

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 95/96 (1930)
Heft: 11

Artikel: Zur Erweiterung des Zürcher Flughafens
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-44054>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

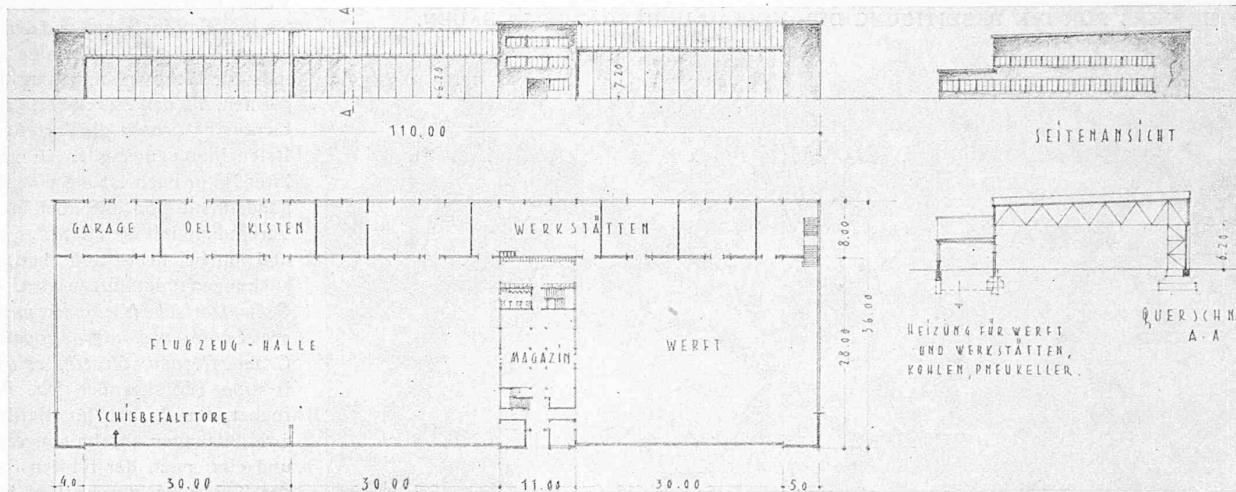
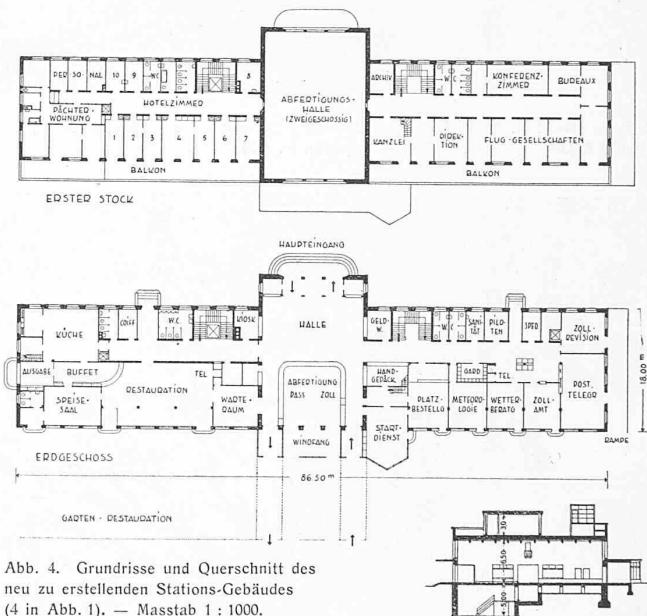


Abb. 3. Flughafen Zürich-Dübendorf. Grundriss der neu zu erstellenden Flugzeughalle 2 für inländische Fluggesellschaften. — Masstab 1:1000.

