

## **Gemeinde Wangen-Brüttisellen**

**Aufnahmegebäude  
des ehemaliegcn Zivilflugplatzes Dübendorf-Wangen**

**INVENTARISATIONSBERICHT**  
Geschichtliches, Bauliches, Würdigung, Illustrationen

Pit Wyss, Architekt, Gumpenwiesenstrasse 13, 8157 Dielsdorf, 853 17 77  
2. Fassung: 14. Juni 1996



*selwisen*

3167

3168

3053

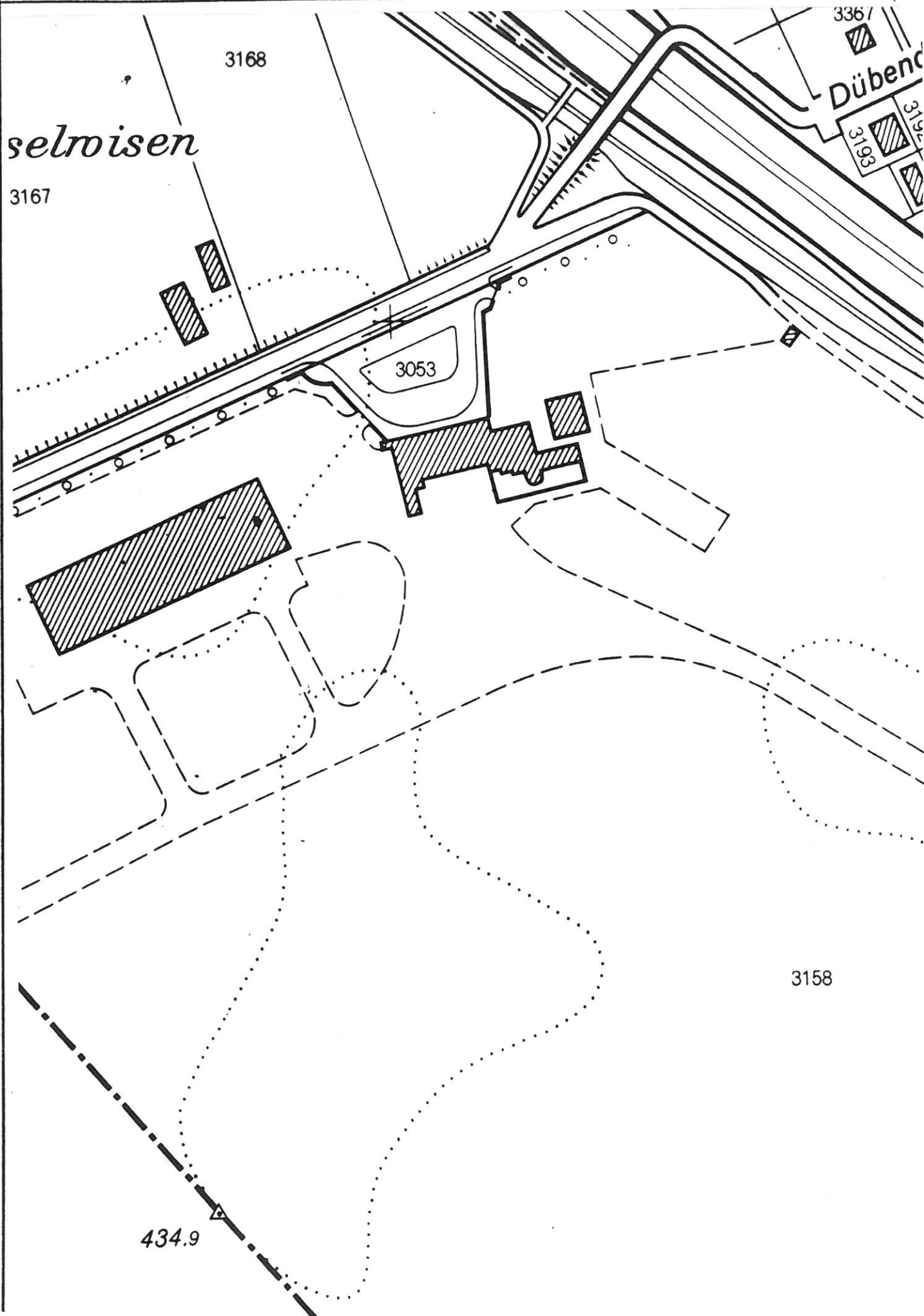
3367

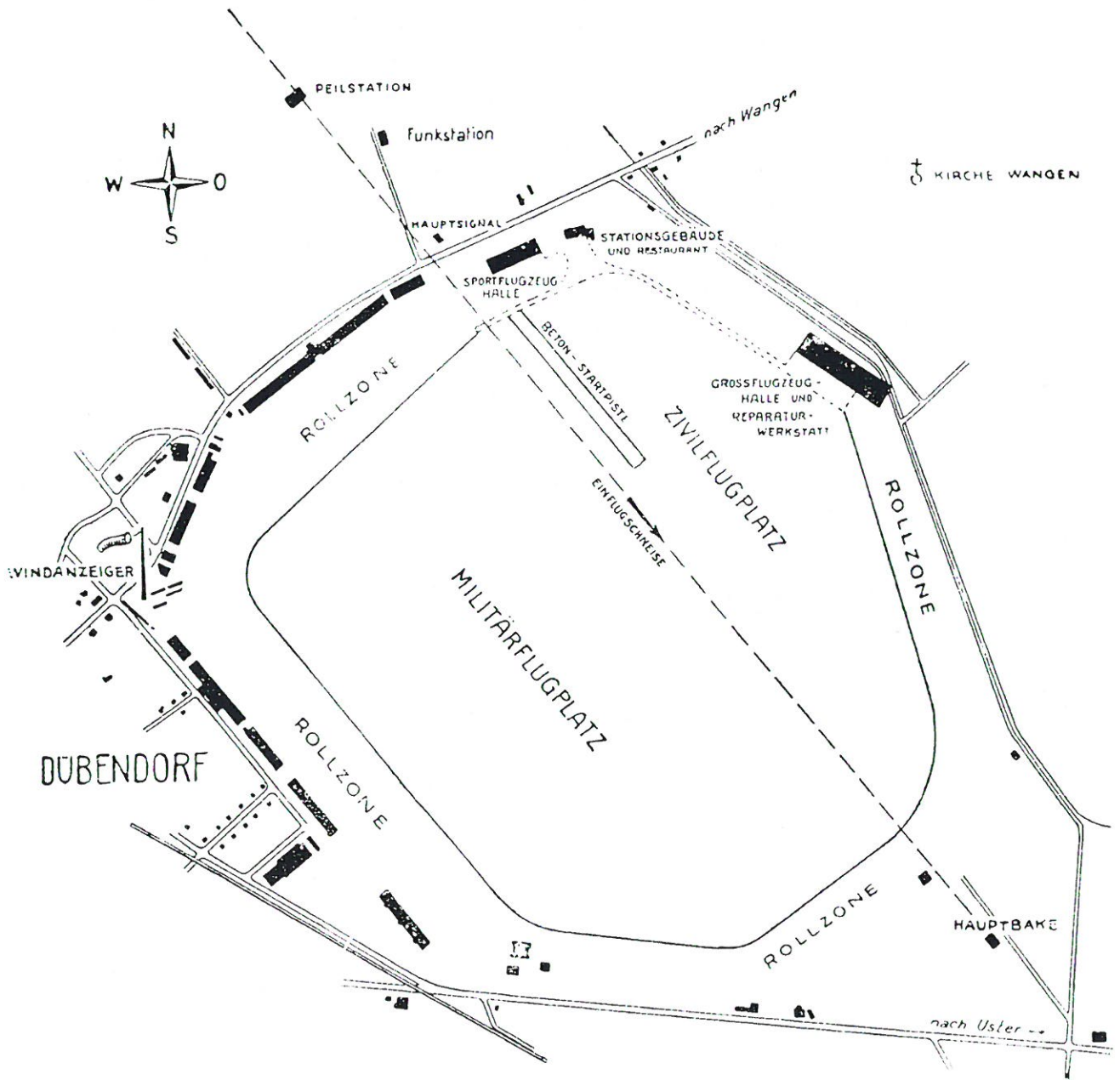
Dübendorf

3193

3158

434.9





**Geschichtliches:****Angaben zur Geschichte des Flugplatzes Dübendorf und der Luftfahrt in der Schweiz**

- 1903 17, 12. Erster Flug der Gebrüder Wright in den USA
- 1909 27. 11. Erste Versammlung im Sternen Wangen für ein Flugfeld im Ried
- 1910 14. 3. Beschlussfassung betreffend Flugplatz Gesellschaft; im Sternen Wangen
- 1910 22. 10. bis 26. 10. Erste Zürcher Flugwoche in Dübendorf-Wangen
- 1913 13. 7. Oskar Bider überfliegt die Alpen
- 1919 8. 1. Erster Militärpostflug zwischen Dübendorf und Bern-Oberlinbach
15. 4. Gründung der Firma Comte, Mittelholzer & Co.
7. 5. Einweihung eines Flugplatzes in Schwamendingen (Mahlersche Liegenschaft)
1. 6. Passagierbeförderung auf den seit 8.1. verkehrenden Postflügen
25. 6. Gründung der Avion Tourisme SA in Genf
18. 7. Das EMD erlässt: Provisorische Ordnung des Luftverkehrs in der Schweiz
28. 8. Gründung der IATA in Den Haag
20. 9. Gründung der Fluggesellschaft Frick & Co. (später Ad Astra)
15. 12. Gründung der Ad Astra Aero (AA); Gründungskapital Fr. 300'000.-
- 1920 27. 1. Bundesratsbeschluss betr. Ordnung im Luftverkehr i.d. Schweiz, ab 1.4.
24. 2. Mittelholzer übernimmt die Fotoabteilung der Ad Astra Aero
24. 2. VR Beschluss der Ad Astra: Ankauf von Comte, Mittelholzer & Co.
1. 3. Prov. Luftfahrtabkommen mit Frankreich und England treten in Kraft
9. 3. Beschluss des Bundesrates: Errichten eines Luftamtes
1. 4. Eidgen. Luftamt gegründet. Erster Direktor: Arnold Isler, Oberst
20. 4. Ad Astra Aero kauft die Firma Comte, Mittelholzer & Co.
21. 4. Ad Astra Aero kauft die Firma Avion Tourisme SA in Genf
6. 11. Dübendorf wird zum Zollflugplatz 1. Klasse erklärt
- 1921 1. 1. Comte verlässt Ad Astra und gründet wieder eine eigene Firma
22. 5. Volksabstimmung: Luftschiffahrt ist Sache des Bundes (Art. 37ter)
- 1922 1. 1. Walter Mittelholzer, geb. 2.4.1894 wird Direktor der Ad Astra Aero.
13. 1. Unterzeichnung des schweizerisch-belgischen Luftverkehrsabkommens
- 1923 8. Eröffnung der Linie London-Paris-Basel-Zürich; Handley Page Transport
- 1925 Erste Nummer der Schweiz. Aero Revue; Redaktoren: Dollfuss/Tilgenkamp
24. 6. Gründung der Ges. zur Förderung des Luftverkehrs in Zürich
2. 9. Gründung der Basler Luftverk. AG; AK: Fr. 100'000.-; 6 Fokker Flugz.
- 1926 26. 1. Gem.Rat Zch bew. Kredit v. Fr. 168'500.- für Halle, Stationsgeb. usw.
26. 1. Gründung der Deutschen Lufthansa; Aktienkapital: DM 50'000.-
2. Ad Astra Aero wird als Mitglied in die IATA aufgenommen
20. 9. Zch. KR. bewilligt Kredit für Landerwerb in Wangen; Fr. 450'000.-
- 1928 17. 1. Bundesratsbeschluss: Ordnung des Luftverkehrs in der Schweiz
- 1929 2. 11. Erste Landung eines Zeppelins in Dübendorf-Wangen
- 1930 14. 9. Zürcher Volk lehnt Kredit v. 3,6 Mio. für Flugplatzausbau ab.
3. 12. Ehinger macht Namensvorschlag: Swissair, für neue Fluggesellschaft
- 1931 3. Im März wird rückwirkend auf 1.1. die Swissair durch Fusion der Ad Astra Aero mit der Balair gegründet, und nimmt am 1.3. vor den GV Beschlüssen unter diesem Namen den Linienverkehr auf.
- 1931 4. 12. Gründung der Flugplatzgenossenschaft, FG, in Zürich. (Spätere und heutige FIG)
- 1932 22. 7. Einweihung des neuen Aufnahmegebäudes auf dem Zivilflugplatz Dübendorf-Wangen mit einem internationalen Flugmeeting.

