Das Zürcher Flugplatzprojekt Kloten

Autor(en): **H.W.Th.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1945)**

Heft 10

PDF erstellt am: **05.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-777007

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Der Säntis ist weniger als eine halbe Flugstunde von Zürich gelegen. — Le Sæntis, situé à moins d'une demi-heure de vol de Zurich.
Photo Groß, St. Gallen

Das Zürcher Flugplatzprojekt Kloten

Eine der wichtigsten Nachkriegsaufgaben der Schweiz auf dem Gebiete des Verkehrs ist ihre Eingliederung in den im Aufbau begriffenen Luftverkehr. Unser Land will sich dabei nicht mit einem bloßen Zubringerdienst nach ausländischen Lufthäfen begnügen, um dort Anschluß an die großen internationalen und zwischenkontinentalen Flugverbindungen zu finden. Es strebt vielmehr danach, selber ein wichtiges Glied im System der europäischen und überseeischen Luftverkehrslinien zu werden.
Innerhalb des Landes nun bewarben sich — dem Alphabet nach aufgezählt — vor allem Basel, Bern, Genf und Zürich um den schweizerischen Hauptflughafen, und jede dieser Städte konnte sich mit ihrem Anspruch auf gewichtige Argumente der geographischen Lage, der verkehrspolitischen Bedeutung, des wirtschaftlichen Gewichtes, des Vorhandenseins bereits bestehender Flugplatzanlagen berufen. In seiner Botschaft vom 13. Februar dieses Jahres beantragte der Bundesrat der Bundesversammlung, hier Flughäfen für den kontinentalen Verkehr zu errichten. Innerhalb dieser vier Hauptflugplätze aber sollte jener von Zürich überdies zum Flughafen für den interkontinentalen und Überseeverkehr ausgebaut werden, der dem Lande den technisch unbeschränkten Anschluß an die eigentlichen Weltfluglinien ermöglichen würde. Das eidgenössische Parlament anerkannte die Richtigkeit dieses Antrages und erhob diesen zum eigenen Beschlusse, und wenn die Referendumsfrist unbenützt abgelaufen ist, bekundet damit das Schweizervolk selbst seinen Willen, sich so in den Luftverkehr der Zukunft einzuschalten.
Stadt und Kanton Zürich übernehmen mit dem Ausbau des geplanten Flugzentrums eine gewaltige Aufgabe. Diese ist um so größer, als es sich für sie nicht um eine bloße Erweiterung des bisherigen Flugplatzes Dübendorf und um seine sonstige Anpassung an die Bedürfnisse des kommenden Zivilflugverkehrs handeln kann. Denn nicht nur ist das dortige Flugfeld selber so zwischen Siedlungen eingeengt, daß seine Vergrößerung auf fast unüberwindliche Schwierigkeiten stößt. Gewichtiger noch ist der Umstand, daß die hügelige Umgebung den jederzeitigen sicheren Aus- und Einflug der großen und schweren Maschinen ausschließt, wie sie den Fernverkehr der Zukunft besorgen werden.
Glücklicherweise besitzt Zürich im selben Glattal, in dem auch Dübendorf liegt, ein Gelände, das sich ausgezeichnet zur Anlage eines Großflugplatzes von unbeschränkter Verwendungsfähigkeit eignet. Es ist die weite Talebene von Kloten, wenige Kilometer unterhalb des heutigen Flugplatzes. Diese Ebene ist nicht nur an sich groß genug, um das riesige Pistensystem eines internationalen und interkontinentalen Flughafens aufnehmen zu können. Sie liegt vielmehr auch in einer Umgebung so flacher Hügelketten, daß selbst schwerste Flugzeuge Start und Landung in allen Windrichtungen und bei allen Wetterverhältnissen sicher vollziehen können. Überdies aber befindet sie sich so nahe bei Zürich und besitzt so gute Anschlüsse an Bahn und Straße, daß ausgezeichnete Verbindungen mit der Limmatstadt wie mit der ganzen übrigen Schweiz gewährleistet sind.
Im Auftrage der Zürcher Regierung hat eine Arbeitsgemeinschaft von Ingenieur- und Architekturfirmen und weiteren technischen Unternehmungen im Jahre 1944 ein Projekt für den allmählichen Ausbau des Großflughafens Zürich-Kloten aufgestellt. Dieses ist inzwischen auf Grund der Empfehlungen der Luftfahrtkonferenz von Chicago, der neuesten Erfahrungen im praktischen Flugbetrieb und der im Krieg entwickelten und jüngst bekanntgewordenen Start- und Landetechnik weiter verfeinert und Ende Juli vom Regierungsrat genehmigt worden. In mehreren Stufen soll der Flughafen Zürich-Kloten nach diesem Projekt vom bloß kontinentalen Flugplatz zum unbeschränkt benützbaren Start- und Landezentrum für den interkontinentalen Verkehr ausgebaut werden. Die erste Etappe sieht die Erstellung eines einfachen Pistensystems vor, das für die Flugzeugtypen der nächsten Zukunft genügt und deren sicheren Ein- und Ausflug unter allen Witterungsverhältnissen ermöglicht. Vor allem ist bereits in diesem ersten Stadium eine reichlich dimensionierte und technisch hervorragend ausgerüstete Blindlandeanlage vorgesehen, die Landungen auch im Nebel gestattet und damit erst die « hundertprozentige » Regelmäßigkeit des Verkehrs gewährleistet. Die zweite Ausbaustufe soll alsdann die Erweiterung der Pistenfelder, namentlich aber die Verlängerung und Verbreiterung der in sie eingebauten Hartbeläge bringen, womit die Hauptpiste bereits 2800 m und die Blindlandepiste volle drei Kilometer lang sein wird. Als dritte und letzte Etappe endlich ist für eine fernere Zukunft die Möglichkeit zu einer weiteren Vergrößerung und einer allfälligen Verdoppelung dieses Pistensystems zwecks Aufnahme auch des denkbar dichtesten Verkehrs vorgesehen, wobei beispielsweise die Blindlandeanlage annähernd vier Kilometer lang würde.
So wird die Schweiz in Zürich-Kloten ein Flugzentrum erhalten, das dem verkehrspolitischen Range des Landes innerhalb einer neuen Welt vollauf gerecht wird. Entsprechend hoch sind freilich auch die Kosten dieser Anlage, die — ohne Landerwerb — schon für den ersten Ausbau über fünfzig Millionen Franken betragen und sich nach Vollendung des Endausbaues mit einfachem Pistensystem auf rund 100 Millionen belaufen werden. Damit wird die Errichtung unseres künftigen Hauptflughafens zu einer gesamtschweizerischen Aufgabe, an der sich auch der Bund beteiligen muß, und zwar nicht nur durch eine angemessene eidgenössische Subvention, sondern auch durch die Mitwirkung bei der Verlegung des Artillerieschießplatzes, der heute noch das Gelände des künftigen Großflughafens der Schweiz in Anspruch nimmt. H. W. Th.