Akkumulier-Kochherdes Stuber besichtigt wurden. Der Seehaus-Herd ist seither sowohl in technischer wie in praktischer Hinsicht, unter Zuziehung einer Kochlehrerin, durch die Materialprüfanstalt des S.E.V. geprüft worden, zu welchem Zwecke eine Subkommission mit Dr. K. Sulzberger als Vorsitzendem eingesetzt worden ist. — Von der Kommission für Hochspannungsapparate, Ueberspannungsschutz und Brandschutz hat nur die Gruppe b, Ueberspannungsschutz (Vorsitz Prof. Dr. W. Kummer) eine Sitzung abgehalten, die mit einer Besichtigung des Kathodenstrahl-Oszillographen¹⁾ und der Vorführung einiger Versuche verbunden war. Sie hat die Anlage einer schweizerischen Gewitterstatistik in Aussicht genommen. — Die Kommission für die Revision der Starkstrom-Vorschriften (Präsident Prof. Dr. W. Wyssling) hatte keinen Anlass zur Einberufung von Sitzungen, nachdem die von ihr ausgearbeiteten Entwürfe im September 1928 dem Bundesrat eingereicht worden sind. Hingegen fand auf Anregung der Obertelegraphendirektion unter Hinzuziehung von Vertretern verschiedener Radiosendestationen eine Besprechung statt, die den Schutz der Radioanlagen gegen Starkstromstörungen zum Gegenstand hatte. — Die Kommission für das Studium von Störungen der Schwachstromleitungen durch Starkstromleitungen (Vorsitz Prof. Dr. W. Kummer) hat eine einzige Sitzung abgehalten, in der ein Vorschlag zur Ergänzung der neuen Bundesvorschriften bereinigt wurde. — Die Materialprüfanstalt war im Berichtsjahr dauernd stark beschäftigt. Einen wachsenden Umfang nimmt die Prüfung und Beurteilung der verschiedenen elektrischen Apparate für Haushalt, Gewerbe und Landwirtschaft an. Die Einrichtungen der Anstalt sind systematisch erweitert und ausgebaut worden, vor allem die sehr veraltete Installation zur Durchführung von Brenndauerproben von Glühlampen. — Der Beschäftigungsgrad der Eichstätte hielt sich ungefähr im Rahmen des Vorjahrs. — Ueber die Tätigkeit des Starkstrom-Inspektoretes orientiert die Mitteilung auf Seite 48 lfd. Bandes (26. Juli 1930).

Bei den Erneuerungswahlen in den Vorstand wurden die statutarisch ausscheidenden Mitglieder Ing. H. Egli (Zürich), Direktor E. Payot (Basel) und Oberingenieur A. Waeber (Freiburg) einstimmig wiedergewählt, als Revisoren Dr. G. A. Borel (Cortaillod) und Strassenbahndirektor U. Winterhalter (Zürich) bestimmt, als Ersatzmänner Dir. A. Pillarel (Lausanne) und Ing. M. P. Misslin (Oerlikon). Ein Vorschlag des Vorstandes, Dir. F. Ringwald, der nach elfjähriger Tätigkeit als Präsident des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätswerke von diesem Amte zurücktritt, zum Ehrenmitglied des S.E.V. zu ernennen, wurde mit Akklamation gutgeheissen. Unter Verschiedenem wurde sodann noch aus dem Schosse der Versammlung²⁾ der Wunsch geäussert, der Vorstand des S.E.V. möge sich dafür verwenden, die in letzter Zeit überhandnehmende Pressepolemik aus Elektrizitätsskreisen gegen das Gas, die indirekter Weise dem Ansehen des S.E.V. schadet, in sachlichere Bahnen zu lenken.

Damit war die Traktandenliste erschöpft. Nach einer kurzen Pause folgte ein Vortrag von Ing. G. L. Meyfahrth, Direktor der



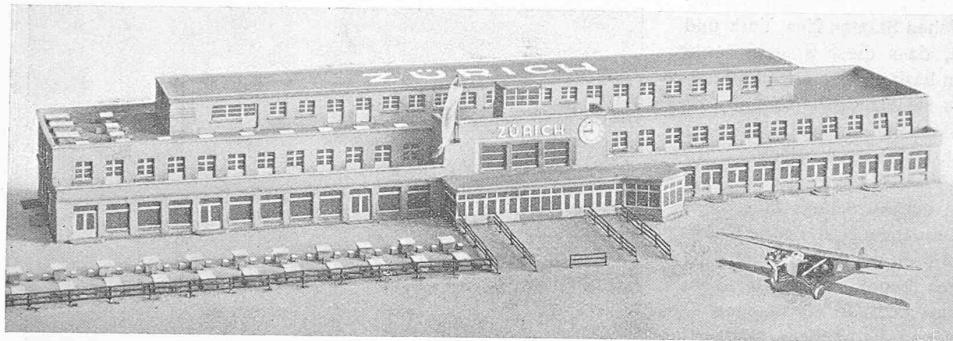


Abb. 2. Modellbild des projektierten Stationsgebäudes (4 in untenstehendem Plan).