**Literaturhinweise:**

**Zur Vertiefung der Kenntnisse der Geschichte des Zivilflugplatzes  
Dübendorf-Wangen verweise ich auf folgende Unterlagen:**

- Zur Geschichte der Entstehung des Eidgen. Flugplatzes Dübendorf. Im Auftrag des Vorstandes der ehemaligen Terrain-Genossenschaft verfasst von deren Schriftführer Albert Spörri  
Buchdruckerei Eckinger, Dübendorf, 1924
- Schweizer Luftfahrt (Ueberreicht vom Eidgenössischen Luftamt) von Dr. Erich Tilgenkamp  
3 Bände 1941/1942, Herausgegeben vom Aero Club der Schweiz. Im Aero Verlag Zürich
- Heimatbücher Dübendorf. Insbesondere die Jahrgänge 1948, 1949, 1952, 1954, 1960, 1977,  
usw.
- Zürcher Taschenbuch mit der Zürcher-Chronik, 1910-1948
- Zürcher Wochenchronik. Verschiedene Ausgaben, insbesondere die Nr. 44 vom 29. Oktober  
1910
- Pro Helvetia, Monatshefte für Reise, Sport, Gesellschaft, Literatur und Kunst;  
Herausgegeben von Curt Wüest, später im Verlag von Julius Wagner (vor allem Jahrg. 1922)
- So lernten wir fliegen. Historische Karte der Schweizerischen Luftfahrt von Dr. E. Tilgenkamp;  
Herausgegeben vom Aero Club der Schweiz und Verkehrs Verlag Zürich, 1941
- Confoederatio Helvetica; Band I, Die vielgestaltige Schweiz, von H.R. Müller, 1937
- Geschichte der Schweizerischen Post, 1849-1949, von E. Bonjour; Zwei Bände, Abteilung: Die  
Luftpost
- Zur Geschichte des Militärflugplatzes Dübendorf. Manuskript, erstellt im BAMF  
(AMF) 26.4.78. (9 Seiten)
- Zeitungsausschnitte:
  - Erinnerungsfeier 50 Jahre Flugfeld Dübendorf      Zürcher Unterländer 22. 10. 1960
  - 50 Jahre Schweizerische Flugpost                      Zürcher Unterländer                      1963
  - 50 Jahre Schweizerische Flugpost                      Zürcher Unterländer 27. 1. 1969
  - 60 Jahre Flugplatz Dübendorf                              Zürcher Unterländer 17. 10. 1970
  - 60 Jahre Militäraviatik                                      Zürcher Unterländer 23. 7. 1974
  - Der Werdegang des Luftverkehrs in der Schweiz  
von Walter Dollfuss                                      NZZ Nr. 188                      26. 3. 1969
  - Stufen der Entwicklung; Zum Jubiläum des  
Schweizerischen Luftverkehrs  
von Walter Berchtold                                      NZZ Nr. 188                      26. 3. 1969
  - Die Gründung der Schweizerischen Fliegertruppen  
vor 50 Jahren; von Walter Dollfuss                      NZZ Nr. 2797                      27. 6. 1964
  - Start zum Linienverkehr ins Ausland;  
Vor 50 Jahren erster Streckenflug von der  
Schweiz über die Grenzen                              NZZ Nr. 235                      23. 5. 1972
  - Fünfzig Jahre schweizerischer Luftverkehr              Züri-Leu                              20. 3. 1969
  - Die ersten Loopings über dem Flugplatz  
Dübendorf    Tages Anzeiger                      23. 2. 1974

## **Geschichtliches II: Unmittelbare Vorgeschichte und Bau; Geschichtliches bis zur Verlegung des Zivilflugplatzes nach Kloten 1948**

Die gesetzlichen Grundlagen für die Förderung des Zivilflugverkehrs wurden mit dem Kantonalen Gesetz vom 20. Mai 1928 geschaffen. Mit 154'684 Ja gegen 34'011 Nein stimmte das Zürcher Volk dem Gesetz zu, das die Anlage und den Betrieb eines Flugplatzes dem Kanton übertrug.

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

Am 1. Juli 1929 bewilligte der Kantonsrat einen Kredit von Fr. 500'000.- für die Entwässerung, Ausebnung und Anpflanzung der in Wangen vom Kanton mit Beschluss vom 30. September 1926 gekauften ca. 50 ha. Riedland, sowie dem Erwerb einiger zur Arrondierung notwendigen kleinen Landparzellen.

Am 13. Februar 1930 meldete die Regierung, dass das Feld nun baureif sei. In der Zwischenzeit wurde vom Kantonalen Hochbauamt ein Bauprojekt ausgearbeitet und mit gleichem Datum dem Kantonsrat vorgelegt. Es war dies ein Stationsgebäude mit Hotel, Restaurant und den weiteren notwendigen Räumen; je eine Flugzeughalle für in- und ausländische Fluggesellschaften, eine weitere Halle für Flugzeugbau und Privatflugzeuge, ein Motorenprüfstand und ein kleines Gebäude mit Aborten neben dem Zuschauerplatz. Die vorgesehenen Kosten waren Fr. 3,6 Millionen. Die Staatsrechnungsprüfungskommission stimmte am 7. April 1930 und der Kantonsrat am 20. Mai 1930 der Vorlage zu. Nach einem zäh geführten Abstimmungskampf lehnte das Zürcher Volk die Vorlage am 14. September 1930 mit 75'165 Nein gegen 43'018 Ja-Stimmen ab.

Am 15. September 1930, am Tage nach dem negativen Volksentscheid wurde im Kantonsrat eine Motion eingereicht, die den Regierungsrat einlud, Mittel und Wege zur Aufrechterhaltung des Zivilflugverkehrs zu finden, die der Kantonsrat am 22. September 1930 erheblich erklärte.

Vier Tage nach der Einreichung dieser Motion im Kantonsrat erkundigte sich das Eidgenössische Luftamt mit Datum vom 19. September 1930 bei der zürcherischen Regierung, wie der Kanton Zürich seine Verpflichtungen als Flugplatzunternehmer künftig konzessionsmässig zu erfüllen gedenke.

An der Besprechung mit dem eidgenössischen Luftamt vom 29. Mai 1930 verlagte dieses:

1. Die Erstellung eines Aufnahmegebäudes (mit Detailangaben);
2. Einen Hangar für Grossflugzeuge mit 40 Metern Torbreite;
3. Einen Hangar für gewerbsmässigen Luftverkehr mit Werkstätten.

Bis am 1. Mai 1931 müssten die Bedingungen erfüllt sein. Gedrängt durch Bern und der Motion Kern beantragte am 25. Oktober 1930 der Regierungsrat zur Sicherstellung des Flugverkehrs im Jahre 1931, dem Kantonsrat die Erteilung eines innerhalb der kantonsrätlichen Kompetenz liegenden Kredites von Fr. 500'000.- für die rasche Erstellung von Bauten.

Am 24. November 1930 beschliesst der Kantonsrat mit 113 gegen 87 Stimmen unter Namensaufruf Eintreten auf die Detailberatung zur Sicherung des Zivilflugverkehrs und bewilligte an der Hauptabstimmung mit 114 gegen 86 Stimmen einen Beitrag von Fr. 500'000.- und spricht sich gegen die Volksabstimmung aus.

Die Opposition im Kantonsrat war heftig.

Die neu entstandene Situation wurde vor allem auch in privaten Kreisen diskutiert und man war sich einig, dass sofort etwas geschehen müsse.

Vorerst erfolgte aber die Gründung der SWISSAIR.

Die Generalversammlungen der AD ASTRA AERO vom 17. März 1931 und der BALAIR vom 26. März 1931 haben rückwirkend auf den 1. Januar 1931 die Fusion der beiden Gesellschaften beschlossen, indem die BALAIR das Aktienkapital auf Fr. 800'000.- erhöhte und die Firmenbezeichnung in SWISSAIR abänderte.

Im Frühling 1931 lud der Verkehrsverein Zürich zu einer Konferenz ein, an der ein Initiativkomitee gegründet wurde und am 30. Mai 1931 orientierte Balz Zimmermann, Direktor bei der Swissair an der Sitzung der Kantonalen Verkehrskommission, nachdem schon am 21. Mai 1931 das Komitee konkrete Programmpunkte vorlegte.

Das Architekturbüro Kündig & Oetiker wurde beauftragt, Planskizzen auszuarbeiten, die dann dem Chef des eidgenössischen Luftamtes, dem Direktor des Flugplatzes Dübendorf und dem Kantonalen Hochbauamt vorgelegt wurden. Ein erster Statutenentwurf einer Genossenschaft für den Ausbau des Zivilflugplatzes Dübendorf entstand.

Am 4. Juni 1931 konnte der Bauausschuss den Vorschlag über die Gestaltung des Empfangsgebäudes als zweckmässig empfehlen und am 23. Juni lag der Plan der Werfthalle vor.

Am 21. August 1931 geht der durch die Baudirektion und vom Regierungsrat genehmigte Bericht über Bauten und Einrichtungen auf dem Zivilflugplatz Wangen an den Kantonsrat. Wieder trat die Staatsrechnungsprüfungskommission unter der Leitung von O. Pflegard, Architekt, als vorbereitende Kommission zusammen und schlägt mit Datum vom 3. September 1931 vor, der in Gründung befindlichen Flugplatzgenossenschaft ein Baurecht im Sinne von Art. 675 ZGB einzuräumen. Diesem Vorschlag stimmt der Rat am 7. September 1931 zu. Am 9. September erfolgte die Orientierung des Initiativkomitees, dem folgender Kostenvoranschlag vorgelegt wurde:

- Hochbauten	Aufnahmegebäude	Fr. 534'000.-	
	Werft Swissair	Fr. 250'000.-	
	Privatfliegerhalle	Fr. 176'000.-	
	Hangar des Kantons	Fr. 370'000.-	Fr. 1'330'000.-
- Tiefbauten		Fr. 625'000.-	
	abzüglich Kredit des Kantons	Fr. 500'000.-	Fr. 125'000.-
- Verschiedens	Barzinsen	Fr. 20'000.-	
	Gründungsspesen	Fr. 25'000.-	Fr. 45'000.

---

Zu Lasten der Initianten, bezw. der Flugplatz Genossenschaft Fr. 1'500'000.-

---

Am 4. Dezember 1931 fand dann die Gründung der Flugplatzgenossenschaft Zürich (der späteren und heute noch existierenden Flughafen-Immobilien-Gesellschaft) im Hotel Baur au Lac in Zürich statt und mit dem Bau der Anlagen wurde unverzüglich begonnen.



Das Hochbauamt des Kantons Zürich erstellte den Doppelhangar und das Tiefbauamt übernahm die Erstellung der Zufahrtstrasse.

Pläne und Bauleitung der von der Genossenschaft zu errichtenden Hochbauten (Aufnahmegebäude, Werft, Hangar für Sportflugzeuge) lagen in den Händen der Architekten Kündig & Oetiker.

Der Ausbau ging planmässig vor sich. Die Uebernahme der Werft durch die Swissair erfolgte am 1. März 1932. das Stationsgebäude, wie es damals genannt wurde, und der Sportfliegerhangar wurden am 16. Juli 1932 dem Betrieb übergeben. Die Vollendung der Umgebungsarbeiten zog sich bis ins Frühjahr 1933 hin.

Vom 22. bis 31. Juli 1932 wurde dann die Anlage mit einem gross aufgezogenen internationalen Flugmeeting eingeweiht. Ehrenpräsident war Bundespräsident Dr. G. Motta und Vorsitzender des Organisationscomité Nationalrat Dr. Häberlin.

Als erster Restaurateur für das Flugplatzrestaurant wurde Karl Fürst gewählt, der sich im Verlauf von 33 Jahren durch die Führung des Augustiner und verschiedener grossen Festwirtschaften einen ausgezeichneten Ruf als Wirt erworben hatte.

Die Flugplatzgenossenschaft lud für die Einweihung 60 bis 70 Gäste zu einem Festmale ein; der Gemeinderat Wangen war durch das Büro vertreten. 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.

Die Bauabrechnung über die erstellten Hochbauten zeigte erfreulicherweise Minderausgaben von Fr. 6'655.60 gegenüber dem Kostenvoranschlag.

Die Zürcher Handelskammer übernahm die Verwaltung der FG gegen eine Vergütung von jährlich Fr. 1'800.-. Am Ende des Jahres 1932 zeigte die erste Jahresrechnung einen Ueberschuss von Fr. 4'697.10 bei einem Umsatz von Fr. 58'171.95 und einer Bilanzsumme von Fr. 1'567'734.15.

