

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1949)

Heft: 1

Artikel: Zurich changes airports = Zürichs neuer Flughafen = Le nouvel aéroport de Zurich = Il nuovo aeroporto di Zurigo

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-777648>

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: 29.01.2025

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

ZURICH CHANGES AIRPORTS ZÜRICH'S NEUER FLUGHAFEN

LE NOUVEL AÉROPORT DE ZURICH IL NUOVO AEROPORTO DI ZURIGO

Below: Beyond the criss-cross pattern of runways at Zurich's new airport, the approaching air traveller sees the city, the Lake of Zurich and the Alps. — Unten: Blick auf das Pistennetz des neuen Flughafens Zürich. Von links nach rechts zieht sich die 1900 m lange Westpiste, schräg nach der rechten unteren Bildecke die 75 m breite und gegenwärtig 2000 m lange Blindlandepiste, während die «Bisenpiste» noch nicht ausgebaut ist. Links, am Ende des Rollweges, die neue Werft; im Hintergrund Stadt, Zürichsee und die Urner und Unterwaldner Alpen. — En bas: Vue sur le réseau des pistes bétonnées de l'aéroport de Zurich. La piste de l'ouest, longue de 1900 m., s'étend de gauche à droite, tandis que la piste d'atterrissage par mauvaise visibilité aboutit dans le coin inférieur droit de la photo. A gauche, au bout de la voie d'accès aux pistes d'envol, se trouve le nouveau chantier; à l'arrière-plan, la ville et le lac de Zurich et les Alpes d'Uri et d'Unterwald. — Sotto: Vista sulla pista del nuovo aeroporto di Zurigo. Nello sfondo: la città e il lago di Zurigo colle alpi urane e dell'Unterwa'do.

Photo: O. Schait.



In the twilight of a cloudy November afternoon an impressive ceremony, climaxing an important day in the history of the city of Zurich, marked the transfer of all civilian flight operations from Dübendorf Aerodrome to the new Swiss Intercontinental Airport at Zurich-Kloten. The ceremony, held on 17th November after all flights originating at Zurich had departed from the old military aerodrome, was nicely timed to coincide with the first scheduled arrivals of aircraft at the new airport.

The many guests at the ceremony, including Swiss and foreign airline officials, members of the press, and local authorities, were greeted by Mr. J. Kägi, Building Commissioner of the Canton of Zurich, who in his welcoming address, emphasized the importance of the event in the life of the municipality and referred to the new airport as "one of the greatest construction jobs ever performed in Switzerland". Following a demonstration of the airport's efficient fire-fighting equipment, a visit to the

repair and maintenance base, and a ride, in chartered busses, along the 6,000 foot blind landing runway, the guests were whisked away in Swissair planes for quarter-hour trips over the airport and the city. The myriad lights shining up from the cluster of towns about the northern end of Lake Zurich more than offset the lack of starlight overhead. Then, as their planes, one by one, circled the airport to begin their landing approach, the guests could see for themselves how the most modern lighting installations along the blind landing runway guard the safety of flight operations.

At an informal dinner following the ceremony, Mr. J. Heusser, President of the Cantonal Government, reviewed the innumerable difficulties which had to be overcome in order to construct, in only 2½ years and in a time of rising prices, an airport costing some 81 million francs. Characterizing the new airport as "Zurich's gateway to the world", M. Heusser concluded: "It is the traditional mission of Switzerland to

work for world peace. Let us remember therefore to encourage world-wide air traffic as an instrument of peace."

Der neue Zürcher Flughafen bei Kloten wurde am 17. November 1948 definitiv in Betrieb genommen. Sämtliche an- und abfliegenden Flugzeuge der Swissair und der anderen Fluglinien benützen nun nicht mehr den alten Flugplatz von Dübendorf, der während 26 Jahren im Dienst der Zivilluftfahrt stand, sondern die nach modernsten Grundsätzen angelegten Betonpisten in Kloten.

Le nouvel aéroport zurichois de Kloten a été mis en exploitation de façon complète le 17 novembre 1948. Les avions de la Swissair et des autres compagnies n'utilisent plus que la piste bétonnée de Kloten, construite d'après des principes les plus modernes et délaissent l'ancien aéroport de Dübendorf qui a été pendant 26 ans au service de l'aviation civile.

