

Zur Erweiterung des Zürcher Flughafens

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **95/96 (1930)**

Heft 11

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-44054>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

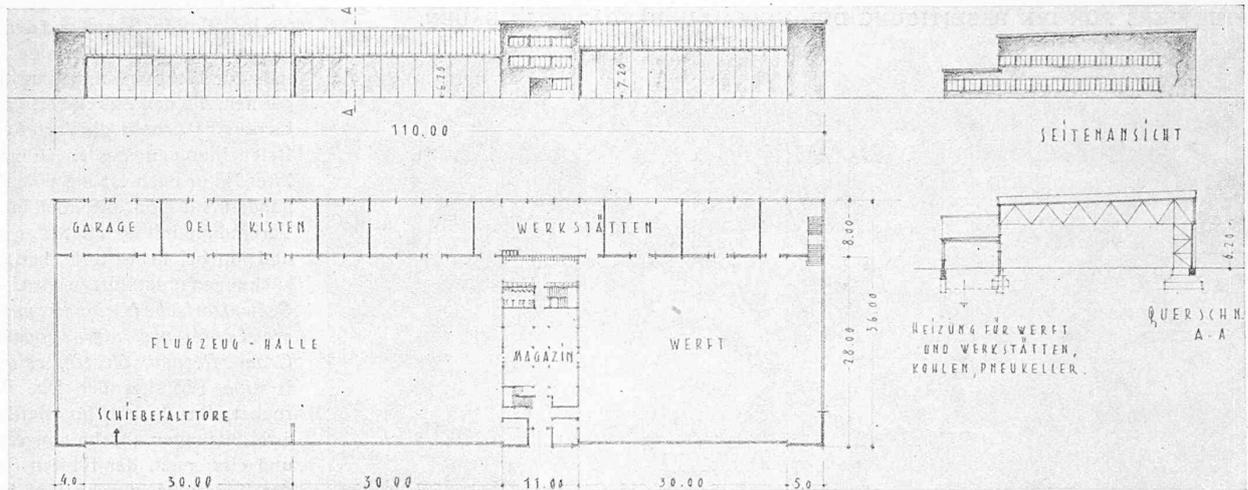


Abb. 3. Flughafen Zürich-Dübendorf. Grundriss der neu zu erstellenden Flugzeughalle 2 für inländische Fluggesellschaften. — Masstab 1 : 1000.

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 Berichtjahr 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 Vorjahres. — Ueber die Tätigkeit des *Starkstrom-Inspektorates* 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 (Cortailod) 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 Elektrizitätskreisen 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. Meyfährth, Direktor der

¹⁾ Siehe Band 93, Seite 91* (23. Februar 1929).

²⁾ Unabhängig von dem auf Seite 130, Spalte rechts, von den Herren Bauer und Tissot in ihrem Berichte geäußerten, gleichlautenden Wunsch!

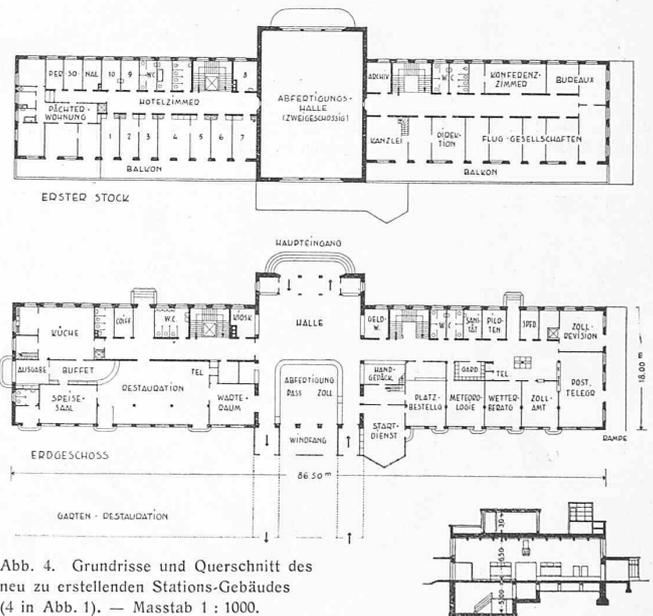


Abb. 4. Grundrisse und Querschnitt des neu zu erstellenden Stations-Gebäudes (4 in Abb. 1). — Masstab 1 : 1000.

Ateliers de Sécheron in Genf, über „Die Elektroschweißung im modernen Elektromaschinenbau“. Eine reichhaltige Auswahl von Lichtbildern über die neuesten bezüglichen Konstruktionen aus den Werkstätten schweizerischer und deutscher Fabriken gab einen lehrreichen Ueberblick über den Umschwung, den die Schweißung im Bau elektrischer Maschinen und Transformatoren hervorgerufen hat. Wir kommen auf den interessanten Vortrag zurück. G. Z.

Zur Erweiterung des Zürcher Flughafens.