1932 sind auf dem Flugplatz Dübendorf-Wangen	4'637 Passagiere angekommen und
	4'645 Passagiere abgeflogen, also
Total	9'282 Passagiere im Jahre 1932

(1993 waren es auf dem Flughafen Kloten 13'500'000 an- und abfliegende Passagiere)

Die Swissair beförderte 1932 in 3'785 Flugstunden auf ihrem gesamten Streckennetz 11'833 Passagiere und flog mit ihren Flugzeugen 670'436 Kilometer und hatte einen Personalbestand von 72 Personen.

Die Swissairflotte bestand im Jahre 1932 aus folgenden 12 Maschinen:

7	Fokker	F VII-b, 3m	3 motorig	für je 10	Passagiere
1	Fokker	F VII-a, 1m	1 motorig	für	8 Passagiere
1	Messerschmitt	M 18 d	1 motorig	für	4 Passagiere
1	Comte	AC 4	1 motorig	für	2 Passagiere
2	Lockheed	Orion 9 B	1 motorig	für je	4 Passagiere

Die von der Swissair beförderten Passagierzahlen stiegen von 1932 mit 11'833 Passagieren auf 35'250 Passagiere im Jahre 1938. Auf dem Flugplatz Dübendorf-Wangen waren 1938 36'304 ankommende und wegfliegende Passagiere.

Ab 1937 stand die legendäre DC 3 (die DC 2 mit 14 Passagierplätzen schon ab 1935) mit 21 Passagierplätzen (später 28) im Dienste der Swissair und man sprach damals vom Grossflugzeug oder Flugriesen.

1938 plante man eine Vergrösserung des Abfertigungsgebäudes und am 28. Juni 1938 bewilligte die Flugplatzgenossenschaft, FG, einen Kredit von Fr. 200'000.-. Die Ausführung verzögerte sich und mit Schreiben vom 18. Januar 1939 teilte das Eidgenössische Luftamt der FG mit: .. Jede Erweiterung des Aufnahmegebäudes nach Westen sei wegen der projektierten Flugschneise zu unterlassen... Der projektierte Anbau müsse gegen Osten (Restaurantseite) erfolgen.

An den Konferenzen vom 17. Februar und 8. März 1939, zu denen die FG alle interessierten Persönlichkeiten und Amtsstellen im Zusammenhang mit dem Flugplatz einlud, wurde festgehalten, dass eine vorllständige Trennung zwischen Militär- und Zivilluftverkehr unvermeidlich sei und die Zivil-Fliegerei nach Ablauf des Vertrages zwischen der Militärverwaltung und dem Kanton Zürich von 1930, im Jahre 1943 weichen müsse.

Zunächst wurde den Architekten Kündig & Oetiker mitgeteilt, das ausgearbeitete Erweiterungsprojekt sei fallenzulassen; sie wurden beauftragt eine Projektskizze für den Ausbau nach Osten zu entwerfen.

In einer einlässlichen Eingabe an den Gesamtbundesrat vom 23. März 1939 wies der Regierungsrat auf die Forderung des Luftamtes und des Militärs 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-Wangen abwickeln könne.

Mit Datum vom 21. Juni 1939 ergriff die Zürcher Handelskammer die Initiative zu einer gemeinsamen Eingabe mit dem Verkehrsverein und dem Zürcher Hotelier-Verein. ..keine andere verfügbare Fläche im ganzen Kanton Zürich könne als Ersatz nur halbwegs in Frage kommen ...

Der Entscheid über die Belassung des Zivilflugplatzes in Dübendorf-Wangen traf am 13. Februar 1940 in Zürich ein. Der Kanton liess daraufhin für den Ausbau des Zivilflugbetriebes Varianten ausarbeiten und man rechnete mit einer Erweiterung von 98 ha. (ca. 1'200m x 1'200m). Man sah aber bald ein, dass die Platzausmasse mindestens 3'000 Meter Länge und 2'500 Meter Breite betragen müssen. Die ersten Projekte reichten dann von der Winterthurerstrasse bei Dieltlikon / Brüttisellen bis zum Weiler Gfenn, der hätte entfernt werden müssen. Das Eidgenössische Luftamt hatte vorerst nichts einzuwenden, das Kommando der Flieger- und Flabtruppen erhob jedoch scharfe Opposition.

Projekte nach einem schweizerischen Zentralflughafen tauchten auf.

Während des Krieges waren Teile des Flugplatzes unterminiert. Das Flugplatzrestaurant verlor seine Anziehungskraft und die Besucher blieben wegen der Benzinrationierung weg. Der Restaurantbetrieb war auf die stationierten Truppen angewiesen. Zum Schutze gegen kriegerische Angriffe hatten die militärischen Instanzen den früher weissgetünchten Gebäuden einen dunkelgrünen, fast ins schwarze gehenden Anstrich gegeben; die ganze Anlage bot eher einen traurigen Anblick.

Als die Swissair 1942 wieder als einzige fahrplanmässige Linie die Verbindung Zürich-Stuttgart-Berlin (1942: geflogene Kilometer: 491'520: Total Passagiere: 16'232) in Betrieb nahm, erhielt sie für ihre Raumbedürfnisse zwei Holzbaracken als technisches Büro und für die Ausbildung von Nachwuchs.

Eine bessere Frequenz des Flugplatzrestaurantes brachten die Schaulustigen, die ab 1943 die durch Zwangslandungen auf dem Flugplatz aufgestellten fremden Kampfflugzeuge, es waren am Schluss 193, sehen wollten. Im Keller musste ein Luftschutzraum für 55 Personen eingerichtet werden.

Nach dem Krieg erlebte das Gebäude einen starken Frequenzanstieg: am 1. Juli 1946 wurde der Postverkehr wieder aufgenommen und für die Zollanlagen wurden Umbauarbeiten im Betrage von Fr. 90'000.- ausgeführt. Daneben aber weitere Baracken aufgestellt.

Am 8. März 1943 erfolgte die Interpellation Zeller mit der Frage, welche Vorkehrungen der Regierungsrat zur Projektierung eines Zivilflugplatzes angeordnet habe. Darauf erfolgte am 21. März 1943 die Antwort, in der Regierungsrat Dr. P. Corrodi die Bedeutung des Platzes Zürich hervorhob und erstmals den Raum Kloten-Oberglatt als ideal bezeichnete. Dasselbe betonte er auch an der Generalversammlung der Flugplatzgenossenschaft vom 25. Mai 1943 und nochmals an der GV der FG am 2. Juni 1944. In diesem Jahr hatten sich die Vorstellungen betreffend Kloten stark konkretisiert.

Man sprach von einer Piste in der Hauptwindrichtung von 3'000 Metern, einer Nebenpiste von 2'000 Metern und einer Blindlandepiste von 4'000 Metern Länge und von mutmasslichen Baukosten von 65 Millionen Franken.

Schon am 5. November 1943 wurde das Aktionskomitee Grossverkehrsflugplatz Kloten gegründet und am 27. September 1944 beschloss die Flugplatzgenossenschaft, FG, sie werde sich für die Finanzierung der Hochbauten in Kloten bemühen und diese besorgen.

Am 5. Mai 1946 stimmte das Zürcher Volk einem Kredit von 36,8 Millionen Franken an die Erstellungskosten des Flughafens Kloten zu.

Nach der Unterzeichnung vom 7. Juli 1948 zwischen der FG und dem Kanton Zürich waren die Anlagen in Wangen ab 1. Juli 1948 im völligen Eigentum des Kantons, bis dann der Flugplatz Dübendorf- Wangen am 5. Mai 1949 ins Eigentum des Bundes überging.

Nachdem am 14. Juni 1948 der Flugbetrieb in Kloten aufgenommen worden ist, erfolgte am 17. November 1948 die völlige Einstellung der Zivilluftfahrt auf dem Flugplatz Dübendorf-Wangen.

**Literatur- und Archivhinweise: Zur Vertiefung der Kenntnisse über die neuere Geschichte des Aufnahmegebäudes, der Swissair usw. verweise ich auf folgende Unterlagen:**

- Internationales Flugmeeting Zürich; 22.-31. Juli 1932  
Illustrierte Festschrift; Offizielles Programm; Verlag Publicitas AG, Zürich  
Herausgegeben vom Presse Comité, mit Verlosungsnummer 15596 für einen Globus Freiflug.
- Die Flughafen-Immobilien-Gesellschaft Zürich, FIG. Ihre Entstehung und Entwicklung von Dr. Hans U. Schlaepfer. 1971 by Flughafen-Immobilien-Gesellschaft
- Heimatbücher Dübendorf, div. Jahrgänge
- LA, Schweizerische Landesausstellung 1939, Zürich: Offizieller Führer mit Ausstellungsverzeichnis, Seite 72, Ziviles Flugwesen mit Abbildung: Flughafen Dübendorf
- Fliegt mit; Erlebnis und Technik des Fliegens, von Walter Ackermann  
Fretz & Wasmuth Verlag AG, Zürich, 1937
- Zürcher Monatschronik, Nr. 1 und 2, August/September 1932
- Die Geschichte der Swissair, unveröffentlichtes Manuskript von Hugo Ruoss, Nürensdorf (Daten, Personalbestand, Flugzeuge, Typen und Anzahl, Flugstrecken usw.)
- Swissair, von Mittelholzer bis Baltensweiler, Broschüre, Swissair, 1992
- Gross-Flughafen-Zürich; Herausgegeben vom Aktionskomitee für den Grossverkehrsflugplatz Kloten; Zürich, März 1946. Werbeschrift im Hinblick auf die Volksabstimmung v. 5.5.1946
- Interkontinentaler Flughafen Zürich, Herausg. Dir. der öffentl. Bauten, Zürich, August 1953
- Archiv der Gemeinde Wangen:
  - Flugplatzgenossenschaft Zürich; 1. Jahresbericht 1932
  - Statuten der Flugplatzgenossenschaft FG, Zürich
  - Prospekt über die Gründung der Flugplatzgenossenschaft Zürich, November 1931
  - Anteilzeichnungsschein der Flugplatzgenossenschaft Zürich der Gemeinde Wangen vom 30. November 1931 mit Postquittungsabschnitt
  - Protokoll der Gründungsversammlung der Flugplatzgenossenschaft Zürich vom 4. Dezember 1931, 1430 Uhr im Hotel Baur au Lac, Zürich
  - Aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich vom 17. März 1932 (Beteiligung an der Flugplatzgenossenschaft)
- Archiv des Bundesamtes für Militärflugplätze (heute BABLW, früher BAMF)
  - 2 Ordner mit Korrespondenz usw. Geschichte der Militärflugplätze: Dübendorf
  - Abtretungsvertrag: Kanton Zürich - Eidgenossenschaft vom 22.12.1948
  - Plankopien betreffend das Aufnahmegebäude von 1932: Grundrisse im Massstab 1:50 (um 1954), Schnitt 1:20; Keine Fassaden usw.
- Archiv des Schweizer Radios: Die Geräusche der Geschichte. DRS 6200 Compact Disc. c = SRG und Schweizerische Landesphonothek, Lugano 1993. 5. Verkehr: Abfertigung der Passagiere im Flugplatz Dübendorf; Sendung vom Zürileu, September 1946
- Zeitungsausschnitte:
 

- Die Swissair gestern, heute, morgen v. E.Koch	Zürcher Unterländer	28. 9.1968
- 50 Jahre Swissair I	Zürcher Unterländer	1981
- 50 Jahre Swissair II	Zürcher Unterländer	1981
- Vierzig Jahre Swissair	NZZ Nr. 125	16. 3. 1971
- 50 Jahre Swissair	Tages Anzeiger	30.12. 1981

