug der vorgenommenen Abschreibungen, übernehmen. Die gesamte Entschädigung dürfe auf keinen Fall höher sein als der Betrag, der zusammen mit den übrigen Aktiven der Genossenschaft nötig sei, um, nach Bezahlung sämtlicher Passiven, das Genossenschaftskapital zum Nominalwert zurückzukaufen.

Man sieht, die öffentliche Hand hatte alles getan, um sich für alle Zukunft alle Rechte zu wahren. Denn die Statutenbestimmungen mussten selbstverständlich dem mit dem Kanton abgeschlossenen Vertrag über die Benützung des kantonalen Grund und Bodens entsprechen.

### **Der Baurechtsvertrag**

Die Genehmigung des sogenannten Baurechtsvertrages durch den Regierungsrat, den die Genossenschaft in der Gründungsversammlung gutgeheißen hatte und der über die Baurechtsvorschriften hinaus sämtliche Bestimmungen für den Ausbau und den Betrieb der Gebäulichkeiten enthielt, verzögerte sich bis zum 28. Januar 1932. Die Verhandlungen zwischen Swissair und Kanton über den Ausschank der Flugmotorenbetriebsstoffe hatte sich in die Länge gezogen. Man einigte sich schließlich dahin, dass dieser Ausschank Sache des Kantons sei. Der Vertrag bestimmte zunächst, dass das unentgeltlich gewährte Baurecht als Grundstück ins Grundbuch einzutragen sei und, wenn nicht nach den bereits in den Statuten vorgesehenen Bestimmungen vorzeitig, so doch nach Ablauf seiner Befristung auf 80 Jahre unentgeltlich samt den erstellten Gebäuden an den Staat falle. Für eine Veräußerung des Baurechts oder Übertragung der Ausübungsberechtigung an Dritte war vorher die Zustimmung des Regierungsrates einzuholen, wobei dem Dritten sämtliche Verpflichtungen der Flugplatz-

genossenschaft zu überbinden seien. Die Leitung und Überwachung der Fertigstellungsarbeiten der bereits im Bau befindlichen Doppelflugzeughalle (Hangar) mit Tankanlagen und der Ausbau der Werkstätten wurden beim kantonalen Hochbauamt belassen, wogegen die Flugplatzgenossenschaft die Kosten dieser Bauten von 370 000 Franken zu übernehmen hatte. Alle andern vorgesehenen Gebäude aber waren durch die Flugplatzgenossenschaft selbst zu erstellen. Dabei behielt sich der Kanton vor, jederzeit durch einen Vertreter Einsicht in den Stand der Arbeiten und der Bauabrechnung zu verlangen und allfällige Wünsche vorzubringen. Melioration und Unterhalt des Geländes, sämtliche Tiefbau- und Umgebungsarbeiten sowie die außerhalb der Gebäude geplanten Installationen (Anlegung und Unterhalt der Rollflächen, Kabel- und Funkanlagen, die Einfriedung des Flugplatzes usw.) waren Aufgabe des Kantons, wobei der Flugplatzgenossenschaft ein Mitspracherecht über die Ausführung dieser Bauten gewahrt blieb. Wie bereits erwähnt, übernahm die Flugplatzgenossenschaft von den auf 625 000 Franken geschätzten Ausgaben 125 000 Franken, da der dem Regierungsrat durch den Kantonsrat seinerzeit gewährte Kredit sich aus Kompetenzgründen nur auf 500 000 Franken belief. Die Flugplatzgenossenschaft erhielt außerdem das Recht zur unentgeltlichen Benützung einer etwa 750 m<sup>2</sup> großen, südöstlich des Verwaltungsgebäudes liegenden Fläche, um dort eine Gartenwirtschaft zu betreiben. Im weiteren war die Beteiligung des Kantons an der 2. Hypothek mit 110 000 Franken festgehalten, wobei die Amortisation des mit 4 % verzinslichen Hypothekardarlehens innert der 80jährigen Dauer des Baurechts mit jährlich mindestens 1 %, von 1943 an mit 1½ %, des ursprünglichen Betrages vorgesehen war. Kündbar war das Darlehen für beide Parteien unter Wahrung einer halbjährigen Kündigungsfrist, seitens des Staates jedoch frühestens nach Ablauf von 10 Jahren, es sei denn, die Flugplatzgenossenschaft komme ihren Verpflichtungen hinsichtlich der Aufrechterhaltung des Ziviflugplatzes nicht nach. Die Flugplatzgenossenschaft wurde ermächtigt, der Stadt Zürich ein gleiches und gleich lang dauerndes, gleichrangiges Pfandrecht mit den gleichen Amortisationsverpflichtungen zu erteilen. Bei ganzer oder teilweiser Abbezahlung des im 1. Rang stehenden grundpfandversicherten Darlehens war das im Grundbuch vorzumerkende Nachrücken der Pfandrechte von Stadt und Kanton vorgesehen. Im Weiteren enthielt der Vertrag noch die bereits in den Statuten umschriebenen Rechte hinsichtlich der Beteiligung des Staates am Genossenschaftskapital mit einem Viertel, den Zustimmungsvorbehalt der Regierung bei einer Erhöhung des Genossenschaftskapitals über 440 000 Franken hinaus und der Vertretung im Vorstand, Vorstandsausschuss und in der Kontrollstelle.

Außer den ebenfalls statutarisch festgehaltenen Bestimmungen über den vorzeitigen Verkauf behielt der Vertrag noch die Miete der für die Flugplatzdirektion benötigten Räume einem besonderen Abkommen vor und umschrieb die notwendigen betrieblichen Vorschriften. Danach lag Leitung und Polizeiaufsicht des Flugplatzes in der Hand des durch den Regierungsrat gewählten Flugplatzdirektors; die Flugplatzgenossenschaft hatte der Flugplatzdirektion den für die Ausübung ihrer amtlichen Aufgaben nötigen

Zutritt zu sämtlichen Räumen zu gewährleisten und ihre Mieter vertraglich auf die Einhaltung der öffentlich-rechtlichen Vorschriften über das Flugwesen und die Feuerpolizei festzulegen. Die Durchführung von Besichtigungen der Anlagen durch das Publikum war allein und entschädigungslos der Flugplatzdirektion vorbehalten. Bei Verkauf irgendwelcher Waren und der Anbringung von Automaten und ähnlicher Einrichtungen waren die Wünsche der Flugplatzdirektion zu berücksichtigen. Sodann verpflichtete sich die Flugplatzgenossenschaft ausdrücklich – was bereits geschehen war – statutarisch eine Maximalverzinsung der Genossenschaftsanteile mit 4 % vorzusehen und andere ausdrücklich bezeichnete Bestimmungen in die Statuten aufzunehmen. Demgegenüber sagte der Kanton der Flugplatzgenossenschaft zu, die Vermietung ihrer Räumlichkeiten nicht durch Errichtung anderer Bauten auf dem Flugplatzareal zu erschweren. Eine Schiedsgerichtsklausel, in der bei Meinungsverschiedenheiten die Wahl je eines Schiedsrichters durch jede Partei, des Obmanns durch Verständigung unter den Parteien und bei deren Nichtzustandekommen durch den Präsidenten des zürcherischen

Obergerichts vorgesehen war. Der Vorbehalt der Vorschriften des Vertrages zwischen Bund und Kanton Zürich betreffend die gemeinsame Benützung des Flugplatzes Dübendorf nebst allfälligen Abänderungen rundeten diesen für die Tätigkeit der Genossenschaft maßgebenden «Baurechtsvertrag» ab.

### **Vertrag mit der Stadt Zürich; Ablehnung durch Winterthur**

Aber auch mit der Stadt Zürich waren die gegenseitigen Beziehungen vertraglich geregelt und in der Gründungsversammlung genehmigt worden. Der Vertragsinhalt lehnte sich weitgehend an den Baurechtsvertrag mit dem Kanton an.

...

Allein Winterthur lehnte in der Volksabstimmung vom 21. Februar 1932 eine Beteiligung ab. Die Lösung wurde so gefunden, dass die Stadt Zürich durch volle Ausschöpfung des dem Stadtrat gewährten Kredites von den fehlenden 25 000 Franken 10 000 Franken übernahm. Gleichzeitig wurde der Kanton ersucht zu prüfen, ob nicht er den verbleibenden Ausfall von 15 000 Franken zeichnen könne. Dies geschah, und so war nun der Kanton mit 125 000 Franken, also mit etwas mehr als der Hälfte des der öffentlichen Hand anfallenden Anteils, beteiligt, während die Parität mit der Beteiligung der privaten Hand gewahrt blieb.

Die erste Hypothek in der Höhe von 850 000 Franken, die den beiden Hypotheken von Kanton und Stadt Zürich von je 110 000 Franken vorging, hätte ursprünglich durch ein Bankenkonsortium übernommen werden sollen. Tatsächlich geschah dies aber in verdienstvoller Weise durch die Zürcher Kantonalbank. Die Eintragung ins Grundbuch erfolgte am 18. August 1932.

### **Bauliches und Mietverträge**

Die Zwangslage, in der man sich zufolge der Kündigung des Vertrages über die Mitbenützung des Militärflugplatzes befand, hatte, wie bereits erwähnt, dazu geführt, dass schon vor der Gründung der Flugplatzgenossenschaft wichtige Beschlüsse hatten gefasst und wichtige Vorarbeiten hatten geleistet werden müssen, die normalerweise erst nach dem Gründungsakt erfolgen.



Die durch den Kanton erstellte, durch die Flugplatzgenossenschaft übernommene Doppelflugzeughalle (Mitte) mit Werft (links davon) und Flugzeughalle für schweizerische Flugzeuge (rechts). Die beiden letztgenannten Gebäude erstellte die Flugplatzgenossenschaft.

So war man hinsichtlich der Projektierung der Gebäude schon in einem weit fortgeschrittenen Stadium. Mit Ausnahme des Sportfliegerhangars waren eigentlich schon alle auf Grund des Baurechts zu errichtenden Gebäude im Bau, oder die Projektierung war so weit, dass man mit dem Bau rasch beginnen konnte. Der durch den Kanton zu errichtende Hangar (Doppelflugzeughalle) war nahezu fertig erstellt. Die Bauarbeiten an der Werft konnten begonnen werden. Diese äußerst dringliche Baute, die schon für den Winter 1931/32 hätte zur Verfügung stehen müssen, sollte es der Swissair ermöglichen, die Reparaturen der Flugzeuge für alle schweizerischen Flugplätze in Dübendorf zu konzentrieren, was dieser Baute ihre besondere Bedeutung verlieh.



1932: Stationsgebäude an der Straße Dübendorf-Wangen.

In dem an der Straße Dübendorf-Wangen vorgesehenen Stationsgebäude mit dem angebauten einstöckigen Restaurant waren die Schalerräume von Post, Telegraf und Zoll, die Räume der Flugplatzdirektion und der Fluggesellschaften sowie Konferenz- und Sanitätszimmer unterzubringen. Die Baukommission des Initiativkomitees, die unter fakultativem Beizug der ihr nicht angehörenden Mitglieder des Vorstandsausschusses weiter arbeitete, befasste sich bereits mit den Detailfragen des Innenausbaus unter Assistenz der Architekten Kündig und Oetiker, die im Auftrag des Initiativkomitees die ganze Anlage projektiert hatten. Nachdem die Vermietungsfrage mit den Sportfliegern abgeklärt war, konnte der Vorstand am 8. Januar 1932 den Baubeginn auch des letzten Gebäudes, des Sportfliegerhangars, beschließen. Hinsichtlich der Verpachtung des Restaurants bestimmte der Vorstand, dass nur ein erstklassig geführter, gut bürgerlicher Betrieb in Frage komme. Als Restaurateur wurde Karl Fürst gewählt, der sich in Zürich im Verlaufe von 33 Jahren durch die Führung des «Augustiners», namentlich aber auch verschiedener großer Festwirtschaften, einen ausgezeichneten Ruf als Wirt erworben hatte. Auf eine öffentliche Ausschreibung wurde verzichtet, da nach einstimmiger Auffassung des Vorstandes der Genossenschaft Fürst als die geeignete Persönlichkeit erschien, die Wirtschaft des Flugplatzes als populäres Restaurant im Sinne eines gut geführten Bahnhofbuffets zu leiten.

Mit der Swissair wurden zwei Mietverträge, einer über Hangar, Werft und Werkstätten und ein zweiter über die für die Gesellschaft bestimmten Räume im Empfangsgebäude, abgeschlossen.

### **Einweihung und Organisation der FG**

Nachdem die neuen Gebäude durch die Swissair am 1. März 1932 übernommen worden waren und die Vollendung der Umgebungsarbeiten außerhalb der Gebäude sich allerdings noch bis ins Frühjahr 1933 hinausgezogen hatten, konnten auf den 16. Juli 1932, den Tag der Einweihung, auch das Stationsgebäude und der Sportfliegerhangar dem Betrieb übergeben und der alte Zivilflugplatz Dübendorf verlassen werden.

