# Flugplatz Cointrin

Autor(en): **Casai, Louis**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Prisma : illustrierte Monatsschrift für Natur, Forschung und Technik**

Band (Jahr): **3 (1948)**

Heft 1: **Flug-Sondernummer**

PDF erstellt am: **06.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-653350

**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**

# FLUGPLATZ COINTRIN

Von Louis Casai

Der Flugplatz von Cointrin, durch das Eidgenössische Luftamt am 22. September 1920 offiziell als Flugplatz von Genf anerkannt, ist Eigentum des Kantons Genf. Ursprünglich bestand er wie so viele andere schweizerische Flugplätze aus einem einfachen, am Rande der Stadt gelegenen Flugfeld. Nach und nach vergrößerten sich die technischen Einrichtungen, so daß bald auch ständiges Personal nötig wurde. Schon von seiner Entstehung an spielte der Flugplatz Genf-Cointrin im internationalen Luftverkehr eine wichtige Rolle, und er galt seinerzeit zusammen mit den Flughäfen von Basel und Zürich-Dübendorf als Flugplatz erster Klasse.

Seinen großen Erfolg verdankt er in erster Linie seiner Lage, welche, wie sich bald herausstellte, wirklich vorzügliche Bedingungen für die Luftfahrt bot. Genf liegt bekanntlich am äußersten Ende der schweizerischen Hochebene in der Nähe des «Fensters», das zwischen Jura und Salève, also gegen Süden und Westen offen ist. Es ist verständlich, daß dieses offene Fenster den Fliegern willkommen ist, weil für sie auf der einen Seite der Jura bei bedecktem Wetter eine Gefahr bedeutet, noch mehr aber auf der anderen Seite die durch die Alpen und ihre Ausläufer gebildete Wand. Die Zugänge oder Anflugwege zu dem etwas erhöhten Plateau, an dessen Rand die Pisten angebracht sind, sind im weiten Umkreis frei von jeglichen Hindernissen. Die Achse für die Blindlandung – also die Verlängerung der Hauptlandepiste – ist beinahe vollständig über dem See gelegen und erstreckt sich über 40 Kilometer weit. Ein Blindanflug kann deshalb ohne jede Beeinträchtigung durch Bodenhindernisse erfolgen.

Diese ausgezeichnete topographische Lage wird durch außerordentlich günstige meteorologische Bedingungen ergänzt und unterstützt. Die Jurakette, welche den See und das Rhonetal begrenzt, leitet die Winde, die nur in der Längsrichtung des Tales wehen, in die eine oder andere Richtung. Deshalb besitzt Cointrin eine bemerkenswerte Windstabilität, so daß eine einzige Piste in der Achse der vorherrschenden Winde genügt. Nebel ist in Genf sehr selten und, falls er doch einmal vorkommen sollte, nie sehr dicht. Ebenso ist der Schneefall nicht sehr wichtig; er behindert die ankommenden oder abgehenden Flugzeuge nur in Ausnahmefällen.

Wenn auch die geologischen, topographischen und meteorologischen Bedingungen einen großen Teil des Erfolges des Flugplatzes Genf-Cointrin ausmachen, so wäre sein Aufschwung nicht möglich gewesen, ohne weit vorausblickende Planung seiner Förderer und einen riesigen Arbeitsaufwand. Im Jahre 1937 wurde eine erste Betonpiste dem Betrieb übergeben, die den Anforderungen vollauf genügte, welche die damaligen Verkehrsflugzeuge stellten. Aufmerksam wurde von den zuständigen Stellen die Entwicklung der Luftschiffahrt während des Krieges verfolgt. Die zum Teil noch vor dem Kriege gemachten Erfahrungen sowie die zu erwartende Gewichtszunahme der Transportflugzeuge und deren größere Start- und Landegeschwindigkeiten, die auch eine längere Start- und Landepiste verlangten, führten dazu, daß die Behörden von Genf im Jahre 1941 den Bau einer zweiten Startpiste von großem Ausmaße beschlossen. Es brauchte viel Mut, um inmitten der Feindseligkeiten, die rings um unser Land herrschten, an die Zukunft des Luftverkehrs zu glauben und eine Piste zu bauen, die den Anforderungen der modernen Verkehrsflugzeuge auch in der nächsten Zukunft noch gewachsen sein soll. Mitten im Kriege wurde allen Schwierigkeiten zum Trotz die Fläche des Flugplatzes verdoppelt, der Boden geebnet und entwässert, ein Hügel wurde abgetragen, eine Straße, die durch das Gelände führte, umgeleitet, und dann baute man eine Betonpiste von zwei Kilometer Länge und fünfzig Meter Breite. Diese Anstrengungen wurden belohnt; denn unmittelbar nach Abschluß der Feindseligkeiten war Genf-Cointrin imstande, dank seiner neuen Piste den internationalen Luftverkehr wieder aufzunehmen, der sonst vielleicht unser Land nicht berührt hätte.

Mit dem Bau der Piste war aber erst ein Anfang gemacht. Die technischen Einrichtungen mußten dem heutigen Stande angepaßt werden. Blindlandung, Radio und Funkstationen wurden vervollkommnet, der Bau eines modernen Aufnahmegebäudes und die vielen Details, die heute zu einem modernen Flughafen gehören, wurden in Angriff genommen, und erst kürzlich ist ein Hangar vollendet worden, der es erlaubt, auch die größten Verkehrsmaschinen unter Dach zu überholen. Noch ist ein großer Teil dieser Arbeiten nicht beendet, im günstigsten Falle werden sie im Laufe dieses Jahres fertig werden können, und der Flughafen Cointrin wird dann den Kanton Genf nahezu 35 Millionen Franken kosten, ein Betrag, an welchen der Bund einen Viertel beisteuern wird. Diese riesig anmutenden Ausgaben erhalten aber ein Gegengewicht, wenn man die Zahlen betrachtet, die über den Verkehr auf dem Flugplatz Cointrin Auskunft geben. Auch heute nehmen diese Ziffern in erfreulicher Art und Weise immer noch ständig zu. Letztes Jahr zum Beispiel konnte man eine gewaltige Steigerung der Frequenz notieren: die Zahl der Passagiere ist vom Jahre 1946 auf 1947 von 71 000 auf 166 000 und die Tonnage von 2100 auf 6300 t angewachsen.

Von Genf aus kann man heute nicht nur auf direktem Wege die großen europäischen Zentren und die Hauptstädte von Westeuropa erreichen; auch die Verbindungen nach dem Nahen Osten und Arabien finden dort ganz natürlich ihr Zentrum. Dasselbe gilt auch für den Verkehr nach Nordafrika und Ägypten. Der Flugplatz Cointrin erfüllt – obwohl er den offiziellen Namen nicht besitzt – in Wirklichkeit die Rolle eines interkontinentalen Flughafens; denn von hier aus starten die Flugzeuge zahlreicher Linien nach Asien, Nord- und Südamerika. Diese Bedeutung wurde ihm durch die Luftfahrt selbst gegeben: der Name Genf ist in den Flugplänen der interkontinentalen Gesellschaften zu finden.

*Die Infrarot-Aufnahme vom Flughafen Cointrin mit Genf wurde von Herrn Exer, D.M.P., Dübendorf, gemacht*