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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1948)

Heft: 3-4

Artikel: Vom Ausbau der internationalen Flughäfen Genf und Zürich = L'aménagement des aéroports internationaux de Genève et de Zurich

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-776289

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

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

Oben: Die Agentur San Franzisko befindet sich an der belebten Market Street, im Erdgeschoß des großen Blocks des Palace-Hotels (Bildmitte). — En haut: L'agence de San Francisco se trouve à la Market Street, au rez-de-chaussée du grand bloc du Palace-Hôtel.

Oben: Im Auskunftsraum der Agentur. — En haut: Au comptoir de l'agence de San Francisco.

Küste gelegenen Staaten Washington, Oregon und Kalifornien sowie die acht sog. Bergstaaten Idaho, Montana, Wyoming, Nevada, Utah, Colorado, Arizona und New Mexico. Ihre Gruppierung ist ein relativ neuer wirtschaftspolitischer Begriff, der aber bereits tief im Bewußtsein der Amerikaner verankert ist. Es ist das Zukunftsland innerhalb der USA, das riesige Reichtümer an landwirtschaftlichem Ertrag und an Bodenschätzen besitzt und z. B. 94 % des amerikanischen Kupfers, 50 % an Blei und Zink, über 99 % an Gold und Silber, 92 % an Quecksilber, 31 % des gesamten Rohöls produziert und über 50 % der amerikanischen Kohlenreserve, 68 % der Wasserkräfte und 50 % des Fischereiertrages verfügt.

Ganz besonders augenfällig zeigt sich die Entwicklung des Westens an seinem wichtigsten Staate, Kalifornien, der hinter Texas der zweitgrößte Staat der USA hinsichtlich Flächeninhalt ist und seine Bevölkerung von 3,5 Millionen im Jahre 1920 bis heute auf über 10 Millionen erhöht hat. Entgegen allen Erwartungen hat die Rückführung der während des Krieges mehr als verdreifachten Industrie auf Friedensproduktion keine Abwanderung zur Folge gehabt; der Staat nimmt heute im Gegenteil noch jede Woche um zirka 6000 Einwanderer zu, d. h. jährlich um zirka eine Drittelmillion Einwohner.

San Franzisko, diese mit Recht ob ihrer landschaftlichen Schönheit weltberühmte Stadt am Goldenen Tor, ist für die Aufgabe und Tätigkeit unseres Büros der ideale Standort. Sie ist nicht nur Anfangs- und Endpunkt des großen West—Ost-Verkehrs durch USA und das Zentrum der pazifischen Küste, sondern mit ihrem idealen Binnenhafen von doppelter Bodenseegröße der Brennpunkt des Handels, des Reise- und Frachtverkehrs nach dem Fernen Osten und selbst ein Fremdenverkehrszentrum allererster Bedeutung.

Es ist deshalb nicht verwunderlich, daß unser Büro schon sofort nach seiner Eröffnung, und bevor wir erst den richtigen Kontakt überallhin aufnehmen konnten, mit mündlichen und schriftlichen Anfragen überhäuft wurde, die alle vier Arbeitskräfte (neben dem Agenturchef zwei weitere Schweizer und dazu eine amerikanische Sekretärin, die die Schweiz sehr gut kennt) ständig voll in Atem hielten. Die Anfragen kommen von Alaska und Kanada herunter, von Mexiko herauf, von Hawaii, Australien und Japan herüber, am zahlreichsten natürlich aus Kalifornien selbst, das mit $ 1531.— (Schweizer Franken 6400.—) pro Kopf der Bevölkerung das weitaus höchste Volkseinkommen in USA besitzt und einen außergewöhnlich hohen Prozentsatz wohlhabender Einwohner aufweist. Besonders nett für uns sind natürlich die vielen schriftlich und persönlich vorgebrachten Anfragen von Schweizern, die nach Amerika ausgewandert sind und nun nach dem langen kriegsbedingten Unterbruch ihre Heimat und Angehörigen besuchen wollen. Brauche ich zu erwähnen, wie groß jeweils ihre Freude ist, 10 000 km von der Schweiz entfernt wieder Schwyzerdütsch zu hören und letzte Neuigkeiten von zu Hause zu vernehmen?

