

Flughafen : (Dübendorf, 1932)

Autor(en): **Brändli, Sebastian**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich**

Band (Jahr): **74 (2007)**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1045506>

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.

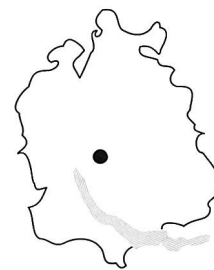
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

Flughafen

(Dübendorf, 1932)



Die Wiege der schweizerischen Luftfahrt steht in Dübendorf. Als Geburtsstunde kann die Gründung der «Schweizerischen Flugplatzgesellschaft» im Jahr 1910 gelten, welcher die Anlage eines Flugfelds in Dübendorf im gleichen Jahr folgte. Die Begeisterung für den Flugverkehr war in jenen Jahren gross, öffentliche Schaufahrten in Ballons und anderen Fluggeräten wurden gross angekündigt und boten einer interessierten Öffentlichkeit auch in der Schweiz Unterhaltung. Dübendorf war zunächst als privates Flug- und Sportfeld geplant, doch die Trägerschaft geriet bald in Geldnöte. Dazu kam, dass in den Jahren des Ersten Weltkriegs das Gelände für militärische Zwecke gebraucht wurde. So pachtete die Eidgenossenschaft 1914 das Flugfeld von der Eigentümerin – unterdessen die «Terraingenossenschaft Dübendorf» – für jährlich 11'000 Franken. Am 14. August 1914 landete als erster Militärpilot Fliegersoldat Burri in Dübendorf, worauf im Winter 1914/15 die junge Fliegertruppe unter Hauptmann Real mit sieben Flugzeugen von Bern nach Dübendorf dislozierte. Als Piste diente eine gut geplanierte Wiese von 200 Meter Länge.

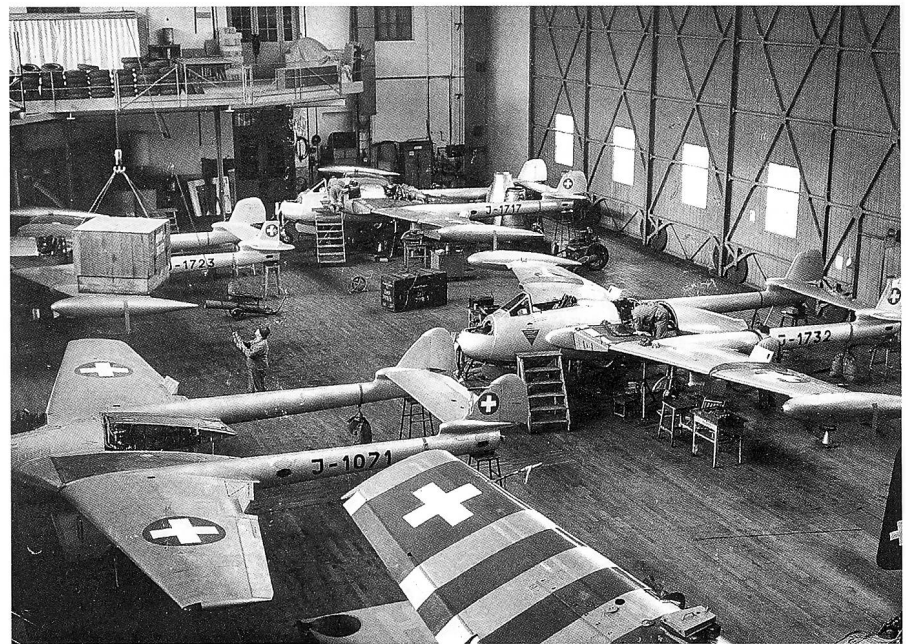
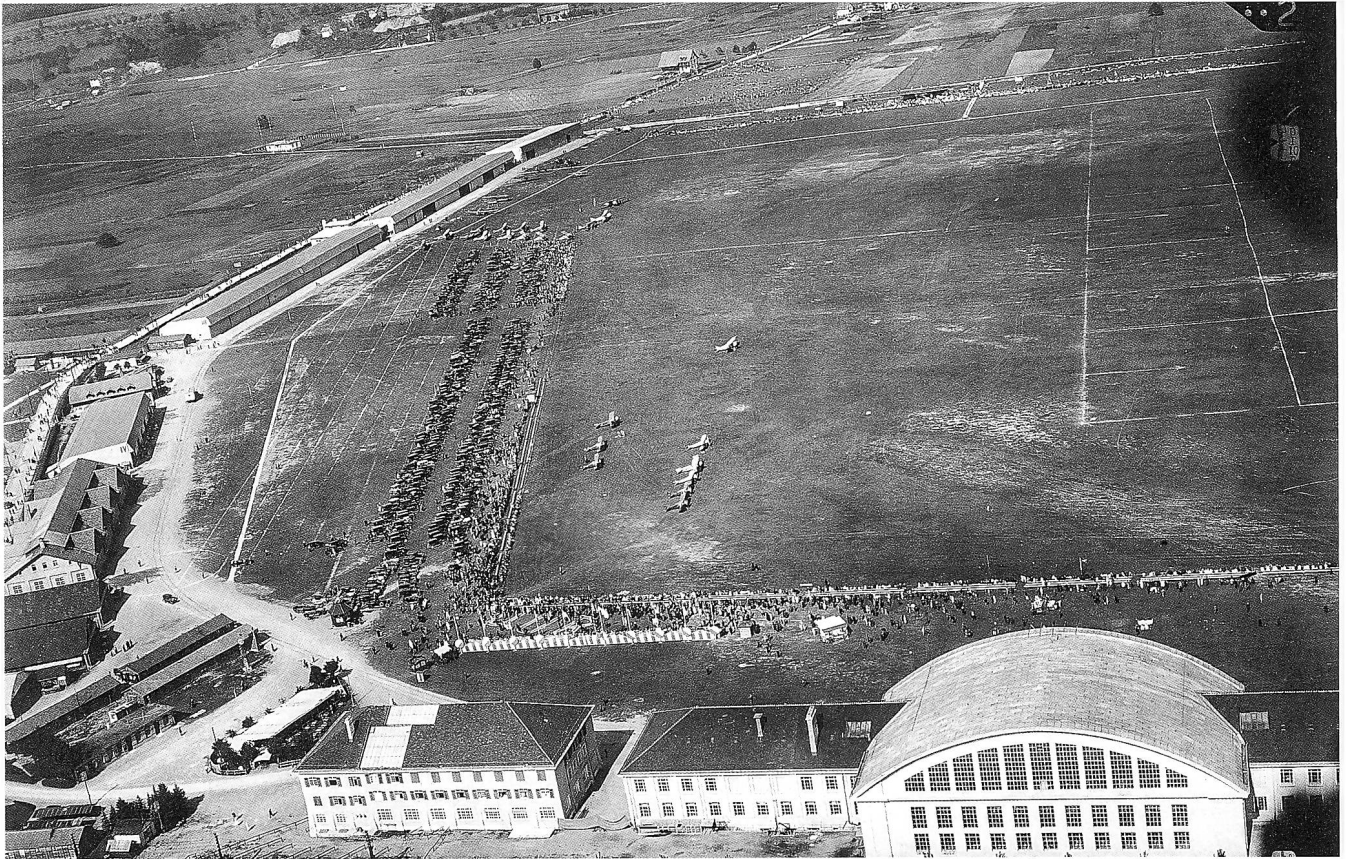
Nach dem Ersten Weltkrieg kehrte die Zivilluftfahrt nach Dübendorf zurück und überrundete rasch die militärische Nutzung. Hier entstand die «Eidgenössische Flugplatzdirektion» und wurde 1922 die erste regelmässige Fluglinie Genf–Zürich–Nürnberg durch die Firma Ad Astra Aero AG – diese fusionierte 1931 mit der Balair zur Swissair – eingeführt; das Flugfeld Dübendorf diente als Zürcher Basis. In rascher Folge vermehrten sich daraufhin die Linien. Die Anlage in Dübendorf wurde zum Flughafen, Stadt und Kanton Zürich erstellten auf dem Gelände ein provisorisches Aufnahmegebäude samt Halle im Wert von 130'000 Franken mit der Absicht, so rasch als möglich auf eigenem Gelände eine definitive Anlage zu erstellen. Zu diesem Zweck erwarb der Kanton 1926 ein Nachbargelände auf dem Gemeindegebiet von Wangen von circa 50 Hektaren.

