

Ein Besuch im interkontinentalen Flughafen Zürich-Kloten

Autor(en): **Letter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Schule**

Band (Jahr): **41 (1954)**

Heft 5: **Bundesfeier-Spiele ; Besuch in Kloten**

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-527880>

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.

Ich tues nid! Ier hend Tantä Anni verschleipft!¹⁴

Ich tues nid! Ier hend ds Stanser Dorf azindt!

Und wenner mi abänand sagid — ich tues nid ... mys Ländli verratä! — Meinid ier, mier Nidwaldner sigid seli fertig Halunggä wie-n-ier? —

Da stahni, und wenn tuisig Tyflä inerä Franzosä-n-Uniform chemid!

(Die wild gewordenen Soldaten packen Seppli, werfen ihn zu Boden und schleifen ihn ein Stück weit mit sich fort, während Seppli sich mit Armen und Beinen wehrt und die Fäuste ballt. Sie schlagen ihn. Schließlich stellen sie ihn vor den Major.)

Major: Lauf, oder du stirbst!

Seppli (verschränkt die Arme): Ich laiffä nid und gah nid abem Tätsch.

Major: Genug, schießt! — Dieser Schlingel hat uns schon Zeit genug geggostet.

¹⁴ verschleipft = verschleppt.

Seppli (als sie ihn binden wollen): Nyd da!

Ich cha scho stillä-n-anä ha. (Er lehnt an einen Felsen und krampft die Hände ineinander.) Liebä Gott, häbs zrugg, aß hit nimmä uf Buechs chenid ga mordä und brennä! Und liebä Gott, gält, ich has rächt gmacht, dui bischt zfridä mimmer. Verzich mer mini Sindä, bsunders aß ich glogä ha. Dui weischt ja, ich ha miässä. (Mit verhaltenem Weinen.) Und häb Sorg zu Vatter und Muetter — und zu mym Vehli. Adee ... myni Chiehli!

Major (gibt kurzen Befehl zum Schießen): Tirez!

(Eine kurze Salve ertönt, und Seppli fällt in sich zusammen. Die Soldaten schleichen kleinlaut davon.)

Major (kommt zurück, schaut auf Seppli): Für uns: Cöchon ... kleine Teufel ... Für diese Land: kleines Eld ... großes Soldat ... Man wird ersählen noch lange von Gniri Seppeli! ...

(Salutiert vor dem Toten und geht ab.)

VOLKSSCHULE

EIN BESUCH IM INTERKONTINENTALEN FLUGHAFEN ZÜRICH-KLOTEN

Von Dr. Letter, Zürich

Die Welt ist kleiner geworden

Ja, diesen Satz hat schon Kolumbus gesprochen. Und diese Erkenntnis: Die Welt ist kleiner geworden! erhielt ich immer wieder, wenn ich den neuen Flughafen von Kloten besuchte; so auch beim letzten Besuche mit einem Sekundarschüler.

Als wir das Verkehrsgewühl der Stadt

Zürich durchkreuzten, erklärte ich meinem Begleiter:

»Mit dem Flughafen Kloten hat unser Land den Anschluß gefunden an das internationale Luftverkehrsnetz. Hätten nicht wagemutige Männer das Unternehmen begonnen und gut zu Ende geführt, so hätten die Ausländer, die mit dem Flugzeug reisen, in den meisten Fällen unser Land nur

TIEFENPSYCHOLOGIE UND ERZIEHUNG

Studentagung des Katholischen Erziehungsvereins der Schweiz am 12. Juli 1954
im Katholischen Akademikerheim in Zürich

von oben her betrachtet. Das wäre für unsere Wirtschaft und besonders für den schweizerischen Fremdenverkehr ein ganz empfindlicher Nachteil gewesen.

Daß der Flugplatz entstehen konnte, daran haben der Kanton Zürich, einzelne Zürcher Gemeinden und der Bund ihre Verdienste.