Unser Büro besteht aus einem einzigen großen, hellen und luftigen Raum, der durch einen Auskunftstisch in einen Arbeits- und Empfangsraum abgeteilt ist. Farbenfrohe Plakate, die große, reliefprächtige Schweizer Schulwandkarte, einige wenige Photos und alte Stiche schmücken die Wände. Im Untergeschoß stehen uns zwei Vorratsräume für unsere Drucksachen zur Verfügung. Es versteht sich von selbst, daß wir allein die Aufgabe der Auskunftserteilung und der Propagierung des Fremdenverkehrs nach unserm Heimatlande in dem uns zugewiesenen Tätigkeitsgebiet, dessen USA-Anteil allein 76mal so groß ist wie die Schweiz, nie erfüllen könnten. Zum Glück stellen die Schweizer Konsulate ihre Mitarbeit bereitwillig zur Verfügung, und es bestehen über 350 Reisebüros, die, von uns mit Informations- und Werbematerial versehen und persönlich auf Besuchsreisen instruiert, einen großen Teil der Auskünfte selbst erteilen können.

Vom Ausbau der internationalen Flughäfen Genf und Zürich

Das Flugzeug befand sich im Moment der Aufnahme über dem Dorfe Kloten. Die Straße, die am untern Rand in der Mitte ins Bild eintritt, führt von dort unter dem Holberg vorbei, der mit seinen Kiesgruben links unten sichtbar ist.

Am obern Bildrande links das Dorf Rümlang, rechts Oberglatt. Die fertiggestellte Westpiste des künftigen Zürcher Flughafens dominiert durch ihre Helle. Von den beiden Waldstreifen im Hintergrund wird sie von der Blindlandepiste gekreuzt, die sich noch im Bau befindet. Der Flugsteig mit dem Aufnahmegebäude wird in dem flachen Bogen des Rollweges angelegt, der parallel zur Klotener Straße verläuft. Die Bauplätze für Hangar und Werft des Linienverkehrs befinden sich, im Bilde nicht sichtbar, weiter links.

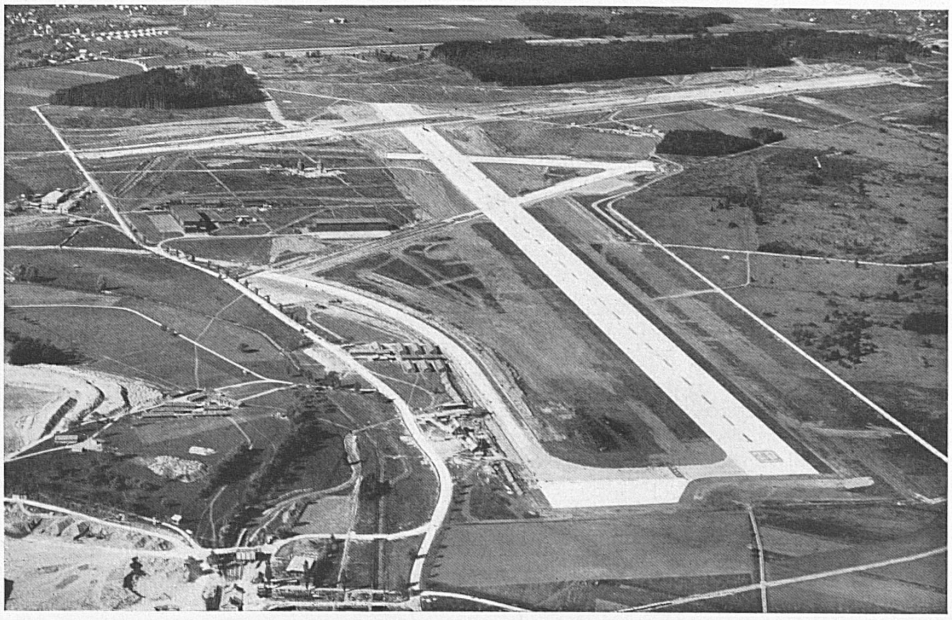
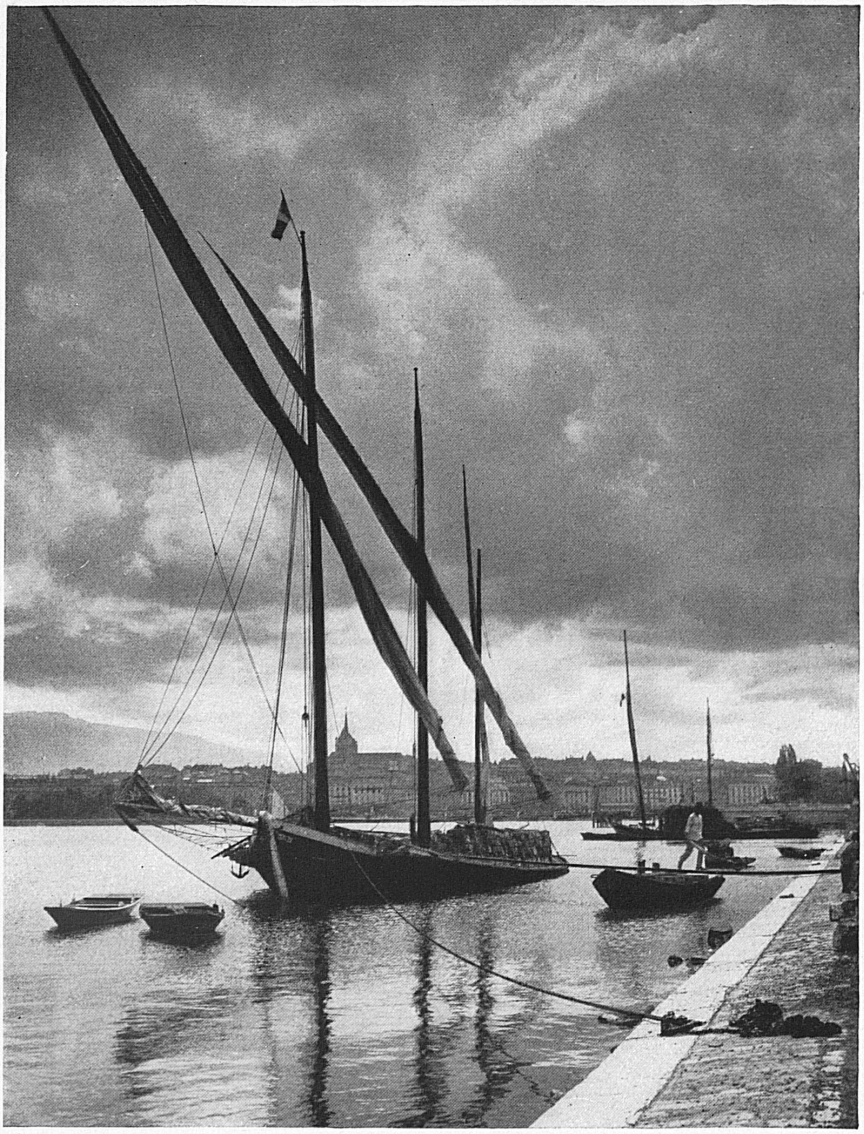


