

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71 (1953)
Heft: 35: Sonderheft Flughafen Zürich

Artikel: Zur Einweihung des Flughafens Zürich
Autor: Ostertag, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-60609>

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: 15.03.2025

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

Zur Einweihung des Flughafens Zürich

Wenn am heutigen Tag der Flughafen Zürich in feierlicher Weise seinem Bestimmungszweck übergeben wird, so gelangt damit ein Werk zum Abschluss, an dem seit vielen Jahren Männer des Verkehrs, der Wirtschaft, der Politik und vor allem auch Ingenieure und Architekten mit Ueberzeugung und mit dem Einsatz ihrer besten Kräfte zusammengewirkt haben. Dazu kamen seit dem Baubeginn im Jahre 1946 ein Heer von Arbeitern verschiedenster Fachrichtungen, die mit ihren Händen und unterstützt durch zahlreiche leistungsfähige Baumaschinen das grosse Werk vollendeten. Dieses Werk soll dem Verkehr zwischen Ländern und Kontinenten dienen, es soll den Anschluss unseres Vaterlandes mit seinen starken expansiven Kräften auf allen Gebieten menschlicher Aktivität an das in rapider Entwicklung begriffene Netz weltweiter Luftstrassen verwirklichen, unsere Volkswirtschaft fördern, unseren Einfluss in der Welt festigen, die Lösung unserer Aufgaben als Glied einer grösseren Völkergemeinschaft erleichtern. Seine Verwirklichung war eine dringende Notwendigkeit, und wir können die Männer, die zu seinem Zustandekommen beitrugen, vor allem auch die Regierung des Kantons Zürich und den Verwaltungsrat der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft zu ihrem Weitblick, ihrem Mut und ihrer Zähigkeit beglückwünschen. Möge das Werk die Aufgaben erfüllen, die seine Begründer ihm gestellt haben, möge es zur Annäherung der Völker der Erde beitragen, möge es den Frieden unter ihnen festigen und die Menschlichkeit fördern helfen!

Mit dem Flughafen Zürich wird ein neues technisches Werkzeug dem Gebrauch übergeben. Da drängt sich die Frage auf, ob wir auch menschlich genügend vorbereitet sind, dieses Werkzeug mit starker Hand so zu führen, dass es uns in Wahrheit dient, oder ob wir uns durch die Möglichkeiten, die es uns anbietet, zu seinem Missbrauch verführen lassen, der uns Würde und Freiheit unseres Menschseins raubt. Wir alle wissen aus Erfahrung, dass sich die menschliche Aufgabe, die hinter dieser Frage steht, weder auf Grund verstandesmässiger Ueberlegungen noch durch die Verwirklichung moralischer Grundsätze, noch durch eine mit Erziehung und Bildung angestrebte Kultivierung der triebhaften Kräfte in uns lösen lässt. Denn die Mächte, die uns zum Missbrauch des technisch Geschaffenen verführen und den inneren und äusseren Frieden immer wieder zerstören, brechen aus dem dunkeln Reich des Unbewussten hervor, das im Grunde unserer Seelen verborgen ist. Um über sie Herr zu werden, müssen wir dieses Unbewusste in uns durchleuchten lassen und uns mit seinen Inhalten auseinandersetzen. Dieser elementaren Forderung unseres seelischen Lebens zu entsprechen wird um so dringender, je wirksamer unsere technischen Hilfsmittel werden. Nur insofern wir am innern Menschen arbeiten, kann das äussere Werk seinen Zweck erfüllen, bleiben die Wünsche, die heute ausgesprochen werden, nicht leere Worte, wird der Flughafen Zürich nicht einem utopischen Fortschritt, sondern unserer Menschwerdung in Wahrheit dienen.

A. O.

Der Flughafen Zürich-Kloten

Von H. STRICKLER, Ingenieur i. Fa. Locher & Cie., Zürich

1. Einleitung

Als am 5. Mai 1946 das Zürcher Volk dem Bau des Flughafens Zürich-Kloten mit grosser Mehrheit zustimmte, waren sich die Fachleute bewusst, dass das Abstimmungsprojekt nicht das endgültige Bauprojekt sein konnte. Der stürmischen Entwicklung im Flugzeugbau während des Krieges hinkte der Flughafenbau für den Zivilflugverkehr gewaltig nach und liess kaum ahnen, was für Pistenabmessungen künftig erforderlich wären. Allzu sehr war auch die Schweiz während des Krieges abgeschlossen, um von den ausländischen Erfahrungen und neuesten Erkenntnissen im Flughafenbau profitieren

zu können. Irgendwelche Normen fehlten oder waren sehr fragwürdig. Ein erster Konventionsentwurf für den Pistenbau für grosse Flugzeuge wurde im Jahre 1944 in Chicago beschlossen. Auf diesen baute das Abstimmungsobjekt 1945 auf. Die Normen waren aber provisorisch und konnten nur als Richtlinien gewertet werden. Erst die drei weiteren Luftfahrtkonferenzen von Montreal in den Jahren 1945, 1946 und 1947 brachten eine gewisse Abklärung und definitive Normen in bezug auf die Pistenabmessungen, die erforderlichen Hindernisfreiheiten in den An- und Ausflugschneisen der Pisten

DK 656.71 (494.34)



Bild 1. Flughafen Zürich-Kloten, gegen Norden gesehen, kurz nach der Vollendung der Tiefbauarbeiten im Oktober 1949
(Photo Swissair)

die allgemeinen Anforderungen an einen Grossflughafen. In ständiger Anpassung an die stetige Entwicklung des Flugzeugbaues, an die Erfahrungen und die neuesten Erkenntnisse in der Zivilflugfahrt wurden die vorhandenen Normen immer wieder durch neue, verbesserte und solche mit schärferen Anforderungen abgelöst. Dem entsprechend musste auch das Abstimmungsprojekt des Flughafens Zürich-Kloten laufend umgearbeitet und abgeändert werden. Es ist denn auch nicht verwunderlich, dass bis zum endgültig bereinigten Bauprojekt vom Jahre 1947 noch zwei weitere Zwischenprojekte während des Baues ausgearbeitet werden mussten. Glücklicherweise waren die Bauetappen für den Flughafenbau so gewählt, dass es möglich