

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die
Erstellung von Flugzeughallen für das Militärflugwesen.

(Vom 11. Juni 1923.)

I.

Auf dem eidgenössischen Flugplatz in Dübendorf standen bis 1922 für die Unterbringung von Flugzeugen zur Verfügung: zwei heizbare Flugzeughallen aus den Jahren 1916 und 1918, und 20 Holzschuppen, zum Teil nach System Hetzer, zum Teil nach System Thurnherr. Auf sogenannten Fliegerstützpunkten, nämlich in Bière, Payerne, Bellinzona, Olten sowie in Thun, befinden sich einige weitere Holzschuppen.

Sämtliche Holzschuppen sind während des Aktivdienstes, bevor die Entscheidung im Weltkriege gefallen war, bestellt worden. Man hatte sich damals nur aus Rücksicht auf den Krieg für die Holzkonstruktion entschieden, weil nur sie ermöglichte, innert Monatsfrist die Schuppen abzubauen, auf die einer andern Verteidigungsfront unseres Landes entsprechenden Fliegerstützpunkte zu transportieren und dort wieder aufzustellen. Schon 1918 waren jedoch die Ansichten über die Eignung solcher Schuppen für eine dauernde Magazinierung von Flugzeugen geteilt. Die militärischen Experten hatten sich 1918 zuerst für den Bau weiterer Hallen entschieden, waren aber nachträglich auf den Beschluss zurückgekommen, um dann die Bestellung der 1918 und 1919 aufgestellten Schuppen zu beantragen.

Während des Krieges wurde auf eine lange Gebrauchsdauer der Flugzeuge viel weniger Gewicht gelegt als im Frieden. Die Flugzeugkonstrukteure der kriegführenden Staaten überboten sich in der Konstruktion verbesserter Modelle. Durch diesen Wett-eifer veralteten die Modelle rasch. Die Verwendung der Flugzeuge im Kriege schränkte ohnedies ihre Gebrauchsdauer ein. Während des Krieges hat Deutschland 47,039, England ca. 50,000,

Frankreich 67,982 Flugzeuge gebaut. Abgesehen von denen, die durch den Gebrauch zugrunde gingen oder abgeschossen wurden, wurde nach Friedensschluss hievon eine grosse Anzahl liquidiert, zum Teil, weil die Kosten der Magazinierung und des Unterhaltes zu bedeutend, zudem aber die Flugzeuge veraltet waren.

Seit dem Kriegsende ist eine ziemliche Stabilität im Flugzeugbau eingetreten. Die Finanzlage aller Staaten zwingt dazu, mit den Flugzeugen haushälterisch umzugehen und ihre Gebrauchsdauer möglichst zu verlängern. Werden aber Flugzeuge mit Holzkonstruktion in Holzschuppen, die denen in Dübendorf entsprechen, untergebracht, so kann nur auf eine Gebrauchsdauer von ca. 200 Flugstunden gerechnet werden. Die Feuchtigkeit dringt in die schlecht schliessenden und nicht heizbaren Schuppen und bewirkt, dass die fein ausgearbeiteten Holzteile des Rumpfes und der Tragflächen sich verziehen. Dann verliert das Flugzeug seine Flugeigenschaften und erträgt die Einwirkung des Motors nicht mehr. Bei trockenem Wetter dringt der Staub in die Schuppen, bedeckt die Flugzeuge und Motore und verursacht somit vermehrten Personalbedarf für den Unterhalt. Bricht in einem Schuppen, der sich in einer langen Schuppenreihe befindet, Feuer aus, so greift es mit grosser Schnelligkeit auf andere Schuppen über, findet an Benzinspuren auf dem Boden und an Benzinbehältern Nahrung, und in kurzem kann eine ganze Schuppenreihe mit ihrem wertvollen Inhalt an Flugzeugen ein Raub der Flammen werden; das hat sich im Herbst 1921 auf einem grossen Militärflugplatz in Belgien ereignet. Müssen im Betrieb befindliche Flugzeuge in nicht heizbaren Schuppen untergebracht werden, so sind bei grösserer Kälte die wassergekühlten Motore nach jedem Gebrauch vom Wasser zu entleeren und vor dem Gebrauch wieder mit Wasser zu füllen, weil sonst durch Einfrieren des Wassers die Motore beschädigt werden; das beansprucht viele Arbeitsstunden. Unheizbare und schlecht schliessende Holzschuppen eignen sich auch nicht als Arbeitsräume, in denen Flugzeugmechaniker den ganzen Winter hindurch mit der Instandstellung von Flugzeugen beschäftigt werden.