Planunterlagen aus der Schweizerischen Bauzeitung vom 16. September 1933

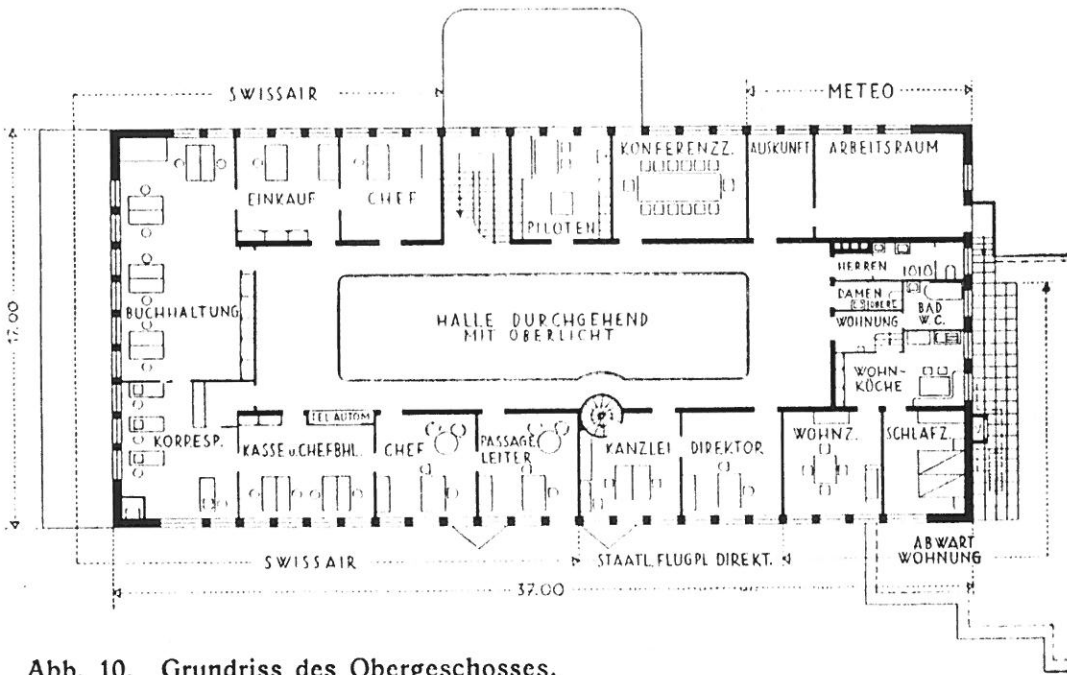


Abb. 10. Grundriss des Obergeschosses,

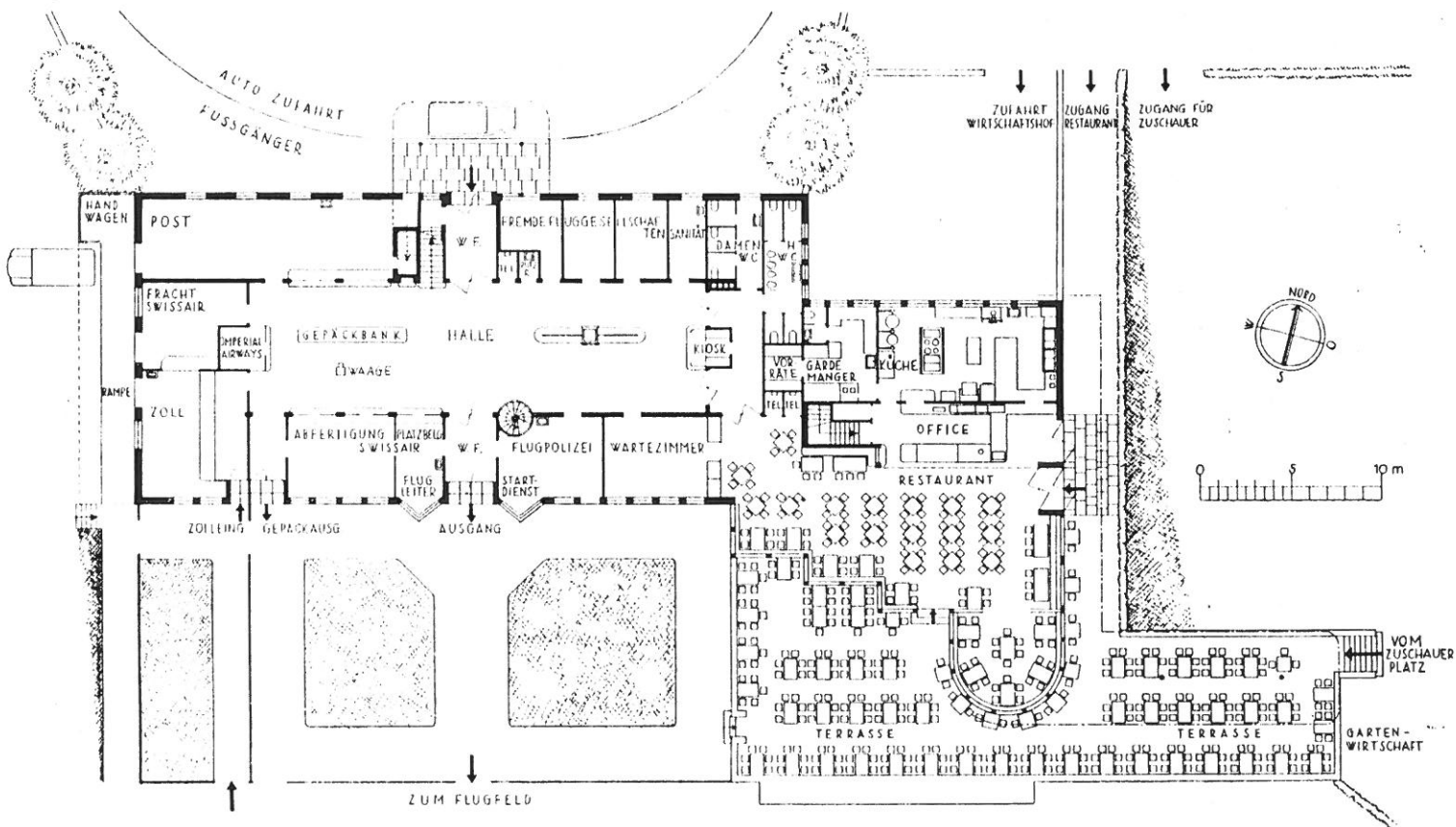
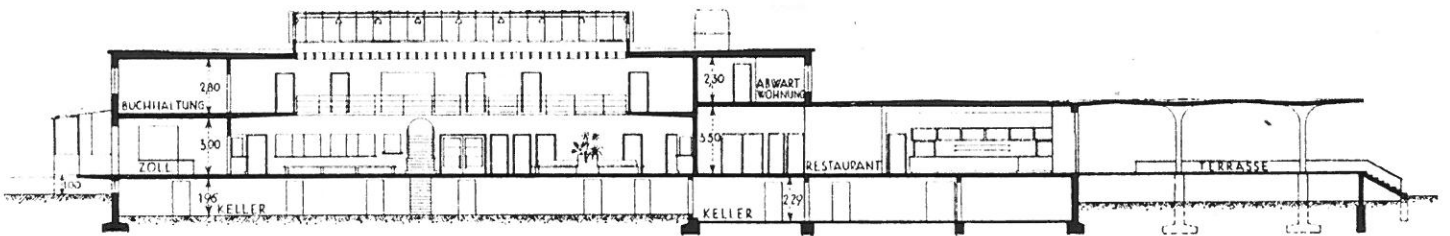


Abb. 8 u. 9. Erdgeschossgrundriss und Längsschnitt des Aufnahmegebäudes,

**Bauliches:**

.. Die Funktionen des Aufnahmegebäudes entsprechen denen eines Bahnhofes: Uebergang der Reisenden und Waren vom Strassen- zum Luftverkehr .. steht 1933 zur Eröffnung der neuen Gebäude des Flugplatzes und weiter: .. Diese Bauten sind nach sorgfältigen Studien und Vergleichen mit Flughafenanlagen des Auslandes ohne Raumverschwendung ausschliesslich den praktischen Forderungen des Luftverkehrs gerecht werdend, erstellt worden. Sie präsentieren sich heute als eine moderne Flughafenanlage, die sich weit über unsere Landesgrenzen hinaus sehen lassen darf. ..

Das Aufnahmegebäude bestand und besteht heute noch aus einem unterkellerten zweigeschossigen Hauptgebäude, einem eingeschossigen Restaurantanbau und grosser Zuschauerterrasse. An der Westseite des Hauptgebäudes war für den Güterumschlag eine gedeckte Rampe angebaut, die Zuschauerterrasse war teilweise mit einem Betondach auf Pilzfüssen überdacht. Heute sind die Restauranträume umgenutzt und Anbauten sind dazugekommen.

Der Hauptbau mit Flachdach und heute leicht verändertem, erneuertem Oberlichtband ist 37.00 Meter lang und 17.00 Meter breit. In der Mitte des Hauptgebäudes ist die durch das Oberlichtband belichtete übersichtliche Halle von ca. 24.00 Meter Länge und 7.00 Meter Breite, die im ersten Obergeschoss eine umlaufende Erschliessungsgalerie aufweist. Achsial in der nördlichen Strassenfassade liegt der durch ein Vordach geschützte Hauptzugang, gegenüber in der südlichen Längsfassade der Ausgang zu den Flugzeugen.

In der ursprünglichen Raumaufteilung waren im Erdgeschoss des Hauptgebäudes die Platzbelegung und Abfertigung der Swissair, Zoll- Fracht- und Posträume, Flugpolizei, Flugleitung und Startdienst, Warteraum, Räume für andere Fluggesellschaften, Sanität, Toiletten und ein Kiosk.

Im Obergeschoss die Räume der Swissair mit Buchhaltung, Korrespondenz, Kasse, Einkauf, Chefbüro und Konferenzraum, die Räume der Staatlichen Flugplatzdirektion, die Meteorräume, Toiletten und eine kleine Wohnung. Die Flugpolizei mit Startdienst im Erdgeschoss hatte über eine Wendeltreppe einen direkten Zugang zur Kommandokanzel auf dem Dach und der Wetterdienst im Obergeschoss hatte ebenfalls einen eigenen Zugang zur Wetterstation auf dem Dach.

Im eingeschossigen Anbau war das Restaurant mit Küche und Nebenräumen. Im geschlossenen Ganzjahresrestaurant waren 130 Sitzplätze, unter dem Dach im Freien 74 und auf der Terrasse (mit Storen und Sonnenschirmen) weitere 216 Plätze, gesamthaft somit im Sommerbetrieb 420 Sitzplätze. .. Die Staffelung des Restaurantgrundrisses soll möglichst allen Plätzen gute Sicht nach dem Flugplatz bieten. ..

Die Kellermauern wurden in Beton, die übrigen Mauern in Backstein verputzt aufgeführt. Die Decken in Beton zwischen Doppel-T-Trägern (rascher Winterbau) bzw. in Eisenbeton (Galerieumgang, Restaurantdecke). Die Halle wurde mit dem heute noch vorhandenen Quarzit belegt, die Büros und Arbeitsräume im Erdgeschoss mit Eichenparkett, die Räume im Obergeschoss mit Linoleum und der Restaurantfussboden mit Gummi.

Die Fenster waren ursprünglich mit normaler Doppelverglasung, die Wände im Restaurant mit Birkenholz-Sperrholzplatten verkleidet und die Halle wurde in den Zürcher Farben Weiss und Blau gestrichen.

---

**Die Architekten: Kündig & Oetiker**


---

- Karl Kündig, Architekt BSA 1883-1969  
Kündig plante selbständig an der Landesausstellung 1939 in Zürich die Bauten:  
Jagd, Fischerei, Vogelschutz, Bündner- und Jägerstube, Fischerstube
- Heinrich Oetiker, Architekt BSA 1886 - 1968  
Oetiker war Oberbauleiter der Schweizerischen Landesausstellung in Zürich 1939  
Er war von 1942 bis 1954 Stadtrat der Stadt Zürich (Bauamt I und Bauamt II)

Die beiden Architekten hatten ab 1910 ein gemeinsames Architekturbüro am Münsterhof 18 in Zürich 1.

Sie bauten neben vielen Privatbauten eine grosse Anzahl Wohnsiedlungen, so z.B.:

Die Gartenstadt FAVORITE (1912/20), Im LAUBEGG (1920/21), Genossenschaftsiedlung REHALP (1921/24), Genossenschaftsiedlung SONNENHEIM (1924/29), Wohnkolonie BIRKENHOF (1926), Wohnkolonie ERISMANNHOF (1927/28) Wohnsiedlung BULLINGERHOF (1930/31), aber auch eine stattliche Anzahl öffentlicher Bauten, wie z.B. das Kirchgemeindehaus HARD (1924), Pfarrhaus HARD (1925), Erweiterung des Volkshauses am Helvetiaplatz (1927), Schulhaus Witikon (1933) u.a.

Sie planten und entwarfen verschiedene Erweiterungs-Ausbauvarianten für das 1932 erstellte Aufnahmegebäude auf dem Flugplatz Dübendorf-Wangen. Dazu kamen Ausbauvarianten des Zivilflugplatzes Dübendorf.

Nachdem Heinrich Oetiker 1942 Stadtrat von Zürich geworden und aus dem gemeinsamen Büro ausgetreten war, hat Karl Kündig für die Flugplatzgenossenschaft, FG, Ausbaupläne für den Flughafen Kloten ausgearbeitet.

