

Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: - (1949)

Artikel: Der Interkontinental-Flughafen Zürich-Kloten im Bau
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-988452>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.04.2025

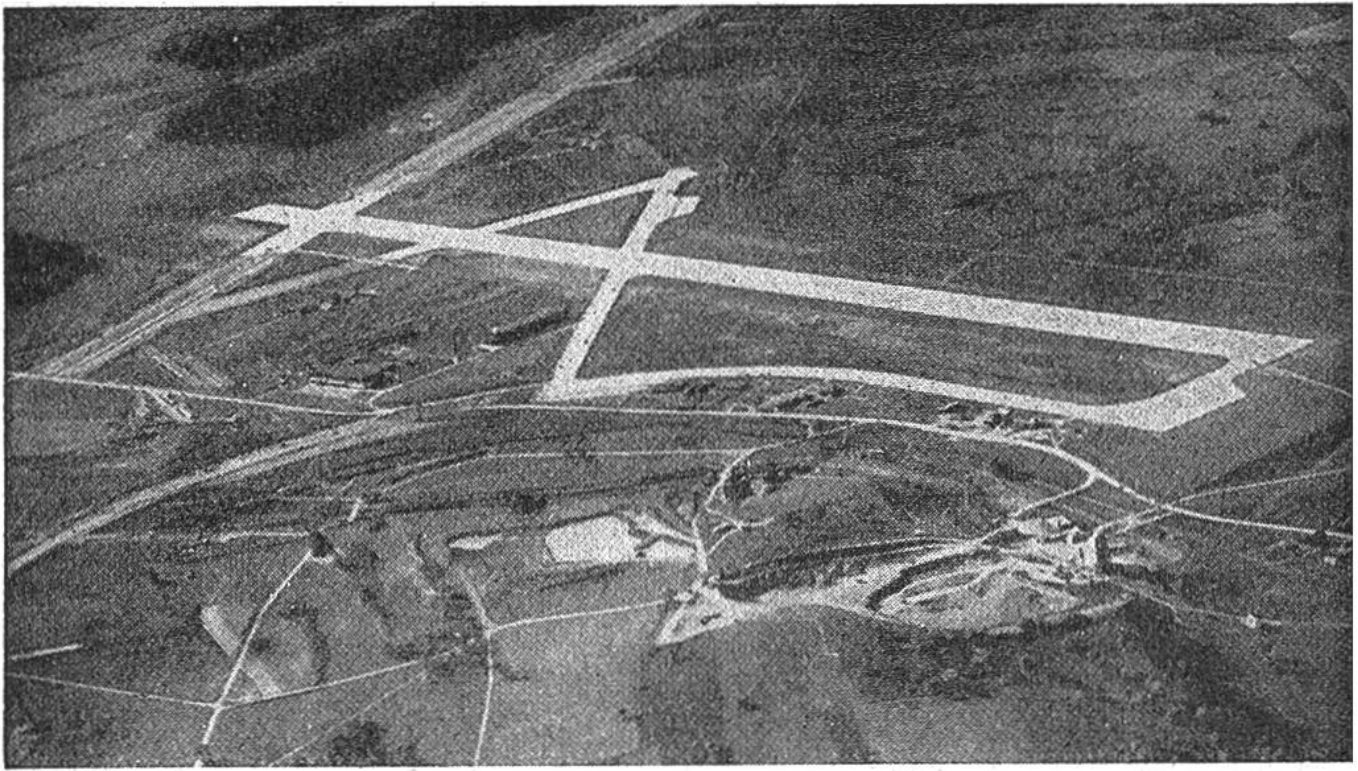
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Feier anlässlich der Betriebsaufnahme d. Grossflughafens Kloten am 14. Juni 1948. Hier können die 4motorigen Luftriesen starten u. landen, was vorher in der Schweiz nur auf dem Flughafen Genf-Cointrin möglich war.

DER INTERKONTINENTAL-FLUGHAFEN ZÜRICH-KLOTEN IM BAU.