Die Holzschuppen System Hetzer und Thurnherr sind hingegen gut geeignet für die vorübergehende Unterbringung von Flugzeugen auf den Notlandungsplätzen oder auf ausserhalb den Militärflugplätzen gelegenen Fliegerstützpunkten. Hier handelt es sich nur um die Unterbringung von Flugzeugen während einigen Nächten oder der Dauer eines Wiederholungskurses. Holzschuppen leisten hier bessere Dienste als Flugzeugzelte, bei denen zu ris-

kieren ist, dass sie bei einem Sturm umgeworfen werden und dadurch unter ihnen lagernde Flugzeuge schwer beschädigen. Wo keine Schuppen bestehen, fehlt bei Notlandungen, zu denen die Flieger während des Jahres durch Nebel, Regen, Gewitter, Flugzeug- und Motordefekte etc. gezwungen werden können, jede Unterkunftsmöglichkeit. Die Flugzeuge müssen dann von der Notlandung bis zum Abtransport unter freiem Himmel und der Witterung ausgesetzt stehen bleiben und zur Verhinderung von Beschädigungen durch das Publikum ununterbrochen bewacht werden. Soweit der Zustand der vorhandenen Flugzeugschuppen die Kosten für ihre Verlegung noch rechtfertigt, empfiehlt es sich, sie derart zu verteilen, dass die Flieger auf allen wichtigen Luftlinien Notlandungsplätze mit Flugzeugschuppen finden, in denen sie bei Unterbrechung des Fluges infolge der Witterung oder von Flugzeugdefekten ihre Flugzeuge unter Dach bringen können. Es handelt sich entweder um Exerzierplätze oder um solche Plätze, die kostenlos oder gegen eine kleine Jahresmiete von den Gemeinden zur Verfügung gestellt werden. Abgesehen von Bellinzona ist die Erwerbung weiterer Flugplätze nicht beabsichtigt. Diese Stützpunkte samt den Schuppen sollen auch dem Zivilflugwesen dienen und ihm ermöglichen, vorübergehend in der betreffenden Gegend Flugtage abzuhalten, Passagierflüge zu veranstalten und photographische Bestellungen auszuführen.

Unter Würdigung vorstehender Gründe hat der Bundesrat im Jahre 1921 die Anschaffung der Eisenkonstruktionen für 8 Flugzeughallen und eine Halle für Motorwagen beschlossen. Diese Eisenkonstruktionen waren damals zu sehr günstigen Bedingungen erhältlich und gelangten im Laufe des Jahres 1922 zur Ablieferung. Damit wurden unter Verwendung von Notstandskrediten vorläufig in Dübendorf 2 Flugzeughallen (eine zu 60 und eine zu 120 m Länge) und in Thun eine Halle für Flugzeuge und eine Halle für Motorwagen von je 120 m Länge gebaut; die Breite der Hallen beträgt 20 m.

Jetzt lagern noch im Freien die Eisenteile für 4 Flugzeughallen in Dübendorf und für 1 Flugzeughalle auf dem Exerzierplatz Lausanne; auch diesen Eisenkonstruktionen entsprechen Hallendimensionen von 120 m Länge und 20 m Breite.