Photo: O. Schait.



A Genève, du 11 au 21 mars 1948

Le XVIIIe Salon international de l'automobile, de la moto et du cycle

En haut: La ville de Genève avec, au premier plan, une des vieilles barques du Léman, pour l'entretien desquelles Genevois et Lausannois se donnent beaucoup de peine. — Oben: Die Stadt Genf mit einer der alten Genfersee-Barken, um deren Erhaltung sich Genfer wie Lausanner bemühen.

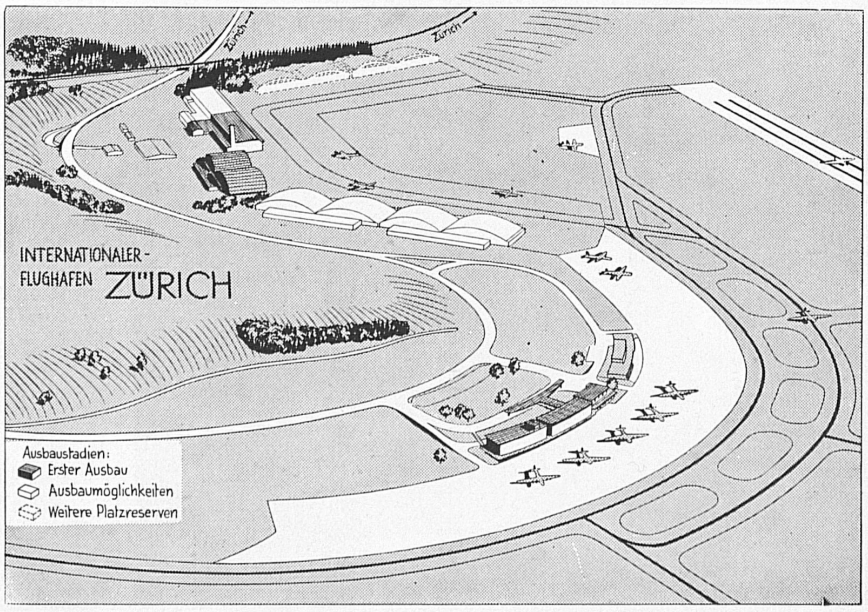
Le XVIIIe Salon de l'automobile et du cycle, le premier salon du monde par le nombre des marques exposantes, le plus grand que Genève ait jamais connu, attire l'attention des spécialistes de tous les pays, et la foule des acheteurs et des curieux des quatre coins de la Suisse. Du tricycle pour bébé sage à la limousine pour industriel désireux de faire du 170 km. à l'heure et de déclarer 17 CV. à l'impôt, on trouvera dans les spacieuses halles de Genève une gamme nuancée de véhicules correspondant à chaque échelon social et à chaque usage professionnel ou privé. Voici tout d'abord la masse imposante des voitures américaines. Malgré les variations de la carrosserie, et malgré quelques innovations (telles que la Packard 1948), elles ont gardé un air de famille: ce sont des modèles éprouvés, constamment perfectionnés. A quelques exceptions près (comme la «Playboy 1948»), les modèles américains, solides, confortables, puissants, restent dans une catégorie relativement lourde. Aussi l'Europe, affaiblie par la guerre, entravée par d'incroyables difficultés économiques, ne pourra-t-elle tenir tête à la concurrence américaine qu'en cherchant des solutions nouvelles dans le sens de l'économie et de la légèreté. L'Angleterre, engagée dans la lutte acharnée pour les devises, est actuellement le pays qui présente la plus forte exportation d'automobiles, par rapport à sa dimension. La plupart de ses grandes marques se contentent d'améliorer leurs types traditionnels, d'ailleurs de haute qualité. Sur le continent se poursuivent, parallèlement à la production à la chaîne pour la demande courante, des expériences qui se résument en un mot: la conquête de la légèreté. On ne verra à Genève ni la «Probedja» russe ni le «Volkswagen» allemand (enfin réalisé, mais déjà dépassé par les audacieuses solutions françaises). La construction de l'Europe orientale sera représentée par les modèles des usines tchèques nationalisées, en particulier par la «Tatraplan», clou du salon de Prague de 1947. Comme en 1947, la France et l'Italie restent en tête du progrès technique. Seul le manque de matières premières, de machines-outils et de carburant empêche encore un brillant essor de l'industrie automobile de ces deux pays où des prototypes révolutionnaires sont prêts à la fabrication en série. D'autre part, les poids lourds, largement représentés au salon, méritent de retenir l'attention. Mais ne dévoilons pas d'emblée tous les mystères de cette brillante exposition, où le visiteur pourra contempler la voiture d'hier, aboutissement d'un glorieux passé; la voiture d'aujourd'hui, produit des expériences de la guerre et des découvertes scientifiques; enfin, déconcertante, passionnante, pleine de promesse, la voiture de demain.

L'aménagement des aéroports internationaux de Genève et de Zurich

L'aérogare de Genève-Cointrin en construction

Noblesse oblige: après avoir établi l'admirable piste de béton de l'aéroport intercontinental de Cointrin, Genève ne pouvait laisser subsister longtemps les baraques provisoires et les vieux hangars. On poursuit rapidement la construction d'une aérogare de 226 m. de long et d'un hangar de 170 × 60 m., dont les portes mesureront 15 m. de haut. Ces installations, qui seront achevées au printemps 1948, sont prévues pour un trafic de 300 passagers et permettront d'abriter simultanément huit quadrimoteurs et cinq ou six bimoteurs.

Die Hochbauten des künftigen Flughafens Zürich

Wie die nebenstehende Skizze zeigt, ist auch das Bauprogramm des künftigen Flugbahnhofes Zürich-Kloten bereinigt. Wie in Genf werden das Aufnahmegebäude (mit Verkehr bis zu 300 Personen stündlich) und die technischen Bauten (Werft mit Werkstätten, zwei Hangars von 75 m Breite, 65 m Tiefe und 11 m Torhöhe) streng voneinander getrennt werden. Man rechnet damit, den regelmäßigen Flugbetrieb im Herbst 1948 von Dübendorf nach dem neuen Flughafen zu verlegen.

A l'occasion du Salon international de l'automobile, à Genève, les C. F. F. accordent des facilités de transport; les billets simple course à destination de Genève-Cornavin, pris entre le 9 et le 21 mars 1948 et timbrés à l'intérieur de l'exposition, donneront droit au retour gratuit. — Für den Besuch des Internationalen Automobil-Salons in Genf gewähren die SBB eine Fahrvergünstigung; die vom 9. bis 21. März 1948 nach Genf-Cornavin gelösten Billette für einfache Fahrt berechtigen nach Abstempelung in der Ausstellung zur Rückfahrt.