Right: A four engine Swissair plane taking off at Zurich-Kloten Airport. — Rechts: Für die viermotorigen Flugzeuge war der Dübendorfer Flugplatz zu klein geworden. Die Entwicklung der modernen Luftfahrt erforderte größere Start- und Landeflächen und zudem moderneren Ausbau. In Zürich-Kloten ist dies alles verwirklicht. — A droite: L'aérodrome de Dübendorf était devenu trop petit pour les quadrimoteurs. Vu le développement de l'aviation moderne, il était nécessaire d'avoir des pistes d'envol et d'atterrissage plus grandes, et surtout un aménagement plus moderne, ce qui a été réalisé à Zurich-Kloten. — A destra: La partenza di un quadrimotore della Swissair da Zurigo-Kloten.

Photo: Gemme-li.



The finished repair and maintenance base will also serve temporarily as a hangar for aircraft. — Unten: Die fertiggestellte Werft dient für die erste Zeit auch als Flugzeughangar. — En bas: Le chantier terminé est utilisé les premiers temps comme hangar pour les avions. — Sotto: L'officina servirà per un primo tempo anche da rimessa per aeroplani.

Photo: Baudirektion des Kt Zürich.

At Dübendorf Airport the customs barracks are dismantled for transportation to their stations at the new airport. — Oben: Abbruch in Dübendorf. Verlassen steht das alte Stationsgebäude; die Zoll- und Dienstbaracken werden nach dem neuen Gelände überführt. — Démolition à Dübendorf. Les bâtiments de l'ancien aérodrome sont délaissés; les baraquements d'administration et de douane seront transportés sur le nouvel emplacement. — Sopra: Demolizione a Dübendorf. Le baracche doganali e di servizio vengono trasportate al nuovo domicilio.

Photo: Heimgartner.



A Swissair flight ready for a night takeoff to Cairo. — Unten: Start mit der Swissair zum Nachtflug nach Kairo. — En bas: Départ avec la Swissair pour un vol nocturne à destination du Caire. — Sotto: Partenza notturna per il Cairo colla Swissair.

Photo: Gemmerli.

Above: Barracks serve temporarily as accommodations for administrative and technical offices at the new airport. — Oben: Eine Besichtigung des neuen Flughafens. Immer wieder treffen Delegationen ausländischer Städte usw. ein, die sich für die Anlagen in Kloten interessieren und von den zuständigen Kantonsbehörden dorthin begleitet werden. Unser Bild zeigt einen Ausschnitt aus der provisorischen Barackenstadt auf dem Flugfeld. — En haut: Visite du nouvel aérodrome. Des délégations de villes étrangères arrivent régulièrement à Kloten pour examiner les nouvelles installations. Notre photo montre une partie des baraquements provisoires installés à l'aéroport. — Sopra: Vista di una parte dell'insieme di baracche provvisorie all'aeroporto.

Photo: Heimgartner.

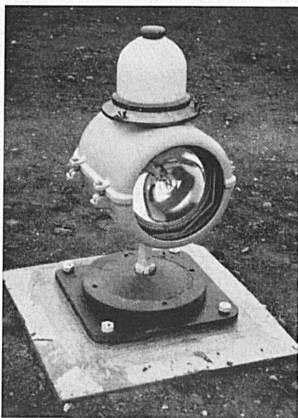


IL NUOVO AEROPORTO INTERCONTINENTALE DI ZURIGO

Il 17 novembre 1948 segna l'inizio di una nuova era nella storia del traffico aereo svizzero: L'aeroporto di Kloten è oramai una realtà.