Die Architektengemeinschaft Kündig & Oetiker ist mit umfangreichen Werkangaben in das Inventar der neueren Schweizer Architektur INSA, aufgenommen worden.

---

**Zur Vertiefung der Kenntnisse über bauliche Fragen und die beiden Architekten sei auf folgendes hingewiesen:**

- Biographie mit Werkverzeichnis von Heinrich Oetiker, verfasst von Thomas Müller, Manuskript im Archiv der Kantonalen Denkmalpflege, (15. Juli 1991)
- Schweizer Architekturführer, 1920-1990, Band 1, Nordost und Zentralschweiz, Werk Verlag, 1992, Zürich
- Siedlungs- und Baudenkmäler im Kanton Zürich, Herausgegeben von der Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich, Verlag Th. Gut & Co, Stäfa, 1993, Seite 277
- Schweizerische Bauzeitung vom 16. September 1933, Band 102, Nr. 12, mit Fotos, Planunterlagen zum Aufnahmegebäude, Hangars usw.
- Zürcher Monatschronik, Nr. 1 August, 1932, Verlag Jäggi-Meyler, Winterthur
- Dübendorfer Heimatbuch, Speziell die Ausgaben 1948 und 1982 und Andere.
- In Bezug auf den Zeitgeist siehe auch: Befreites Wohnen von S. Giedion, Orell Füssli Verlag, Zürich-Leipzig, 1929 (SB-Buch)
- Bilder aus der Schweizerischen Landesausstellung 1939, Sonderdruck aus der Zeitschrift Werk.

### Würdigung:

---

Nach dem Abstimmungsdebakel vom 14. September 1930 suchte man erfahrene, routinierte, zuverlässige Architekten, die einerseits in der Lage waren in kurzer Zeit ein anspruchsvolles Bauvorhaben zu planen und zu realisieren und andererseits dank grosser Erfahrung die Kosten genau abschätzen und im Griff behalten konnten. Man fand dies bei den Architektenpartnern Kündig & Oetiker.

Es war jetzt ausserordentlich wichtig, mit den knappen Mitteln oekonomisch umzugehen, mit möglichst kleinem Aufwand möglichst viel zu erreichen und rasch zu realisieren.

Man spürt am Hauptgebäude auch diesen Sparwillen. Aufbau, Konstruktion und Materialien sind einfach, zurückhaltend, zweckmässig, preisgünstig. Der Restauranttrakt ist fröhlicher, lockerer, dynamischer gestaltet, aber auch hier Zurückhaltung in den Materialien. Diese Bescheidenheit schadet aber dem Ganzen nicht; im Gegenteil kommt sie dem Zeitgeist mit dem neuen Bauen, mit der (z.T. vom Bauhaus ausgehenden) neuen Architektur- und Formensprache entgegen. Starke Befensterung, helle Räume, klare Materialanwendung, lichtdurchflutete einfache Baukuben, selbstverständlich mit Flachdach.

Funktional guter Nutzungsablauf und Uebersichtlichkeit. Diese Kriterien werden bei dieser Anlage augenfällig und vollständig erfüllt.

Das Hauptgebäude mit seiner starken Zurückhaltung weist auf den routinierten, aber eher konservativen Architekten hin, der sich dem neuen Bauen behutsam anschliesst. Der Restaurantanbau mit den zeitgemässeren, gelösteren Formen und Materialien zeigt, dass diese Architekten virtuos die Gegebenheiten, d.h. die Entwicklungen auch im modernen Bauen im Griff hatten.

Diese Auffassung über die Gestaltung und Materialanwendung kommt schon im Baubericht von 1933 zum Ausdruck, indem damals festgehalten wurde: .. Durch die Differenzierung im Ausbau der Publikums-Haupträume ist eine vorzügliche Kontrastwirkung erreicht. In der Halle wie auch schon am Aeussern bei der Strassenzufahrt, im Bereich des Verkehrs und der Arbeit, der Konzentration, herrscht eine technisch-sachliche Haltung vor, die gerade durch die hellen Farbtöne und den blauen Akzenten einen unvergleichlich frischen und zugleich bestimmten Ausdruck gewinnt, während das warmbraune und leuchtend gemaserte Holz im Restaurant Entspannung, Ruhe und Behaglichkeit ausströmt. ..

Nach dem Uebergang des Zivilflugplatzes zum Militärflugplatz in den Jahren 1948-1949 erhielt das Gebäude neue Nutzungsformen, Anbauten wurden vorgenommen und Neubauten in unmittelbarer Nähe errichtet.

Im Hausinnern verschwand die Spindeltreppe vom Startdienst zum verglasten Uebersichtshäuschen auf dem Dach. Die Restaurantküche wurde zu einem Sanitärraum mit Sauna und Duschen und das Restaurant z.T. zu Schulungsräumen umgebaut. In der ehemaligen Wohnung entstanden ebenfalls Büroräume.

An der Westseite des Abfertigungsgebäudes verschwand das schützende Vordach mit der Post- und Güterumschlagsrampe.



Das Aufnahmegebäude und Teile des Restaurantes sind aber noch in überraschend gutem Zustande erhalten, täglich genutzt und weitgehend in den ursprünglichen Formen ablesbar.

Eine möglichst integrale Erhaltung der Gebäude und der unmittelbaren Umgebung vor allem mit der charakteristischen Zu- und Vorfahrt wäre denkbar und technisch möglich.

---

Bei einem erneuten Augenschein am **30. Mai 1996** konnten gegenüber dem Inventarisationsbericht vom Februar 1994 (dem die Augenscheine vom 10. Dezember 1993 und 25. Februar 1994 zugrunde lagen) folgende weitere Veränderungen im Erdgeschoss festgestellt werden, die sich vor allem auf den ehemaligen Restaurantbereich beschränken:

a. Aeusseres:

Die noch vorhandenen Teile der alten Terrasse vor dem Rundbau und westlich davon wurden entfernt und durch eine gärtnerische Gestaltung ersetzt. Der östliche Teil der Terrasse mit dem offenen Dach auf Pilzfüssen wurde schon früher entfernt. (Fotos Seite 28; Nr. 390-1-5a von 1994 und 390-3-3a von 1996)

b. Inneres im Restaurantbereich:

Der Restaurantbereich wurde erneut umgestaltet:

1. Die westliche Hälfte weiter verändert und an der Wand gegen Westen eine kleine Küche eingebaut. In diesem Bereich verschwand schönes Originaltäfer. (Fotos Seite 30; Nr. 390-2-1 von 1994, gegenüber Fotos Nr. 390-3-1 und 390-3-2)
2. Im Bereich der freistehenden Säule (Foto Nr. 390-2-1) wurde eine feste Trennwand eingezogen. Die zweite innere Trennwand ist teilweise mobil verschiebbar.
3. Eine wesentliche Veränderung erfolgte im ehemaligen Office- bzw. Buffetbereich. (Fotos Seite 33 und 34 Nr. 390-2-3, 390-2-3a, 390-2-4 von 1994). Die ganzen noch vorhandenen Reste der Buffetanlage sind zu Gunsten einer Schulzimmer-Lehrsaal-Front-Einrichtung verschwunden (Fotos Nr. 390-3-1; 390-3-1a; 390-3-2; 390-3-2a)

---

**Schutzziel:**

Das ehemalige Empfangs- und Aufnahmegebäude des Zivilflugplatzes Dübendorf-Wangen von 1932 mit angebautem Restauranttrakt ist trotz den inzwischen vorgenommenen Veränderungen ein wichtiger Zeuge einer politischen, wirtschaftlichen, sozialen und baukünstlerischen Epoche gemäss Planungs- und Baugesetz, PBG des Kantons Zürich, Par. 203, Absatz c.

Es ist ein ausserordentlich aussagekräftiges, bedeutungsvolles Zeitdokument, ein Markstein in der Schweizerischen (Luftfahrt-) Verkehrsentwicklung, ein architektonischer Zeuge und inhaltsreicher Ort und Treffpunkt von Persönlichkeiten, Erinnerungen und Sinnbildern unserer neueren Zürcher Kantongeschichte.

**Es ist ein Schutzobjekt von Kantonalen Bedeutung.**

---

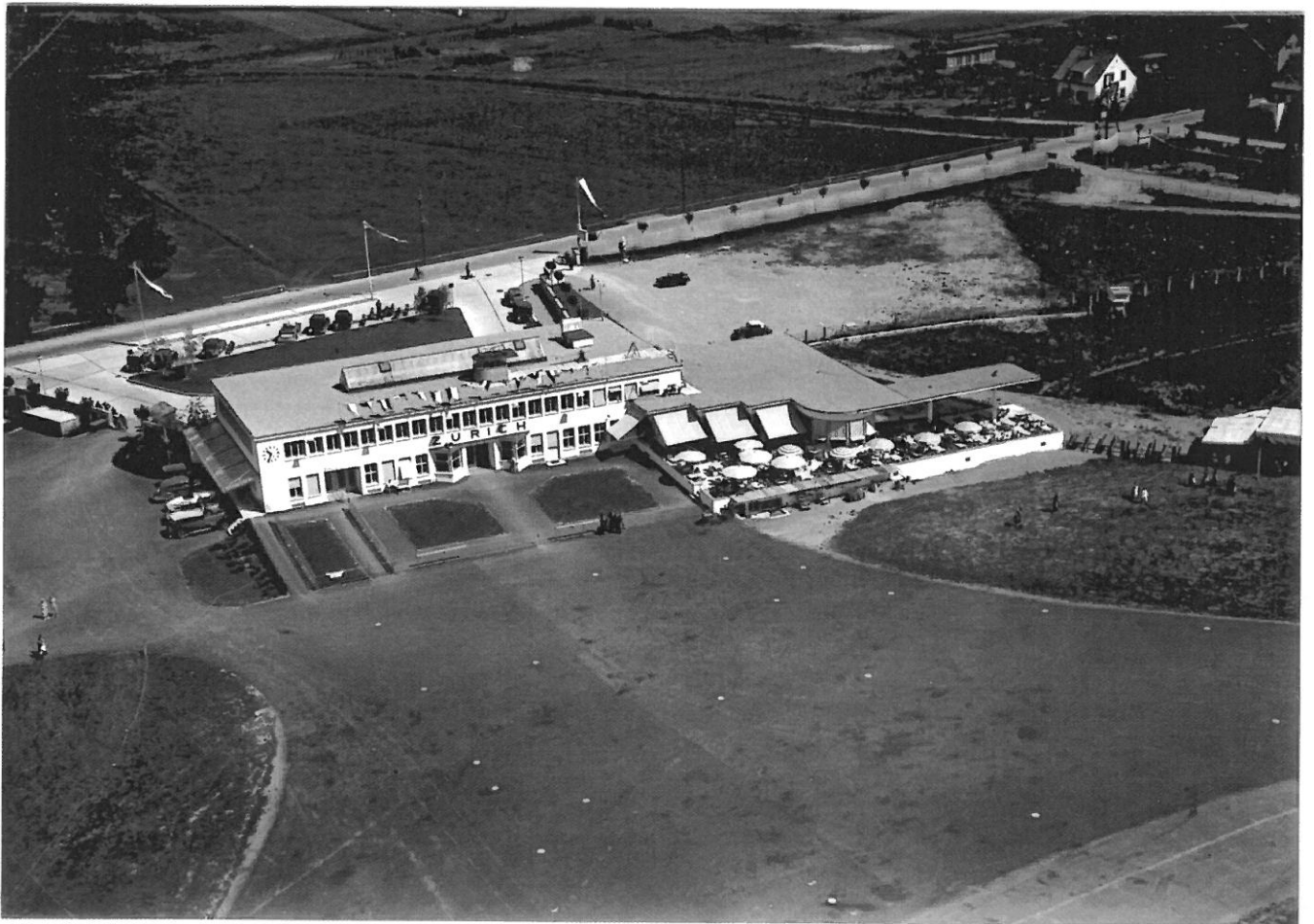
Pit Wyss, Architekt, Gumpenwiesenstrasse 13, Postfach 263, 8157 Dielsdorf, 01 853 17 77