Das Gelände, auf dem der Flughafen steht, gehörte größtenteils dem Bunde. Es war früher Waffenplatzareal der Kasernen Bülach und Kloten, teilweise Fliegerschießplatz der Eidgenossenschaft. Dieses Gebiet von über 650 Hektaren trat der Bund für den Betrag von 10 Millionen Franken dem Kanton Zürich ab, wobei dieser der Eidgenossenschaft noch den Zivilflugplatz von Dübendorf abtreten mußte. Am 13. Juni 1946 übernahm die Bundesversammlung durch Beschluß ferner zu Lasten der Eidgenossenschaft rund einen Drittel der Baukosten des Flughafens, im ganzen über 30 Millionen Franken.

Der Bund muß sich aber, wenn er über die Gelder, die ihm die Bürger durch Steuern und Abgaben und auf andere Weise zukommen lassen, verfügen will, auf Verfassung und Gesetz stützen können. Die Rechtsgrundlage für die Beteiligung des Bundes am Bau des internationalen Flughafens Kloten bildet Art. 23 der Bundesverfassung. Der erste Absatz dieser Verfassungsvorschrift lautet: 'Dem Bund steht das Recht zu, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Teiles derselben auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen.' Der Flughafen Kloten ist ein der Allgemeinheit dienendes Werk, dessen Errichtung zum Vorteil unseres ganzen Landes war. Deshalb war es zulässig und sicher auch angemessen und staatspolitisch richtig, daß der Bund dem Werk seine kräftige Hilfe lieh.

So durfte denn Bundesrat Escher in einem Gratulationsschreiben zur Einweihung des Flugplatzes, Ende August 1953, über die

Zusammenarbeit von Gemeinden, Kanton Zürich und Eidgenossenschaft mit Recht sagen: 'So präsentieren sich der Zürcher Flughafen und sein Betrieb als Gemeinschaftswerk, das durch viel gegenseitiges Verständnis und durch großes Einfühlungsvermögen möglich wurde.'

Und Bundespräsident Etter prägte in seiner Begrüßungsansprache bei der Einweihung das geflügelte Wort: 'Die kleine Schweiz grüßt das große Zürich!' im Hinblick auf die weltweiten Verbindungen, die der neue Flughafen der Stadt öffnet. Denn Luftverkehr heißt heute Weltverkehr.«

»Da, schau, das Flugzeug, das große, und dort ist noch eines!« zog mich mein Begleiter am Ärmel.

Auf dem Hügel, wo das Mittelholzer-Denkmal steht, betrachteten wir den mächtigen »Flugbahnhof« mit dem markanten Funkturm.

»Auch dieser 'Bahnhof' hat seine Ein- und Ausfahrtssignale. Die über unsern Köpfen kreisenden Flugzeuge stehen in radiotelegraphischer Verbindung mit dem Funkturm. Die beiden Vögel über uns müssen eine bestimmte Höhe einhalten — jeder auf bestimmte Anweisung. So sind sie sicher voreinander. Flugzeug um Flugzeug wird dann auf eine tiefere Etage befohlen und auf die Landepiste dirigiert.«

»Was geschieht, wenn der Himmel nicht heiter ist, wie heute?«

»Die Flugzeuge starten und landen immer gegen den Wind, darum müssen mehrere Landepisten für die Hauptwindrichtungen bereitstehen. Die besonders breite und lange Piste ist die Blindlandepiste. Ganz einfach erklärt, ist es mit der Blindlandepiste so: Von einem zentralen Punkt aus in der genauen Fortsetzung der Blindlandebahn sendet ein radiotelegraphisches Gerät in ganz bestimmten Richtungen seine Strahlen. Diese öffnen sich je weiter je mehr, so daß eine Art Strahlentrichter entsteht. Durch Radiopeilung findet der Flie-

ger dieses große Loch, diesen Trichter. In seinem Kopfhörer vernimmt er, ob er mit seinem Apparat die obere, untere oder seitliche Wand des unsichtbaren Trichters berührt, weil sich diese Begrenzungen durch einen besondern Ton oder durch einen bestimmten Rhythmus unterscheiden. Er fliegt in den immer enger werdenden Kanal ein und wird so durch den dichtesten Nebel durch die finsterste Nacht dicht an den Anfang der Blindlandepiste heruntergeschleust. Fünfzig bis hundert Meter über dem Boden muß er die Führung nach Augenkontrolle selber übernehmen.«