Da quel giorno tutto il traffico civile si è spostato da Dübendorf al nuovo aeroporto. Il trasloco coincise con la messa in esercizio della pista d'atterraggio senza visibilità, senza della quale non è immaginabile un servizio regolare in questo clima. La data venne degnamente festeggiata, con larga partecipazione di autorità e invitati, con discorsi e dimostrazioni pratiche. L'evento aveva importanza nazionale, poichè alla periferia della più industriale città svizzera, veniva aperto uno degli aeroporti meglio attrezzati del mondo. Ora gli aerei più potenti e moderni delle grandi linee europee e intercontinentali atterrano o partono giornalmente da Kloten in numero di quaranta circa nel breve spazio di 13 ore. Ma l'aeroporto non è ancora finito. Il servizio passeggeri vien disimpegnato in un villaggio di baracche di legno. L'unico edificio nuovo e definitivo è quello dell'officina di riparazioni, il cui capannone misura 150 m. di lungo, con quattro enormi porte scorrevoli alte 10,40 m. Due grandi aviorimesse verranno costruite nel 1949, mentre la vera e propria stazione sorgerà più tardi. Intanto si trattava di creare le condizioni minime più favorevoli per assicurare il traffico degli aerei pesanti, per i quali Dübendorf era assolutamente inadatto. Ora ci si trova davanti ad un sistema di piste in calcestruzzo che risponde alle norme internazionali previste per la classe A, e cioè di una resistenza a tutta prova. La pista di lancio, o Westpiste, ha una lunghezza di 1900 m. e una larghezza di 60; quella di atterraggio senza visibilità, che misura attualmente 2000 m., avrà una lunghezza definitiva di 2600 ed è larga 75 m. Questa pista è provvista su tutta la sua lunghezza, di lampade della potenza massima di 300 000 candele, la cui luce può essere regolata a seconda delle condizioni di visibilità. Un ingegnoso impianto di segnalazioni

Continuazione a pag. 18.



Riflettore sulla pista destinata agli atterraggi con cattiva visibilità. — One of the runway marker lights along the blind landing runway. — Projecteur de la piste d'atterrissage par mauvaise visibilité de Zurich-Kloten. — Hochintensiver Beleuchtungskörper an der Blindlandepiste in Zürich-Kloten.



Il nuovo aeroporto intercontinentale di Zurigo (Continuazione)

luminose e di radiofari permette di guidare gli apparecchi in arrivo attraverso la nebbia, le tenebre e la bufera con un massimo di sicurezza. Il marciapiede d'imbarco è lungo 350 m. e largo 120. Una torre di controllo munita dei più raffinati apparecchi di radiogonometria e radiotelegrafia dirige partenze ed arrivi con una precisione meticolosa. Così, già a 50 km. dallo scalo, un aereo in arrivo riceve tutte le istruzioni per dirigersi verso il radiofaro di Trasadingen, e da qui inizierà la manovra d'atterraggio secondo gli ordini che gli pervengono dalla torre di controllo. Piste di raccordo, piattaforme per il servizio viaggiatori indipendenti dalle piste di lancio e d'atterraggio escludono ogni pericolo di collisione. Per ogni evenienza sono pronti giorno e notte estintori, ambulanze, trattori, potenti macchine spazzaneve. Una sola autopompa è in grado di rovesciare in soli quattro minuti sul posto dell'incendio un torrente di 30 000 litri di schiuma e 200 000 litri di gas prodotto dagli estintori ad acido carbonico che si trovano a bordo.

Questi pochi dati bastano a dare un'idea dell'attrezzatura modernissima di un aeroporto studiato in ogni particolare, ideato e realizzato secondo criteri che tengono largamente conto dei bisogni futuri. Infatti, il progetto approvato dal popolo nel 1946 venne rifatto più volte per adattarlo alle nuove esigenze di un'evoluzione sbalorditiva.

Gli impianti attuali occupano un'area di 280 ha. Ma il terreno disponibile misura una superficie totale di 650 ha. Ad opera finita l'aeroporto di Kloten costituirà una delle realizzazioni più grandiose della Svizzera moderna. Intanto esso ci permette d'inserirci con immenso beneficio morale ed economico fra le «nazioni volanti». c. v.

Wiedereinführung der Sonntagsbillets

Die schweizerischen Transportunternehmen geben vom 18. Dezember bis 3. April 1949 wieder Sonntagsbillets aus. Diese Billets berechtigen zur Hinfahrt am Samstag und Sonntag und zur Rückfahrt am Sonntag und Montag.

Réintroduction des billets du dimanche

Les entreprises suisses de transport émettent de nouveau des billets du dimanche depuis le 18 décembre 1948 jusqu'au 3 avril 1949. Ces billets donnent droit à l'aller le samedi et le dimanche et au retour le dimanche et le lundi.