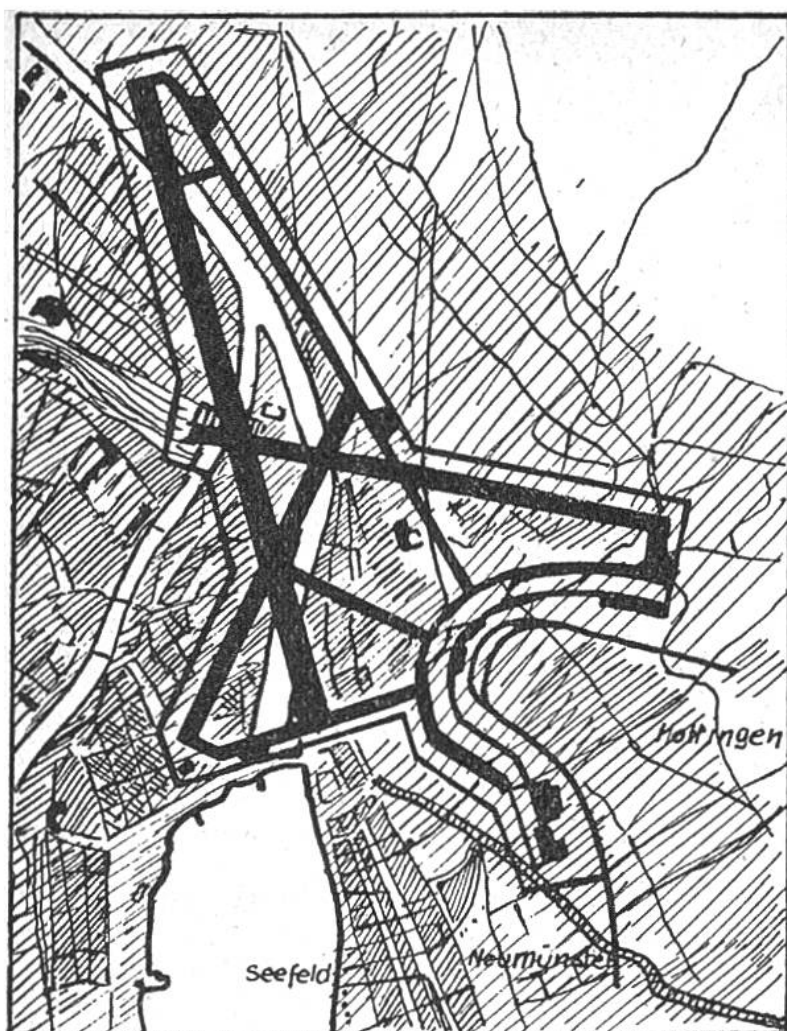
Das Flugzeug ist zum gleichberechtigten und gleichbedeutenden Verkehrsmittel von Eisenbahn, Automobil und Schiff geworden, und ohne Luftverkehr könnte man sich die Welt heute gar nicht mehr vorstellen. Das gilt nicht nur für den Geschäftsmann, dem Zeit Geld ist, nicht nur für die grosse Firma, die ihren Monteur rasch in ein fernes Land schicken muss, um dort eine Maschine wieder in Betrieb zu setzen – es gilt auch für jeden kleinen Privatmann, dessen Post an die Angehörigen in Übersee mit dem Flugzeug befördert wird. Blumen und andere leichtverderbliche Ware, rasch veraltende Zeitungen, dringend benötigte Ersatzteile, alles wird als Luftfracht spedit. Zeitlich sind heute London und Amsterdam von Zürich nicht mehr weiter entfernt als Genf oder Chur; von Genf aus fliegt man nach Jerusalem in zehn Stun-



Der Interkontinental-Flughafen Zürich-Kloten aus der Vogelschau. Die im Juni 1948 in Betrieb genommene West- und die noch im Bau befindliche Blindlandepiste sind deutlich erkennbar. Um den Hohlberg herum werden die Hochbauten des Flughafenkopfes erstellt.

den, während man mit der Eisenbahn in der Hälfte dieser Zeit von Zürich aus erst Chiasso erreicht hat. Die Welt ist klein geworden, und wer den ganzen Erdball umfliegen will, kann dies mit den planmässig verkehrenden Flugzeugen in knapp einer Woche tun: am Montag von Zürich fort, am Mittwoch in Indien, am Donnerstag in Schanghai, am Samstag früh in Honolulu, am Sonntag in New York, am Montagabend wieder in Zürich.