Die Flugplatz-Genossenschaft lud für die Einweihung 60 bis 70 Gäste zu einem Festmahl ein. Den Ehrenwein konnte der Regierungsrat trotz Gesuch nicht offerieren, doch erschien es ihm angemessen, an die Kosten der Feierlichkeiten zu Lasten des freien Kredites des Regierungsrates 300 Franken zu bewilligen. Der Massenbesuch anlässlich des dritten Internationalen Flugmeetings vom 22. bis 31. Juli 1932 und dann ebenso anlässlich des zweiten Stratosphärenfluges von Professor Piccard vom 18. August stellten für die neue Anlage große Belastungsproben dar, die sie gut bestand.

Das erste Geschäftsjahr der Flugplatz-Genossenschaft (1932) schloss erwartungsgemäß günstig ab. Dem Luftlinienverkehr und der Sportfliegerei dienten die neuen Anlagen in erwarteter Weise. Die Doppelflugzeughalle, die für einen um 30 Prozent größeren als den bestehenden Flugpark der Swissair disponiert war, und die Werft – beide Gebäude waren an die Swissair vermietet – entsprachen den Anforderungen in technischer und räumlicher Beziehung. In der sogenannten Zivil- und Sportfliegerhalle waren von den 20 verfügbaren Boxenplätzen 18 vermietet. Das Stationsgebäude, wo sich der gesamte Personen-, Güter- und Postverkehr abwickelte, fand den Beifall der beteiligten Kreise und der Öffentlichkeit und wurde auch von Zuschauern – Abflug und Ankunft von Flugzeugen aus aller Herren Ländern bildeten schon damals eine fesselnde Attraktion – lebhaft frequentiert, was dem Restaurant mit Ausblick auf den Flugsteig sehr zugute kam.

Die Bauabrechnung über die erstellten Hochbauten blieb erfreulicherweise um 6 655 Franken hinter dem Voranschlag zurück.

Von allem Anfang an bestand bei der öffentlichen Hand die Meinung, dass die Flugplatzgenossenschaft in absehbarer Zeit, das heißt in drei bis fünf Jahren, vom Kanton gemäß den getroffenen Abmachungen und den Statuten übernommen werde und die Flugplatzgenossenschaft ihren Dienst im Interesse der Entwicklung des zürcherischen Luftverkehrs beenden könne.

Deshalb wurde auch hinsichtlich der Rechnungsgestaltung im Interesse der Schuldentilgung Gewicht darauf gelegt, die Abzahlungen auf der ersten, der Kantonalbank gehörenden Hypothek nicht auf den vertraglich vorgesehenen Satz zu beschränken, sondern wenn immer möglich mehr zu leisten.

...

Mit Rücksicht auf den besonderen Charakter der FG wurde ein Gesuch um Erlass der Eidgenössischen Stempelsteuer für die Emission des Genossenschaftskapitals eingereicht, das aber von der eidgenössischen Steuerverwaltung und im Rekursverfahren vom Bundesgericht abgelehnt wurde.

...

## **Die Wirtschaftskrise**

### **Allgemeines**

Die 16 Jahre des Bestehens der FG waren durch drei besondere Gegebenheiten wesentlich beherrscht: durch die Wirtschaftskrise, die alle Erwartung übertreffende Weiterentwicklung der Technik im weitesten Sinne und den Zweiten Weltkrieg.

Schon in der ersten Generalversammlung hatte der Vorsitzende, Heinrich Hürlimann, auf die immer weiter um sich greifende und immer schwerer lastende Entwicklung der allgemeinen Wirtschaftslage hinweisen müssen. Die Weltwirtschaftskrise, die schwerste und größte, die seit Menschengedenken über Europa gekommen war, hatte nun seit Ende der zwanziger Jahre in ihrer vollen Totalität auch auf die Schweiz übergreifen. Große Absatzgebiete im Ausland und Übersee schrumpften zusammen, Kapitalarmut und schwindende Kaufkraft führten im Inland zu einem katastrophalen Rückgang des Güterkonsums, ja zum gänzlichen Boykott von importierten Gütern, andererseits zur forcierten Ausfuhr eigener billiger Waren der durch die Krise betroffenen Länder, was das mit der Weltwirtschaft schicksalsmäßig verbundene und lange Zeit mit Gegenmaßnahmen zurückhaltende Exportland Schweiz besonders hart traf. Erhöhte ausländische Zölle, Devisenbeschränkungen, Einfuhrkontingentierungen, Einfuhrverbote früherer Absatzländer stoppten die schweizerische Ausfuhr und führten zu einer bisher nie geahnten Zahl von Arbeitslosen und zu weitgehender Lahmlegung der gesamten schweizerischen Wirtschaft. Außerordentliche Vollmachten des Bundesrates, die mit der Zeit noch erweitert wurden, ermöglichten zwar Reaktionen auf immer neue Schwierigkeiten. Um den Handels- und Zahlungsverkehr mit den wichtigsten Abnehmern nur einigermaßen aufrecht zu halten, wurden fast mit allen europäischen Ländern Clearingabkommen getroffen. Preisüberwachung und Preisverbilligungsaktionen waren an der Tagesordnung. Neben den stark erhöhten Steuern von Bund, Kanton und Gemeinden wurden kantonale Krisensteuern – im Kanton Zürich daneben sogar auch eine Ledigensteuer – geschaffen, um, zusammen mit gleichzeitigen drakonischen Sparmaßnahmen, den Haushalt von Kanton und Gemeinden einigermaßen beisammenzuhalten. Man sprach von einer entmutigenden Situation unserer Exportwirtschaft, von einer zum Dauerzustand werdenden Strukturkrise, die die Konjunkturkrise abgelöst habe, und negierte vielerorts alle Möglichkeiten einer wieder aufblühenden wirtschaftlichen Entwicklung.

Naturgemäß blieb der Flugverkehr von dieser Sachlage nicht verschont. Die Befliegung weit über unser Land hinausreichender, nutzbringender Linien scheiterte oft an der Verweigerung der notwendigen Konzessionierung durch die ausländischen Stellen; denn auf die Reziprozität der Schweiz war das Ausland nicht angewiesen, konnte sie doch jederzeit leicht umflogen werden.

Manche Linien, so die Verbindung mit Mailand, mussten wegen mangelnder Frequenz aufgegeben werden. Wohl keiner Verkehrssparte war die autarkische Einstellung der europäischen Welt so gefährlich wie gerade dem erst in den Anfängen stehenden Luftverkehr.

### **Beitrag von Bund, Kanton und Stadt Zürich**

Aus dem Zwang zur Sparsamkeit heraus trug sich die Stadt Zürich schon 1933 mit dem Gedanken, ihre Beiträge an die Förderung des Flugverkehrs, angesichts der immer prekärer werdenden eigenen Finanzlage, abzubauen, was zu einer allgemeinen Reduktion der bestehenden Fluglinien hätte führen müssen. Beiträge des Bundes an das Flugwesen und an die Erstellung und den Betrieb von Flugplätzen gab es noch nicht, allerdings konnten dann im Verlauf der Krise namhafte Arbeitsbeschaffungskredite beansprucht werden, von denen Bund, Kanton und Gemeinden zusammen einen Drittel der Bausummen übernahmen.

Ein Luftverkehrsgesetz, das die Ordnung des Flugwesens und die finanzielle Regelung von Beiträgen festgelegt hätte, bestand ebenfalls noch nicht, obschon durch einen Zusatz zu Art.

37 der Bundesverfassung schon am 22. Mai 1921 die Gesetzgebung über die Luftschifffahrt zur Bundessache erklärt worden war. Dagegen waren die maximal umschriebenen Subventionen des Kantons durch das kantonale Gesetz über die Förderung des Luftverkehrs vom 20. Mai 1928, das die Anlage und den Betrieb des Flugplatzes und die Schaffung und Erhaltung von Luftlinien nach den Hauptflugplätzen des In- und Auslandes zum Ziele hatte, auf jährlich höchstens 150 000 Franken festgesetzt. Für die Stadt Zürich war der Gemeindebeschluss vom 26. Januar 1930 maßgebend. Dieser ermächtigte den Großen Stadtrat, den heutigen Gemeinderat, für Beiträge an den Betrieb des Flugplatzes und zur Unterstützung von Luftverkehrslinien mit den Hauptflugplätzen des In- und Auslandes jährlich höchstens 100 000 Franken zu bewilligen, wobei der Stadtrat über die Höhe der einzelnen Beiträge an den Betrieb und die einzelnen Luftlinien zu entscheiden hatte. Wohl leistete die Eidgenössische Postverwaltung ansehnliche Subsidien, die zum Teil über die Vergütungen für Postbeförderung durch das Flugzeug wesentlich hinausgingen und auch weiter geleistet wurden, als die Luftpostzuschläge im Interesse der Beschleunigung des Postverkehrs aufgehoben waren. Aber die Beförderungsmengen von Briefen und Paketen gingen zufolge der fortschreitenden Krise ständig zurück und damit die Beiträge der Postverwaltung an die in- und ausländischen Fluggesellschaften, im ganzen nämlich von 1 350 000 Franken im Jahr 1931 auf 560 380 Franken im Jahr 1935, wo sie das Minimum erreichten.

...

### **Die technische Entwicklung**

In diesen kritischen Zeiten gab es aber auch wesentliche positive Seiten, die dem Flugverkehr trotz allem andern förderlich waren, dies vor allem die Neuerungen auf dem Gebiete der Technik. Für die Schweiz stieß die Befliegung großer internationaler Linien wie erwähnt auf große Schwierigkeiten. Inländische Strecken, die, im Vergleich mit anderen Ländern, nur kurz waren, wie Zürich-Luzern, Zürich-St. Gallen, kamen nur vorübergehend in Frage. Denn immer mehr setzte sich die Erkenntnis durch, dass nur große Strecken von über 500 Kilometern dem Flugzeug zu reservieren seien. Daher musste die Swissair durch erstklassiges Flugzeugmaterial und die Ausbildung zuverlässiger Besatzungen dem Ausland mindestens ebenbürtig sein. Der Motorenbau hatte hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und des Brennstoffverbrauches der Motoren wesentliche Fortschritte gemacht. Durch die Anschaffung des roten vierplätzig-amerikanischen Schnellflugzeuges Orion-Lockheed, war die Swissair als erste europäische Fluggesellschaft imstande, ab 1. Mai 1932 die bisherigen Reisegeschwindigkeiten von 160 km pro Stunde auf 290 km zu beschleunigen. Zwar beflog die Maschine nur die Expresslinie Zürich-München-Wien, später die direkte Linie Zürich-Wien. Die Beschleunigung bedeutete aber – was damals noch vielen unvorstellbar schien –, dass man von Zürich aus am Vormittag nach Wien fliegen und gleichentags am Abend wieder in Zürich sein konnte. Nun war es möglich und wurde dann auch später durchgeführt, dass die Zentren jedes Teiles von Europa am gleichen Tag im Tagesflug erreichbar waren. Die Regelmäßigkeit des Flugverkehrs stand in den Monaten März bis Oktober an der oberen Grenze des Möglichen, während in den Monaten November bis Dezember die Vereisungsgefahr der Flugzeuge noch bedeutende Ausfälle verursachte. Immerhin konnte schon 1936 im Ganzjahresbetrieb eine Regelmäßigkeit von 96,7 % und eine Pünktlichkeit von 85,8 % (Toleranz 30 Minuten) erreicht werden. Außer der sukzessiven Verlängerung der Flugsaison auf das ganze Jahr, die sich zuerst auf die Linien Zürich-München-Wien und Zürich-Berlin beschränkte, wurden neben den Vormittags- auch Nachmittagskurse eingeführt. Nachtlinienflüge von Zürich aus mussten seitens der Swissair aus Ersparnisgründen unterlassen werden. Der wichtige Nachtflugkurs Basel-Frankfurt, der fast ausschließlich der Postbeförderung diente und von Frankfurt nach Deutschland, den nordischen Staaten, Belgien, Holland, Frankreich und Großbritannien Anschluss hatte, konnte von Zürich und den größeren Ortschaften der übrigen Schweiz nach Büroschluss durch Bahnverbindungen erreicht werden, so dass seine Weiterführung nach Zürich sich erübrigte. Der Zeitgewinn für die über Frankfurt beförderte Briefpost nach Australien betrug gegenüber der normalen Beförderung 14 bis 17 Tage. So wurden die Verbindungen immer besser.

Sehr wichtig waren die Verbesserungen des meteorologischen und Flugsicherungsdienstes, die eigentlich die saisonale und auf 24 Stunden ausgedehnte Erweiterung des Flugverkehrs

erst ermöglichten. Das meteorologische Wettermeldenetzen wurde zunehmend erweitert und verbessert. Die im Flugsicherungsdienst neugeschaffene Funkbakenanlage von Dübendorf (1934) ließ Landungen bei Bodennebeln zu, und der neue Autopilot in den Flugzeugen entlastete die Flugzeugführer weitgehend in der Navigation.