Die beiden Flugzeughallen in Dübendorf haben keinen inneren Ausbau erhalten, weil sie nur Flugzeuge aufnehmen sollen. Von der Flugzeughalle Thun wurden dagegen 600 m³ ausgebaut, weil diese Halle den militärischen Übungen der Flieger- und Beobachteroffiziere der westlichen Hälfte der Schweiz und den

in Thun stattfindenden Unterrichtskursen der Fliegertruppe dienen muss und daher einer kleinen Werkstätte, einiger Theoriesäle, Dunkelkammern, Magazine sowie sanitärer Einrichtungen bedurfte.

Die Erstellung der übrigen 5 Flugzeughallen, für welche die Eisenkonstruktionen in Dübendorf und Lausanne lagern, ist dringend geworden. Die Erfahrung lehrt, dass die aus Holz konstruierten Flugzeuge, die in temperierten Hallen untergebracht werden, die doppelte bis dreifache Gebrauchsdauer aufweisen gegenüber der Unterbringung in den schlecht schliessenden und nicht heizbaren Schuppen (400 bis 600 statt nur ca. 200 Flugstunden). Die finanziellen Folgen ergeben sich aus dem Preis der in der Schweiz erstellten Armeeflugzeuge, der ohne Bewaffnung, je nach der Motorenstärke und der entsprechenden Holzkonstruktion, 40,000 bis 75,000 Franken beträgt.

Die Erstellungskosten der Hallen werden in wenigen Jahren durch die verlängerte Gebrauchsdauer der Flugzeuge erspart. Nur die Erstellung dieser Hallen ermöglicht allmählich den kleinen Flugzeugpark zu beschaffen, den unsere Fliegertruppe als Korpsmaterial für die Mobilmachung braucht.

Die 1922 gebauten 3 Flugzeughallen kamen auf Bauplätze zu stehen, wo sich noch keine Flugzeugschuppen befanden, so dass damals dem grössten Platzmangel abgeholfen und gleichzeitig eine verbesserte Unterkunft geschaffen werden konnte. Die 4 weiteren Hallen, die für Dübendorf bestimmt sind, müssen nun an die Stelle von abzubrechenden Schuppen treten. Der Inhalt der letzteren muss während der Bauzeit anderweitig untergebracht werden. Das ist 1923 noch möglich, weil einzelne besonders defekte Schuppen nur schwach gefüllt sind. Sobald aber die gegenwärtig in Erstellung begriffenen Flugzeuge zur Ablieferung gelangen, müssen sämtliche Schuppen, auch wenn sie sich für die Unterbringung des wertvollen Materials nicht mehr eignen, mit Flugzeugen vollgestopft werden, und dann fehlt der Raum, um während der Bauperiode der Hallen den Inhalt der abzubrechenden Schuppen, an deren Stelle die Hallen zu stehen kommen, anderweitig unterzubringen. Diese Verhältnisse zwingen auch dazu, die neuen Hallen nacheinander zu bauen, weil gleichzeitig nur für den Inhalt von 5 abzubrechenden Schuppen (diese Zahl entspricht einer Hallenlänge) provisorische Unterkunft durch Zusammendrängen der Flugzeuge in anderen Hallen und Schuppen geschaffen werden kann. Die Bauperiode der 4 für Dübendorf bestimmten

Hallen wird daher $1\frac{1}{2}$ Jahre betragen, was auch wegen den Arbeits- und Wohnverhältnissen in Dübendorf günstiger ist als ein rasches Bautempo.

Die Flugzeughallen in Dübendorf dienen auch für Unterrichtszwecke, indem in den Unteroffiziersschulen, Mechanikerkursen und Rekrutenschulen der theoretische und praktische Unterricht, insbesondere der über Flugzeugreparatur, in den Hallen erteilt wird. Weil diese Schulen zum Teil im Winterhalbjahr stattfinden, eignen sich zügige und feuchte Schuppen nicht als Unterrichtslokale. Für die Dringlichkeit der Erstellung der Hallen spricht auch, dass die unter freiem Himmel lagernden Eisenkonstruktionen, deren Wert durch das Steigen der Eisenpreise stetig zunehmen sollte, durch die lange Lagerung im Freien rosten, Schaden leiden und allmählich an Wert einbüßen.