Erste Fassung: Februar 1994

Zweite Fassung mit Ergänzungen, Juni 1996



Bildnummer 10423



Fotos aus dem Archiv der Swissair

Bildnummer 10670

AUFNAHMEGEBÄUDE DES ZIVILFLUGPLATZES DÜBENDORF-WANGEN VON 1932

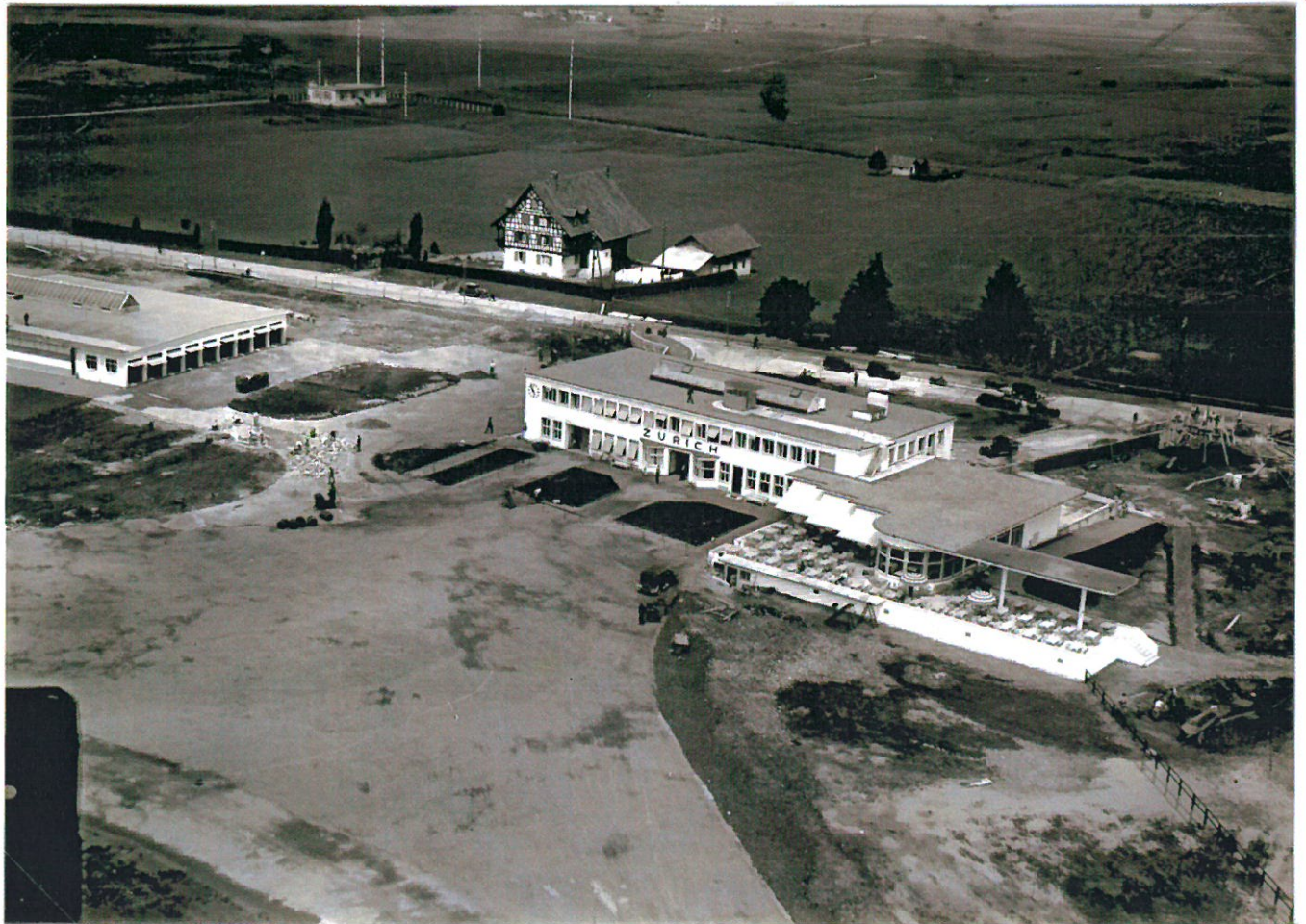


Bildnummer 10494



Fotos aus dem Archiv der Swissair

Bildnummer 10484



Bildnummer 10424



Fotos aus dem Archiv der Swissair

Bildnummer 10418



Bildnummer 10426

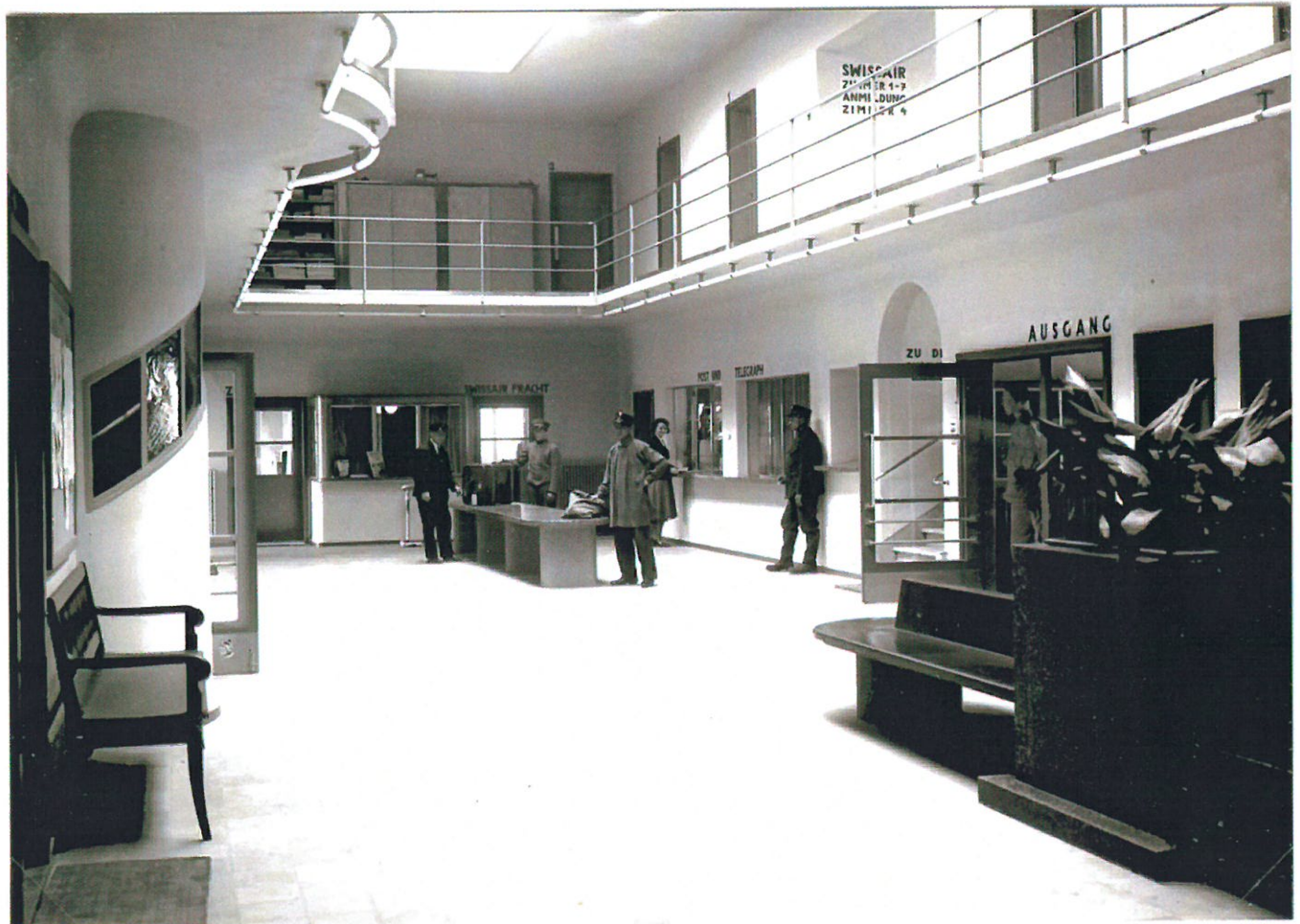


Fotos aus dem Archiv der Swissair

Bildnummer 10524

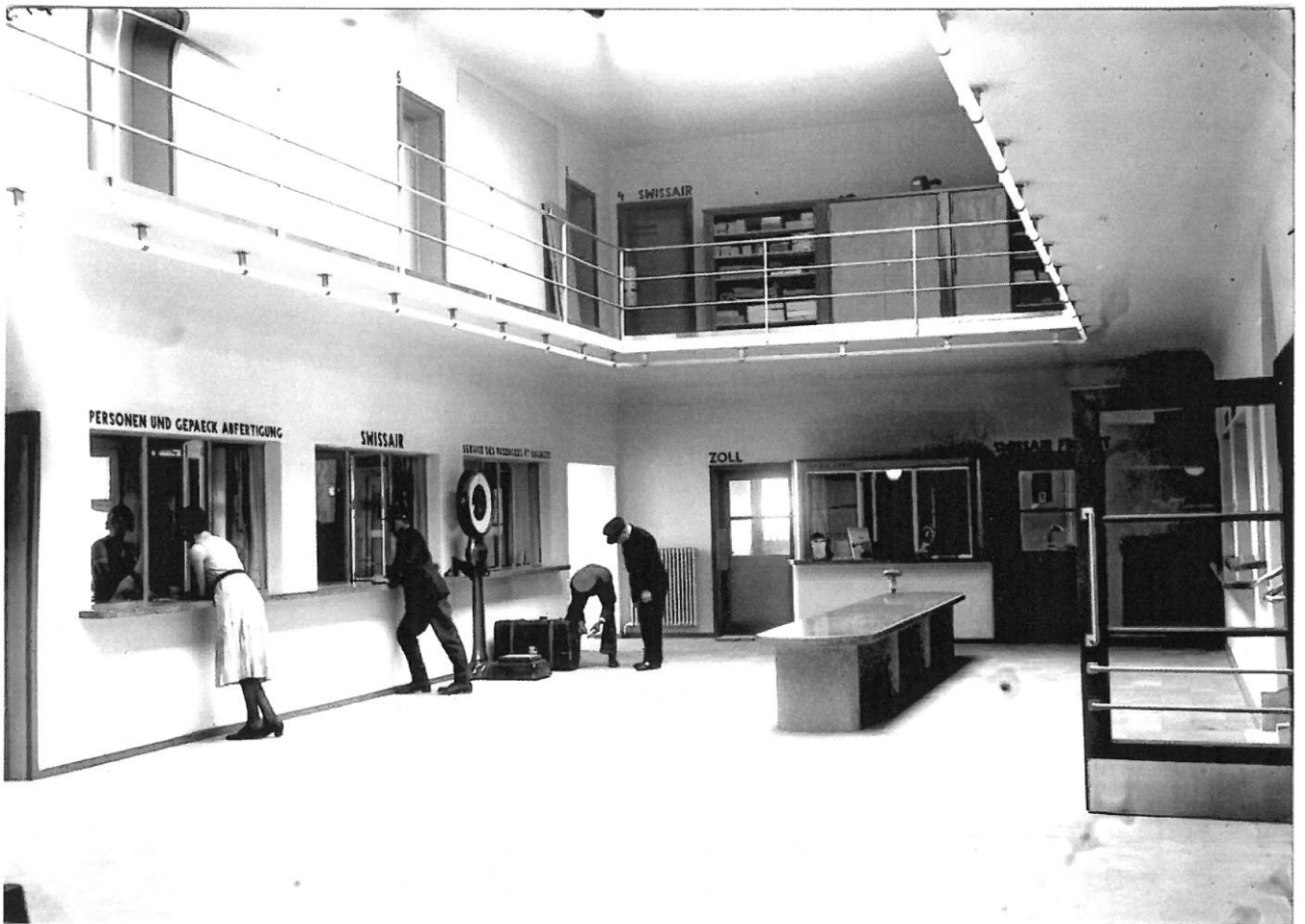


Bildnummer 10415



Fotos aus dem Archiv der Swissair

Bildnummer 10413



Bildnummer 10414



Fotos aus dem Archiv der Swissair

Bildnummer 10533



Bildnummer 10417



Fotos aus dem Archiv der Swissair

Bildnummer 10416



390 - 1 - 3 / 1993



390 - 1 - 3a / 1993



390 - 1 - 1a / 1993



390 - 1 - 6 / 1993



390 - 1 - 1 / 1993



390 - 1 - 2a / 1993





390 - 1 - 7 / 1993



390 - 1 - 8 / 1993



390 - 3 - 6 / 1996



390 - 3 - 5a / 1996



390 - 1 - 5a / 1993



390 - 3 - 3a / 1996



390 - 1 - 8a / 1993



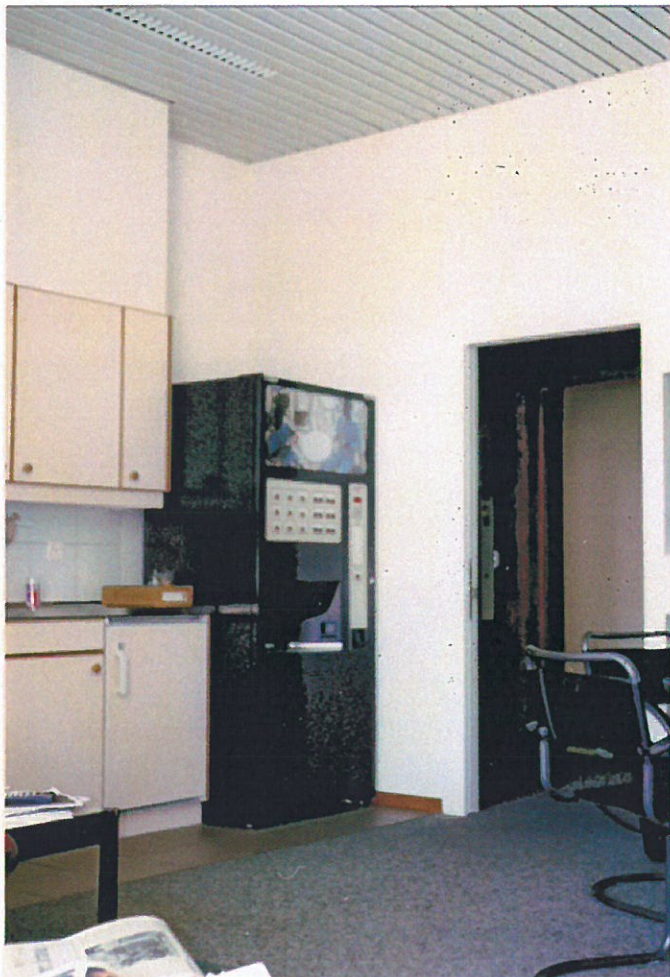
390 - 1 - 9 / 1993



390 - 1 - 9a / 1993



390 - 2 - 1 / 1994



390 - 3 - 2 / 1996



390 - 3 - 1 / 1996