Trotz der Krise entwickelte sich so das Flugzeug immer mehr zum wichtigen Verkehrsmittel. Waren es früher mehr Touristen gewesen, die das Wagnis einer Flugreise auf sich genommen hatten, so gingen die menschlichen Hemmungen gegen das ungewohnte Fliegen zurück, das Gefühl der Sicherheit nahm zu, und die Zahl der beruflich Reisenden vergrößerte sich rasch.

...

Die Passagierzahl im Linienverkehr nahm stetig zu. Fracht, Post und Zahl der Flüge entwickelten sich unterschiedlich, allerdings mit einem deutlichen Trend nach oben.

Verbesserte sich im Jahre 1936 die weltwirtschaftliche Situation, ja trat da und dort ein eigentlicher Konjunkturaufschwung ein, so war in den ersten drei Vierteljahren in der Schweiz davon nichts zu bemerken. Die hohe Kostenbasis verhinderte weitgehend die Ausfuhr schweizerischer Waren; man saß auf einer Preisinsel. Die so notwendige Anpassung der Herstellungskosten von Fabrikaten, der Löhne, der Preise landwirtschaftlicher Produkte scheiterte an den Gegebenheiten der verkrampften Wirtschaft und Politik. Und als gar der französische Franken abgewertet wurde, konnte die von weiten Volkskreisen verlangte bisherige Relation der Währung zum Gold nicht mehr aufrechterhalten werden. Die Abwertung des Schweizerfrankens vom 26. September 1936 erschien im Moment höchster wirtschaftlicher Isolierung und finanzieller Überlastung als einziger Ausweg. Sie machte ungefähr 30 Prozent aus; sie war gemildert durch die damals stark sinkenden Rohstoffpreise auf den internationalen Märkten. Eine Umstellung der Wirtschafts- und Finanzpolitik war ihre Folge. Die Finanzlage des Kantons Zürich entwickelte sich in der Richtung einer ausgeglichenen Rechnung, die Exportlage der Maschinenindustrie war günstig, nicht aber der Textilindustrie.

Die allgemeine Weltwirtschaftslage verbesserte sich, nicht zuletzt wegen der neu auftauchenden Rüstungen verschiedener Staaten angesichts des sich immer mehr verdüsternden politischen Himmels.

Neuen wirtschaftlichen Auftrieb gab auch die für den Sommer 1939 vorgesehene schweizerische Landesausstellung, für das Flugwesen speziell das vierte internationale Flugmeeting in Zürich (23. Juli bis 1. August 1937) und die Weltausstellung in Paris (1937), die eine Zunahme der Frequenzziffern an Passagieren und Fracht mit Frankreich von über 100 Prozent brachte.

### **Die FG in der Wirtschaftskrise und Erweiterungspläne**

Wie entwickelte sich nun die Flugplatzgenossenschaft in diesen kritischen Jahren? Der zunehmende Verkehr auf dem Flugplatz verlangte im Jahre 1935 und in den folgenden Jahren verschiedene bauliche Umgestaltungen.

Zunächst wurde auf Ansuchen des Restaurantpächters neben der Terrasse des Aufnahmegebäudes ein Gartenrestaurant mit Blick auf den Startplatz der Verkehrsflugzeuge erstellt, das sich bald einer regen Frequenz erfreute. Die immer stärkere Verlagerung des Flugwesens auf den Auslandverkehr erhöhte die Nachfrage nach weiteren Räumen im Aufnahmegebäude.

Ein Ausbauprojekt wurde ausgearbeitet, aber wegen der ungünstigen Zeitverhältnisse vorläufig zurückgestellt. Dann aber erwies sich die Erweiterung der großen Flugzeughalle um die Hälfte ihres bisherigen Ausmaßes als besonders dringlich und ebenso der Werkstätten, denen eine Autowäscherei anzufügen war. Die zu erwartende große Besucherzahl des Flugplatzes am Internationalen Flugmeeting 1937 ließ die Erstellung einer öffentlichen Abortanlage und eine darüber gelagerte Erweiterung der Restaurantterrasse als tunlich erscheinen.

...

Es war für die FG von besonderem Wert, dass sie der durch die Krise bedingten Arbeitsbeschaffungskredite von Bund, Kanton und Gemeinde teilhaftig werden konnte. Die Leistung des Bundes belief sich auf 25 %, von Kanton und Stadt zusammen auf 12½ % der Bausumme.

Bemerkenswert war, dass von den Baukosten für die Berechnung der Subvention das für den Hangaranbau verwendete Roheisen abgezogen wurde, da es ausländischen Ursprungs war und somit der Arbeitsbeschaffung nicht diente.

...

Die sanitären Anlagen und die darüber befindliche Erweiterung der Restaurantterrasse wurden rechtzeitig auf das Internationale Flugmeeting fertiggestellt. Die Werkstätterweiterung konnte am 15. Oktober, die Magazinzwischenbauten am 15. Dezember 1937 dem Betrieb übergeben werden. Der Bezug des Hangaranbaus musste verschoben werden, weil der Kanton zwar die Kredite für die Erstellung der vorgelagerten Rollfläche erhalten hatte, die Ausführung aber in Rückstand geraten war. Der Hangaranbau wurde auf Beginn der Flugsaison 1938 bezogen.

Die mit 381 000 Franken veranschlagten Gesamtkosten dieser Bauten ergaben eine Minderabgabe von 6 000 Franken.

...

Zwar trat bei der Sportfliegerei bald ein fast plötzlicher Stillstand ein, der sich jedoch, wenn auch zeitweise ein grosser Teil der Flugzeugboxen leer stand, finanziell für die FG nicht sehr wesentlich auswirkte.

Schwerer wog die starke Kürzung der Bundessubventionen und der Betriebs- und Liniensubventionen an die Swissair, die Hauptmieterin der Flugplatzgenossenschaft, die auch die Vertretung aller den Flugplatz anfliegenden Fluggesellschaften übernommen hatte.

...

Über den Betrieb des Restaurants wurde die Flugplatzgenossenschaft von verschiedenen Seiten dahin orientiert, dass wegen starken Wechsels des Personals die Bedienung oft mangelhaft sei und die Sorgfalt bei der Verpflegung der Gäste nachgelassen habe. Der Restaurateur Fürst erklärte daraufhin, er habe keine Mühe gescheut, dem Betrieb seinen bekannten guten Ruf zu bewahren. Dübendorf sei für ihn, neben seinem Restaurant in Zürich, ein Nebenbetrieb. Im Weiteren sei es für ihn ganz ausgeschlossen, den Mietvertrag über das Jahr 1936 hinaus zu verlängern, wenn nicht die Flugplatzgenossenschaft die Überbindung des Inventars auf einen künftigen Mieter garantiere. Die Flugplatzgenossenschaft konnte diese Verpflichtung nicht übernehmen, war aber bereit, einem Nachfolger im gegebenen Zeitpunkt die Inventarübernahme zu empfehlen. Angesichts der Sachlage sah sich die Flugplatzgenossenschaft genötigt, das Restaurant zur Vermietung auszuschreiben, wobei auch der bisherige Mieter seine Bereitwilligkeit bekanntgab, bei gleichbleibendem Mietzins den Vertrag um weitere drei Jahre unter Verzicht auf die Garantieklausel über die Inventarübernahme zu verlängern.

Auf die Ausschreibung gingen sechs Anmeldungen mit Einschluss derjenigen des bisherigen Mieters ein. Es wurde ihm mitgeteilt, dass seine Berücksichtigung nur in Frage kommen könne, wenn er sich künftig ausschließlich dem Flugplatzrestaurant widme und das Stadrestaurant seinem Sohn überlasse. Auch werde dringend gewünscht, dass sich die Beziehungen zur Swissair, von der die meisten Reklamationen eingegangen waren, in dem von der Flugplatzgenossenschaft gewünschten Sinne verbesserten. Nach Annahme dieser Bedingungen wurde in der Folge über die Verlängerung des Mietverhältnisses um ein Jahr verhandelt unter Erhöhung des festen Mietzinses um 10 % und ein neuer Vertrag abgeschlossen mit der Möglichkeit der Verlängerung um weitere zwei Jahre bis 31. März 1940, die dann auch erfolgte. Ferner übernahm die Flugplatzgenossenschaft verschiedene vom Mieter angeschaffte, für den Betrieb unentbehrliche Inventarstücke. Die Anlage des Restaurants war durch die Erweiterung der Terrasse und die Schaffung der Abortbauten wesentlich verbessert worden. Auf die vor den Verhandlungen mit Fürst erwogene Vermietung des Restaurants an die Swissair war verzichtet worden, da der Vorstand aus grundsätzlichen Erwägungen die Schaffung eines Regiebetriebes ablehnte und eine persönliche Führung vorzog, wodurch auch der Flugplatzgenossenschaft eine bessere Risikoverteilung gewährleistet war. An diesem Beschluss wurde festgehalten, als sich die Swissair, vor der Verlängerung des neuen Vertrages mit Fürst, wieder um die Übernahme bewarb. Die Beziehungen zwischen Wirt und Fluggesellschaft hatten sich

übrigens in der Zwischenzeit normalisiert.

Der zunehmende Verkehr und die erreichte internationale Bedeutung des Flugplatzes ließen den Ruf nach einer Erweiterung des Aufnahmegebäudes nicht verstummen.

...

### **Die Idee eines Großflughafens; Ablehnung des Projektes der FG; Provisorien**

Die Entwicklung des Verkehrs verlangte immer mehr den Ausbau des Flugplatzes Zürich zu einem Großflughafen, der gleichzeitig für den Blindflugverkehr eingerichtet sei. Die Verkehrsdichte war beträchtlich gewachsen. Im Linienverkehr hatte sich die Zahl der Flüge 1938 gegenüber dem Vorjahr von 5 053 auf 5 753, die Zahl der Passagiere von 26 549 auf 36 304 erhöht. Insgesamt mit Sonderflügen, Rund-, Alpen-, Foto- und Schulprobeflügen war die Zahl der Flüge noch viel mehr, das heißt von 22 993 auf 26 667, die Zahl der Passagiere von 32 974 auf 41 239 angestiegen. Für 1935 hatte die Swissair das 14plätzig, zweimotorige «Großflugzeug» Douglas DC-2 als Einheitstyp auf der Mehrzahl ihrer internationalen Linien in Betrieb genommen. 1937 konnte der Direktor der Swissair, Balz Zimmermann das erste zweimotorige, komfortablere 21-plätzig Exemplar der Douglas DC-3 übernehmen. Zimmermann war ein Meister auf allen Gebieten des Flugwesens. Mit seinem großen Fachwissen hatte er den Ausbau und die ständige Weiterentwicklung eines modernen Flugzeugparks unermüdlich vorangetrieben. Im Jahr 1937 folgte er seinem tragischerweise in den Bergen abgestürzten Direktionskollegen Walter Mittelholzer nach wenigen Monaten im Tode.

Das Flugzeug DC-3 wurde damals in der Presse als der «neue Flugriese» vorgestellt. Es wird bis in die heutige Zeit als vorzügliches Flugzeug gepriesen. Das letzte Exemplar setzte die Swissair 1969 außer Betrieb und übermachte es dem Schweizerischen Verkehrshaus in Luzern zur Ausstellung.

Dem Ausbau zum Großflughafen stellten sich aber beträchtliche Schwierigkeiten in den Weg. Immer noch wirkte die Wirtschaftskrise nach, was Stadt und Kanton zwang, bei der Einholung großer Kredite vom Volk vorsichtig vorzugehen, namentlich wenn es sich um so umstrittene Vorlagen handelte wie den Ausbau eines Flugplatzes zum Großflughafen. Die Erinnerung an den negativen Volksentscheid vom 14. September 1930, der ja seinerzeit zur Gründung der Flugplatzgenossenschaft geführt hatte, war noch nicht erloschen und blieb auch nicht ohne Einfluss auf eine gewisse Zurückhaltung der Behörden. Andererseits verlangte die technische Entwicklung und die zu erwartende weitere starke Zunahme der Flugzeugbewegungen dringlich die Anpassung der Flugsicherungseinrichtungen an die neue Situation. Zuzufolge der bedrohlichen politischen Lage – bereits zeigten sich immer mehr bedenkliche Vorboten des heraufziehenden Zweiten Weltkrieges – und der technischen Möglichkeiten, wuchs das Interesse der Jugend an der Fliegerei. Die Vorschulung für die Ausbildung zu Militärpiloten durch den Aero-Club erfolgte auf Flugzeugen aus dem Sportfliegerhangar. Gleichzeitig nahm aber auch die Zahl der Militärflugzeuge und der militärischen Schulen in Dübendorf und damit die Frequenz des Militärflugplatzes zu. Ein schwerstwiegendes Moment war der Ablauf des Vertrags von 1930 über die Benützung des Militärflugplatzes durch den Zivilluftverkehr im Jahr 1943. So war die allseitige Ungewissheit, was weiter geschehen soll, sehr groß.