Die für Dübendorf bestimmten 4 Flugzeughallen sollen die 13 Schuppen, die an der Strasse nach Wangen zwischen der Halle II und der sog. Schütte-Lanz-Halle (Nr. III) stehen, sowie die 6 Flugzeugschuppen östlich der Halle I ersetzen. Das vorhandene Bauterrain zwingt dazu, den beiden ersten Hallen eine Länge von je 150 m, der dritten Halle eine solche von 60 m und nur der vierten Halle die normale Länge von 120 m zu geben. Das lässt sich leicht durchführen, indem von einer Halle zwei mittlere Binderkonstruktionen herausgenommen und in die Mitte von zwei andern Hallen eingebaut werden; Mehrkosten entstehen dadurch nicht.

II.

Auf dem Waffenplatz Lausanne wird die Erstellung einer Halle notwendig, die derjenigen auf dem Waffenplatz Thun entspricht, damit die in der Westschweiz wohnenden Militärflieger soweit möglich ihre 10 monatlichen Flugstunden auf dem Verkehrsknotenpunkt Lausanne absolvieren können. Die Zahl der Fliegeroffiziere aus der Westschweiz nimmt stetig zu. Die Absolvierung ihrer Flugstunden wird aber durch den Zeitverlust, den die Reise aus den Kantonen Genf, Waadt, teilweise auch Neuenburg und Freiburg, nach Thun mit sich bringt, erschwert. An einem Tage sollen höchstens 2 Flugstunden absolviert werden, von jüngeren Fliegern eher weniger; denn es handelt sich nicht darum, die 10 Stunden abzufliegen, sondern die flugtechnische Ausbildung zu vervollkommen und insbesondere die Landungen zu üben. Folglich steht der Zeitverlust für die Reise aus den Kantonen Genf und Waadt nach Thun und zurück in

keinem Verhältnis zu den Flugstunden, zu deren Erledigung die Reise gemacht wird. Öfters ist auch die Witterung in Lausanne für das Fliegen günstig, in Thun aber nicht und umgekehrt. Daher wird es notwendig, an einem günstig gelegenen Verkehrsknotenpunkt der Westschweiz, der bereits einen Flugplatz besitzt, einen Stützpunkt für das Militärflugwesen zu errichten, der erlaubt, die monatlichen Flugübungen der in der Westschweiz wohnenden Militärflieger dorthin zu verlegen. Lausanne bietet wegen seines Flugplatzes, Exerzierplatzes und der Nähe des Artilleriewaffenplatzes Bière von allen in der Westschweiz liegenden Plätzen die grössten Vorteile. Die baulichen Arbeiten beschränken sich dort auf die Erstellung der Flugzeughalle nach den Plänen der in Thun erbauten. Lausanne eignet sich auch als Korps sammelplatz für die Mehrzahl der in der Westschweiz zu rekrutierenden Fliegereinheiten und als Waffenplatz für ihre Wiederholungskurse. Thun bleibt dann Übungsplatz für die Militärflieger der Mittelschweiz und Dübendorf für die der Ostschweiz, sowie für Flieger-, Beobachter- und Offiziersschulen. Dessen Entlastung ist bei der allmählichen Zunahme der Militärflieger auch aus Rücksicht auf die Flugsicherheit geboten, weil die Zahl der auf einem Platze übenden Flieger Grenzen hat.

III.