Reintroduzione dei biglietti domenicali

Le imprese svizzere di trasporto emetteranno di nuovo dal 18 dicembre fino al 3 aprile 1949 i biglietti domenicali. Questi biglietti autorizzano a compiere il viaggio d'andata il sabato e la domenica e quello di ritorno la domenica e il lunedì.



Wintersonne auf Trübsee — fast klingt es paradox. Vom strahlenden Weiß der einzigartigen Landschaft sind die Besucher immer wieder fasziniert. — Soleil d'hiver au Trübsee.

JUBILÄUM IM ENGELBERGER TAL

Allein schon der Name Engelberg hebt uns aus dem Alltag heraus: Wir fühlen uns von frischen Himmelslüften umweht, denken an Höhen Sonne und Schneefelder und bekommen unbezwingbare Sehnsucht nach ein paar entspannenden Tagen. «Wie die Alten sungen, so zwitschern die Jungen.» Schon zu Urgrötvaters Zeiten war Engelberg ein beliebtes Ferientziel, dies allerdings mehr im Sommer, während der Kurort sich erstmals im Jahre 1905 auf eine Wintersaison vorbereitete. In der Folge bürgerten sich Schlitten, Schlittschuh und Ski bald bei den Gästen ein, welche damit beweglicher wurden und infolgedessen auch mehr «Lebensraum» beanspruchten. Dies gab den Anstoß zum Bau verschiedener Bahnen, welche seither von Engelberg aus zu den höher gelegenen Schneefeldern führen. Dem Feriengast, der sich jenem Gebiet zuwendet, bietet sich gleichsam eine Musterkarte der schweizerischen Verkehrsmittel dar. Die Eisenbahn bringt

ihn zum Ausgangspunkt Luzern, das Dampfschiff oder die Brünigbahn in Verbindung mit einem Autobus weiter nach Stansstad, die elektrische Schmalspurbahn nach Engelberg, die Drahtseilbahn auf die Gerschnialp, die Luftseilbahn auf Trübsee und der Sessellift auf den Jochpaß. Herz, was begehrt du mehr? Von den genannten Bahnen verdienen drei unsere spezielle Aufmerksamkeit, weil sie als Jubilare auf ansehnliche Leistungen im Dienste des schweizerischen Fremdenverkehrs zurückblicken können. Im vergangenen Oktober ist die Stansstad-Engelberg-Bahn 50 Jahre alt geworden. Mit 250 Promille Steigung auf ihrer fast 1½ km langen Zahnradstrecke nimmt sie unter den Schmalspurbahnen unseres Landes eine Sonderstellung ein, ebenso auf Grund ihres gemischten Reibungs- und Zahnstangenbetriebes, der in diesem Gelände seine Berechtigung hat. Rund 35 Jahre alt ist die Drahtseilbahn Engelberg-Gerschnialp, die als ausgesprochene Touristenbahn auf eine bewegte Geschichte verweisen kann, heute aber auf krisenfester finanzieller Basis ruht. Mit 9562 Zügen und 276 616 Passagieren hat das Unternehmen im Jahre 1947 die höchsten Frequenzen seit seinem Bestehen erreicht. Eben erst «volljährig», d. h. 20 Jahre alt geworden ist die Luftseilbahn Gerschnialp-Trübsee. Sie hat in dieser Zeit mehr als 2,3 Millionen Personen befördert und wird in bester Verfassung auch weiterhin die Kurgäste von Engelberg, zusammen mit der Gerschnialpbahn über eine Höhendifferenz von 800 Metern, zu einem beliebten Ausflugspunkt bringen, der sowohl im Sommer als auch im Winter eine Fülle von landschaftlichen Reizen aufweist. Sa.



Links: Die unterste der von Engelberg in die Höhe führenden Bahnen ist die 510 m lange Gerschnialpbahn. — A gauche: Le premier des chemins de fer de montagne qui part d'Engelberg pour gagner les hauteurs, est le funiculaire de Gerschnialp, dont le parcours est de 510 m.

Rechts: Über 600 m schwingt sich die im Winter 1927/28 eröffnete Luftseilbahn Gerschnialp-Trübsee empor. — A droite: Le télésiège de Gerschnialp-Trübsee mis en exploitation pendant l'hiver 1927/28, franchit une différence d'altitude de 600 m. Photo: Gemmerli.