Die Studien des Eidgenössischen Luftamtes über die Schaffung einer neuen Einflugschneise auf dem Flugplatz führten zur Ablehnung des Projektes der Flugplatzgenossenschaft. Mit Schreiben vom 18. Januar 1939 teilte das eidgenössische Luftamt mit, jede Erweiterung des Aufnahmegebäudes in westlicher Richtung, also gegen die Sportflughalle, sei unerwünscht. Schon bei den derzeitigen Verhältnissen, besonders aber für einen künftigen Flugplatz, werde die auf 200 m Breite projektierte Einflugschneise nahe an dieser Stelle vorbeiführen. Das Projekt stehe im Zusammenhang mit der geplanten Schaffung einer Sichtschneise für Nebellandungen. Der projektierte Anbau an das Aufnahmegebäude müsse daher gegen Osten statt gegen Westen erfolgen. Auch die bestehende Sportflughalle sei für den Ausbau der Schneise sehr störend; die beabsichtigte Verlegung des Sportflugbetriebes nach Spreitenbach sollte auch zu einer Verlegung dieser Halle dorthin führen.

Am 17. Februar und 8. März 1939 fanden Konferenzen aller an der Frage interessierten Persönlichkeiten, Amtsstellen und Mieter der Flugplatzgenossenschaft statt, an denen der Oberexperte des Eidgenössischen Luftamtes, Ingenieur R. Gsell, die Situation und Absicht des Luftamtes erläuterte. Die Quintessenz seiner Ausführungen war, dass eine vollständige Trennung zwischen Militär- und Zivilluftverkehr in Zukunft unvermeidlich sei und die Zivilliegerei nach Ablauf des Vertrages zwischen Militärverwaltung und Kanton Zürich im Jahre 1943 weichen müsse. Präsident Heinrich Hürlimann, der den Vorsitz der beiden Konferenzen innehatte, hoffte, wie er an der ersten Konferenz einleitend äußerte, eine endgültige Abklärung in dem Sinne zu erhalten, dass die Erweiterungsprojekte der Flugplatzgenossenschaft weiter gefördert werden könnten. Ohne den zuständigen Instanzen vorgreifen zu wollen, werde der Kanton um eine Stellungnahme ersucht, ob er selbst bauen wolle und ob die Flugplatzgenossenschaft ihre Tätigkeit überhaupt fortsetzen solle.

Die vorgesehene Entfernung der Sportflughalle drohte Werte der Flugplatzgenossenschaft zu vernichten, über deren Entschädigung auf alle Fälle eine Regelung mit dem Kanton angestrebt werden musste. Der am 1. Juli 1932 bezogene Bau war für 181 815 Franken erstellt worden und stand am 31. Dezember 1938 nach Vornahme der jährlichen Amortisationen noch mit 169 930 Franken zu Buch.

Die Flugplatzgenossenschaft stand nicht nur vor der Ablehnung ihres sorgfältig ausgearbeiteten Projektes, sondern vor einer vollständig veränderten Situation.

Zunächst wurde den Architekten Kündig & Oetiker mitgeteilt, der Vorstandsausschuss habe beschlossen, das ausgearbeitete Erweiterungsprojekt fallenzulassen. Sie wurden beauftragt, eine Projektskizze für den Ausbau des Gebäudes nach Osten auszuarbeiten. Die Kosten dieses neuen Projekts wurden auf 500 000 Franken, auf rund 300 000 Franken mehr als für das alte, veranschlagt, was Besprechungen mit der Mieterschaft und mehrere Subventionsgesuche bei Stadt und Kanton zur Folge hatte.

Aber natürlich überschattete die grundsätzliche Frage des Weiterbestehens des Zivilflugplatzes alles andere. Die Eröffnungen des Eidgenössischen Luftamtes lösten bei den zürcherischen Behörden und bei Verkehrskreisen begreiflicherweise große Besorgnis aus. Die rasche und endgültige Abklärung der Frage, ob der bestehende Flughafen erhalten bleiben könne und ob überhaupt noch weitere Investitionen für den Zivilluftverkehr verantwortbar seien, war von ausschlaggebender Bedeutung.

Der Regierungsrat wies in einer einlässlichen Eingabe vom 23. März 1939 an den Gesamtbundesrat auf die Forderungen des Luftamtes hin und verlangte die Zusicherung des Bundesrates, dass sich der zivile Luftverkehr, auch nach Ablauf der vorläufigen Gültigkeitsdauer des Vertrages über die Benützung des Flugplatzes durch Zivil und Militär, dauernd in Dübendorf abwickeln könne.

Am 4. Mai 1939 ersuchte die Flugplatzgenossenschaft den Regierungsrat, gestützt auf eine durch ihre Generalversammlung vom 25. April 1939 einstimmig gefasste Resolution, von neuem beim Bundesrat auf eine rasche Entschliessung zu drängen. Um in Bern nicht als zu dringlich zu erscheinen, verschob der Regierungsrat seine Monierung noch bis zum 8. Juni 1939.

Außerdem ergriff die Zürcher Handelskammer die Initiative zu einer gemeinsamen Eingabe mit dem Verkehrsverein Zürich und dem Zürcher Hotelierverein. Zürich, so hieß es in dieser Eingabe vom 21. Juni 1939, sei heute der bedeutendste Flughafen der Schweiz und direkt mit den wichtigsten Plätzen Europas, mit London, Berlin, Paris und Prag während des ganzen Jahrs, mit den übrigen europäischen Zentren während des Sommerhalbjahrs direkt verbunden. Die Schweiz benötige einen Flughafen, der, von den schweizerischen Hauptplätzen alimentiert, den Verkehrsbedürfnissen entspreche. Der Flugplatz Zürich sei bisher diesen Ansprüchen gerecht geworden, nicht zuletzt, da die Möglichkeit der Anpassung an die immer größeren Anforderungen durch den weiteren Ausbau stets vorhanden gewesen sei. Die in nächster Nähe des Flugplatzes liegende Stadt Zürich alimentiere als Handelsmetropole und wichtigster Verkehrsknotenpunkt der Schweiz vor allen anderen Landesteilen den Flugverkehr mit Passagieren, Fracht und Post. Überdies hätten kantonale und städtische Behörden keine

Mittel gescheut, den Flugplatz den wachsenden Bedürfnissen anzupassen und mit allen modernen technischen Hilfsmitteln auszustatten.

Keine verfügbare Fläche im ganzen Kanton könne als Ersatz nur halbwegs in Frage kommen. Eine Verlegung des Zivilflughafens in einen andern Kanton zum Beispiel in den Kanton Aargau, in die Nähe von Brugg/Aarau – die damals eingehend diskutiert wurde –, müsste den gesamten schweizerischen Luftverkehr einschneidend treffen und höchst bedauerliche Folgen haben. Der Kanton Aargau habe an der Erstellung eines Flughafens auf seinem Gebiet bei weitem nicht das gleiche Interesse wie Zürich. Eine Neuerstellung auf Kosten dieses Kantons würde bestimmt auf große Schwierigkeiten stoßen, so dass voraussichtlich der Bund einspringen müsste. Die Gefahr bestehe, dass eine Neuanlage überhaupt nicht rechtzeitig fertig wäre. Ein von Zürich weit abliegender Flughafen würde auch praktisch nichts nützen, weil er für das Handels- und Industriezentrum seine Bedeutung verlöre, ja geradezu zu einem internationalen Umfliegen der Schweiz führen könnte. Das Departement wurde ersucht, Mittel und Wege zu finden, um den Zivilflugplatz Zürich-Dübendorf seinem Zweck zu erhalten. Von Bern traf vorläufig keine schriftliche Antwort ein; dagegen verlautete, dass nach Auffassung der Chefs des Eidgenössischen Militärdepartements und des Post- und Eisenbahndepartements der zivile Luftverkehr sich auch in Zukunft auf dem Zivilflugplatz Dübendorf werde abspielen können. Der Sport- und Privatflugverkehr aber müsse unter allen Umständen anderswohin verlegt werden; doch stehe eine Stellungnahme des Gesamtbundesrates noch aus.

Mit der Vergrößerung der Zollräume hatte die Flugplatzgenossenschaft nicht mehr länger zuwarten können, namentlich auch im Hinblick auf den voraussehbaren starken Andrang von Besuchern der Schweizerischen Landesausstellung in Zürich. Es wurde eine langgezogene Holzbaracke erstellt, die den Bedürfnissen der nächsten fünf Jahre genügen würde. Hierfür hatte schon die Jahresrechnung 1938 der Flugplatzgenossenschaft eine Rückstellung von 3 000 Franken enthalten. Der Hauptanteil an den Gesamtkosten von 12 349 Franken wurde der Betriebsrechnung 1939 belastet und das fertig erstellte Zollgebäude im Juli dem Betrieb übergeben. Da die Zollverwaltung nach Zollgesetz keine Mietzinse für die beanspruchten Zollräume an die Verkehrsunternehmungen bezahlen darf, musste sich die Flugplatzgenossenschaft mit einer der Raumvermehrung entsprechenden erhöhten Vergütung für verschiedene Dienstleistungen von 2 000 Franken bescheiden. Schon im Mai hatte der Regierungsrat sein Einverständnis zur Erstellung dieser provisorischen Baute gegeben und ebenso dazu, dass sie während fünf Jahren bestehen bleibe. Da es sich um ein Provisorium handelte, wurde eine Erweiterung des Baurechts nicht für nötig befunden. Der Zollraum wurde im Juli in Betrieb genommen, und er entsprach den Erwartungen.

## **Der Zweite Weltkrieg**

### **Allgemeines**

Die politische Situation Europas verdüsterte sich im August 1939 zusehends. Am 28. August wurden die schweizerischen Grenzschutztruppen aufgeboten und die Bundesversammlung einberufen. Zwei Tage später erfolgte die Mobilmachung in Polen; die Bundesversammlung wählte den General, bekräftigte die Neutralität und erteilte dem Bundesrat außerordentliche Vollmachten. Am 1. September wurde Polen von Hitlers Truppen überfallen und tags darauf die schweizerische Armee mobilisiert. Der nun ausbrechende Krieg erstreckte sich zunächst über Europa, ab 1941 dehnte er sich auf die ganze Welt aus. Neben die Aktionen auf dem Land traten in immer stärkerem Maße diejenigen auf dem Meere und in der Luft, die an keine Grenzen gebunden waren. Zwei riesige Wirtschaftsräume standen sich gegenüber, die die militärische Vernichtung und die Zerstörung der weltwirtschaftlichen Position des Gegners zu erreichen suchten. Zwangsläufig wurden die Neutralen in den Wirtschaftskrieg hineingezogen.

Schon am 27. August 1939 wurde auf Grund eines Bundesratsbeschlusses vom 24. Februar 1939 der Zivilluftverkehr der ganzen Schweiz stillgelegt und damit auch der Zivilflugplatz Dübendorf gesperrt. Die Post stellte den Betrieb auf dem Flugplatz am Tage nach der Mobilmachung ein; der Passagier- und Postverkehr mit dem Ausland war nur noch über erdgebundene Verkehrsmittel möglich.

Es ist klar, dass die einschneidenden Auswirkungen des Kriegsausbruchs nicht nur die private Wirtschaft, sondern auch die staatliche Verwaltung empfindlich trafen, so unter anderem durch die monatelangen Aktivdienstleistungen. Fragen wie die Ausgestaltung des Flughafens wurden durch andere, mit dem Krieg in unmittelbarem Zusammenhang stehende Aufgaben zurückgedrängt.

### **Entscheid des Bundesrates; Ausbaufragen; künftige Gestaltung des schweizerischen Luftverkehrs**

So traf der Entscheid des Bundesrates über die Belassung des Zivilflugplatzes in Dübendorf erst am 13. Februar 1940 in Zürich ein. Er bestätigte die früher bekanntgewordene Auffassung der Chefs des Post- und Eisenbahn- und des Militärdepartements über die Bedeutung des Flugplatzes als wichtigsten Umschlagsplatzes des Luftverkehrs der Schweiz. Allerdings gelte die Beschränkung, dass die Zulassung in einem Rahmen erfolgen werde, der die lebenswichtigen Interessen des Militärflugplatzes wahre. Als weitere Bedingung, müssten der Flugsport wie auch Gelegenheitsflüge des gewerbsmäßigen Luftverkehrs weichen. Diese Einengung müsse ihren Niederschlag in einer Neufassung der Konzession des Kantons finden.

Damit stand der Regierungsrat vor einer ganz neuen Situation. Nur schwer konnte er sich mit der Idee eines neuen zweiten Flugplatzes neben dem bestehenden abfinden. Es blieb aber nichts übrig, als die Projektierung an die Hand zu nehmen und die Entwürfe einer Konzession sorgsam zu prüfen. Eine Vorlage wurde ausgearbeitet, die zu weiteren Detailstudien und zum baldigen Abschluss der Vorarbeiten geführt hätte.