Zu den Flugzeughallen von 150 bzw. 120 m Länge gehören je zwei Benzintanks zu 20,000 Liter (würde nur ein Tank eingebaut, so wären mehrere Zapfstellen und lange Benzinleitungen nötig, was die Kosten vermehren und die Betriebssicherheit vermindern würde), für die 60 m lange Halle genügt einer. Der Tank für die Halle in Lausanne wurde im Voranschlag 1923 bewilligt. Durch die Einrichtung einer genügenden Anzahl solcher Tanks wird der Hallenbetrieb vereinfacht, die Verdunstung von Benzin beim Umlad vermieden und insbesondere ermöglicht, die Benzineinkäufe in einem Zeitpunkt vorzunehmen, wo der Preis am niedrigsten ist, was gewöhnlich im Spätherbst eintritt. Bei Preisschwankungen von 20 Rappen pro Liter und einem bisherigen Höchstkonsum von 50,000 Liter pro Monat lassen sich die Kosten für die Tanks in sehr kurzer Zeit ersparen.

IV.

Es ist versucht worden, für die im Herbst 1922 in Dübendorf erbaute Halle eine wenig Kosten verursachende Heizung zu erstellen. Der Versuch ist insofern misslungen, als der Kohlen-

verbrauch zu gross ist, die Bedienung der Heizung zu viel Arbeitsstunden erfordert und Kohlenoxydgase in die Halle ausströmen. Für die 3 an der Strasse nach Wangen zu erstellenden Hallen von einer Gesamtlänge von 360 m und für die 1922 dort erstellte, aber noch nicht heizbare 60 m lange Halle III, also für 4 Hallen von insgesamt ca. 8400 m² Grundfläche, muss nun eine Fernheizungsanlage erstellt werden; doch ist der Anschluss der Halle III erst für später vorgesehen, weil sie vorläufig als Zeughaus dient. Mit einer Heizungsanlage für die an Stelle der Schuppen 1 bis 6 tretende, 120 m lange Halle kann zugewartet werden, bis sich mit den Jahren das Bedürfnis ergibt, auch noch im Zwischenraum zwischen dieser Halle und der Halle IV eine Flugzeughalle zu erstellen und dann die Frage einer Fernheizungsanlage auch in diesem Teil des Flugplatzes aktuell wird: inzwischen würden in der die Schuppen 1 bis 6 ersetzenden Halle ältere Flugzeuge magaziniert, die sich während des Winters nicht im Betrieb befinden.

V.

Es ergeben sich somit folgende Neubauten:

1. In Dübendorf:

- 2 Hallen zu 150 m Länge } an der Strasse nach Wangen,
- 1 Halle zu 60 m Länge }
- 1 Halle zu 120 m Länge im östlichen Teil des Platzes,
- 7 Benzintanks zu 20,000 Liter,
- 1 Fernheizungsanlage für 3 Hallen (mit Anschlussmöglichkeit einer vierten) an der Strasse Dübendorf—Wangen.

2. In Lausanne:

- 1 Flugzeughalle zu 120 m Länge, wovon 600 m² wie bei der Flugzeughalle Thun inwendig auszubauen sind, für den Fliegerstützpunkt der Westschweiz.

An Umbauten kommt in Betracht der Abbruch von 19 Flugzeugschuppen in Dübendorf und von 4 in Thun, der Transport der noch verwendbaren Schuppen auf die Landungsplätze und die Aufstellung daselbst. Es ist damit zu rechnen, dass von den in Dübendorf abzubrechenden 19 Schuppen 2 bis 3 wegen Baufälligkeit für eine Verlegung auf die Landungsplätze nicht mehr in Betracht fallen. Als Orte für die Aufstellung der übrigen kommen in Betracht:

Exerzierplätze: Chur, St. Gallen, Aarau, Frauenfeld;
der Flugplatz Genf;

die Landungsplätze: Payerne, Bellinzona, Samaden, Basel, Schaffhausen, Altdorf oder Flüelen, Andermatt, Ambri-Piotta, Bex oder ein anderer Ort im unteren Rhonetal, La Chaux-de-Fonds oder ein anderer Ort im Neuenburger oder Berner Jura.