»Das ist aber nicht gerade eine Blindlandung.«

»Gewiß. Die Instrumente übernehmen die Führung nur bis kurz vor der Landung. Es können aber auch Landungen durchgeführt werden, die nur von Instrumenten geleitet sind. Aber für unsere Zivilluftfahrt müssen nachts immer noch die starken Scheinwerfer angezündet werden, damit der Flieger den Boden sieht. Und die Nebeldecke darf nicht unter 60 bis 100 Meter absinken.«

»Wie bekommt dann das kleine ‚Bückerli‘ vom ‚Bahnhof‘ seine Signale?«

»Schau dort! Oben im Funkturm steht ein Mann am Fenster, der ein längliches Instrument, das wie ein Fernrohr aussieht, an seinem Auge hält. Dieses fernrohrartige Gerät ist nichts anderes als ein ganz starker Scheinwerfer, der selbst bei Tag sehr weit reicht. Durch farbige Signallichter gibt der Flugplatzüberwachungsbeamte dem Sportflieger ein Zeichen, dann weiß er, ob er landen darf und welche Piste er benützen muß. Derjenige, der hinter seinem Radargerät sitzt, kann mit ihm in weitem Umkreis jedes Flugzeug durch radioelektrische Wellen feststellen, auch wenn von Auge noch lange nichts zu sehen ist.«

Am Tor der weiten Welt

Auf einem der vielen Verbindungswege kommt eben das Kursflugzeug aus Neuyork

direkt vor dem Flugbahnhof zu stehen. Ein Platzwart mit den zwei hoherhobenen Befehlsstäben dirigiert das Flugzeug auf die richtige Landestelle. Zentimetergenau hält der große Vogel auf dem gelben Striche an.

Ein anderer Apparat macht sich zur Abfahrt bereit. Mit erhobenen Fingern bedeutet der Abfertigungsbeamte dem Piloten, was er zu tun hat. Ein Propeller nach dem andern dreht sich.

Es ist schon gut, wenn da jemand zur Ordnung sieht; denn es stehen jetzt mehr als fünf Flugzeuge zum Start bereit. Aus einem roten Tankwagen fließt den Benzinbehältern neuer Treibstoff zu. Dort wird Öl nachgefüllt. Daneben unterhält sich der Pilot mit dem Chefmechaniker.

Der uniformierte Zollbeamte mustert kritisch einen langen Gepäckzug mit kleinen Wagen, der sich zu einem Flugzeug hinschlängelt. Ein endloses Gummiband vermittelt den Ein- und Auslad der Paketpost zwischen Ladeluke und Transportwägelchen.

Hinter den Kulissen

Der Flugkapitän in seiner bedreßten Uniform überwacht mit dem Co-Piloten zusammen die riesigen Instrumentenbretter. In seiner Hand ruht das Schicksal vieler Menschen.

Droht auf der Fahrt ein Defekt den Gang der Motoren zu hemmen, schiebt sich der Bordmechaniker durch enge Luken. In schmerzhafter Stellung gelingt es ihm, den Fehler zu beheben.

Dem eben an seinem Radioapparat drehenden Navigator geben Funkzeichen und Sprechfunk laufend Auskünfte. Kann die Gewitterfront über den Alpen überflogen werden? Er vergleicht die neuesten Wettermeldungen, greift zum Winkelmesser, legt ihn auf die Karte, rechnet, zeichnet. Die Morsetaste klappert. Er bespricht sich mit dem Kapitän. Dem Unwetter ausweichen! Zwei- bis dreihundert Kilometer Umweg soll den Fluggästen unbedingte Sicherheit

geben. Die Gäste machen ein andermal verdutzte Gesichter, wenn sie wegen tiefliegender Nebeldecke über Kloten in Genf-Cointrin abgesetzt werden müssen.