Man war damals noch allgemein der Auffassung, und diese Auffassung wurde auch durch vom Regierungsrat eingeholte Gutachten erhärtet, der bestehende Flugplatz könne durch Erweiterung auch den künftigen Anforderungen auf absehbare Zeit gerecht werden. Er lasse sich mit einer nicht allzu erheblichen Erweiterung des bestehenden Flugfeldes in der Längsrichtung zum künftigen schweizerischen internationalen Flughafen ausbauen.

Für die Flugplatzgenossenschaft war mit dem Entscheid des Bundesrates der Weg offen zur Weiterarbeit an der Ausdehnung des Empfangsgebäudes nach Osten.

Auf Grund des Bundesratsbeschlusses über die Belassung des Zivilflughafens in Dübendorf hatte der Kanton trotz des Kriegsausbruchs verschiedene wichtige Fragen zu prüfen, die auch die Flugplatzgenossenschaft unmittelbar oder mittelbar betrafen. So wurde eine Reihe von Varianten für den Ausbau des Flughafens Dübendorf und Projektvorlagen mit Ausmaßen von 1 200x1 200 m auf einer Landfläche von 98 Hektaren ausgearbeitet. Daneben wurde das Projekt eines zweiten Flugplatzes für den Nichtlinienverkehr nicht außer Acht gelassen. Die Regierung war damals noch der Meinung, dass sich auf dem ganzen Gebiet des Kantons Zürich keine andere Freifläche finde, die den Bedürfnissen eines Flugplatzes für den Linienverkehr – Lage in nächster Nähe von Zürich, genügende Länge für die Pisten, freie Anflugzone, Eignung für eine Funkbake usw. – entspreche. Darum wurden für beide Flugplätze auch Detailprojekte vorbereitet und Entwürfe für die eidgenössischen Konzessionen bis in alle Einzelheiten durchberaten. Zur Finanzierung standen normale und Arbeitsbeschaffungskredite des Bundes in Aussicht. Auch die Stadt Zürich war willens, ihrerseits angemessene Beiträge zu leisten. Der Hauptanteil der Finanzierung fiel auf den Kanton Zürich. Das bereits erwähnte Gesetz über die Förderung des Zivilflugverkehrs vom 20. Mai 1928 schrieb vor, dass nur jährliche Höchstbeträge von 150 000 Franken für den Flugplatz verwendet werden dürften, die natürlich nicht ausreichten. Vom Souverän aber war angesichts der Zeitläufe die Erteilung großer neuer Kredite für das zivile Flugwesen kaum zu erwarten. So wurde die Frage untersucht, ob, um wenigstens jeglicher Bodenspekulation vorzubeugen, die nötigen Mittel für den Landankauf vorübergehend dem zentralisierten Staatsgut entnommen werden könnten, wodurch sich eine Volksabstimmung vorläufig hätte vermeiden lassen.

Der vorgeschriebene zweite Flugplatz für den Nichtlinienverkehr sollte für alle von gewerbsmäßigen Unternehmungen ausgeführten Foto-, Alpen-, Rund- und Sonderflüge wie Krankentransporte, Propagandaflüge, Miet- und namentlich auch Frachtflüge, dann aber auch für Flugzeuge von Firmen und Privaten, von Charterflügen, für den Betrieb von Flugschulen und für

Trainingsflüge dienen. Vor allem aber sollte er auch Ausweichplatz für den Linienverkehr sein und gleichzeitig Zollflugplatz zweiter Klasse. Die Hauptschwierigkeiten aber bildete die Frage, wohin dieser Platz zu liegen kommen sollte. Die Voraussetzungen, möglichst Nähe von Zürich mit guten Verbindungen, möglichst große Distanz von Dübendorf und ebene Fläche mit hindernisfreier Anflugzone und Vergrößerungsmöglichkeiten, ließen sich kaum auf einen Nenner bringen. Zwei Vorschläge lagen vor: eine Anlage in Regensdorf und eine in Dällikon. Bei beiden spielte die starke Belegung des Baugrundes mit elektrischen Leitungen die Hauptschwierigkeit, und beide stellten in Bezug auf Platzgröße und projektierte Einrichtungen das Minimum dessen dar, was für die Aufnahme des Betriebes von Anfang an erforderlich war.

Inzwischen konnten auch Erfahrungen bei der Anlage von Militärflugplätzen in den kriegführenden Ländern gesammelt werden. Diese zeigten, dass die vom technischen Experten verlangten Ausmaße nach Länge und Breite für die Erweiterung des Zivilflugplatzes Dübendorf nicht mehr genügten. Blindstart und Blindlandung der großen Bombenflugzeuge, die an die Platzgestaltung ähnliche Ansprüche stellten wie die mutmaßlich zum Einsatz gelangenden künftigen Zivilflugzeuge, verlangten Platzausmaße von mindestens 3 km Länge und 2 bis 2,5 km Breite.

Deshalb wurden neue Projekte ausgearbeitet, eines durch Ingenieur W. Stäubli mit einer Vergrößerung des damaligen Zivilflugplatzes in nordwestlicher Richtung bis in die Gegend der neuen Winterthurerstraße, das andere durch die Flugplatzdirektion mit Verlängerung in südöstlicher Richtung über den Weiler Gfenn hinaus. Diese beiden Vorlagen wurden der Regierung vorgelegt; beide beanspruchten rund 180 Hektaren Land und sahen eine Bisenpiste von 3 000 bis 3 200 Länge m vor, eine in südwestlicher Richtung verlaufende Piste von 2 100 bis 2 500 m und eine in westlicher Richtung liegende von 2 000 bis 2 450 m. Die Kosten hätten sich auf 15 bis 20 Millionen Franken belaufen, wozu weitere nicht unerhebliche Millionenbeträge für den neuen zweiten Flugplatz gekommen wären. Beide Vorschläge befriedigten nicht restlos. Man wurde sich klar, dass aus der gemeinsamen Benützung des Flughafens mit dem Militär ernstliche Gefahren entstehen würden. Die bei verlängerten Pisten eingeengte Lage zwischen Wangenerberg und Zürichberg gefährdete den hindernisfreien An- und Abflug nach Westen; da im Einzugsgebiet weitaus am häufigsten der Westwind weht und Start und Landung in der Windrichtung erfolgen mussten, war dies von besonderer Bedeutung.

Während das Eidgenössische Luftamt gegen beide Varianten nichts einzuwenden hatte, erhob das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen scharfe Opposition. So drängte sich schließlich immer mehr die Frage nach einem vom Militär völlig getrennten Zivilflughafen auf, der die Möglichkeit biete, auch den nicht fahrplanmäßigen und den Sportflugverkehr wieder aufzunehmen, womit die Erstellung eines zweiten Flugplatzes für den Nichtlinienverkehr unnötig werde.

Zahlreich waren aber auch die Probleme, die in technischer wie in verkehrspolitischer Richtung auftauchten. Die Frage, ob das Wasser- oder Landflugzeug den Verkehr beherrschen werde, war noch nicht endgültig begraben. Bestechend war, dass das Wasserflugzeug bei Weitem nicht den kostspieligen Ausbau der Bodenorganisation durch Pisten benötigt hätte. Aber das ganz wesentliche Missverhältnis zwischen toter und Nutzlast beim Wasserflugzeug brachte immer mehr das Landflugzeug in den Vordergrund, denn immer wichtiger erschienen Geschwindigkeit des Flugzeuges und Reichweite und nicht zuletzt die Betriebskosten im Non-Stopp-Flug. Immer schärfer hob sich auch ab, dass entscheidende Bedeutung für das Flugwesen der Weltverkehr haben werde; aber der Verkehr innerhalb Europas, zu dem auch der Nahe Orient und die Mittelmeergebiete Afrikas gerechnet wurden, werde ihn mit seinen kürzeren Distanzen in den Transportmengen von Personen, Post und Gütern wesentlich übersteigen. Dann aber war durchaus nicht geklärt, ob sich die Schweiz selbst am Weltverkehr beteiligen oder sich auf einen Zubringerdienst zu europäischen Großflughäfen beschränken solle. Je nach Beantwortung dieser Frage konnte sich der Bau von Flughäfen auf kleinere Dimensionen für kleinere Flugzeuge beschränken, die eine reichere Ausstattung der Flugpläne mit häufigeren Fluggelegenheiten, täglich vielleicht mehrmaligen Flügen nach dem gleichen Bestimmungsort, gestatteten.

Ein Zentralflughafen der Schweiz, inmitten des Landes gelegen, hätte lange Zubringerwege von den Städten Zürich, Basel und Genf gebracht. Dieser Lösung war namentlich die Wirtschaft abhold. Man misstraute der Möglichkeit der Alimentierung dieses Zentralflughafens und fürchtete die sich ergebenden hohen festen Unkosten, die umso größer würden, je kleiner der Verkehr sei. Auch war zu befürchten, dass der Zentralflughafen den Städteflughäfen einen großen Teil ihres Verkehrs strittig machen werde und damit die für diese bereits erfolgten sehr beträchtlichen Investitionen wertlos würden. Die Frage nach einem Zentralflughafen schien auch nicht primordial, weil immer noch die Möglichkeit bestand, später bei Bedarf geeignete Städteflughäfen für den interkontinentalen Verkehr auszubauen.

Die Westmächte waren, inklusive die Vereinigten Staaten, gänzlich auf die Kriegswirtschaft eingestellt, um einen Gegner zu bekämpfen, der ganz Europa in Händen hatte. Jedes Land, einschließlich die Neutralen, war durch die Aufgaben, die der Krieg brachte, beschäftigt; die Ungewissheit über den Kriegsausgang und die Beanspruchung mit weit näher liegenden Aufgaben hemmten auch in der Schweiz den Elan, sich mit Fragen des künftigen Luftverkehrs nach dem Kriege zu befassen. Von wirtschaftlicher Sicht aus aber musste man erkennen, dass die Exportwirtschaft, vermehrt durch den Fremdenverkehr, auch nach dem Krieg immer wieder die Hauptquelle einer Prosperität der schweizerischen Wirtschaft bleiben werde und dass damit auch die Schaffung der nötigen Verkehrseinrichtungen zwingend geboten sei. Zu ihnen gehörte vor allem auch der Luftverkehr, der der Schweiz die freie, von den umliegenden Ländern unabhängige Verbindung mit der ganzen Welt bringen konnte, ähnlich wie die drahtlose Nachrichtenübermittlung, deren Träger, die Transradio-Schweiz, während des ganzen Kriegs die ungehemmte Kommunikation mit Übersee ermöglicht hatte.

### **Auswirkungen auf die Flugplatzgenossenschaft; Betriebsfragen**

Die Flugplatzgenossenschaft war in ihrer Bewegungsfreiheit durch die Verzögerung der Entscheidungen der Behörden in der Flugplatzfrage wesentlich gehemmt. Einerseits musste sie ihre Bauskizzen über den voraussehbaren nötigen Ausbau des Empfangsgebäudes zurückstellen, um die Erweiterung des Flugplatzes nicht in nachteiliger Weise zu präjudizieren, andererseits verlangte die Vorsorge für die Zukunft, die Vorarbeiten so vorwärts zu treiben, dass die für die Nachkriegszeit erwarteten größeren Flugzeugtypen mit mehr Passagieren und Fracht aufgenommen werden könnten. Der Flugplatz selbst war ja einer künftigen Entwicklung mit schwereren und größeren Flugzeugen nicht gewachsen. Die als Start- und Landepiste dienende Rasenfläche müsste durch schwerere Flugzeuge rasch zerstört werden, und gleichzeitig fehlte, da der Flugsicherungsdienst nicht weiter ausgebaut worden war, größere Sicherheit für die Landung bei jeder Sicht und auch nachts.

Im Moment lag der fahrplanmäßige Zivilluftverkehr schwer darnieder. In ganz bescheidenem Maße konnte, nach Lockerung des gänzlichen Flugverbotes, der Verkehr wieder aufgenommen werden, nämlich auf den Strecken

- Zürich-München vom 30. September 1940 bis 14. November 1941.
- Zürich-Stuttgart-Berlin vom 19. November 1941 bis 29. Januar 1943.
- Zürich-Stuttgart vom 30. Januar 1943 bis 16. Januar 1944. Dieser letzte Kurs musste wegen des totalen Luftkrieges und der untragbar gewordenen Gefährdung wieder eingestellt werden.