Für die Schuppen, deren Verlegung 1923 notwendig wird, sind die neuen Standorte ausgewählt und die Verhandlungen mit den Eigentümern der Plätze zum Abschluss bereit.

VI.

Im Vorstehenden haben wir die Erstellung von Flugzeughallen und Verlegung von Flugzeugschuppen nur vom Gesichtspunkt des Militärflugwesens aus behandelt; es erübrigt, sie auch im Hinblick auf den internationalen und den schweizerischen Luftverkehr zu würdigen. Der für uns in Frage kommende internationale Luftverkehr bezweckt vor allem die rascheste Verbindung zwischen den bedeutendsten Verkehrszentren der Nachbarstaaten mit denen in unserem Grenzgebiet und die Weiterführung der internationalen Luftlinien durch die Schweiz.

Mit bedeutenden Opfern haben der Kanton Genf in Cointrin und die Stadt Lausanne auf der Blécherette Verkehrsflugplätze geschaffen, die den Luftverkehr mit Lyon, Paris und event. Mailand ermöglichen sollen (Genf—Lyon 110 km, Genf—Paris 420 km; Lausanne—Lyon 162 km, Lausanne—Paris 420 km, Lausanne—Bellinzona—Mailand 267 km). Der eidg. Militärflugplatz Dübendorf, der zugleich als Verkehrsflugplatz der Stadt Zürich dient, eignet sich für den Luftverkehr mit Strassburg (150 km), Karlsruhe (177 km), Stuttgart (160 km), Nürnberg (290 km), München (240 km), Frankfurt (306 km). Der Landungsplatz Birsfelden-Basel würde sich für den Luftverkehr mit Strassburg (120 km), Karlsruhe (170 km), Mannheim (222 km) eignen; sein Ausbau zu einem Flugplatz müsste von den Kantonen Baselstadt und Baselland übernommen werden, weil es sich, wie in Cointrin-Genf, um einen ausschliesslichen Verkehrsflugplatz handelt. Der Landungsplatz Bellinzona eignet sich für den Luftverkehr mit Mailand (87 km); seinen Ausbau zu einem Flugplatz muss die Eidgenossenschaft übernehmen, weil er für die Ausbildung unserer Militärflieger als Gebirgsflieger wichtig ist und weil seine Bedeutung als Verkehrsflugplatz und Zollstation für den italienisch-schweizerischen

Luftverkehr nicht nur im lokalen tessinischen, sondern noch mehr im allgemeinen schweizerischen Interesse liegt.

Bei der Weiterführung der internationalen Luftlinien durch die Schweiz kommen die Strecken Lausanne—Zürich, Basel—Bellinzona und Dübendorf—Zürich—Bellinzona in Frage. Die beiden Linien Lausanne—Zürich und Basel—Bellinzona müssen sich in Bern oder Thun schneiden, und die Frage wird abgeklärt werden müssen, ob in Bern oder in Thun oder an beiden Orten ein Verkehrsflugplatz zu schaffen ist.

Unter allen Umständen sollte aber der Exerzierplatz Bern, der sich als Flugplatz wegen seiner Gestaltung und wegen der starken Belegung mit Truppen nicht eignet, als Landungsplatz für Militärflugzeuge beibehalten und seine Planierung so instand gehalten werden, dass am Sitz der Bundesbehörden mit sämtlichen Flugzeugmodellen des Militärflugwesens gelandet werden kann, was sich mit geringen Kosten durchführen lässt.

Von den Luftlinien des Nord-Süd-Verkehrs betragen die Strecken Strassburg—Basel 120 km, Strassburg—Dübendorf 150 km, Bellinzona—Mailand 87 km; ferner Basel—Thun—Bellinzona 204 km, Basel—Luzern—Bellinzona 208 km und Basel—Dübendorf—Bellinzona 215 km; ferner Strassburg—Basel—Thun—Bellinzona 324 km, Strassburg—Basel—Luzern—Bellinzona 308 km und Strassburg—Dübendorf—Bellinzona 285 km. Das spricht für die günstige Lage der Militärflugplätze Thun und Dübendorf für den Luftverkehr.