390 - 2 - 2a / 1994



390 - 2 - 2 / 1994



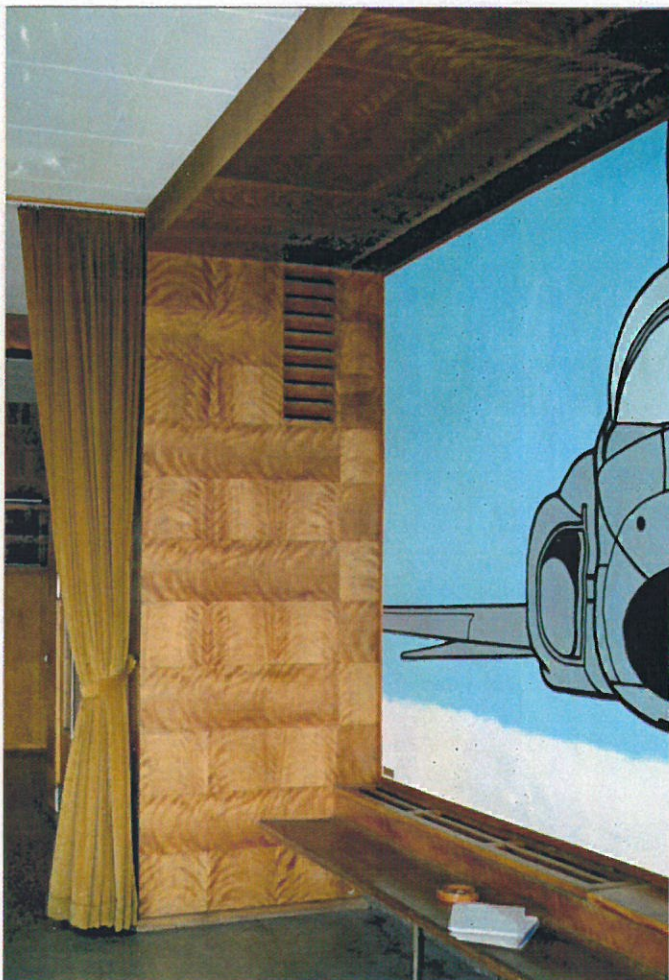
390 - 2 - 1 / 1994



390 - 3 - 3 / 1996



390 - 2 - 4a / 1994



390 - 2 - 5 / 1994



390 - 2 - 5a / 1994





390 - 2 - 3 / 1994



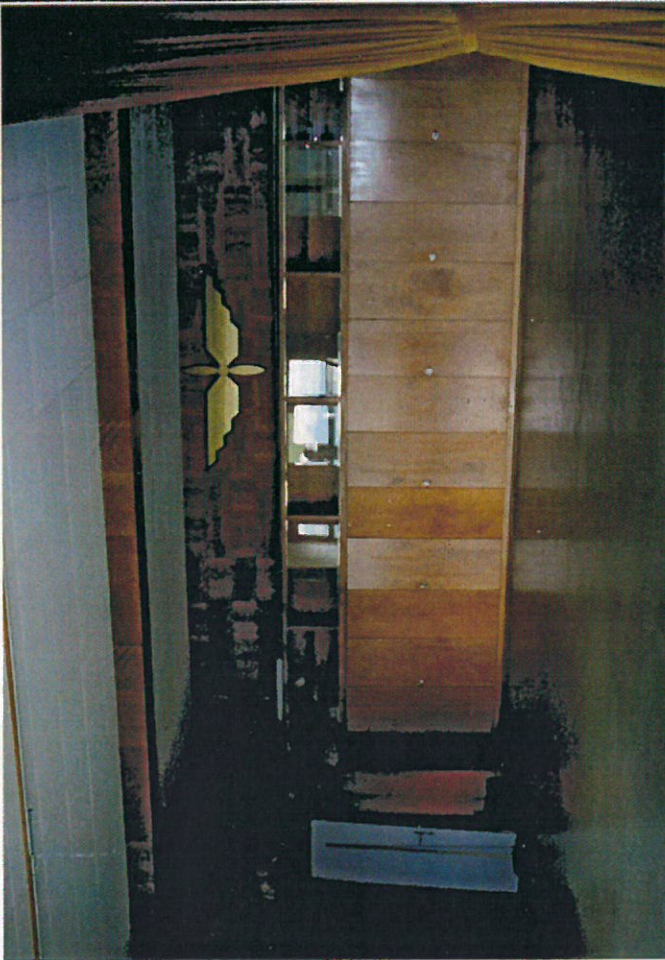
390 - 2 - 3a / 1994



390 - 3 - 2a / 1996



390 - 3 - 1a / 1996



390 - 2 - 3a / 1994



390 - 2 - 4 / 1994



390 - 3 - 2 / 1996



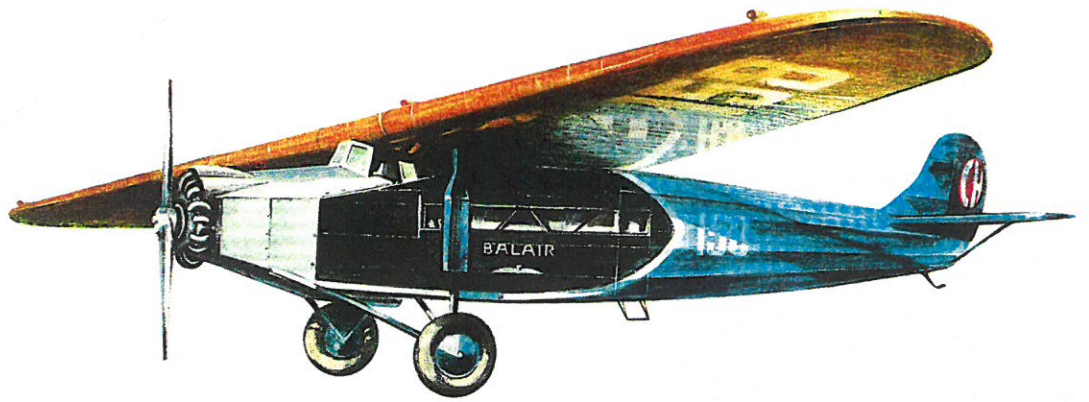
390 - 3 - 1 / 1996

Die  
**Flugzeugtypen**  
der  
**Swissair**

die auf dem Flugplatz Dübendorf-Wangen

in den Jahren 1932 - 1948

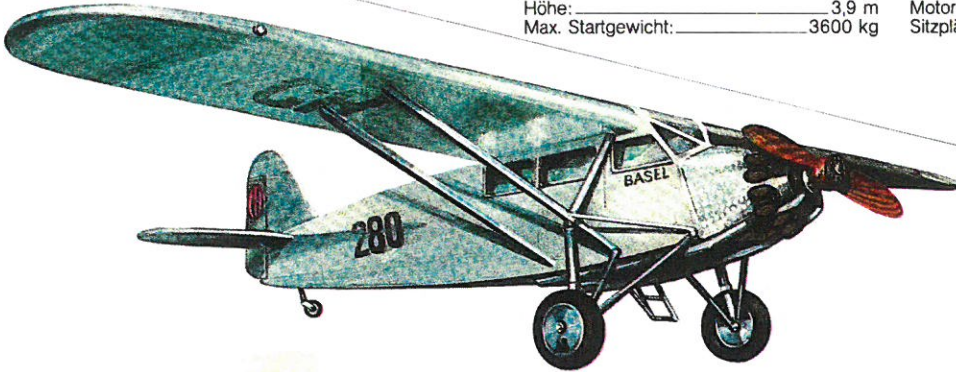
gestartet und gelandet sind.



**Fokker F-VII-a, 1-m**

Flügelspanweite: 19,31 m  
 Länge: 14,5 m  
 Höhe: 3,9 m  
 Max. Startgewicht: 3600 kg

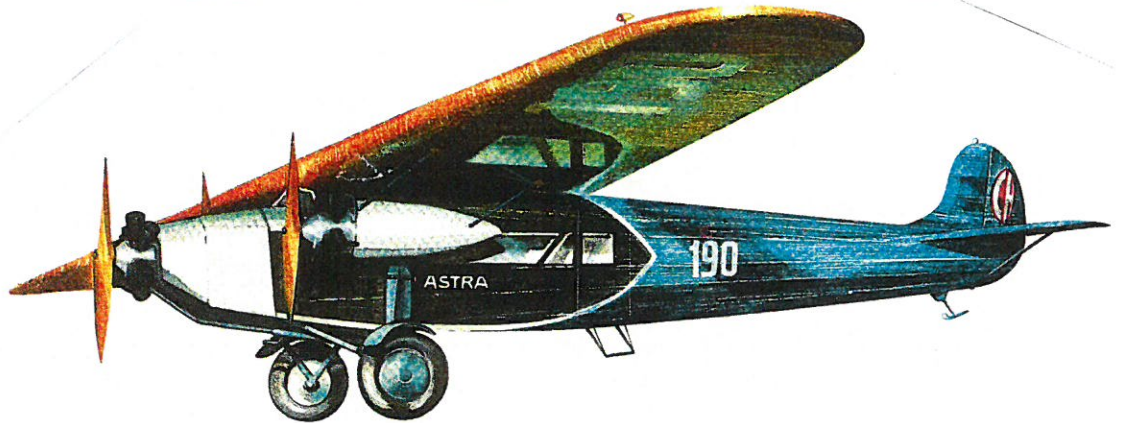
Im Einsatz: 1931-1948  
 Reisegeschwindigkeit: 165 kmh  
 Reichweite bei max. Zuladung: 800 km  
 Tankkapazität: 720 l  
 Motoren: 1  
 Sitzplätze: 8



**Comte AC-4**

Flügelspanweite: 12,13 m  
 Länge: 8,1 m  
 Höhe: 2,8 m  
 Max. Startgewicht: 800 kg

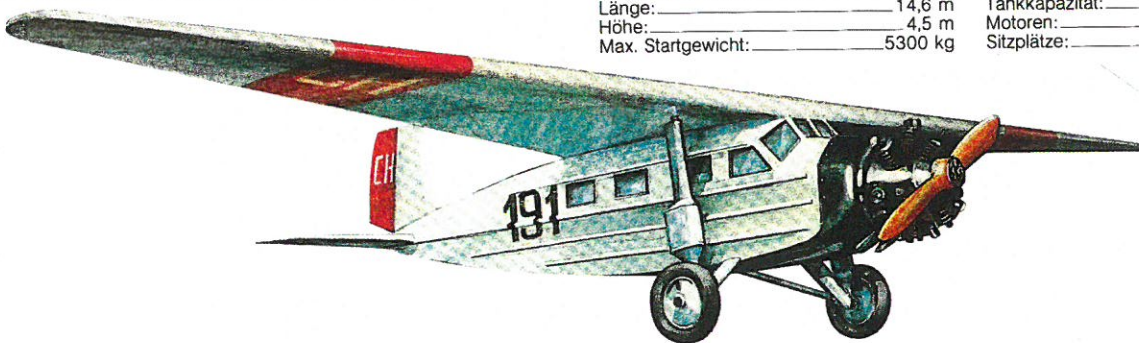
Im Einsatz: 1931-1947  
 Reisegeschwindigkeit: 140 kmh  
 Reichweite bei max. Zuladung: 700 km  
 Tankkapazität: 280 l  
 Motoren: 1  
 Sitzplätze: 2