Nach einem interessanten Vortrag seines Mitgliedes Heinrich Hürlimann, des Präsidenten der Flugplatzgenossenschaft, befasste sich der Vorstand der Zürcher Handelskammer mit den Fragen der künftigen Flughafenpolitik und lenkte durch eine Eingabe an den Gesamtregierungsrat vom 15. Januar 1943 dessen Aufmerksamkeit auf die große Bedeutung und Dringlichkeit der einschlägigen Probleme hin. Die möglichst baldige Festlegung des Flughafenprojektes erschien auch nötig, weil in der Umgebung der Stadt die Bebauung mit Siedlungen rasch fortschritt, so dass bei längerem Zuwarten eine zweckentsprechende Erweiterung des Flugplatzes immer schwieriger, ja vielleicht unmöglich werde. Ein großzügiger Ausbau des Zürcher Flughafens könne vielleicht auch den zur Diskussion stehenden schweizerischen Zentralflughafen entbehrlich machen.

Der Regierungsrat konnte sich darauf berufen, dass eine Erweiterung des Flughafens angesichts der approximativen Kosten von 15 bis 20 Millionen sehr weitgehende Studien erfordere. Es sei nicht nur zu prüfen, ob nach Projekt der Flugplatzdirektion eine Ausdehnung über die Ortschaft Gfenn hinaus nach Süden oder nach Projekt Stäubli gegen Norden Richtung neue Winterthurerstraße aus betrieblichen, wirtschaftlichen, verkehrspolitischen, flugtechnischen Gründen vorzuziehen sei. Es seien vielmehr auch eingehende Spezialuntersuchungen über flugtechnische Detailfragen und über die finanziellen Auswirkungen der Projektvarianten durchzuführen. Auch sei die Idee eines Zentralflughafens der Schweiz erst in den Jahren 1941/1942 aufgetaucht, wobei das bernische Projekt Utzenstorf festere Gestalt angenommen habe. Die bereits abgeschlossenen Platzerweiterungsstudien hätten auf neuer Grundlage weitergetrieben werden müssen.

Die Flugplatzgenossenschaft hatte aber auch andere aus der Gegenwart sich ergebende Sorgen. Zuzufolge der Stilllegung des gesamten Flugverkehrs bei Kriegsausbruch hatte sie sich zu verschiedenen Vorkehrungen gezwungen gesehen. Zunächst verzichtete die Generalversammlung antragsgemäß – was dann für alle späteren Kriegsjahre sich wiederholte – auf die Verzinsung des Genossenschaftskapitals für das Jahr 1939 und beschloss eine Rückstellung in der Höhe von 19 000 Franken. Die noch reichlich hohen für die Projektierung der Neubauten bereits reservierten, durch Bank- und Postcheckguthaben ausgewiesenen Mittel wurden weiter zurückbehalten.

...

Die ihrer Einnahmen in der zweiten Jahreshälfte 1939 weitgehend beraubte wichtigste Mieterin, die Swissair, war wegen des starken Abbaus ihres Betriebes in Dübendorf fast ganz auf das Verständnis ihrer Subventionen, Kanton und Stadt, angewiesen. Der Kanton beschloss denn auch, die Subvention voll zu leisten, allerdings mit der Einschränkung, dass die Beträge nicht der Swissair, sondern der Flugplatzgenossenschaft zur Begleichung des noch ausstehenden Mietzinses überwiesen würden. Allseitig war man sich bewusst, dass alles getan werden müsse, um die schweizerische Fluggesellschaft durch die Kriegszeit hindurch intakt zu erhalten, damit sie nach dem Kriege ihre bedeutende Stellung im internationalen Luftverkehr wieder einnehmen und den Anschluss an eine neue Zeit sichern könne. Im Moment war sie im Begriffe, ihre ganzen Bestände und sämtliche Flugzeuge in Eisenbahnwagen zu verladen und zu evakuieren. Der Flugplatz war unterminiert, und man glaubte nicht verantworten zu können, das wertvolle Material an diesem gefährlichen und exponierten Orte zu belassen. Der in Dübendorf arbeitende Personalbestand der Swissair beschränkte sich auf ein Minimum, war doch das Personal, namentlich die Flieger, fast ständig militärisch beansprucht.

Das Flugplatzrestaurant verlor seine Anziehungskraft für die schaulustige Menge, und bald wurden die vielen Besucher, die aus der Stadt die früher so attraktive Gaststätte frequentiert hatten, auch durch die behördliche Einschränkung des Brennstoffverbrauches für Automobile abgehalten. So war der Restaurantbetrieb, da auch das Personal des Flugplatzes ausfiel, fast ausschließlich auf die den Flugplatz bewachenden und dort stationierten Truppen angewiesen. Zum Schutze gegen kriegerische Angriffe hatten die militärischen Instanzen den früher weiß getünchten Gebäuden einen dunkelgrünen fast ins Schwarz gehenden Farbanstrich gegeben; die ganze Anlage bot eher einen traurigen Anblick.

Schon bald mussten auch den Sportfliegern, die ja nicht mehr fliegen durften, erhebliche Mietzinsreduktionen gewährt werden, damit sie als Mieter nicht ganz verloren gingen.

In Voraussicht kommender Ausfälle an Mietzinsen, der ausschlaggebenden Einnahme, hatte die Flugplatzgenossenschaft bereits von Kriegsbeginn an das Bestreben, ihre Ausgaben so weit einzuschränken, dass wenigstens eine ausgeglichene Rechnung erreicht werden könne. Dies wurde dadurch erleichtert, dass mit Ausnahme des Hauswartes kein besoldetes Personal gehalten wurde und die zu leistenden Vergütungen für die Verwaltung mit Franken 3 652.35 höchst bescheiden waren. Der Reparaturenfonds, der außer den Abschreibungen einzige Bilanzposten, der jährliche Zuwendungen benötigt hatte, verlangte angesichts seiner Höhe vorerst keine weitere Äufnung, zumal in absehbarer Zeit größere Reparaturen nicht in Aussicht

standen; dagegen wurden, unter Aufrechterhaltung bescheidener Abschreibungen auf Platzanlagen und Gebäuden, die wenn immer möglich über die vertraglichen Verzinsungen hinausgehenden Rückzahlungen auf den Hypotheken weitergeführt.

Im Jahre 1942, als die Swissair wieder als einzige fahrplanmäßige Linie die Verbindung Zürich-Stuttgart-Berlin in Betrieb hielt, konnte ihrem dringenden Raumbedürfnis durch Erstellung von zwei Holzbaracken Typ Militär abgeholfen werden. Die eine, neben der Werft, im Ausmaß von 10,3 auf 6,9 m diente als technisches Büro, die andere von 17,85 auf 6,9 m, neben der Restaurantterrasse, war für die Ausbildung geeigneten Nachwuchses an Piloten und Funkern für die Nachkriegszeit bestimmt. Die Kosten von Franken 34 323.35 wurden von der FG aufgebracht, aber vertragsgemäß durch die Swissair innerhalb von fünf Jahren amortisiert, unter Leistung einer angemessenen Verzinsung.

Zusammen vor allem mit der Swissair wurde auch die Frage der Anpassung der permanenten Gebäude an die zu erwartenden Anforderungen nach dem Krieg weiter geprüft. Dabei wurde aber auf die Ausarbeitung von definitiven Bauplänen mit Rücksicht auf die ungeklärte Zukunft des Flughafens verzichtet; finanziert wurden diese Arbeiten im Kostenbetrag von Franken 11 458.65 aus den in den Vorjahren geäußerten Rückstellungen.

Das Jahr 1943 brachte eine entscheidende Wendung im Kriegsgeschehen. Hatten sich schon im November 1942 die Stellungen in Stalingrad als unhaltbar erwiesen, so erfolgte trotz dem zähen Widerstand der obersten Heeresleitung die Kapitulation der 6. deutschen Armee im Februar 1943. Fast gleichzeitig brachte die Schlacht von El Alamein den Ruin des deutschen Afrikakorps. Im Juli 1943 erfolgte die Luftoffensive der Alliierten auf Sizilien und zwei Monate später das Waffenstillstandsabkommen der Alliierten mit General Badoglio, dem der König von Italien die Staatsleitung anstelle von Mussolini anvertraut hatte. Amerika als letzte der großen Wirtschaftsmächte hatte sich, nachdem es zufolge des japanischen Angriffs auf Pearl Harbor schon im Dezember 1941 in den Krieg eingetreten war, ganz auf die Kriegswirtschaft eingestellt. Die Offensive der Alliierten gegen das deutsche Hinterland verschärfte sich und brachte eine enorme Steigerung des Luftkrieges, von dem auch unsere Grenzen nicht verschont blieben. Das Spannungsfeld zwischen den kriegführenden Polen wuchs zusehends. Auch die Schweiz, die bisher immer noch in Verhältnissen wie kein anderes europäisches Land leben können, stand vor schwerstwiegenden Entscheidungen allgemeiner, wirtschaftlicher und politischer Natur, wie nie zuvor.

## **Parlamente und Luftverkehrspolitik**

Trotz aller Nöte des Tages war der Glaube an ein baldiges Kriegsende mächtig gewachsen, wenn sich auch dieser Zeitpunkt noch zwei Jahre hinausziehen sollte.

Dies zeigte sich unter anderem am Interesse für die Luftverkehrspolitik im eidgenössischen, im kantonalen und städtischen Parlament. Schon am 3. Juni 1942 hatte ein Postulat Dietschi, Basel, den Bundesrat um einen Bericht ersucht, ob ein Flugplatzprogramm für die Zeit nach dem Kriege vorliege, ob die Errichtung eines zentralen schweizerischen Flughafens vorgesehen sei und welche Stellung den Städteflughäfen künftig zukomme. Das Postulat blieb vorerst wegen der Unabgeklärtheit der Situation, anderen dringlichen Arbeiten und der Unübersichtlichkeit der internationalen Verhältnisse liegen. Am 8. März 1943 wurde im Zürcher Kantonsrat in einer Interpellation Zeller nachgefragt, welche Vorkehrungen der Regierungsrat zur Projektierung eines Zivilflugplatzes angeordnet habe. Ob nicht auch, nach seiner Meinung, durch die Behörden sofort alles vorzubereiten sei, damit Zürich als Wirtschaftszentrum der Schweiz nach dem Weltkrieg seine Stellung im internationalen Luftverkehr behaupten und auch den Anschluss an den interkontinentalen Luftverkehr herstellen könne. Der kantonale Baudirektor, Regierungsrat Dr. P. Corrodi, der die Interpellation schon am 21. März 1943 beantworten konnte, begrüßte die Gelegenheit zur Orientierung der Öffentlichkeit und betonte, dass der Kanton Zürich für die Nachkriegszeit einen Flugplatz mit maximaler Leistungsfähigkeit bereithalten müsse, der den Anschluss an den interkontinentalen Flugverkehr sicherstelle. Zürich habe 1938 im Personenverkehr sämtlicher schweizerischer Flughäfen 60%, Basel 16,9%, Genf 13,4% und Bern 6,3% und im Frachtverkehr 64%, Genf 18% und Basel 13 % des Gesamtverkehrs vertreten und werde zweifellos auch künftig, sofern das Volk die notwendigen

Kredite gewähre, dominieren, da es nicht nur das schweizerische Wirtschaftszentrum sei, sondern auch ein bedeutendes Einzugsgebiet besitze.

### **Die Lösung von Kloten taucht auf**

Der Baudirektor erklärte, es habe sich herausgestellt, dass sich in Dübendorf eine befriedigende Lösung nicht finden lasse. Man habe sich nach einem ganz neuen Platz in Stadtnähe umgesehen. Die Regierung sei heute der Überzeugung, dass der Raum Kloten-Oberglatt geradezu ideal wäre. Alle Mängel der früheren Projekte fielen dahin, die Herrichtung des Geländes und die Rodungen böten Arbeitsbeschaffung par excellence für den Fall einer Zunahme der damals vor allem wegen der ganz oder teilweise durch den Aktivdienst absorbierten Mannschaften noch unbedeutenden Arbeitslosigkeit. Auf einen zweiten Flugplatz für den Nichtlinien- und Sportflugverkehr könne dann verzichtet werden.

Die größte Schwierigkeit bestand darin, dass ein großer Teil des Areals Eigentum des Bundes war und für Schießübungen des Artilleriewaffenplatzes Kloten-Bülach verwendet wurde, worauf der Bund nur ungern verzichtete. Allerdings hatten schon bisher Scharfschießübungen auf dem Platze unterbunden werden müssen, wenn Kursflugzeuge sich näherten. Eine Vierdelegation des Regierungsrates hatte beim Chef des Eidgenössischen Militärdepartements, Bundesrat Kobelt, in einer Konferenz vom 5. März 1943 großes Verständnis und die Bereitschaft, zu einer großzügigen Lösung Hand zu bieten, gefunden. Zu der vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement geprüften Frage nach einem schweizerischen Zentralflughafen in Utzenstorf im Kanton Bern, bemerkte Regierungsrat Corrodi, dass jeder internationale Verkehr, ob er nun von Übersee oder aus europäischen Hauptstädten komme, auch in Zukunft die schweizerischen Wirtschaftszentren aufsuchen werde. Das Ziel sei nicht ein abliegender Großflugplatz, bei dem der zeitraubende Zubringerdienst die Vorteile des Schnellverkehrs zum großen Teil wieder aufhebe. Die Verlegung nach Kloten schaffe weit bessere Voraussetzungen, wenn sie auch mehr Zeit beanspruche als eine Erweiterung des alten Flughafens, der ja für die Zwischenzeit zur Verfügung stehe. Der Vertreter des Regierungsrates teilte auch mit, dass eine aus Ingenieuren, Architekten und Flugfachleuten zusammengesetzte Arbeitsgemeinschaft die Bereitstellung eines die höchsten Anforderungen genügenden Zivilflugplatzes in der Gegend von Kloten mit größter Beförderung studiere. Eine andere, ähnlich zusammengesetzte Arbeitsgemeinschaft überprüfe das Erweiterungsprojekt Dübendorf. Der ersten dieser Gemeinschaften gehörte auch das Mitglied des Vorstandsausschusses der Flugplatzgenossenschaft, Ing. W. Stäubli, an, der sich bei dem Zustandekommen der neuen Konzeption sehr verdient machte.