Das Zürcher Volk stimmte 1928 einem Gesetz zu, welches Anlage und Betrieb eines Flughafens als kantonale Aufgabe bestimmte, lehnte aber 1930 einen diesbezüg-

lichen Kredit von 3,6 Millionen Franken ab. In dieser Situation half private Initiative: eine neu gegründete Flugplatzgenossenschaft war bereit, die nötige Anlage im Baurecht des Kantons auf eigene Rechnung zu erstellen. Der Plan gelang. Der Kanton übernahm die Tiefbauarbeiten, die Architekten Kündig und Oetiker wurden mit den Hochbauten beauftragt. Im Herbst 1932 war die Anlage vollendet, der zivile Flughafen Dübendorf-Wangen konnte eingeweiht werden!

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Gelände in Dübendorf-Wangen für den Militär- und Zivilluftverkehr aber bald zu klein. Die technische Entwicklung auf dem Gebiet des Flugzeugbaus liess immer zweifelhafter werden, ob ein Ausbau der bestehenden Anlagen zu einem modernen, den künftigen Entwicklungen im Luftverkehr Rechnung tragenden Flugplatz in Dübendorf überhaupt möglich sei. Um die Fragen der weiteren Entwicklung zu klären, setzte der Regierungsrat im Frühjahr 1943 eine Expertengruppe ein. Sie erhielt den Auftrag abzuklären, ob in der Umgebung Zürichs die Möglichkeit für den Bau eines auf den internationalen Luftverkehr ausgerichteten Grossflughafens bestehe. Die Experten kamen zum Schluss, dass auf dem bisherigen Areal kein derartiger Flughafen realisiert werden könne, und zwar vorab deshalb, weil hier die notwendige Hindernisfreiheit in der unmittelbaren Umgebung des Flugplatzes nicht gewährleistet sei. Als neuer Standort wäre hingegen, so die Sachverständigen, die rund 12 Quadratkilometer grosse Ebene zwischen Kloten und Rümlang geeignet. Im Sommer 1946 wurde mit dem Bau in Kloten begonnen; 1953 konnte der Betrieb aufgenommen werden. Dem Flugplatz Dübendorf verblieb die militärische Nutzung, über deren Zukunft heute diskutiert wird. Nachdem der Jetflugbetrieb bereits eingestellt worden ist, soll die Anlage 2010 geschlossen werden.

Sebastian Brändli



Luftansicht des ehemaligen Zivilflugplatzes und Blick in die Montagehalle des Militärflugplatzes um 1958. (Fotos Kantonale Denkmalpflege Zürich)