Die teils durchgeführte, teils beabsichtigte Verteilung von militärischen Flugzeugschuppen auf Landungsplätze gewährt, von den Flugzeughallen abgesehen, die Möglichkeit der Flugzeugunterkunft auf einer genügenden Anzahl der an den internationalen Luftverkehrslinien gelegenen Landungsplätze. Auf der West-Ost-Linie Genfersee—Bodensee werden sich solche Schuppen in Genf, Bière, Payerne, Aarau, Frauenfeld und St. Gallen befinden. Auf der direkten Nord-Süd-Linie in Schaffhausen, Luzern, Altdorf—Flüelen, Andermatt, Mollis, Bellinzona; ferner auf der Linie Basel—Thun—Bellinzona in Basel, Olten und Bellinzona und auf der direkten Linie Basel—Bellinzona in Basel, Olten, Luzern, Altdorf, Andermatt, Ambri-Piotta, Bellinzona. Ausserdem wird durch die Flugzeugschuppen in Mollis, Chur und Samaden eine interne Luftverbindung von Dübendorf mit dem Engadin ermöglicht und durch den Flugzeugschuppen in La Chaux-de-Fonds eine weitere von Dübendorf, Thun und Lausanne mit dem Neuenburger Jura. Das gestattet auch die vorübergehende Stationierung von Flugzeugen für photographische Zwecke im Engadin und Jura.

Die Eidgenossenschaft ist vorläufig nicht in der Lage, den Luftverkehrslinien eine jährliche Entschädigung pro km der betriebenen Luftlinien zu gewähren, wie es andere Staaten tun. Das volkswirtschaftliche Interesse spricht aber dafür, Ausländern zu ermöglichen, an den Zentren unseres Wirtschaftslebens und in der Nähe unserer grossen Kurorte zu landen. Die im allgemeinen Interesse liegende staatliche Unterstützung eines schweizerischen Luftverkehrs besteht daher darin: dass Exerzierplätze, die sich als Flugplätze eignen, so weit als notwendig als solche eingerichtet werden; dass auf geeigneten und wichtigen Landungsplätzen, die von Gemeinden und Korporationen kostenlos oder gegen geringe Jahresmiete zur Verfügung gestellt werden, Flugzeugschuppen und Benzintanks erstellt werden; dass endlich den schweizerischen Luftverkehrsgesellschaften die Mitbenützung der Militärflugplätze und übrigen militärischen Landungsplätze, soweit es die militärischen Rücksichten erlauben, eingeräumt wird. Dadurch wird die Grundlage geschaffen, auf der sich mit der Zeit ein schweizerischer Luftverkehr entwickeln kann.

VII.

Eine detaillierte Kostenberechnung ergibt für die verschiedenen Bauten und Bauarbeiten folgende Ziffern:

1. Dübendorf

Pro Halle zu 150 m Länge.

Erd- und Maurerarbeiten inkl. Hallenboden . . .	Fr. 124,500
Zimmerarbeiten	„ 33,500
Spenglerarbeiten	„ 33,000
Schreinerarbeiten	„ 650
Malerarbeiten	„ 14,850
Glaserarbeiten	„ 12,500
Beleuchtungsanlage	„ 9,300
Montage der Eisenkonstruktion	„ 19,500
Diverses (Kanalisation, sanitäre Installation, Umgebungsarbeiten, Unvorhergesehenes)	„ 16,000
Total	Fr. 263,800
für beide Hallen somit	Fr. 527,600.

Halle zu 120 m Länge.

Erd- und Maurerarbeiten inkl. Hallenboden . . .	Fr. 105,500
Zimmerarbeiten	„ 26,500
Spenglerarbeiten	„ 26,000
Schreinerarbeiten	„ 650
Malerarbeiten	„ 11,700
Glaserarbeiten	„ 9,100
Beleuchtungsanlage	„ 7,300
Montage der Eisenkonstruktion	„ 15,500
Diverses	„ 13,950
Total	Fr. 216,200

Halle zu 60 m Länge.