Es war gegeben, dass der Baudirektor Regierungsrat Corrodi, der von Amtes wegen Vizepräsident der Flugplatzgenossenschaft war, die Generalversammlung der Gesellschaft vom 25. Mai 1943 über die neue und geklärtere Situation orientierte.

Die nächste Generalversammlung der FG vom 2. Juni 1943 bot ihm sodann Gelegenheit zu einem Hinweis darauf, dass vor Jahresfrist noch ein Projekt der Flugplatzdirektion aus dem Jahre 1940 über die Erweiterung des Flugplatzes Dübendorf vorgelegen habe. Die erwähnte Arbeitsgemeinschaft sei aber zum Schluss gekommen, dass der Ausbau in Dübendorf nicht befriedigen könne. Die umliegenden Höhenzüge und der Militärflugplatz bilden wesentliche Hindernisse. Der rund 40 Häuser umfassende Weiler Gfenn müsste zunächst zur Hälfte und später ganz abgerissen werden. Nach dem andern früheren Projekt der Erweiterung nach Nordwesten in Richtung Winterthurerstrasse hätte eine ganze Reihe Einzelhäuser beseitigt, zudem das Empfangsgebäude des Zivilflugplatzes abgebrochen und an anderer Stelle wieder aufgebaut werden müssen. Die Straße Dübendorf-Wangen hätte auf der ganzen Länge unterführt werden müssen, die Blindlandepiste wäre näher an das Hagenholz zu liegen gekommen und der Platzanflug hätte ziemlich niedrig über Dietlikon und die Bahnlinie nach Winterthur geführt, was alles die Flugsicherheit beeinträchtigt hätte. Die bisherige Rasenpiste genüge zwar, so erklärte der Referent, für einen nicht allzu dichten Verkehr mit kleinen Flugzeugen. Dagegen seien für schwere Flugzeuge Betonpisten erforderlich. Als Pistenlänge wurden für die Hauptpiste in einer Hauptwindrichtung mindestens 3 000 m mit einer Breite von 700 m, für

eine Nebenpiste 2 000 m mit einer Breite von ebenfalls 700 m angenommen. Für eine Blindlandepiste ist eine Länge von 4 000 m mit einer Breite von 1 100 m notwendig. Die Benützungsmöglichkeit für Dübendorf wurde überdies wegen ungenügender Winddeckung und schlechter Dispositionsmöglichkeit für die Pisten nur auf 90 %, für Kloten aber auf 100 % eingeschätzt. Kloten ist mit 10 km fast gleichweit wie Dübendorf (11 km) vom Zürcher Hauptbahnhof entfernt. Aus diesen Gründen trat die Arbeitsgemeinschaft für das Projekt Kloten ein. Mit Ausnahme eines Teils des Rümplangerwaldes, müssen kein Kulturland beansprucht und keine wesentlichen Bauten zerstört werden. Die topographischen Verhältnisse bieten hier eine freie Anflugbahn und damit gefahrlose Landungen. Sie lehnte darum den weiteren Ausbau von Dübendorf ab. Die Ausbaukosten für Kloten beliefen sich nach dem Projekt 1944 auf 65 Millionen Franken, wobei im Interesse einer Kostenersparnis der Ausbau einer ersten Etappe studiert wurde. Dabei war man sich klar, dass der Kanton diese Kosten nicht allein tragen könne. Im Arbeitsbeschaffungsprogramm des Bundes waren damals schon für den Ausbau der Zivilflugplätze insgesamt 30 Millionen Franken eingesetzt. Man hoffte aber angesichts der großen Bedeutung des Flughafens für die ganze Ostschweiz und über sie hinaus für das ganze Land auf weitere Leistungen des Bundes. Umgekehrt musste auch mit dem Bund über die Kosten der Verlegung des Artillerieschießplatzes und dessen Kaufpreis verhandelt werden, wobei eine Verlegung nach Biberbrugg-Rothenthurm im Kanton Schwyz in Diskussion stand.

Zum zweiten Vortrag von Regierungsrat Dr. Corrodi waren auch die Mitglieder eines bereits geschaffenen Aktionskomitees Großverkehrsflugplatz Zürich-Kloten eingeladen, das am 5. November 1943 gegründet worden war und dem vom Vorstand der Flugplatzgenossenschaft Präsident Heinrich Hürlimann, Kantonalbankdirektor J. Fischbacher, Ing. W. Stäubli und Dr. H. U. Schlaepfer angehörten. Dessen Zweck war die Förderung aller Maßnahmen zur Schaffung des Flughafens Kloten, die Unterstützung der Behörden in ihren Bestrebungen und die Aufklärung der Öffentlichkeit.

### **Die Situation der Flugplatzgenossenschaft**

Die auf Durchhalten eingestellte Flugplatzgenossenschaft konnte 1943 eine wieder etwas bessere Frequenz des Flugplatzrestaurants feststellen, die dann 1944 – zufolge der Zwangslandungen von 198 Kampfflugzeugen kriegführender Länder, wovon die meisten in Dübendorf niedergingen – durch Schaulustige wesentlich gesteigert wurde.

Für die Swissair musste bei der neuen Flugzeughalle ein Motorenprüfstand erstellt werden, wofür die Flugplatzgenossenschaft beim Kanton eine Erweiterung des Baurechts nachsuchte, das ihr gewährt, indessen im gegenseitigen Einverständnis nicht ins Grundprotokoll eingetragen wurde.

Im Weiteren verlangten die eidgenössischen Vorschriften die Schaffung eines Luftschutzraumes für 55 Personen im Empfangsgebäude. Auch die Kläranlage musste erweitert werden.

Eine Erneuerung des Mietvertrages mit der Postverwaltung erfolgte nur nach wesentlichen Eingeständnissen der Flugplatzgenossenschaft in der Preisfrage.

Nachdem die Idee Kloten nun Gestalt annahm, beschäftigten sich die Organe der Flugplatzgenossenschaft mit den daraus für sie erwachsenden Fragen.

...

Die Militärverwaltung, die sich mit dem Kanton ins Benehmen setzte, zeigte Interesse für die Gebäude des Zivilflugplatzes Dübendorf.

Eine längere Aussprache im Vorstandsausschuss vom 27. September 1944 führte zum Beschluss, die Flugplatzgenossenschaft werde sich für die Finanzierung der Hochbauten in Kloten zur Verfügung stellen, sofern die Regierung dies für opportun halte. Seitens der Flugplatzgenossenschaft müsse alles getan werden, um dem Projekt Kloten zur Verwirklichung zu verhelfen.

## **Das Ausbauprojekt 1944 und die Schwierigkeiten**

Immer klarer zeichneten sich die Vorteile der Klotener Lösung ab. Am 4. Oktober 1944 lud die Regierung die Stadträte von Zürich und Winterthur und die Flugplatzgenossenschaft zu einer Orientierung über das Großflughafenprojekt und die Möglichkeit einer Finanzierung ein.

Das Ausbauprojekt 1944, so wurde an dieser Orientierung mitgeteilt, war dem Bundesrat schon am 31. Juli 1944 zur Gutheißung eingereicht worden, mit den Begehren, Abtretung des Waffenplatzes Kloten-Bülach an den Kanton zu günstigen Bedingungen, Erklärung des Flughafens Kloten zum Interkontinentalen Flughafen der Schweiz und Leistung eines angemessenen Beitrages an dessen Erstellung. Die großen Schwierigkeiten einer Verlegung des Artilleriewaffenplatzes wurden den Anwesenden nicht verschwiegen. Wohl war an seiner Stelle das neue Gelände in Biberbrugg-Rothenthurm in Aussicht genommen, allein nach einer durch die Regierung eingeholten Expertise bezifferten sich die Ersatzleistungen des Kantons auf 11 Millionen Franken, die außerordentlich weit von dem kalkulierten Betrag entfernt waren. Vom Entgegenkommen des Bundes hing die Ausführbarkeit des Projektes Kloten ab. Denn zusammen mit den Baukosten des Werkes, den Kosten des Ankaufs des nicht zum Waffenplatz gehörenden Geländes, Servitutenentschädigungen usw. wäre das Gesamtprojekt unter Einsetzung des vom Bund verlangten Abtretungsbetrages auf 97,8 Millionen Franken, nach dem Entschädigungsvorschlag des Kantons auf 65 Millionen Franken zu stehen gekommen; der Vorschlag des Bundes schien untragbar.

Die Regierung vertrat aber weiter die These, der neue Flughafen, soweit es um den interkontinentalen Verkehr gehe, sei ein Werk von gesamtschweizerischer Bedeutung. Art. 23 der Bundesverfassung ermächtigt den Bund, zur Errichtung oder Unterstützung der Errichtung öffentlicher Werke, die im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Teils derselben liegen, Bundesbeiträge zu gewähren. Also, argumentierte die Regierung, habe der Bund einen Beitrag aus diesem Titel zu leisten. Ein Gesetz über die finanziellen Verpflichtungen von Bund und Kantonen bei der Errichtung von Flughäfen bestand nicht. Schon in den Richtlinien für die Finanzierung des Flughafens, vom gleichen Datum wie die Eingabe nach Bern, hatte die Regierung betont, der Flughafen Kloten werde schon in seinem Erstausbau den Charakter eines Großflughafens haben und dem in der ersten Nachkriegszeit zu erwartenden interkontinentalen Verkehr gewachsen sein. Dabei sei der weitere Ausbau zu einem auch künftigen Anforderungen genügenden Interkontinentalen Flughafen bei Bedarf jederzeit möglich. Gestützt auf die Bedeutung Zürichs als Handels- und Industriezentrum der Schweiz, auf die günstige Verkehrslage und Zürichs dominierende Stellung im schweizerischen Luftverkehr schon vor dem Kriege, komme als Interkontinentaler Flughafen der Schweiz nur Zürich in Frage. Sein neuer Flughafen sei auch als solcher zu bezeichnen. Da während 3½ Jahren durchschnittlich 1 100 Arbeiter beschäftigt werden sollten, wurden auch Arbeitsbeschaffungsbeiträge erwartet. Als Hauptträger des Städteflughafens rechnete der Kanton aber auch mit wesentlichen Beiträgen der Städte Zürich und Winterthur.

Die Hochbauten endlich sollten, gestützt auf ein durch den Kanton zu gewährendes Baurecht mit Heimfallsrecht, durch die Privatwirtschaft erstellt und verwaltet werden, wie in Dübendorf, wo man mit diesem System nach Aussagen des Regierungsvertreters gute Erfahrungen gemacht hatte.

...

## **Zürich wird Interkontinentaler Flughafen**

### **Auswirkungen und Anpassungen**

Der dringliche Bundesbeschluss über den Ausbau der Zivilflugplätze vom 22. Juni 1945 brachte auf eidgenössischem Boden eine weitgehende Klärung der Situation. Er legte die Bundesbeiträge an den Ausbau der Flugplätze von Basel, Genf und Zürich für den kontinentalen Luftverkehr auf 30 Prozent, an die zusätzlichen Kosten der Erweiterung «des Flughafens Zürich zum Interkontinentalen Flughafen der Schweiz» und an die Verlegung des Artillerieschießplatzes Kloten auf 35 Prozent der Baukosten fest. Damit war nicht nur die Frage nach dem

schweizerischen Zentralflughafen gelöst und Zürich als Träger des Interkontinentalen Flughafens der Schweiz bezeichnet, sondern – abgesehen von Arbeitsbeschaffungsbeiträgen – auch die Höhe der Leistung des Bundes an die Baukosten festgesetzt, die auch den Hochbauten der Flugplatzgenossenschaft zugute kam.