In der raschen Entwicklung der letzten Jahre musste auch der Anschluss der Schweiz an das Weltluftverkehrsnetz sichergestellt werden. Dies geschah einerseits durch den Ausbau unserer Swissair zum starken nationalen Luftverkehrsunternehmen mit einem Kapital von 20 Millionen Franken, anderseits durch den Ausbau unserer Flughäfen. Das Programm dafür wurde im Sommer 1945 durch die Bundesversammlung festgelegt: Als Städteflughäfen für den Kontinentalverkehr wurden Basel, Bern, Genf und Zürich bestimmt, und der letztgenannte wurde gleichzeitig als künftiger schweizerischer Interkontinental-Flughafen in Aussicht genommen.



Die Ausdehnung des Interkontinental-Flughafens Zürich-Kloten. Die Masse sind auf einen Stadtplan von Zürich übertragen. Wollte man die Pisten im Stadtbereich erstellen, so würde die 1900 m lange Westpiste von der Sihlpost bis in die Gegend der Kirche Fluntern und die 2600 m lange Blindlandepiste sogar vom Bellevue bis in die Nähe der Station Wipkingen reichen.

Im Mai 1946 bewilligte das Zürchervolk die für den Bau des Flughafens Zürich-Kloten notwendigen Kredite. Heute geht dieses gewaltige Projekt mit grossen Schritten seiner Vervollendung entgegen, nachdem schon am 14. Juni 1948 die regelmässige Benützung in beschränktem Umfang aufgenommen wurde. Das Flughafengelände umfasst ein Gebiet von gegen 300 Hektaren und misst in der grössten Längenausdehnung 2750 m. Wer die Stadt Zürich kennt, kann sich an Hand unserer Abbildung ein gutes Bild über die Grösse des neuen Flughafens machen. Die ganze Bahnhofstrasse ist nur 1200 m lang und ihre Fahrbahn 11–12 m breit, während Start- und Landebahnen auf dem Flughafen 45–75 m Breite aufweisen.

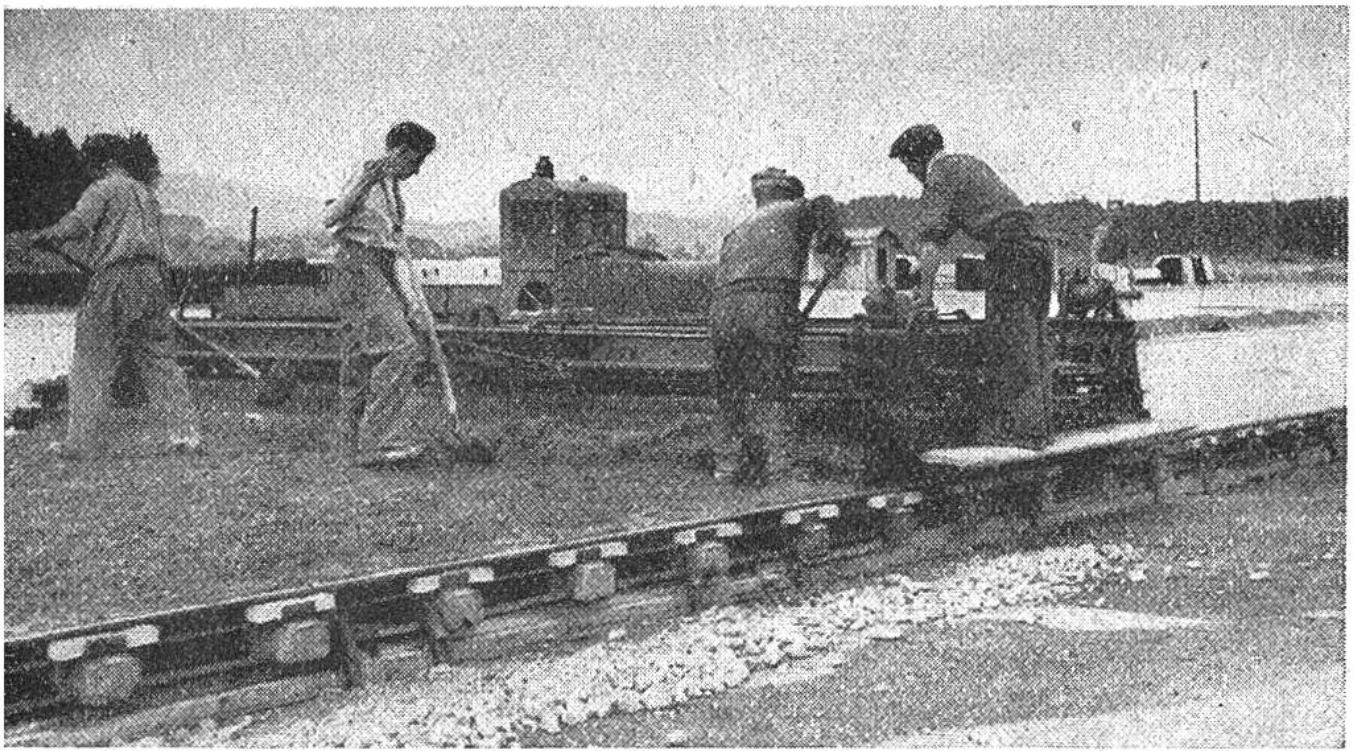
Wenn man sich dies vergegenwärtigt, versteht man auch die Zahlenangaben über den Umfang der Arbeiten und den Materialbedarf. Im Jahr 1947 waren durchschnittlich 800, maximal 1200 Arbeiter auf der Baustelle beschäftigt; die Erdbewegungen betrugen im Maximum 4000 m³ täglich, was der