Erd- und Maurerarbeiten inkl. Hallenboden . . .	Fr. 74,000
Zimmerarbeiten	„ 13,500
Spenglerarbeiten	„ 14,000
Schreinerarbeiten	„ 650
Malerarbeiten	„ 5,925
Glaserarbeiten	„ 4,600
Beleuchtungsanlage	„ 3,800
Montage der Eisenkonstruktion	„ 8,000
Diverses	„ 9,225
Total	Fr. 133,700

7 Benzintanks zu 20,000 Liter à Fr. 13,000 **Fr. 91,000**

Fernheizungsanlage für 3 neue Hallen mit Möglichkeit des späteren Anschlusses der Halle III.

Fernheizungsanlage laut Offerte	Fr. 153,900
Gebäude für Kesselzentrale:	
Kesselhaus	„ 59,250
Kohlenschuppen	„ 32,800
Fernleitungskanäle mit Schächten dazu	„ 43,250
Liefern und Versetzen von Korkplatten zur Isolierung der Aussenwände hinter den Heizspiralen	„ 6,480
Beihilfe bei der Montage, Transporte, elektrische und Kaltwasserleitungen, Unvorhergesehenes . .	„ 4,320
Total	Fr. 300,000

2. Lausanne.

Halle von 120 m Länge, wovon 600 m ² ausgebaut	
Erdarbeiten, Maurerarbeiten, Kanalisation . . .	Fr. 181,497
Zimmerarbeiten	„ 28,068
Spenglerarbeiten	„ 21,946
Schreinerarbeiten	„ 33,761
Wasser- und sanitäre Einrichtungen	„ 8,300
Elektrische Beleuchtung	„ 6,860
Blitzableiter	„ 2,000
Einzelöfen, Esse für die Schmiede	„ 1,050
Schlosserarbeiten	„ 23,361
Glaserarbeiten	„ 7,943
Zentralheizungsanlage	„ 49,900
Malerarbeiten	„ 15,005
Diverses und Unvorhergesehenes	„ 7,809
Total	<u>Fr. 387,500</u>

3. Dübendorf, Thun und Stützpunkte.

Abbruch von 23 Flugzeugschuppen, Transport der noch verwendbaren auf die Stützpunkte und Aufstellung daselbst	Fr. 210,000
---	-------------

Gesamtkosten Fr. 1,866,000

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen empfehlen wir Ihnen nachstehenden Beschlussesentwurf, der einem dringenden Bedürfnis abhelfen soll, zur Annahme und bemerken, dass auch diese Bauten, wie aus der detaillierten Kostenberechnung hervorgeht, den verschiedensten Gewerben Arbeit verschaffen werden.

Wir benützen den Anlass, Sie unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 11. Juni 1923.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schenrer.

Der Bundeskanzler:

Steiger.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

die Erstellung von Flugzeughallen für das Militärflugwesen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 11. Juni 1923,
beschliesst:

Art. 1. Zur Errichtung von 4 Flugzeughallen auf dem eidgenössischen Flugplatz Dübendorf, von 1 Flugzeughalle auf dem zum Exerzierplatz in Lausanne gehörenden Flugfeld „La Blécherette“ und zur Verlegung der abzubrechenden Flugzeugschuppen auf verschiedene Landungsplätze wird dem Bundesrate ein Kredit von Fr. 1,866,000 bewilligt.

Art. 2. Dieser Beschluss tritt, weil nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft.

Art. 3. Der Bundesrat wird mit dessen Vollzug beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Erstellung von Flugzeughallen für das Militärflugwesen. (Vom 11. Juni 1923.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1923
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1755
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.06.1923
Date	
Data	
Seite	466-478
Page	
Pagina	
Ref. No	10 028 747

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.