Schon im Spätherbst 1944 hatte sodann in Chicago eine internationale Luftfahrtkonferenz stattgefunden, an der die ICAO (International Civil Aviation Organization) gegründet wurde, der die Schweiz allerdings erst am 13. Dezember 1946 beitrug. Für den Moment war aber wichtig, dass die Konferenz technische Normen über den Ausbau der Flughäfen aufstellte. Bei Abfassung des Flughafenprojektes 1944 war die Schweiz durch den Krieg – erst am 7. Mai 1945 wurden ja in Europa die kriegerischen Handlungen zufolge der Unterzeichnung der Gesamtkapitulation der Achsenmächte eingestellt – von der Außenwelt abgeschlossen und über die im Flugwesen gemachten Erfahrungen nur mangelhaft orientiert. Normen über den Flughafenbau hatten außer in England nicht existiert. So sah sich denn die Regierung gezwungen, das Projekt 1944 auf Grund der neuen Normen der Konferenz von Chicago bereinigen zu lassen.

Wichtig war, dass das Projekt 1944 im Allgemeinen von richtigen Voraussetzungen ausgegangen war. Mit unbedeutenden Änderungen, wie der Verlängerung einzelner der drei unter gleichzeitiger Verkürzung anderer Pisten und zweckmäßigerer Anordnung des Aufnahmegebäudes, entsprach das Projekt den neuen Normen für die Flughäfen der Kategorie B, die Klasse der Interkontinentalen Flughäfen, die für Landung und Start von 40 Tonnen schweren Flugzeugen, zum Beispiel der im Transatlantikverkehr regelmäßig eingesetzten Douglas DC-4, zugelassen war.

...

### **Bestätigung der Bereitschaft zur Mitarbeit durch die Flugplatzgenossenschaft**

Durch Zuschrift vom 8. Dezember 1945 an die Direktion der öffentlichen Bauten verwies die Flugplatzgenossenschaft auf ihre mit Schreiben vom 19. Dezember 1944 abgegebene Bereitschaftserklärung.

...

Sie gab auch ihr Einverständnis zur Erstellung und Verwaltung des Flugbahnhofes unter der Voraussetzung angemessener Entschädigung durch den Kanton für die Erstellung der unvermietbaren Räume. Außerdem bestätigte sie den in § 17 ihrer Statuten und im Baurechtsvertrag festgelegten Modus der Entschädigung für die Abtretung ihrer Gebäude in Dübendorf.

Mit Schreiben vom 22. Dezember bezeugte die Regierung der FG den besten Dank für ihr Entgegenkommen.

...

Im Weiteren, so teilte die Regierung mit, sehe die Vereinbarung mit dem Bund über die Abtretung des Waffenplatzes Kloten als Gegenleistung des Kantons die Überlassung des Zivilflugplatzes Dübendorf samt den Hochbauten vor. Die Regierung mache ihr Rückkaufsrecht gegenüber der Flugplatzgenossenschaft geltend und kündige daher den Baurechtsvertrag über Dübendorf formell im Sinne einer vorsorglichen Maßnahme auf Ende des Jahres 1946. Da Dübendorf bis nach Ausbau des neuen Flughafens im Betrieb bleiben werde und der Kanton den Flugplatz Dübendorf erst dann an den Bund abtreten müsse, nahm die Regierung eine spezielle spätere Vereinbarung über den Zeitpunkt der Übernahme und die Höhe der Entschädigung in Aussicht.

### **Die Flugplatzgenossenschaft in Dübendorf**

Das Leben auf dem Flugplatz Dübendorf hatte nicht ganz aufgehört.

Zufolge der rückläufigen Entwicklung des Restaurantbetriebes hatte der Restaurateur für 1942 eine neue Vereinbarung über den Mietzins verlangt. Obschon der Linienbetrieb 1943 auf die einzige Strecke Zürich-Stuttgart reduziert wurde, hoben sich die Frequenzen des Restaurants,

wohl wegen vermehrten Besuches der in der Umgebung stationierten Truppen, so dass die Erhebung eines wenn auch stark reduzierten Mietzinses erwogen werden konnte. Und auch 1944 – der Flugverkehr war zufolge des totalen Krieges ganz eingestellt - nahmen die Umsätze merklich zu, dank der bereits erwähnten neuen Attraktion: der zahlreichen vor dem Stationsgebäude aufgestellten, bisher unbekanntem fremden Kriegsflugzeuge, die wegen Grenzverletzungen zwangsweise landen müssen. Im folgenden Jahr wurde ein nach der Höhe des Umsatzes gestaffelter Mietzins erhoben. Erst im Jahre 1946 konnte, dank der weiteren Entwicklung des Verkehrs und der Aufhebung der Betriebsstoffrationierung für Automobile, der ursprüngliche, normale Mietzins wieder erhoben werden.

Der Sportfliegerbetrieb blieb eingestellt und die Swissair hielt durch.

...

Nach Beendigung des Krieges lebte der Zivilflugverkehr zufolge der Wiederaufnahme des Kontaktes unter den Völkern aber auch der Zerstörung von Straßen und Bahnverbindungen in den kriegführenden Ländern rasch auf, steigerte sich von Monat zu Monat und nahm, wie erwartet wurde, Dimensionen an, denen der Flugplatz nicht mehr durchwegs gewachsen war. Der Sportfliegerverkehr blieb wegen Brennstoffmangels noch gehemmt. Dafür wuchsen 1945 die Starte und Landungen im internationalen Linienverkehr stark an. Ab 30. Juli 1945 wurde werktäglich die Linie Zürich-Paris-Zürich, die Linie Zürich-London-Zürich, ab 29. September dreimal, ab 5. November viermal wöchentlich und die Linie Zürich-Amsterdam-Zürich ab 19. September 1945 dreimal wöchentlich befliegen.

Ab 1. Juli 1946 wurde auch der Postverkehr im Postbüro des Empfangsgebäudes wieder aufgenommen.

Die Zahl der Passagiere erhöhte sich 1946 auf 79 872 oder auf mehr als das Doppelte des Rekordjahres 1938. Die Fracht inklusive Übergepäck der Passagiere nahm von 283 377 kg (1938) auf 715 857 kg und die Post von 204 782 kg auf 297 248 kg zu. Die Rasenpiste war in Dübendorf dieser Verkehrsbeanspruchung nicht mehr gewachsen. Die Verwendung des Standardflugzeuges DC-3 im Kontinentalverkehrs, welches in beladenem Zustand mehr als 12 t Gewicht hatte, führte in der Regenperiode August/September 1946 zu zahlreichen Schädigungen der Rasenpiste, und für den Winterverkehr befürchtete man das Schlimmste.

Es stand fest, dass der Winterflugdienst 1946/ 47 und auch 1947/48 in Dübendorf verbleibe. Allerdings wurden keine schwereren Flugzeuge als DC-3 in Betracht gezogen. Die bestehende 500 m lange Betonpiste genügte für die gegebenen minimalen Anforderungen von 1 100 m nicht. Es musste ein Kehrplatz geschaffen werden, weil die Piste wegen der bestehenden Verhältnisse nur in einer Richtung verwendbar war. Es musste eine provisorische Lösung gefunden werden. Die Erstellung einer Verlängerung in Beton wäre, abgesehen von den großen Kosten, ohne Betriebsstörung unmöglich gewesen. Man fand den Weg in der Verlegung von gelochten 3 mm starken Stahlplatten, wie sie die amerikanische Armee zur Erstellung von Feldflugplätzen verwendet hatte. Sie konnten in Belgien aus amerikanischen Heeresbeständen beschafft werden. Der vom Kantonsrat dafür verlangte Kredit von 281 500 Franken wurde einstimmig bewilligt, wohl nicht zuletzt aus der Erwägung, dass ein einziger durch den schlechten Zustand der Piste bedingter Unfall den Kanton ein Mehrfaches des Kreditbetrages hätte kosten können, ganz abgesehen vom Schaden einer dadurch bedingten Platzsperre und den Auswirkungen für die Beurteilung der Zürcher Verhältnisse auf internationaler Ebene.

Am 16. April 1944 hatte die Swissair um Genehmigung der Verlegung der Navigationsbaracke aus dem Wirtschaftsgarten neben die Baracke der technischen Leitung bei der Werft ersucht. Im Protokoll der Ausschusssitzung, an der diese Genehmigung erteilt wurde, heißt es lakonisch: «Die Baudirektion bewilligte diese Verlegung und verpflichtete die Flugplatzgenossenschaft zur Zahlung einer Ertragsausfallentschädigung von 20 Franken an den gegenwärtigen Pächter des zu überbauenden Areals, welcher Betrag der Flugplatzgenossenschaft durch die Swissair zurückerstattet wird.»

Bei der Zoll- und Passabfertigung entstand zufolge der Verkehrszunahme aber auch der Verschärfung der Vorschriften – auch bei der Ausreise hatten die Passagiere eine Pass- und Zollkontrolle zu bestehen – unerfreuliche Stauungen. Die Flugplatzgenossenschaft war, da das Stationsgebäude dazu keinen Raum bot, gezwungen, einem Gesuch der Zollverwaltung zu entsprechen und in Zusammenarbeit mit der Flugplatzdirektion, der Swissair, der Zollkreisdirektion und den Polizeibehörden zwei ausschließlich der Abfertigung der Passagiere und eine der Frachtabfertigung dienende Baracke auf der Westseite des Stationsgebäudes zu erstellen. Die bestehende Zollbaracke war abzubauen und konnte an die Swissair verkauft werden. Ein- und Ausgangsverkehr wurden in der Passagierbaracke getrennt, und es wurden Warte- und Untersuchungsräume eingebaut. Weil ein Durchgang in die Empfangshalle des Stationsgebäudes nötig war, musste der Frachtraum der Swissair geopfert werden. Die grossen Investitionen, die der Flugplatzgenossenschaft damit auferlegt wurden – es handelte sich um rund 90 000 Franken –, waren wegen der mutmaßlich nur kurzen zu erwartenden Benützungsmöglichkeit und der dadurch verursachten Verkürzung der Amortisationsfrist bedauerlich. Die Zollverwaltung war gesetzlich von der Bezahlung eines Mietzinses nach wie vor befreit. Zahlender Mieter war allein die Swissair, die zudem nur einen kleinen Büroraum und einen Frachtraum beanspruchte. Wegen der Unterbringung der Polizei musste mit dem Kanton verhandelt werden.

Im Jahre 1946 musste angesichts des zunehmenden Verkehrs eine Baracke für die Aufnahme fremder Fluggesellschaften, die in Zürich eine eigene Vertretung wünschten, erstellt werden. Den Mietzins übernahm die Swissair. Endlich war in der Nähe der Pisten eine Unterkunftsbarracke für die Startdienstmannschaften nötig.

...

Im Jahre 1947 wurde diesen Bauten ein weiteres Provisorium beigelegt, das die Swissair am 10. März bezog. Damit machte der Buchwert aller Provisorien Ende 1947 Franken 193 889.50 aus.

### **Die Liquidation der Flugplatzgenossenschaft**

Am 27. Oktober 1948 war es so weit, dass die Flugplatzgenossenschaft liquidiert werden konnte. Alle Voraussetzungen für die Gründungsversammlung der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft, Zürich waren erfüllt. Die beiden Generalversammlungen wurden getrennt, aber unmittelbar nacheinander im Kongresshaus in Zürich durchgeführt. Die Liquidationsversammlung der Flugplatzgenossenschaft war gleichzeitig die 17. Generalversammlung, die die ordentlichen Geschäfte der Generalversammlung über das Jahr 1947 sowie den Jahresbericht, die Jahresrechnung und Bilanz über das erste Halbjahr 1948 und die Übergangsbilanz per 30. September 1948 zu behandeln hatte. Der Liquidations-Versammlung war am 17. Dezember 1947 eine außerordentliche Generalversammlung vorangegangen, in der dem Vorstand die Kompetenz zur Kapitalerhöhung auf 5 Millionen Franken unter gleichzeitiger Umwandlung der Flugplatzgenossenschaft in eine Aktiengesellschaft erteilt und der Baurechtsvertrag mit dem Kanton sowie der Vertrag mit der Stadt Zürich gutgeheissen worden war.

Nachdem bereits ein Teil des Flugverkehrs nach Kloten verlegt war, erfolgte die Abtretung der Gebäulichkeiten der Flugplatzgenossenschaft in Dübendorf an den Kanton gemäß Abtretungsvertrag vom 7. Juli 1948 auf den 30. Juni 1948 unter gleichzeitiger Überbindung der Mietverträge mit Zinsgenuss ab 1. Juli 1948. Von diesem Zeitpunkt an verwaltete die Flugplatzgenossenschaft und nach ihr die Flughafen-Immobilien-Gesellschaft die Hochbauten auf Rechnung des Kantons,

#### **bis der Flugplatz Dübendorf am 5. Mai 1949 ins Eigentum des Bundes übergang.**

Der gesamte Zivilluftverkehr wurde Anfang November 1948 nach Kloten verlegt, während die Büros der technischen Abteilung der Swissair bis am 30. April 1949 in Dübendorf verblieben.

\* \* \* \* \*

## Statistik des zivilen Luftverkehrs in Dübendorf

Der gewerbsmäßige und nichtgewerbsmäßige Verkehr  
des Flugplatzes Dübendorf