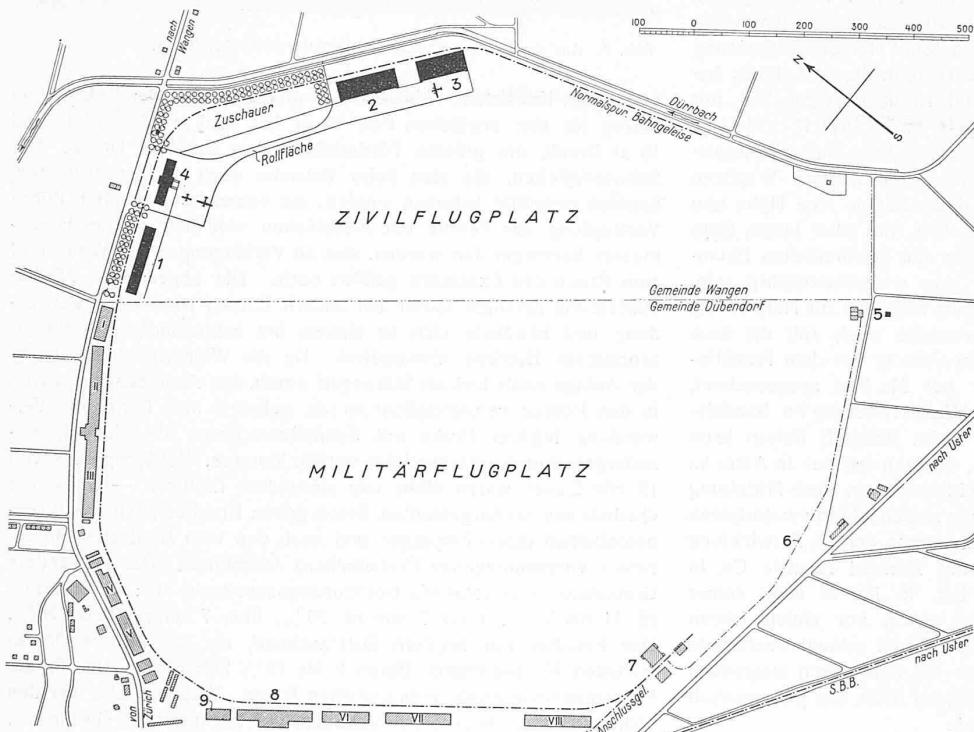


Abb. 1. Lageplan 1 : 12500 des Flugplatzes Dübendorf, mit der nordöstlichen Erweiterung für den Flughafen (Zivilflugplatz).

Legende: 1 Halle für Privat-Flugzeuge, 2 inländische Fluggesellschaften, 3 ausländische Fluggesellschaften, 4 Stationsgebäude, 5 Motoren-Prüfstand (rechts Zivil, links Militär), 6 Schmalspurverbindungs-Geleise, 7 alter städtischer Flugzeugschuppen, 8 Militär-Montagehallen, 9 Militär-Verwaltung, I bis VIII Militär-Flugzeug-Hallen.

Lichtkabel und Beleuchtung, Telefon- und Funkanlagen, Rohrpost, Tank- und Geleiseanlagen u.a.m.) mit 339 000, und die Umgebungsarbeiten (Rollflächen und dergl.) mit 443 000 Fr.

Die regierungsräthliche Weisung beruft sich einleitend auf das am 20. Mai 1928 vom Zürcher Volk mit 54 684 Ja gegen 34 011 Nein angenommene „Gesetz über die Förderung des Zivilflugverkehrs“, wonach der Kanton Zürich den Flugverkehr zu fördern hat durch: a) die Anlage und den Betrieb eines Flugplatzes nebst den dazugehörigen Einrichtungen¹⁾; b) die Schaffung und Erhaltung von Luftverkehrslinien, die Zürich mit den Hauptflugplätzen des In- und Auslandes verbinden. Nach diesem Gesetz wird auch der Betrieb des Zivilflugverkehrs subventioniert, bis er sich aus eigener Kraft wird erhalten können. Für die neuen Investitionen ist natürlich nicht von Anfang an eine volle Verzinsung zu erwarten; immerhin dürfen sie nach vorsichtiger Berechnung vorerst etwa 75 000 Fr. jährlich einbringen, später wesentlich mehr. Die geplanten Anlagen werden den Zürcher Flughafen in Dübendorf zum bedeutendsten der Schweiz machen.