Am nächsten Sonntag hat das Zürcher Volk durch Bewilligung eines Kreditbegehrens im Betrage von 3,6 Mill. Fr. über die dringend nötige Erweiterung, bezw. überhaupt über die Schaffung eines ordentlichen Flughafens für Zürich zu entscheiden. Das bisherige Provisorium befindet sich zwischen den Militärflugzeughallen VII und VIII (vergl. den Lageplan, Abb. 1) an der Strasse nach Uster, auf Land, das von der Militärverwaltung gepachtet, aber von ihr auf Ende 1930 gekündigt worden ist. Die Neuanlagen des Zivilflughafens sollen nun am nördlichen Rande des Flugfeldes, an der Strasse nach Wangen errichtet werden. Die nötige Platzverweiterung erfolgte durch bereits 1926 vollzogenen Ankauf um 450 000 Fr. von rd. 50 ha Land, nordöstlich der Gemeindegrenze Dübendorf-Wangen, für dessen Herrichtung (Planie, Entwässerung, Anpflanzung, Arrondierung) 1929 weitere 500 000 Fr. bewilligt worden sind. Ueber die nunmehr notgedrungenweise raschestens zu errichtenden Bauten (nach Entwurf des Kant. Hochbauamtes) unterrichten die beigegebenen Abbildungen. Der erforderliche Kostenaufwand verteilt sich auf die Hochbauten mit 2,818 Mill., die Platzinstallationen (Hydranten,

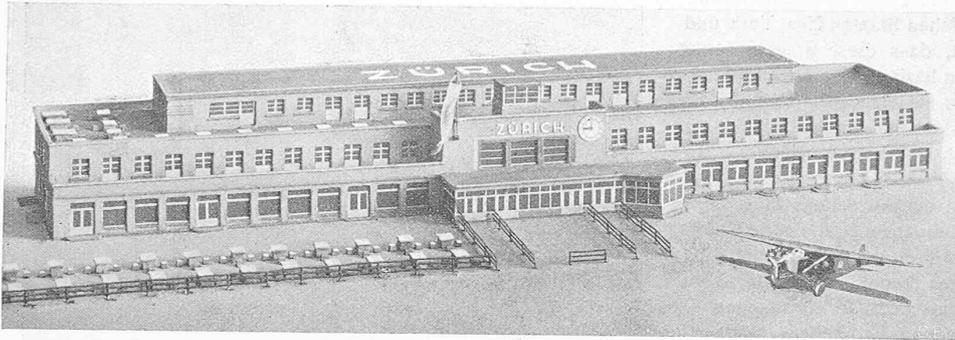


Abb. 2. Modellbild des projektierten Stationsgebäudes (4 in untenstehendem Plan).

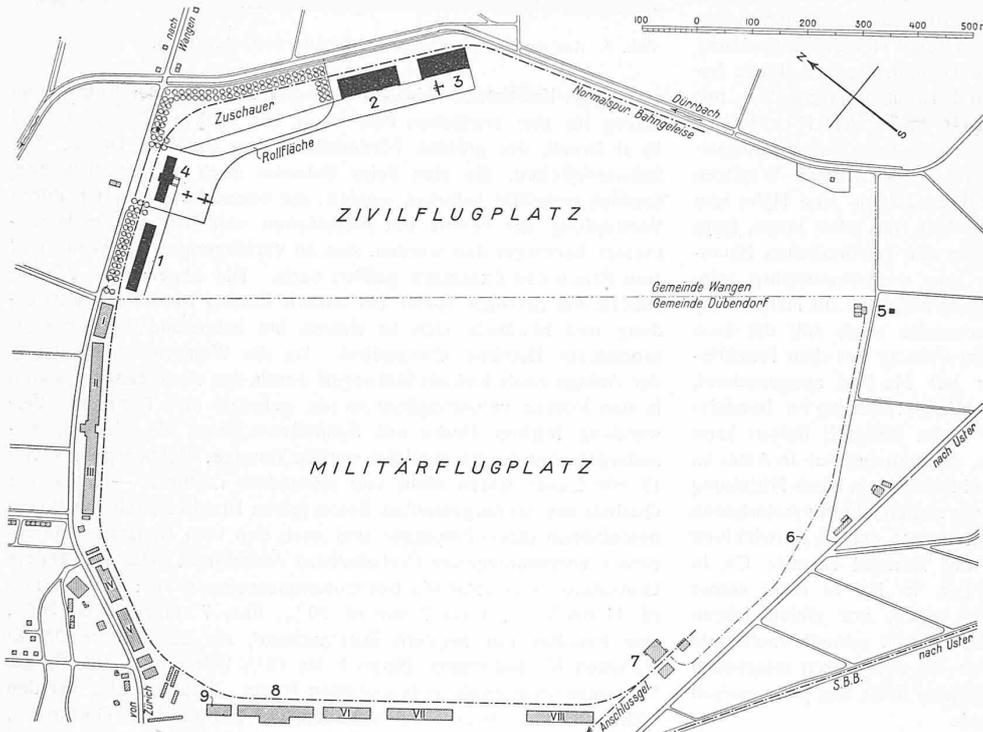


Abb. 1. Lageplan 1 : 12500 des Flugplatzes Dübendorf, mit der nordöstlichen Erweiterung für den Flughafen (Zivilflugplatz).

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

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 der Jahre 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 grössern Stuttgart und dem zweimal grössern 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.

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

Die regierungsrätliche 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 dürften 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 Flugplatzeinrichtungen in Bd. 91, S. 305 (23. Juni 1928).

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