**Fokker F-VII-b, 3-m**

Flügelspanweite: 21,7 m  
 Länge: 14,6 m  
 Höhe: 4,5 m  
 Max. Startgewicht: 5300 kg

Im Einsatz: 1931-1935  
 Reisegeschwindigkeit: 190 kmh  
 Reichweite bei max. Zuladung: 800 km  
 Tankkapazität: 1080 l  
 Motoren: 3  
 Sitzplätze: 10



**BFW-M-18-d**

Flügelspanweite: 15,6 m  
 Länge: 8,0 m  
 Höhe: 2,52 m  
 Max. Startgewicht: 1500 kg

Im Einsatz: 1931-1938  
 Reisegeschwindigkeit: 120 kmh  
 Reichweite bei max. Zuladung: 600 km  
 Tankkapazität: 250 l  
 Motoren: 1  
 Sitzplätze: 4



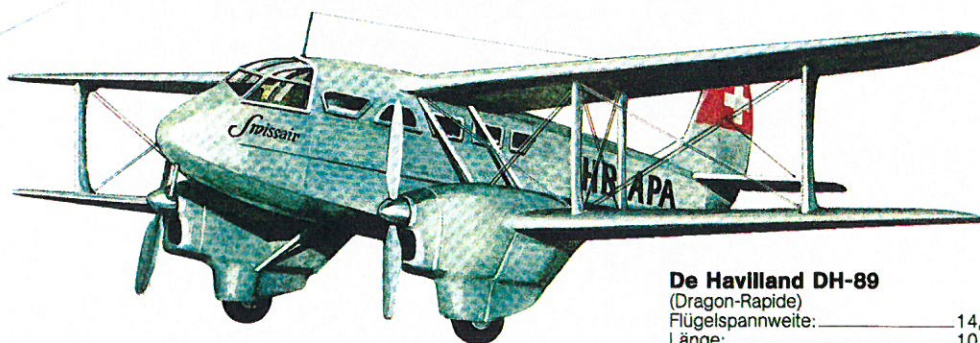
**Curtiss-Condor**

Flügelspannweite: _____	25 m	Im Einsatz: _____	1934
Länge: _____	14,96 m	Reisegeschwindigkeit: _____	245 kmh
Höhe: _____	5 m	Reichweite bei max. Zuladung: _____	800 km
Max. Startgewicht: _____	7940 kg	Tankkapazität: _____	1325 l
		Motoren: _____	2
		Sitzplätze: _____	15



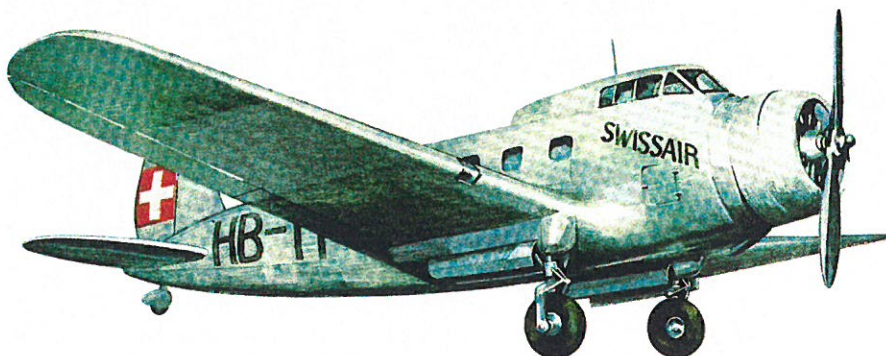
**Lockheed-Orion Typ 9-B**

Flügelspannweite: _____	13,04 m	Im Einsatz: _____	1932-1936
Länge: _____	8,55 m	Reisegeschwindigkeit: _____	290 kmh
Höhe: _____	2,9 m	Reichweite bei max. Zuladung: _____	950 km
Max. Startgewicht: _____	2450 kg	Tankkapazität: _____	460 l
		Motoren: _____	1
		Sitzplätze: _____	4



**De Havilland DH-89**

(Dragon-Rapide)		Im Einsatz: _____	1937-1954
Flügelspannweite: _____	14,63 m	Reisegeschwindigkeit: _____	220 kmh
Länge: _____	10,52 m	Reichweite bei max. Zuladung: _____	850 km
Höhe: _____	3,12 m	Tankkapazität: _____	360 l
Max. Startgewicht: _____	2270 kg	Motoren: _____	2
		Sitzplätze: _____	6



**Clark-GA-43-A**

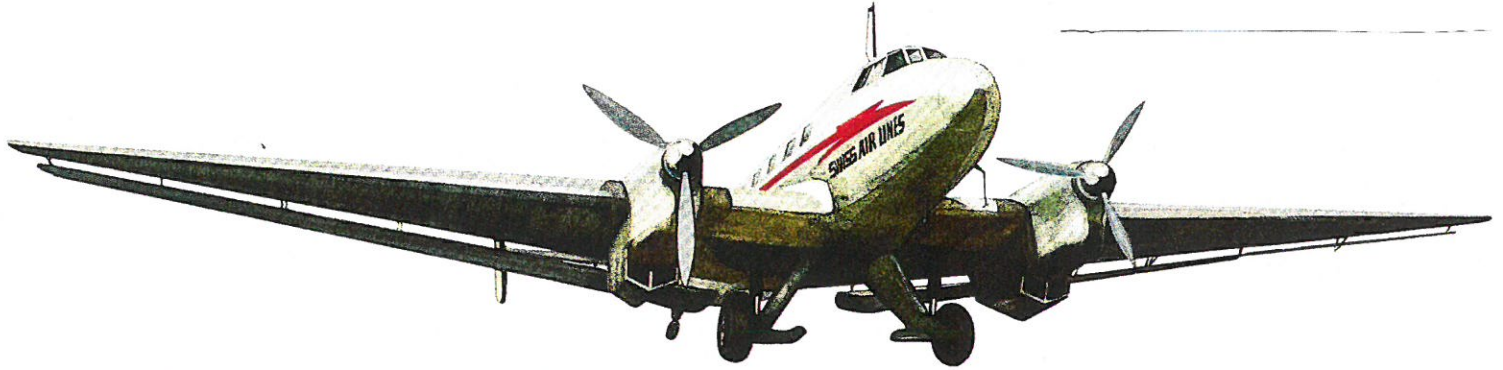
Flügelspannweite: _____	16,2 m	Im Einsatz: _____	1934-1936
Länge: _____	12,99 m	Reisegeschwindigkeit: _____	240 kmh
Höhe: _____	3,8 m	Reichweite bei max. Zuladung: _____	800 km
Max. Startgewicht: _____	3975 kg	Tankkapazität: _____	664 l
		Motoren: _____	1
		Sitzplätze: _____	10



**Douglas DC-2**

Flügelspannweite: 25,91 m  
 Länge: 18,9 m  
 Höhe: 4,95 m  
 Max. Startgewicht: 8255 kg

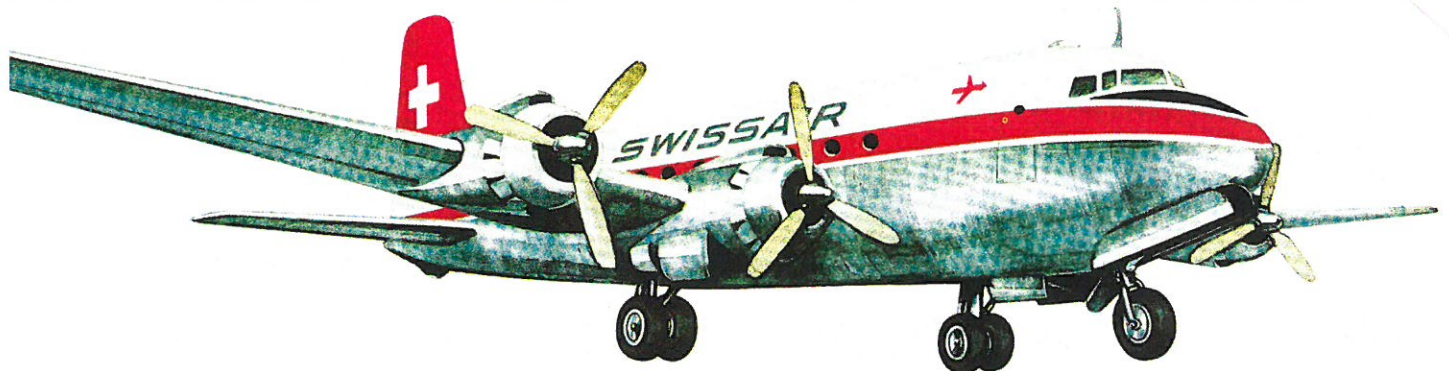
Im Einsatz: 1935-1952  
 Reisegeschwindigkeit: 240 kmh  
 Reichweite bei max. Zuladung: 800 km  
 Tankkapazität: 1930 l  
 Motoren: 2  
 Sitzplätze: 14



**Junkers JU-86**

Flügelspannweite: 22,5 m  
 Länge: 17,3 m  
 Höhe: 4,8 m  
 Max. Startgewicht: 7400 kg

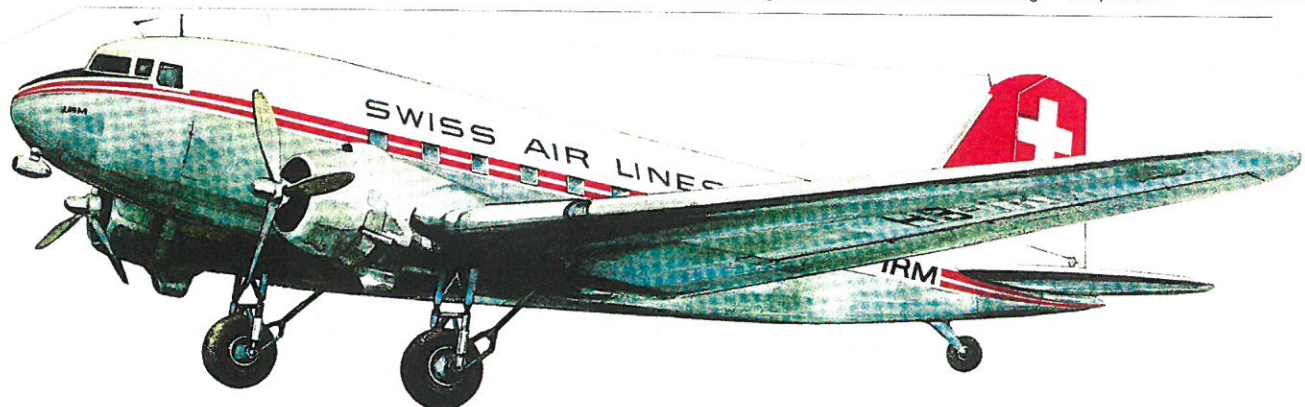
Im Einsatz: 1936-1939  
 Reisegeschwindigkeit: 285 kmh  
 Reichweite bei max. Zuladung: 800 km  
 Tankkapazität: 1500 l  
 Motoren: 2  
 Sitzplätze: 10



**Douglas DC-4**

Flügelspannweite: 35,85 m  
 Länge: 28,47 m  
 Höhe: 8,41 m  
 Max. Startgewicht: 33.480 kg

Im Einsatz: 1946-1959  
 Reisegeschwindigkeit: 340 kmh  
 Reichweite bei max. Zuladung: 4600 km  
 Tankkapazität: 13.596 l  
 Motoren: 4  
 Sitzplätze: 56



**Douglas DC-3**

Flügelspannweite: 28,96 m  
 Länge: 19,66 m  
 Höhe: 5,85 m  
 Max. Startgewicht: 11.890 kg

Im Einsatz: 1937-1964  
 Reisegeschwindigkeit: 280 kmh  
 Reichweite bei max. Zuladung: 870 km  
 Tankkapazität: 3111 l  
 Motoren: 2  
 Sitzplätze: 28