Wie sehr das Bauvorhaben berechtigt, ja dringend notwendig ist, ergibt sich aus der ausserordentlich starken Entwicklung des kommerziellen Flugverkehrs wie überall so auch bei uns. Beachtenswert dabei ist die besonders starke Vermehrung der hochtarifierten Transporte, wie Brief- und Paketpost, die im schweiz. Luftverkehr 1928 mit 82 900 kg, 1929 schon mit 102 950 kg ver-

¹⁾ Vergl. die Basler Flugplatzanlagen in Bd. 91, S. 305 (23. Juni 1928).

treten sind; ferner ist der Warentransport gestiegen von 253 t im Jahre 1928 auf 434 t im Jahre 1929. Und was den Personenverkehr betrifft, entnehmen wir der „Aero-Revue“ (August 1930) folgende Sätze über die „Flugfreudigkeit“ der Schweiz:

„... Durch einen systematischen Ausbau des Netzes, dauernde Verbesserung des Flugmaterials, hochqualifizierte und sichere Verkehrsorganisation und umfassende Propagandaarbeit hat sich das jüngste Verkehrsmittel auch bei uns im Laufe des Jahres das Vertrauen des Publikums erworben. Dies zeigt in deutlicher Weise die unten folgende Zusammenstellung, wobei für einige wichtige Luftverkehr-Städte des Kontinents die Einwohnerzahl und die Zahl der an diesen Orten ankommenden, abfliegenden sowie transitierenden Passagiere pro 1929 auf Grund zuverlässiger Angaben einander gegenübergestellt werden.“

An zweiter Stelle steht Zürich, das pro 1929 4030 Passagiere auf 100 000 Seelen aufweist. Zürich, die grosse Industrie- und Handelsmetropole der Schweiz, übertrifft mit seinen total 8948 Linienpassagieren den Verkehr auf dem Gemeinschaftsflugplatz Nürnberg/Fürth, und hält dem über 100 000 Einwohner grösseren Stuttgart und dem zweimal grösseren Dresden fast die Stange.“

Die Rekordzahl an beförderten Passagieren dürfte Dübendorf am 31. August d. J. anlässlich eines Besuches des Schweiz. Holzarbeiter-Verbandes erreicht haben. Unter Beteiligung W. Mittelholzers beförderte an jenem Sonntag die „Ad Astra“ mit drei dreimotorigen Fokker-Grossflugzeugen nicht weniger als 959 Menschen, davon 87 auf einstündigen Alpenflügen.

Ort	Einwohner	Linien-Passagiere	
		total	auf 100 000 Einwohner
Genf	130 000	3 275	2529
Basel	144 000	6 825	4739
Zürich	222 000	8 948	4030
Stuttgart	342 000	8 960	2619
Nürnberg/Fürth	467 000	8 195	1754
Frankfurt	468 000	15 420	3294
Dresden	619 000	8 980	1451
München	681 000	15 128	2219
Amsterdam	727 000	16 570	2279
Hamburg	1 079 000	16 135	1495

Angesichts solcher Verkehrsleistungen, und verglichen mit den z. T. um vieles grösseren Aufwendungen und Einrichtung obiger Städte dürfte es nicht mehr zu früh sein, auch Zürich einen seiner Bedeutung entsprechenden Flughafen zu verschaffen.

MITTEILUNGEN.

Der steigende Papierholz-Bedarf verlangt schnellwachsende Bäume. Der Bedarf an Holz für die Papierherstellung nimmt ständig zu. Schon heute sind weite Flächen, die dicht bewaldet waren, abgeholt worden, und ihre Aufforstung kann dem steigenden Bedarf nicht folgen, sodass die Sägewerke gezwungen sind, das Holz von weiter entfernten Waldgegenden zu beziehen