Bauarbeiten in Kloten. Der von einer Tournapull-Zugmaschine (mit zweiachsigem Motor) gezogene 10 Tonnen schwere „Scraper“ ist ein Bodenhobler, der zu Planierungsarbeiten auf leichtem und mittelschwerem Untergrund eingesetzt wird. Er arbeitet mit einem Messer, das 30–50 cm in die Tiefe reicht; ist der Behälter gefüllt, so zieht sich das Messer automatisch ein.

Ladung von rund 1000 Lastwagen entspricht. Die betonierte Oberfläche misst 625 000 m², und der Gesamtbedarf an Beton stellt sich auf 200 000 m³; im Jahr 1947 wurden gegen 17 000 Tonnen Zement verbraucht, 2% der schweizerischen Jahresproduktion.

Die Baukosten werden sich voraussichtlich auf annähernd 100 Millionen Franken belaufen; 18 Millionen sind allein für die Hochbauten vorgesehen. Von diesen steht heute erst die Werft, d.h. die große Überholungs- und Reparaturhalle, die eine Länge von 150 m, eine Tiefe von 37,5 m und eine Torhöhe von 10,4 m aufweist. Grosse Fortschritte machen auch die Arbeiten für die Errichtung des ersten Doppelhangars; dieser wird zweimal 75 m lang und 45 m tief sein; je nach Typen können darin 10–18 Verkehrsflugzeuge untergebracht werden. Das Aufnahmegebäude wird die Aufgaben eines Flugbahnhofs erfüllen; es ist heute noch im Projektstadium



Bauarbeiten in Kloten. Das Betonmaterial ist über die Pistenfläche verteilt; nun kann der „Strassenfertiger“ vorrücken, um es zu verdichten und festzustampfen. Die Maschine rückt in der Stunde um etwa 25 m vor, so dass täglich etwa 250 Laufmeter gelegt werden.

und wird frühestens im Jahr 1950 bezogen werden können. Der Hauptbahnhof Zürich befindet sich gegenwärtig infolge des stark angewachsenen Verkehrs in einer schlimmen Platznot, und die Behörden wären froh, wenn ihre Vorgänger etwas mehr an die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten gedacht hätten. Das ist ein Vorwurf, der jedenfalls die Bauherren des Flughafens Kloten nicht treffen wird; denn hier ist in jeder Hinsicht für die Sicherstellung künftiger Erweiterungsmöglichkeiten gesorgt. Das Pistensystem entspricht der zweithöchsten internationalen Flughafenklasse; aber wo eine spätere Vergrößerung nur unter Schwierigkeiten möglich wäre, werden die Pisten von Anfang an für die höchste Klasse gebaut. Das Aufnahmegebäude wurde von Anfang an so projektiert, dass ohne grosse Änderungen bis zu 2000 Personen in der Stunde abgefertigt werden können. Sogar das Gelände für eine Bahnverbindung Zürich-Flughafen ist reserviert.

So sind die Zürcher und die ganze Schweiz im Begriff, einen der modernsten, grössten und schönsten Flughäfen in ganz Europa zu erhalten.

G.