Gleich zuverlässig arbeiten auf den Bodenstationen die Gehilfen des Flugsicherungsdienstes am Radioapparat und am Fernschreiber. Das Zusammenspiel all dieser Kräfte gibt dem Kapitän die Unterlagen für seinen Flug. Er studiert vor der Abfahrt die Wetterkarte, vergleicht sie mit den einlaufenden meteorologischen Meldungen, die eben auf einen Streifen getickt werden. Ein kleines Wunder: im genau gleichen Augenblick schreibt die Maschine in Paris, in London, München und Rom ebendenselben Buchstaben aufs Papier.

Der kundige Führer bei der Rundfahrt auf dem »Landibähnchen« weiß viel zu erzählen. Eine viermotorige DC-6B der Swissair soll ganze neun Millionen Franken kosten. Schon nach sieben Jahren hat sie meistens ausgedient. Da hat es die SBB. besser, die eine moderne Schnellzugslokomotive für ca. 750 000 Franken kaufen kann. Sie muß dabei erst nach etwa 40 bis 45 Jahren zum alten Eisen geworfen werden.

Nach 25, 50, 75 und 100 Flugstunden kommen die Motoren zur Revision in die Hallen. Kleinere Kontrollen werden zwischen jedem Flug vorgenommen. Nach 200 Flugstunden braucht die Revision drei Tage, und nach 4000 Flugstunden ist die große Revision fällig, die einen Monat dauert und keine leichte Sache ist, wenn man weiß, daß ein Flugzeug aus 12 530 Einzelteilen besteht, wovon 8142 beweglich sind.

Beim Abschied sagte ich meinem Begleiter noch: »In der sogenannten Transithalle, in dem Raum außerhalb der ‚Schweizer Zollschranken‘, wo die abreisenden Fluggäste auf das Einsteigen warten und die Insassen der fremden Flugzeuge, die die Schweiz

nur für eine kurze Stunde berühren, zum Ausruhen und zur leiblichen Stärkung Platz nehmen, dort stellt das Schweizer Heimatwerk eine gediegene Auswahl volkskünstlerischer Handwerkserzeugnisse zum Verkauf aus. Schon die ersten Tage zeigten, daß die fremden Gäste am gediegenen Verkaufsstand Freude hatten. Wenn es draußen stürmt und regnet, sitzen die wartenden Passagiere trübselig in ihren Polsterstühlen, und manche von ihnen scheinen sich auf ihr letztes Stündlein vorzubereiten. Da vermag auch eine noch so freundlich klimpernde Musikdose sie nicht zum Schauen oder gar Kaufen an den Stand zu locken. Haben sie jedoch beim Einflug in die Schweiz den Kranz der Schneeberge und den blauen Zürichsee im hellen Sonnenlicht gesehen, dann sind sie voll Freude, für eine kurze Weile in der Schweiz zu weilen und nehmen sich gerne ein Andenken an unser Land mit.

Als der beste Monat erwies sich bis jetzt der Oktober mit seinen klaren Herbsttagen. Als im Dezember ein undurchdringlicher Nebel tagelang über dem Klotener-Tal lag, und weder ein Flugzeug den Hafen verlassen, noch auf ihm landen konnte, mußte das kleine Flughafen-Heimatwerk einmal über das andere eine runde Null als Tagesumsatz buchen. Trotzdem war der Jahresabschluß befriedigend. Bis zum Jahresende 1953 konnte ein Umsatz von Fr. 114 565.— erzielt werden, der sich auf 8463 Verkaufsquittungen verteilt; eine so große Zahl von Fluggästen hat somit ein oder mehrere gute Andenken an die Schweiz in alle Länder der Welt davongetragen.

Die Verkäuferinnen müssen in allen Welt-sprachen gewandt sein und überdies sich zu einer unregelmäßigen Arbeitszeit bereitfinden, denn oft kommen die wichtigsten Flugzeuge am späten Abend an und haben, wenn sie auf den Weltmeeren gegen Stürme anfliegen müssen, erst noch stundenlange Verspätungen.«